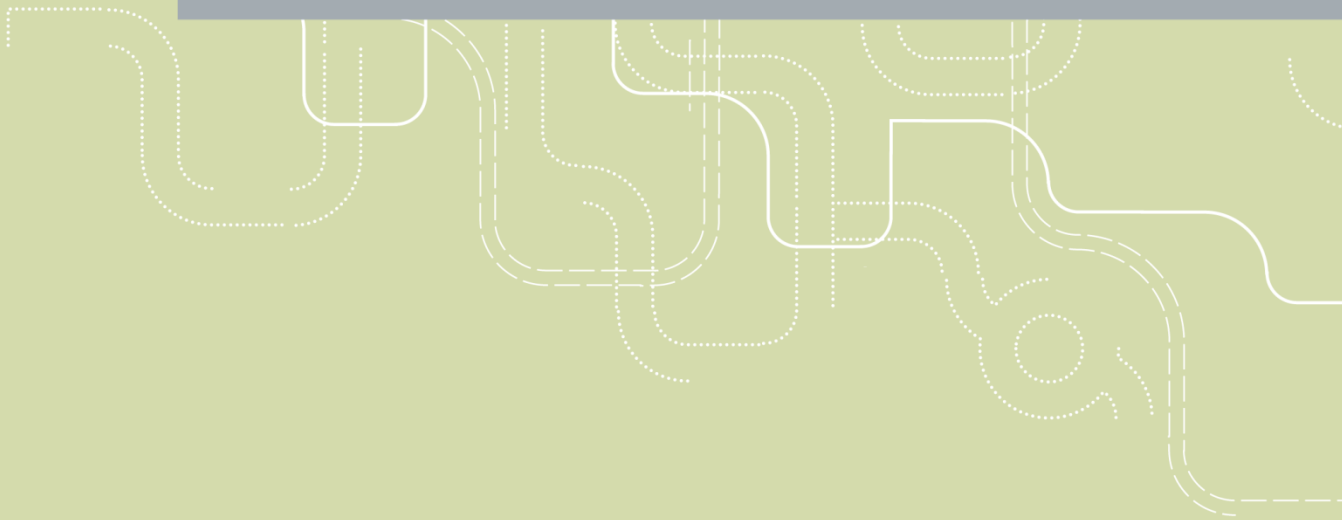


Flystansen etter vulkanutbruddet på Island

Konsekvenser for norske reisende og bedrifter i Norge



Flystansen etter vulkanutbruddet på Island

Konsekvenser for norske reisende og bedrifter i Norge

Inge Brechan

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Flystansen etter vulkanutbruddet på Island:
Konsekvenser for norske reisende og bedrifter i Norge

Forfattere: Inge Brechan

Dato: 12.2010

TØI rapport: 1120/2010

Sider 50

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1182-8

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor
NHO Luftfart
Norges Forskningsråd

Prosjekt: 3589 - Virkninger av flystans i forbindelse med vulkanutbrudd på Island

Prosjektleder: Inge Brechan

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord: Flyreiser
Flysikkerhet
Naturskader

Sammendrag:

Rapporten beskriver konsekvensen av flystansen i april 2010 for norske reisende og bedrifter i Norge, samt hvordan de forholdt seg til flystansen og hvilke tiltak de vurderer å iverksette for å sikre seg mot lignende situasjoner i framtiden. Det ble gjennomført tre spørreundersøkelser i mai og juni 2010 med fokus på flystansen: En blant flyreisende (2973 deltagere), en blant ledere i bedrifter (1000 deltagere) og en blant reiseansvarlige i bedrifter (99 deltagere). Analysene er i tillegg basert på tilgjengelig statistikk fra Avinor, Eurocontrol, Statistisk Sentralbyrå, SAS, Norwegian, samt undersøkelsen Reisevaner på fly 2009

Title: Air travel disruption after the volcano eruption in Iceland: Consequences for Norwegian travellers and businesses in Norway

Author(s): Inge Brechan

Date: 12.2010

TØI report: 1120/2010

Pages 50

ISBN Electronic: 978-82-480-1182-8

ISSN 0808-1190

Financed by: Avinor
Federation of Norwegian Aviation Industries
The Research Council of Norway

