

## Danskernes brug af fly som transportmiddel

- De første resultater af en undersøgelse af danskernes transportvaner

Af Civilingeniør Anette Enemark, Transportrådet.

### Lidt om surveyen

Transportrådet satte denne undersøgelse i gang, fordi man ikke kender ret meget til danskernes flyvaner. Vi ved, gennem den officielle statistik, at flytrafikken er steget voldsomt gennem de sidste mange år - faktisk med en højere rate end vejtrafikken. Men vi ved ikke meget om, hvem der flyver, hvorfor de flyver, hvad formålet med flyveturen er, osv.

Vi har lagt stor vægt på at kortlægge fly *vanerne*. Derfor er surveyen lagt an på at skaffe meget detaljerede oplysninger om de konkrete flyrejser: Hvad var formålet med flyrejsen, hvilken type billet rejste interviewpersonen på, hvorfor valgte de at flyve og havde de overvejet alternativer til at flyve, var der mellemlandinger på turen, hvor længe var de hjemmefra, hvor tit har de fløjet det sidste år eller de sidste fem år, har de tilbagevendende erhvervsrejser, kombinerede de erhvervsrejse med privatrejse, osv. Surveyen er derfor et stærkt supplement til de eksisterende danske og internationale opgørelser af flytrafikken.

Surveyen er bygget op af 4.270 telefoninterviews, med et repræsentativt udsnit af den danske befolkning mellem 10 og 84 år. Surveyen er gennemført over efteråret 1999 som et tillæg til den nationale transportvaneundersøgelse (TU).

Figur 1 (sidste i paperet) giver et overblik over opbygningen af surveyen. Alle interviewpersoner er blevet spurgt til både fritids- og erhvervs-flyrejser. Hvis de har haft en eller flere erhvervs- og/eller privatrejse(r) inden for det sidste år, er de blevet spurgt til en række konkrete forhold omkring den sidste flyrejse, og om start- og slutdestination på op til 5 efterfølgende rejser. Hvis de *ikke* har fløjet inden for det sidste år, er de blot blevet spurgt hvor mange gange de har fløjet de sidste fem år, og hvor mange af disse ture der var til udlandet. Fra TU har vi en række baggrundsdata på interviewpersonerne, såsom: alder, indkomst, erhverv, familietype og bilejerskab.

Svarene omsættes, så de giver et billede af den enkelte flybruger, men det er også interessant at se på, hvilket billede der tegner sig, hvis man i stedet betragter den enkelte rejse. Altså laver "rejsebilleder" i stedet for "personbilleder". Specielt for erhvervsrejserne giver dette et meget anderledes billede af rejsemønstrene.

## Før vi går videre

I den samlede survey har vi ramt den danske befolkning tilstrækkeligt præcist, til at antage at surveyen giver et repræsentativt billede af danskernes flyvaner. Vi har dog måtte lave nogle short-cuts og antagelser som kort er diskuteret nedefor.

Datamaterialet består som beskrevet af to grupper. Dem der har haft en eller flere flyrejser inden for det sidste år og dem der kun har opgivet hvor mange gange de har fløjet de sidste fem år (og altså ikke har fløjet inden for det sidste år). For at gøre datamaterialet mere robust, er der konstrueret data, som samler flyrejserne for de to grupper af rejsende. På den baggrund er der lavet gennemsnitsbetragtninger over de sidste fem år. Ved denne øvelse forudsætter vi altså, at gruppen der har haft en eller flere flyrejser det sidste år, har haft et identisk rejsemønster de sidste fem år.

På baggrund af materialet, vurderes denne antagelse ikke at skævvride gennemsnitsbetragtningerne for privatrejserne betydeligt, fordi det er meget få personer der radikalt har ændret rejsemønster. Det er således under 1% af interviewpersonerne der opgiver, at de har haft over 10 privatrejser de sidste fem år, men ingen det sidste år. Disse personers rejser udgør kun 4,5% af samtlige private flyrejser inden for de sidste fem år (og kun 1,6% af de konstruerede privatrejser). For erhvervsrejserne, har 70% af de interviewpersoner der har haft mere end 10 erhvervsrejser inden for de sidste fem år, men ingen inden for det sidste år, oplyst at de i dag er funktionær (I, II, III). Dette tyder på at ændringen i rejsemønster skyldes at de har fået et andet job. Det er kun for meget få, at det ændrede rejsemønster skyldes, at de er gået på pension eller efterløn. Meget tyder derfor på, at det er en rimelig antagelse.

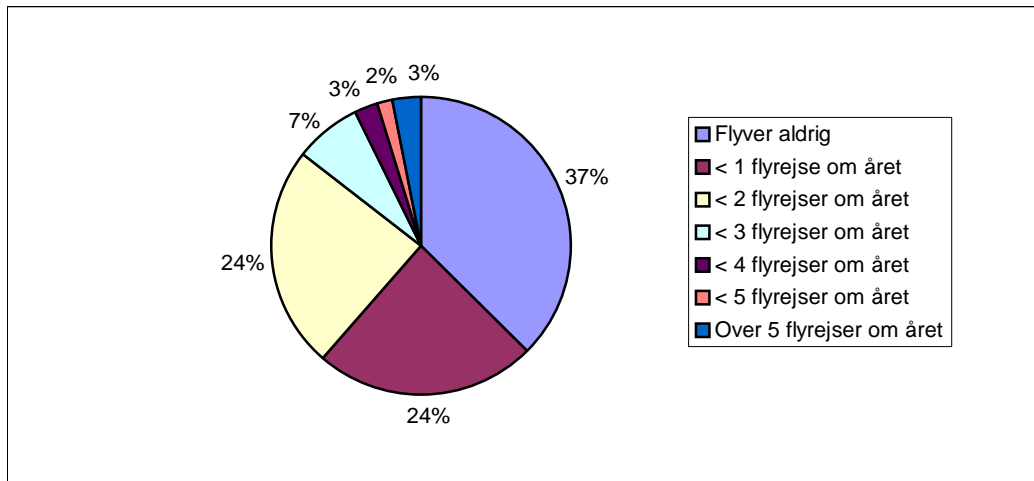
De meget detaljerede oplysninger om den sidste flyrejse er indsamlet blandt interviewpersoner der har fløjet (privat og/eller erhvervsmæssigt) inden for det sidste år. Gruppen udgør 35% af interviewpersonerne i surveyen, men ligner ikke gennemsnitsbefolkningen. De er bedre uddannede og tjener flere penge end gennemsnitsdanskere. Og så er det er stor underrepræsentation af personer over 60.

Disse 35% af befolkningen står for 77% af flyrejserne. Man kunne formode at denne gruppen med højere indkomst har et anderledes rejsemønster end gennemsnitsbefolkningen - i hvert tilfælde flyver de oftere. Det har imidlertid været vanskeligt at validere hvorvidt gruppen har de samme rejsemål som gennemsnitsdanskere, da der ikke findes ret meget anden statistik at måle resultaterne op imod. Der er dog ikke noget der umiddelbart tyder på, at de rejser til andre destinationer end gennemsnitsdanskere. Dette er nærmere beskrevet i den efterfølgende tekst.

## Flyrejser er ikke for alle

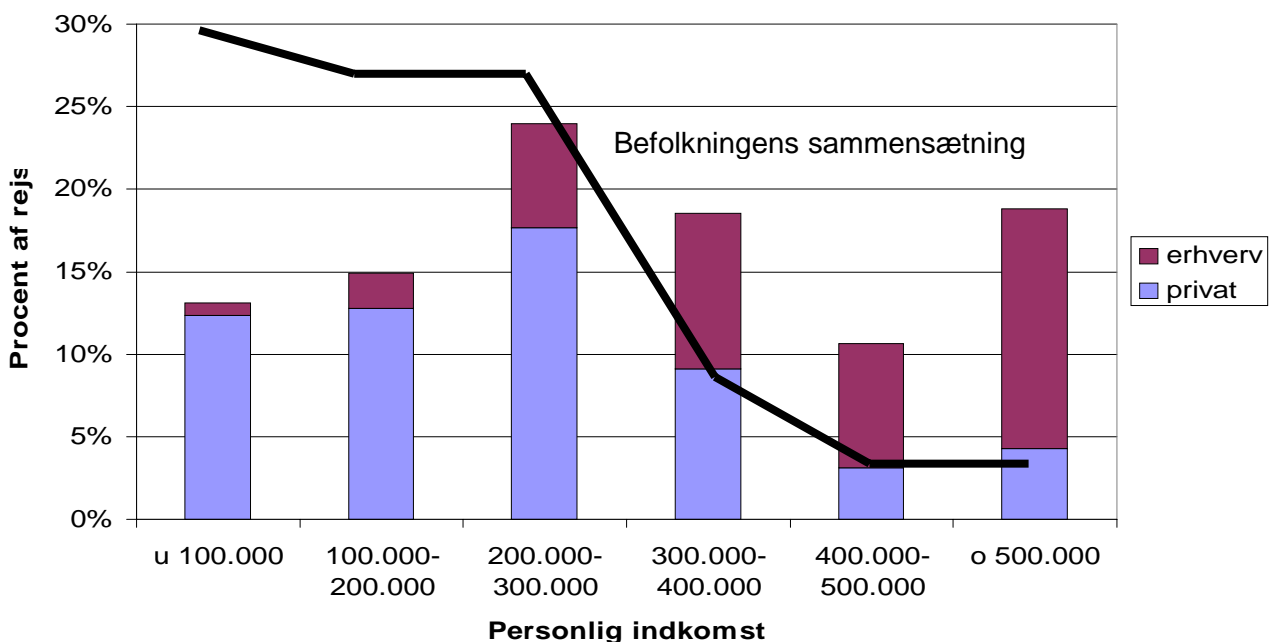
Surveyen viser, at mere end hver 3. dansker så godt som aldrig sætter sig op i en flyvemaskine<sup>1</sup>. Og at det kun er omkring 40% af danskerne, der flyver en eller flere gange om året.