Project: 3589 - Virkninger av flystans i forbindelse med vulkanutbrudd på Island

Project manager: Inge Brechan

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words: Air travel
Air safety
Natural disaster

Summary:

The report presents the consequences of the April 2010 air travel disruption for Norwegian travellers and businesses in Norway, how travellers and businesses acted in response to the air travel disruption, and what measures they consider to take in protection against similar disruptions in the future. The Institute of Transport Economics carried out three surveys in May and June 2010, focusing on the air travel disruption: One among air travellers (2973 participants), one among business managers (1000 participants), and one among travel managers (99 participants). Analyses are also based on available statistics from Avinor, Eurocontrol, Statistics Norway, SAS Scandinavian Airlines, Norwegian Air Shuttle, and the Norwegian National Air Travel Survey of 2009

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Prosjektet Flystansen under vulkanutbruddet på Island har som formål å beskrive konsekvensen av flystansen for norske reisende og bedrifter i Norge, samt hvordan de forholdt seg til flystansen og hvilke tiltak de vurderer å iverksette for å sikre seg mot lignende situasjoner i fremtiden.

Forskningsleder Jon Inge Lian ved Transportøkonomisk institutt (TØI) har vært initiativtaker til prosjektet, som er finansiert av Avinor, NHO Luftfart og gjennom strategiske instituttmidler til TØI tildelt fra Norges forskningsråd. Prosjektet består av tre studier, gjennomført blant henholdsvis reisende, ledere i norske bedrifter og reiseansvarlige i bedrifter i Norge. I tillegg til Avinor og NHO har Norwegian Business Travel Association, SAS og Widerøe hjulpet til med å rekruttere deltagere til studiene.

Inge Brechan har vært prosjektleder, koordinert datainnsamlingen, gjort analysene og skrevet rapporten. Forskningsleder Randi Hjorthol har vært kvalitetsansvarlig for prosjektet. I tillegg til Lian, Brechan og Hjorthol har Jon Martin Denstadli deltatt i utformingen av problemstillinger og spørreskjema. Trude Rømming har stått for datainnsamlingen blant reisende og reiseansvarlige, mens TNS Gallup har stått for datainnsamlingen blant ledere.

Oslo, desember 2010

Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm *Tone Haraldsen*
instituttssjef avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
2 Undersøkelse blant reisende	7
2.1 Metode	7
2.2 Hvordan rammet askestansen?.....	7
2.3 Reisendes direkte tiltak	9
2.4 Alternative transportmidler	11
2.5 Antall berørte flyreiser	12
2.6 Forsinkelse og merkostnader	13
2.7 Usikkerhet og framtidige tiltak	14
2.8 Forretningsreisendes tiltak og konsekvenser for bedrifter	17
2.9 Oppsummering.....	19
3 Undersøkelse blant ledere i bedrifter	22
3.1 Metode	22
3.2 Hvordan rammet askestansen bedriftene?	23
3.3 Konsekvenser	30
3.4 Telefon- og videokonferanser og andre tiltak.....	32
3.5 Framtidige konsekvenser og tiltak	34
3.6 Oppsummering.....	37
4 Undersøkelse blant reiseansvarlige i bedrifter	39
4.1 Metode	39
4.2 Hvordan rammet askestansen bedriftene?	40
4.3 Forsinkelse og merkostnad	42
4.4 Telefon- og videokonferanser og andre tiltak.....	43
4.5 Usikkerhet og framtidige tiltak	44
4.6 Oppsummering.....	45
5 Konklusjoner	47
6 Litteraturliste	50

Sammendrag:

Flystansen etter vulkanutbruddet på Island

Konsekvenser for norske reisende og bedrifter i Norge

Flystansen skapte store problemer for reisende og bedrifter mens den pågikk, men ser ikke ut til å ha fått betydelige konsekvenser på lang sikt. Både reisende og bedrifter sier de i større grad vil velge reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly eller velge andre transportmidler enn fly allerede i utgangspunktet. Forretningsreisende og bedrifter vil også bruke telefon- og videokonferanser i større grad. Trafikkstatistikken viser imidlertid at vi flyr mer enn noen gang etter flystansen.