Figur 2: Så ofte flyver danskerne.



Flyrejseaktiviteten er stærkt afhængig af den personlige indkomst.

Figur 3: Fordelingen af flyrejser de sidste 5 år på forskellige indkomstkategorier. Sammenholdt med befolkningssammensætningen i surveyen (10-84 årige).

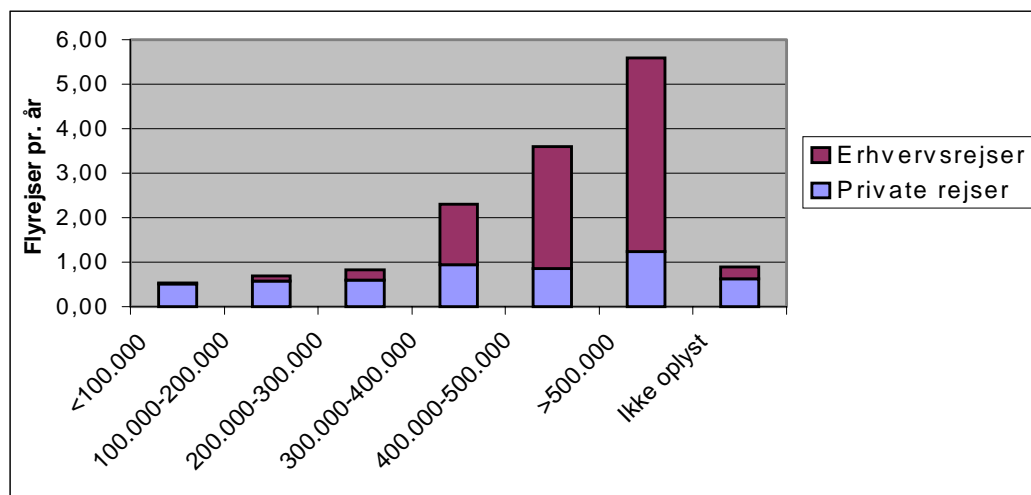


<sup>1</sup> "Så godt som aldrig" er i denne undersøgelse brugt om de personer der har angivet at de ikke har fløjet - hverken privat eller erhvervs-mæssigt - de sidste fem år.

Her ser man tydeligt skævheden. En sjettedel af befolkningen står for ca. halvdelen af flyrejserne. Mens den halvdel af befolkningen der tjener mindst, kun står for under en tredjedel af flyrejserne.

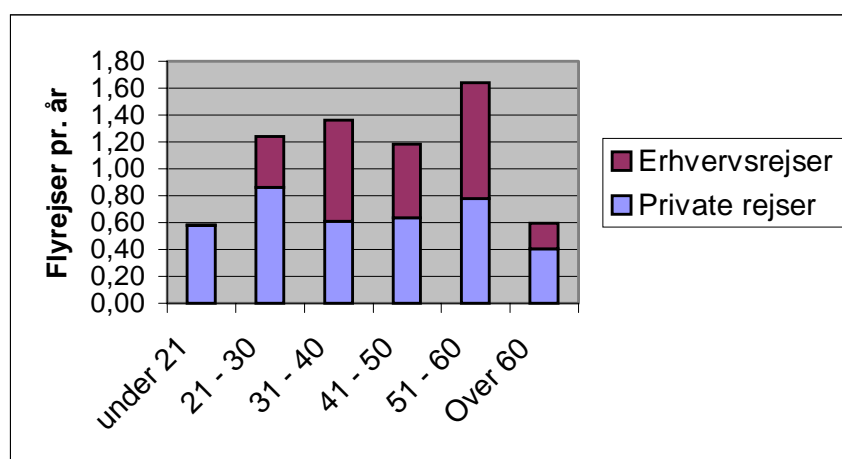
Men der er på erhvervsrejserne at indkomsten slår tydeligst igennem.

Figur 4: Indtægt og rejseaktivitet pr. år.



Skævheden slår også igennem hvis man ser på de forskellige aldersgruppers flyrejseaktivitet. De store grupper af befolkningen under 21 år og over 60 - som tilsammen udgør over en tredjedel af befolkningen (mellem 10 og 84 år) - står kun for 18% af flyturene.

Figur 4: Alder og rejseaktivitet pr. år.



En gennemsnitsdansker har altså mellem en halv og en hel privatrejse om året - uafhængig af indkomst og alder - mens erhvervsrejserne varierer fra ingen til mere end 4 om året, alt efter hvordan man opgør det.