Vulkanen Eyjafjallajökull på Island hadde utbrudd 14. april 2010. Som en konsekvens av askeskyen fra vulkanutbruddet satte europeiske luftfartsmyndigheter strenge begrensninger for flyvninger i europeisk luftrom. Denne rapporten beskriver konsekvensen av flystansen for norske reisende og bedrifter i Norge, samt hvordan de forholdt seg til flystansen og hvilke tiltak de vurderer å iverksette for å sikre seg mot lignende situasjoner i framtiden. Det ble gjennomført tre spørreundersøkelser i mai og juni 2010 med fokus på flystansen: En blant flyreisende (2973 deltagere), en blant ledere i bedrifter (1000 deltagere) og en blant reiseansvarlige i bedrifter (99 deltagere). Analysene er i tillegg basert på tilgjengelig statistikk fra Avinor, Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation), Statistisk Sentralbyrå, SAS, Norwegian, samt undersøkelsen Reisevaner på fly 2009.

Flystansen varte hovedsaklig fra 15. til 22. april 2010. Den forårsaket i utgangspunktet et bortfall av ca. 820 000 flyreiser (passasjerers enkeltreiser) i Norge (inkl. til/fra utlandet) i april, men fordi mange av dem som ikke kunne reise med fly som planlagt isteden reiste med en annen flyavgang, genererte flystansen også ca. 170 000 flyreiser som erstatning for de som falt bort. Det ble gjennomført ca. 1,8 millioner flyreiser i Norge i april, hvilket er ca. 650 000 mindre enn forventet (inkl. en forventet økning på 5 til 7 % fra samme måned forrige år). Fordi mange som ikke kunne reise som planlagt valgte å utsette reisene sine, forventes det at ca. 200 000 utsatte flyreiser ble gjennomført i månedene som fulgte etter flystansen. Økningen i antall flyreiser i Norge etter flystansen har imidlertid vært såpass stor at denne ikke kan forklares kun med utsatte reiser fra askestansen. I månedene fra juli til oktober økte flytrafikken i Norge med mellom 8 og 11 prosent sammenlignet med samme periode året før.

Reisende som strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen hadde ikke annet valg enn å ta seg hjem med alternativ transport. De fleste som strandet underveis til reisemålet gjorde vendereis, men en av fire tok seg fram til

reisemålet med alternativ transport. Mange fikk flyreisen innstilt før de hadde startet utreisen og en del valgte å avbestille reisen selv, eller de lot være å bestille en planlagt reise pga. usikkerheten knyttet til askestansen. De fleste av disse utsatte reisen eller avlyste den helt, men en av fire tok seg fram til reisemålet med alternativ transport. Den mest vanlige formen for alternativ transport var en annen flyavgang (45 %), men også tog (26 %) og buss (24 %) ble valgt av mange. Blant dem som ikke hadde startet utreisen var også egen bil et vanlig alternativ.

Flyselskapenes innstillinger rammet private reisende og forretningsreisende i like stor grad. Det var imidlertid vanligere blant private reisende å forsøke å gjennomføre reisen hvis den var blitt påbegynt, å la være å bestille planlagte reiser, samt å utsette eller avlyse reisen hvis den ikke var blitt påbegynt. Det var vanligere blant forretningsreisende å avbestille reisen selv, men likevel finne alternativ transport for å gjennomføre den.

Både blant private reisende og forretningsreisende er den vanligste tilpasningen til usikkerhet knyttet til vulkanaske i framtiden å velge reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly i større grad (ca. 30 %). En av fem vil i større grad velge andre transportmidler enn fly allerede i utgangspunktet. En av fem forretningsreisende vil også benytte telefonkonferanser eller videokonferanser i større grad.

Reisende som strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen kom i gjennomsnitt ca. tre og et halvt døgn forsinket hjem og hadde ca. ni tusen kroner i merkostnader til transport og/eller opphold. De som tok seg til reisemålet med alternativ transport kom i gjennomsnitt ca. et døgn forsinket fram og hadde ca. tre tusen kroner i merkostnader.