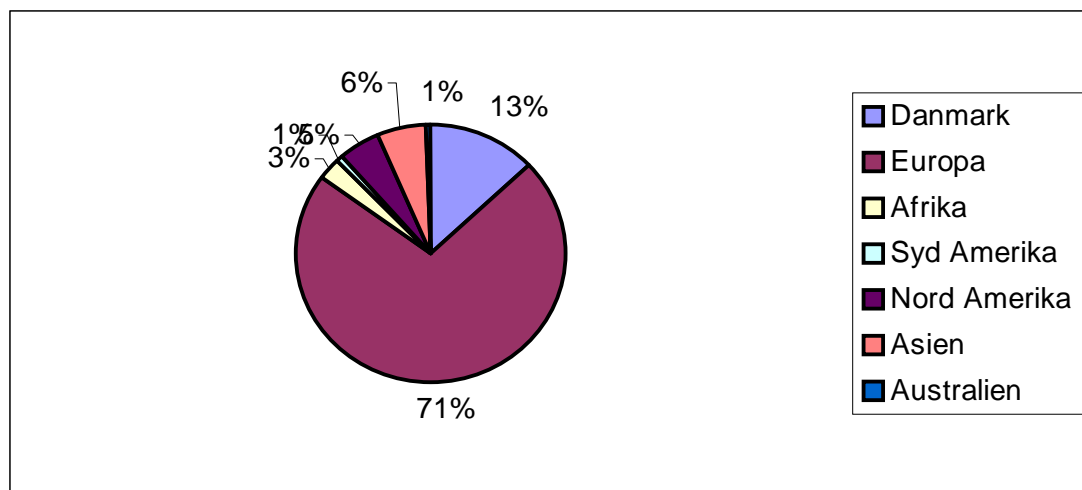
Som tidligere vist hænger antallet af privatrejser sammen med den personlige indkomst. Men ser man alene på de personer der har fløjet privat inden for det sidste år, udjævner antallet af ture inden for de enkelte indkomstkategorier sig overraskende meget (i gennemsnit mellem 1 og 1,2 private flyrejser pr. år). Konklusionen må derfor være at der er en meget større gruppe af lavindkomstfamilierne der aldrig flyver, end man finder i de højere indkomstgrupper.

### Ude er godt og Europa er bedst

Surveyen giver mulighed for at beskrive danskernes rejsemønstre. Igen er der dog tale om data fra de 35%, der har fløjet inden for det sidste år - og som ikke ligner gennemsnitsbefolkningen. På nogen områder er det muligt at validere surveyens data gennem anden tilgængelig statistik. Statens Lufthavnsvæsen (SLV) udgiver hvert år en statistik som giver oplysninger om, hvor charterturisterne flyver hen. Sammenholder man slutdestinationer for surveyens "charter turister" (dvs. dem der har oplyst at de har fløjet på en charterbillet<sup>2</sup>) med SLV's er der meget stor lighed mellem fordelingen af rejser til de enkelte rejsemål i de to opgørelser. Charterturene udgør 60% af de private flyrejser inden for det sidste års rejser, men det er ikke muligt at validere rejsemålene for ruteflyturene, da der ikke findes tilgængelig statistik at sammenligne med.

Med disse forbehold ser rejsemønsteret ud som på figur 5. Det er klart rejser til Europa, der fylder mest, men også de indlandske rejser er pænt repræsenteret.

Figur 5: Rejsemåler for alle flyrejser.

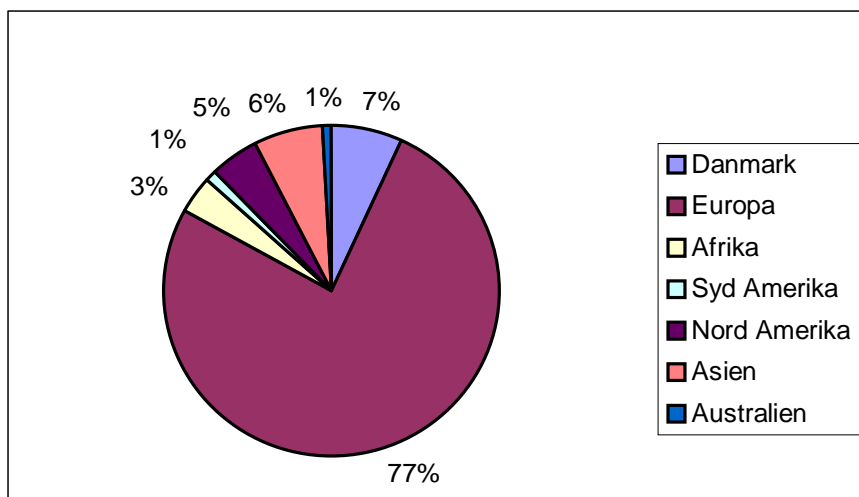


<sup>2</sup> SLV's opgørelse omfatter charterfly, mens der i surveyen spørges til billettypen. Det betyder at der er interviewpersoner der har rejst på en charterbillet, men med et rutefly, som indgår i sammenligningen. Trækker man de ca. 10% af charterbilletterne ud, hvor det er overvejende sandsynligt at der er rejst med et rutefly (det er rejser til bl.a. Sydamerika, SNG-lande og Australien), falder sammenligningen endnu bedre ud.