Omtrent halvparten av bedriftene som var med i undersøkelsen ble rammet av flystansen. Større bedrifter og bedrifter hvor ansatte reiser ofte med fly hadde større risiko for å bli berørt. Flystansen hadde størst konsekvenser for sekundærnæringen, for eksempel bedrifter innen olje og energi. De vanligste måtene å bli rammet på var at ansatte måtte reise på andre måter enn planlagt (37 %), ikke kom seg hjem fra reise (35 %) eller måtte avlyse (34 %) eller utsette (31 %) reiser. En av fire bedrifter måtte utsette/avlyse møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme, mens 17 % ikke mottok varer fra leverandører og 13 % ikke fikk leveranser fram til kundene. Det var oftest kontakt med andre deler av organisasjonen som ble påvirket, men flystansen reduserte også kontakt med kunnskapsmiljøer og kunder, samt myndigheter (spesielt for bedrifter i de nordligste fylkene). Den vanligste konsekvensen av å ikke kunne reise og ha kontakt med andre som planlagt var forsinkelser i pågående arbeider (34 %) og i oppstarten av nye prosjekter (22 %). En del bedrifter opplevde tapt omsetning (15 %), tap av kunder/kontrakter (7 %) og økte kostnader utover merkostnader til reiser og opphold (15 %).

Totalt sett har 45 % av bedriftene tilgang til en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr, hvorav videokonferanse for møterom er mest vanlig. Blant bedrifter som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 9 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens ytterligere 43 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. I to av tre bedrifter har ikke flystansen fått noen konsekvenser for planlegging av møter og reiser i framtiden. De vanligste tiltakene er å holde flere telefon- og videokonferanser (13 %) og redusere møtevirksomheten (10 %).

Blant de forretningsreisende er det større tilgang til videokommunikasjonsutstyr enn blant bedrifter generelt. Nesten tre av fire forretningsreisende har tilgang til en eller annen form for kommunikasjonsutstyr. Av de som ikke hadde tilgang til videokommunikasjonsutstyr var det 10 % som mente flystansen hadde gjort anskaffelse av slikt utstyr mer aktuelt. Blant de forretningsreisende som fikk flyreisen innstilt av flyselskapet før utreise eller strandet underveis var det 5 % som erstattet møtet med telefonkonferanse og 3 % med videokonferanse. Blant dem som avbestilte eller lot være å bestille en planlagt reise var det 12 % som erstattet møtet med telefonkonferanse og 7 % med videokonferanse.

Bedrifter med dedikerte reiseansvarlige er større bedrifter og har i gjennomsnitt 17 ganger så mange reiser per år som bedrifter generelt. Disse bedriftene hadde følgelig større risiko for å bli rammet av flystansen: 97 % måtte avlyse/utsette reiser, 93 % hadde ansatte som ikke kom seg hjem, og 84 % måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltakere ikke kunne komme. Internasjonalt etablerte bedrifter og bedrifter innen sekundærnæringen har flere flyreiser og ble rammet av flystansen i større grad enn bedrifter som kun er etablert i Norge og bedrifter innen tjenesteytende næringer. Blant bedrifter med dedikerte reiseansvarlige har 85 % tilgang til en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr. Blant bedriftene som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 11 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens ytterligere 61 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. I 41 % av bedriftene har ikke flystansen fått noen konsekvenser for planlegging av møter og reiser i framtiden. I 44 % av bedriftene planlegges det å holde flere telefon- og videokonferanser i framtiden.

Kort tid etter flystansen svarte de fleste reisende at de føler seg noe usikre på hvordan askestansen vil påvirke reisene på kort sikt (3-4 måneder). Det er noen færre som føler seg usikre på lang sikt (2-3 år). Hvis usikkerheten skulle vedvare ved at nye askeproblemer skulle oppstå i løpet av de nærmeste par årene vil flere av de reisende og ledere og reiseansvarlige i bedrifter sette i verk tiltak som å velge reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly, velge andre transportmidler enn fly og holde flere telefon- og videokonferanser. Den kraftige økningen i antall flyreiser i Norge fra juli til oktober 2010 tyder likevel på at askestansen ikke har skremt folk fra å fly.

Summary:

Air travel disruption after the volcano eruption in Iceland

Consequences for Norwegian travellers and businesses in Norway

The air travel disruption caused serious problems for travellers and companies while it lasted, but it does not seem to have had significant consequences in the long run. Both travellers and companies say they will choose destinations reachable by other means of transport than airplanes more often, or travel more often by other means of transport in the first place. Business travellers and companies will also use tele- or videoconferencing more often. However, according to air traffic data we fly more than ever after the air travel disruption.

The volcano Eyjafjallajökull in Iceland erupted 14 April 2010. Due to the ash cloud from the volcano eruption, European aviation authorities put in place strong restrictions on air traffic in European air space. This report presents the consequences of the air travel disruption for Norwegian travellers and businesses in Norway, how travellers and businesses acted in response to the air travel disruption, and what measures they consider to take in protection against similar disruptions in the future. The Institute of Transport Economics (TØI) carried out three surveys in May and June 2010, focusing on the air travel disruption: One among air travellers (2973 participants), one among business managers (1000 participants), and one among travel managers (99 participants). Analyses are also based on available statistics from Avinor (Norwegian Airports Operator), Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation), Statistisk Sentralbyrå (Statistics Norway), SAS Scandinavian Airlines, Norwegian Air Shuttle, and the Norwegian National Air Travel Survey of 2009.

Air travel disruptions lasted mainly from 15 April 2010 to 22 April 2010. Disruptions caused a gross loss of ca. 820 000 air travels (passenger journeys, one way) in Norway (incl. journeys to/from Norway) in April 2010. Because many of the travellers being unable to go by air as planned ultimately went with a different flight the disruption also generated ca. 170 000 air travels in substitution for the ones lost. In April 2010 there was ca. 1.8 million air travels in Norway, 650 000 less than expected (incl. an expected increase of 5-7 % from April 2009). Because many travellers postponed their journeys, it can be expected that ca. 200 000 postponed air travels took place in the months following the disruption. However, the increase in the amount of air travels in Norway after the disruption has been so high that it cannot be explained only by postponed travels from the air travel disruption. In the months from July to October 2010 the amount of air travels in Norway increased with 8-11 % from the same months one year before.

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, Gaustadalléen 21, NO 0349 Oslo

Telephone: +47 22 57 38 00 Telefax: +47 22 60 92 00

Travellers stranded at their destination or on their return journey had no other choice than to find alternative transport for their journey back home. Most of the travellers stranded on their way to the destination turned and went back, but one in four completed the journey to their destination using alternative transport. Many had their flights cancelled before they started their journey, some chose to cancel their booking, and some decided not to book flights they had been planning to book. In most of these cases the travellers postponed the journey or decided not to make the journey altogether, but one in four made the journey to their destination using alternative transport. The most common form of alternative transport was a different flight (45 %), but train (26 %) and bus (24 %) was also used by many. Private car was also a common alternative among people who had not yet started their journey.

Cancellations by the airlines affected leisure travellers and business travellers equally. It was more common among leisure travellers to attempt to carry on with the journey if they had already started, to not book a planned flight, and to postpone or cancel a journey altogether if they had not already started. It was more common among business travellers to cancel their booking, but then find alternative transport to make the journey.

Among both leisure travellers and business travellers, the most common adaption to the uncertainty associated with future volcano eruptions is choosing travel destinations reachable by other means of transport than airplanes more often (ca. 30 %). One in five expect to travel more often by other means of transport than airplanes already in the first place. One in five business travellers expect to use teleconferencing or videoconferencing more often.

Travellers stranded at their destination or on their return journey were on average three and a half days delayed and paid ca. 9 000 NOK (1125 EUR, 1500 USD) in extra travel/accommodation costs. Travellers making the journey to their destination using alternative transport were on average 24 hours delayed and paid ca. 3 000 NOK (375 EUR, 500 USD) in extra costs.