### Det er solen der trækker

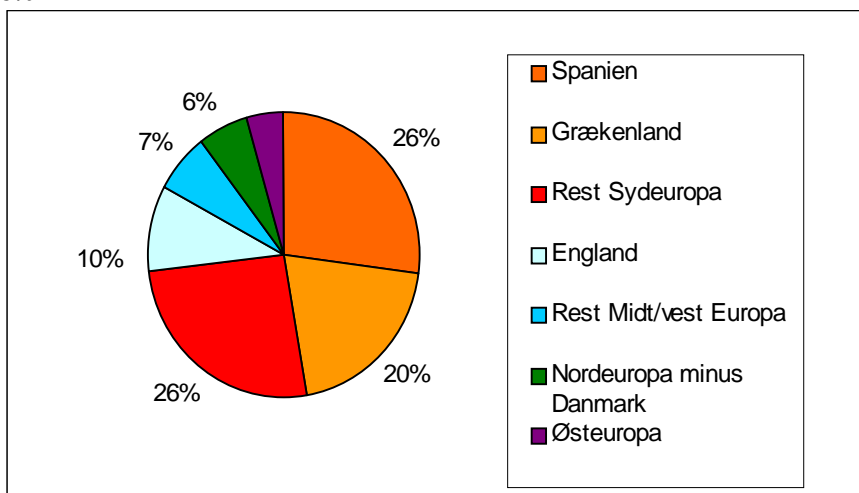
Ferierejserne fylder 60% af alle flyrejser. Og rejsemønsteret er meget klart: 3 ud af 4 private rejser går til Europa, rejserne til Asien og Nordamerika ligger på højde med de private indlandske rejser, mens der er langt mellem rejserne til Afrika, Sydamerika og Australien.

Figur 6: Rejsemålet for private flyrejser.



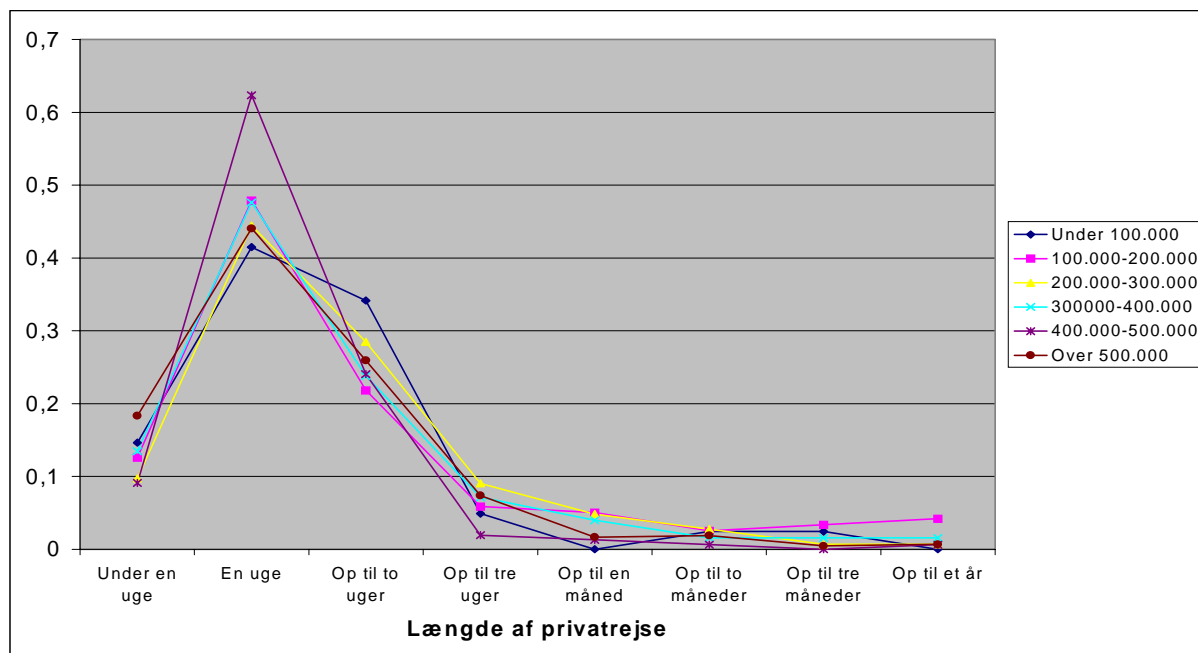
Ser man alene på de private rejser til Europa, er det solen og varmen der trækker: 72% af rejserne går til det sydlige Europa, og det er Spanien og Grækenland der er de klare favoritter. De trækker tilsammen næsten halvdelen af rejserne.