Half of the companies taking part in the survey were affected by the air travel disruption. Larger companies and companies with employees travelling more frequently by air were more at risk to become affected. The air travel disruption affected the secondary sector of the economy (e.g., petroleum and energy industry) most strongly. The most common consequences of the air travel disruption were employees having to travel by alternative transport (37 %), not coming back from a journey as planned (35 %), and having to cancel (34 %) or postpone (31 %) journeys. One in four companies had to cancel/postpone meetings because external participants were unable to come, 17 % did not receive shipments from suppliers, and 13 % could not get shipments through to their customers. Most often contact with other parts of the organisation was affected, but the air travel disruption also reduced contact with knowledge partners and customers, in addition to authorities (especially for companies in the most northern regions). The most common consequence of not being able to travel and stay in contact was delays in ongoing projects/work (34 %) and in start-up of new projects (22 %). Some of the companies reported reduced sales (15 %), loss of contracts/customers (7 %), and increased costs beyond the extra travel and accommodation costs (15 %).

In total, 45 % of the companies have access to one form of video telecommunication or another. Videoconferencing for conference room is the most common type. Among companies cancelling travels because of the air travel disruption 9 % replaced most of the cancelled travels with tele- or videoconferences and another 43 % replaced some of the cancelled travels with tele- or videoconferences. In two out of three companies the air travel disruption has not had any consequences for planning of meetings and travels in the future. The most common action in response to air travel disruption in the future is more tele- and videoconferences (13 %) and less meetings (10 %).

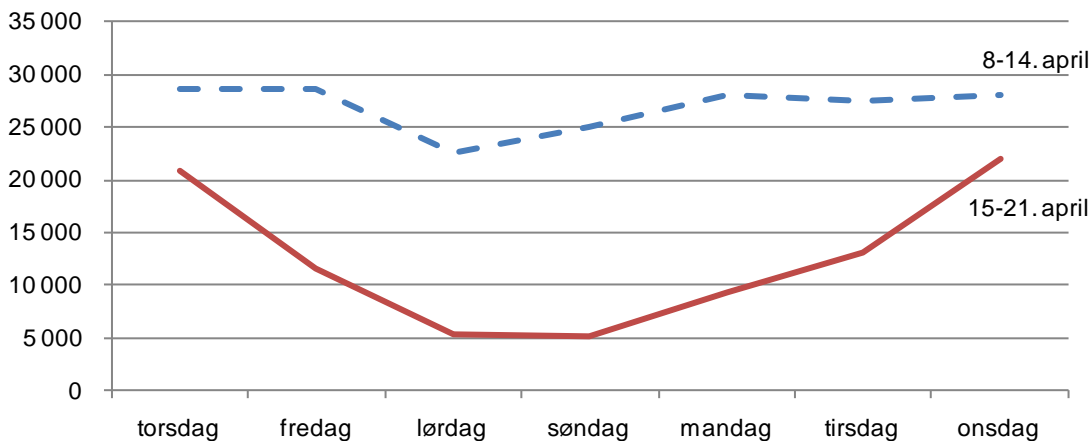
Business travellers have more access to video telecommunication than business in general. Almost three out of four business travellers have access to one form of video telecommunication or another. Among those who did not have access to video telecommunication, 10 % felt the air travel disruption had made acquiring such equipment more pertinent. Among business travellers who got their flight cancelled by the airline before starting their journey or who stranded on their way to the destination, 5 % replaced the meeting with teleconferencing and 3 % replaced it with videoconferencing. Among business travellers who cancelled their booking or who decided not to book flights they had been planning to book, 12 % replaced the meeting with teleconferencing and 7 % replaced it with videoconferencing.

Companies with travel managers are larger companies. On average, such companies have 17 times as many air travels per year as companies in Norway in general. Consequently, such companies were more at risk to become affected by the air travel disruption: 97 % had to cancel/postpone journeys, 93 % had employees not coming back from a journey as planned, and 84 % had to cancel/postpone meetings because external participants were unable to come. Companies with international offices/locations and companies within the secondary sector of the economy have more air travels and were affected by the air travel disruption more strongly than companies located in Norway only and companies within the service sector. Among companies with travel managers 85 % have access to one form of video telecommunication or another. Among companies cancelling travels because of the air travel disruption 11 % replaced most of the cancelled travels with tele- or videoconferences and another 61 % replaced some of the cancelled travels with tele- or videoconferences. In 41 % of the companies the air travel disruption has not had any consequences for planning of meetings and travels in the future. In 44 % of the companies there are plans to have more tele- and videoconferences in the future.

A short time after the air travel disruption, most of the travellers felt uncertain about how the disruption due to the volcano ash cloud might impact travels in the short run (3-4 months). Fewer, but still the majority, felt uncertain in the long run (2-3 years). If this uncertainty were to last, by new disruptions due to volcano ash clouds happening during the next couple of years, more travellers, managers, and travel managers will respond by choosing travel destinations reachable by other means of transport than airplanes more often, travel more often by other means of transport than airplanes in the first place, and use teleconferencing or videoconferencing more often. The strong increase in the number of air travels in Norway from July to October 2010 still suggest that the air travel disruption has not scared people away from flying.

1 Innledning

Vulkanen Eyjafjallajökull på Island hadde utbrudd 14. april 2010 og vinden sendte askeskyen fra vulkanutbruddet østover og sørover. Som en konsekvens av askeskyen satte europeiske luftfartsmyndigheter begrensninger for flyvninger i europeisk luftrom. I tillegg til Island var Norge og Skottland først ute med å begrense flygninger i sitt luftrom allerede 14. april og resten av Europa fulgte raskt etter (Eurocontrol, 2010). 104 000 europeiske flyvninger ble kansellert som følge av askeskyen mellom 15. og 22. april (Figur 1.1), og ytterligere 7 000 flyvninger i mai, fordelt på de tre periodene 4-5. mai, 8-11. mai og 16-17. mai.



© TØI 2010

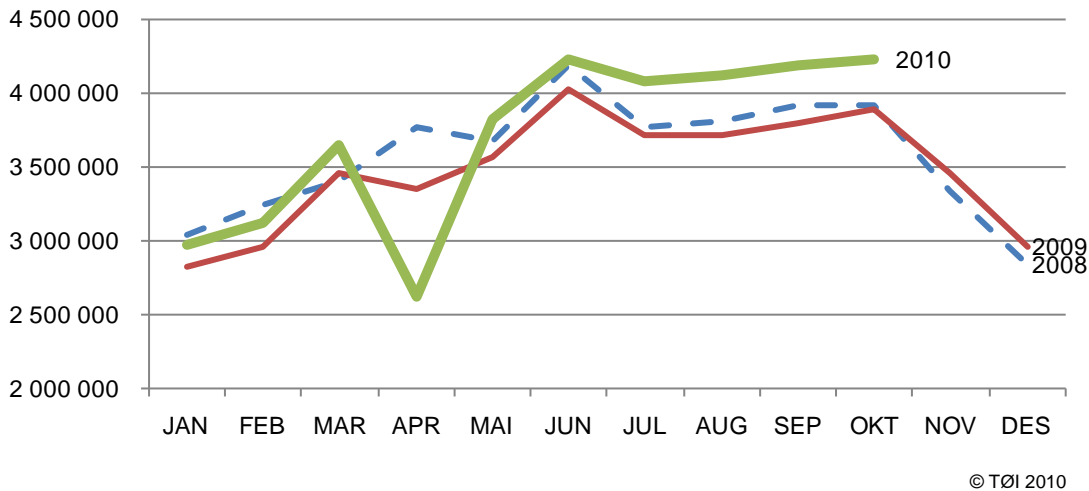
Figur 1.1: Antall flyvninger i Europa under askestansen 15-21. april og de syv foregående dagene (Kilde: Eurocontrol)

Flystansen hadde store konsekvenser for flyselskaper og bedrifter i reiselivsnæringen. Formålet med prosjektet og denne rapporten er imidlertid å beskrive konsekvensene av flystansen for dem som reiser med fly og for norske bedrifter som benytter seg av flyreiser i sin virksomhet. I 2009 ble det gjennomført til sammen over 27 millioner flyreiser (enkeltreiser) innen Norge og mellom Norge og utlandet (Denstadli og Rideng, 2010). 43 % av flyreisene var forretningsreiser. For å sikre et bredt spekter av informasjon gjennomførte vi tre spørreundersøkelser: En blant flyreisende, en blant ledere i bedrifter og en blant reiseansvarlige i bedrifter.