Figur 7: Rejsemålet for private rejser fra Danmark til resten af Europa.



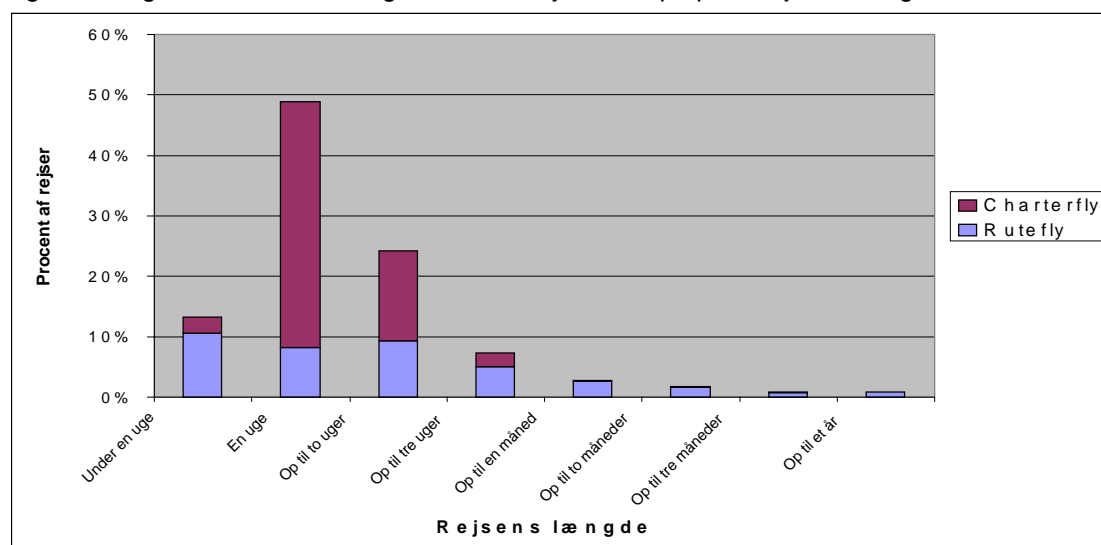
Mens familier med en familieindkomst på over 500.000 oftere tager på lidt flere korte ferier (under en uge), ligger knap halvdelen af ferierejserne på en uge (7-8 dage) - både totalt set og hvis man opdeler rejserne på familieindkomst. Den typiske ferierejse er altså en eller to uger til det sydlige Europa.

Figur 8: Længden af den sidste ferierejse, i forhold til familieindkomst.



60% af de private rejser foretages på charterbillet, der optager en meget stor del af rejserne på en eller to uger. Til de traditionelle "sol og sommer" lande (Spanien, Grækenland og Tyrkiet) er cirka ni ud af ti rejser foretaget på charterbillet. Anderledes ser det ud til f.eks. England og Frankrig, der tilsammen er rejsemålet for 15% af ferierejserne. Her er kun 29% af rejserne foretaget på en charterbillet.

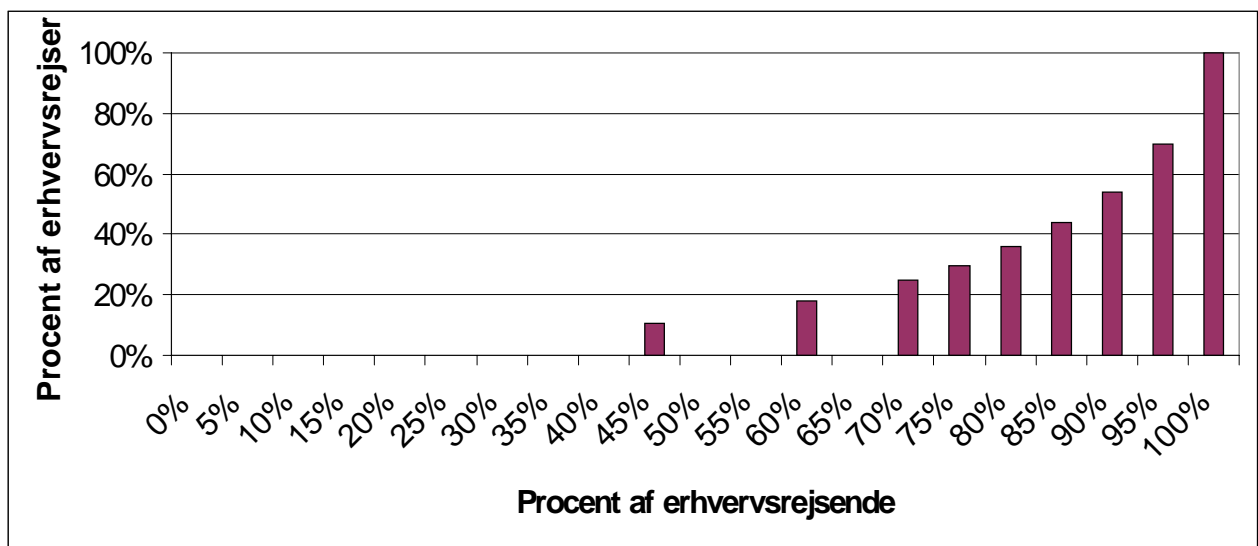
Figur 9: Brugen af charterbillet og billet til rutefly, fordelt på privatrejsens længde



### Erhvervsrejsen er for mandlige funktionærer

Erhvervsrejserne udgør 40% af alle flyrejser, men foretages af 8% af befolkningen. Og selv indenfor gruppen der har erhvervsrejser, er variationen stor. Det er 10% af de erhvervsrejsende der står for 45% af erhvervsrejserne, og kun 5% af de erhvervsrejsende står for 30% erhvervssturene.

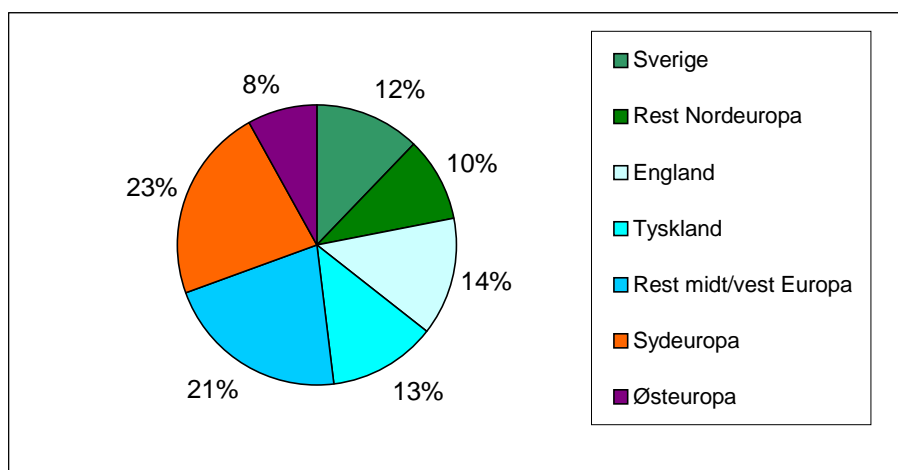
Figur 10: Procent af erhvervsrejsende der står for hvor stor en del af erhvervsrejserne.



Tre ud af 10 erhvervsrejser er indlandske rejser, mens rejserne til Europa udgør 62% af erhvervsrejserne. De oversøiske erhvervsrejsemål kun fylder 10% i det samlede erhvervsrejsemønster.

Møder du en erhvervsrejsende i lufthavnen vil *han* (80%) være *privat ansat* (73%) *funktionær* (87%) på vej til en destination i *Europa* (62%). 30 % af personerne der har erhvervsrejser er kvinder, men de rejser mindre ofte end mændene, og derfor er personen ved siden af dig med 80% sandsynlighed en mand.

Figur11: Erhvervsrejser fordelt på destinationer i Europa



42% af erhvervsrejserne er faste rejser, dvs. tilbagevendende rejser til en bestemt destination. Her er Danmark det suverænt største rejsemål - når man ser på antallet af flyture - med 45%.



## Vi flyver fordi det er hurtigt og let!

Når man vælger at flyve er det fordi det er hurtigt og fordi det er let. Men også komfort og pris spiller en rolle for de ferierejsende. Hvorimod prisen ikke spiller nogen rolle for de erhvervsrejsende. Fordelingen af svar ændre sig ikke nævneværdigt når man deler rejserne op på indlands- eller udlandsrejser. Kun syntes tidsaspektet at være en anelse lavere prioriteret på de indlandske fritidsrejser.

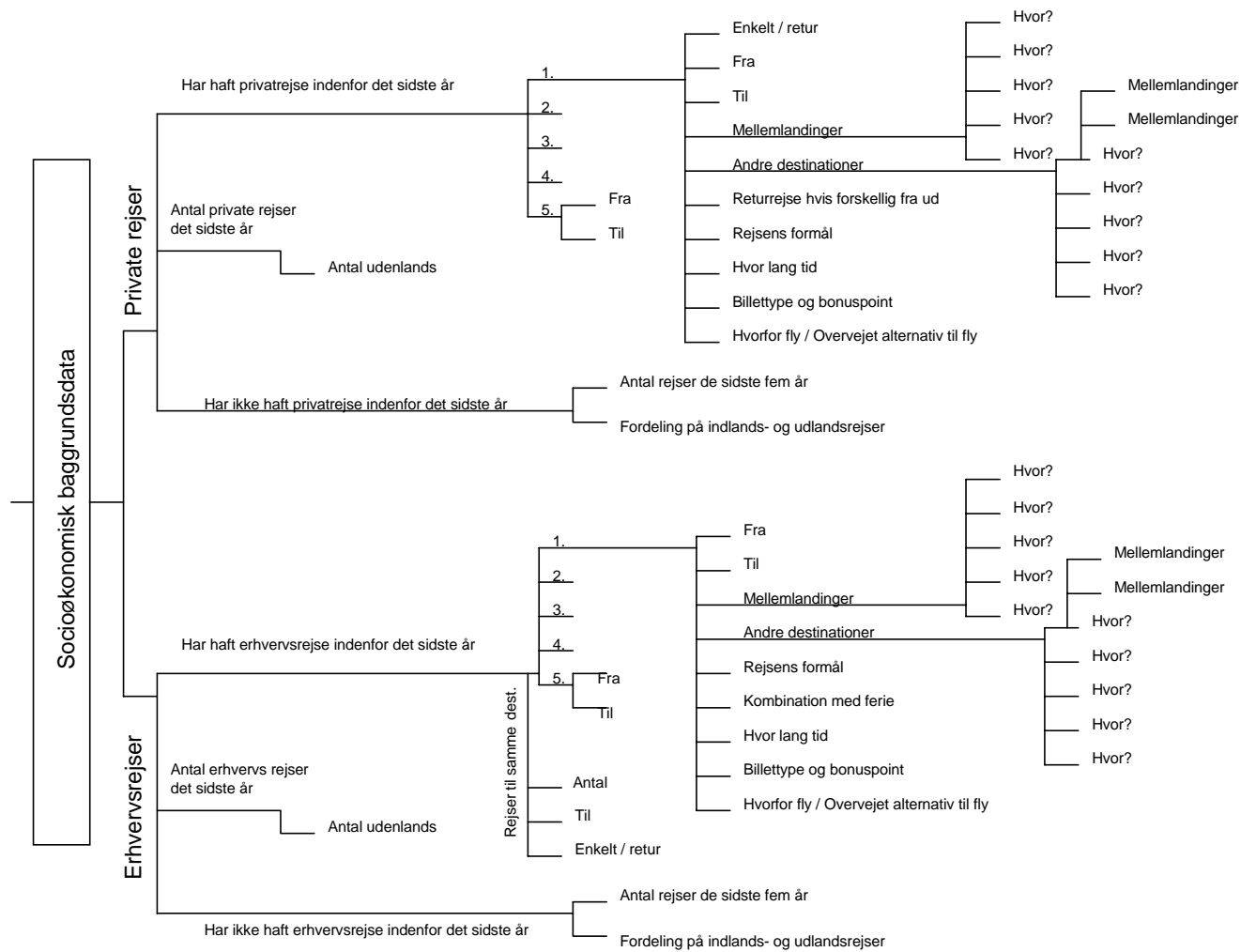
Figur x. Fordelingen af svar på spørgsmålet "hvorfor valgte de at flyve"

| Årsag til at vælge fly | Alle rejser |           | Erhvervsrejser |           | Private rejser |           |
|------------------------|-------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|
|                        | Antal       | % af svar | Antal          | % af svar | Antal          | % af svar |
| Tid/hurtighed          | 123         | 58%       | 32             | 78%       | 91             | 54%       |
| Komfort                | 19          | 9%        | 2              | 4%        | 17             | 10%       |
| Pris                   | 16          | 8%        | 0              | 0%        | 16             | 10%       |
| Praktiske årsager      | 34          | 17%       | 5              | 11%       | 29             | 18%       |
| Større fleksibilitet   | 5           | 3%        | 2              | 5%        | 3              | 2%        |
| Andet                  | 14          | 6%        | 1              | 2%        | 13             | 7%        |
| I alt                  | 211         | 100%      | 42             | 100%      | 169            | 100%      |

Flyet vælges meget bevidst - der er kun 10% der giver udtryk for at de overvejede anden form for transport. Af dem der gjorde det, kommer bilen ind på en klar 1. plads (med 43%) og tog ind på 2. pladsen med 30%. Ser man alene på de indlandske erhvervsrejser, angiver 55% at de havde overvejet bilen i stedet for flyet og 41% havde overvejet at tage toget i stedet. Datamaterialet er dog meget lille, så man skal være noget forsigtig med at konkludere alt for håndfast på dette.

## Den videre undersøgelse

I det foregående er præsenteret en række af de første resultater af Transportrådets survey om danskerne flyvaner. Der mangler stadig en del hjørner, før alle resultater er på plads. Bl.a. er spørgsmålet om mellemlandinger ikke færdigbehandlet endnu. Ligesom surveyens resultater endnu er målt op imod den øvrige tilgængelige statistik på området.



Figur 1 Surveyens opbygning