Problemstillingene som ble undersøkt i dette prosjektet omhandler konsekvenser og tiltak blant reisende og bedrifter. Vi skiller mellom umiddelbare konsekvenser og tiltak, for eksempel "reiste hjem med alternativ transport", og forventede konsekvenser og planlagte tiltak på lengre sikt, for eksempel "vil velge reisemål hvor det finnes alternative transportmidler til fly". Vi sammenligner også bedrifter fra ulike næringer og ulik geografisk tilknytning. I tillegg til å sammenligne svarene fra private reisende og forretningsreisende undersøker vi også om de reisendes synspunkter varierer på bakgrunn av hvordan de ble rammet av flystansen. De reisende kunne i utgangspunktet oppleve fem forskjellige situasjoner som gir ulikt grunnlag for både konsekvenser og tiltak: 1) Tilknyttende flyreise innstilt/strandet på en mellomlanding, 2) Flyreisen hjem innstilt/strandet på reisemålet eller på en mellomlanding på vei hjem, 3) Flyreisen innstilt før utreise, 4) Avbestilte flyreisen selv pga usikkerhet knyttet til askestansen og 5) Lot være å bestille en planlagt flyreise pga usikkerhet knyttet til askestansen.

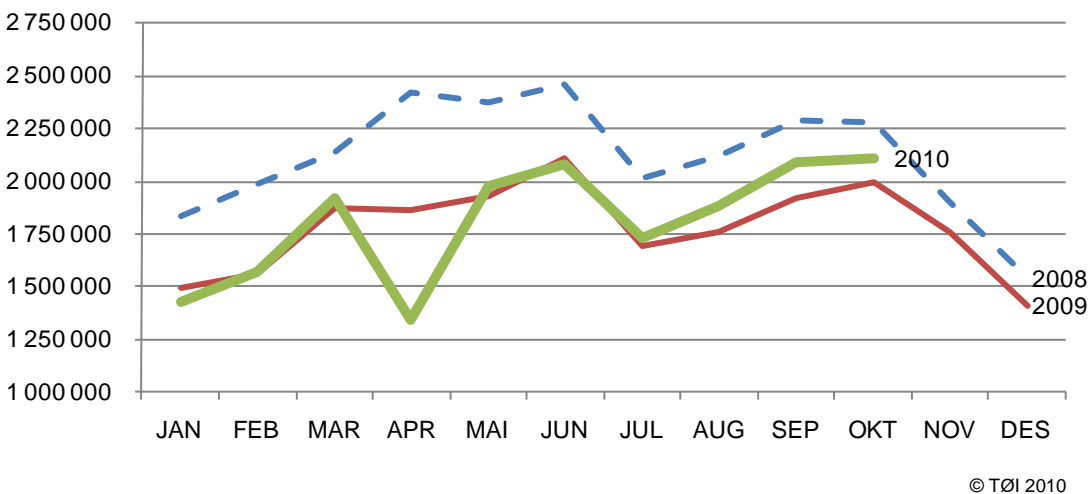
For å forstå hvor mange som ble rammet av flystansen kan vi sammenligne trafikk tallene for norske flyplasser og flyselskaper i april 2010 med trafikk tallene for de foregående år. Vi presiserer at trafikk tallene som følger for norske flyplasser også inkluderer andre flyselskaper enn Scandinavian Airlines, Widerøe og Norwegian, og at trafikk tallene som følger for Scandinavian Airlines og Norwegian også inkluderer flyvninger som ikke gjelder norske flyplasser. Antall passasjerer på norske flyplasser var 2,6 millioner i april 2010, ned 700 000 (22 %) fra 3,3

millioner i april 2009 (Figur 1.2). 2009 var imidlertid et nedgangså for flytrafikken, hvilket skyldes finanskrisen som oppstod høsten 2008 (Denstadli og Rideng, 2010). Siden trafikk tallene for de andre månedene første halvår 2010 viser en økning i antall passasjerer sammenlignet med 2009 på mellom 5 og 7 prosent kan vi anta at flytrafikken i april 2010 også ville hatt en økning på mellom 5 og 7 prosent. I så fall ville antall passasjerer ligget på mellom 3,5 og 3,6 millioner i april 2010. Nedgangen pga. askestansen vil da utgjøre mellom 900 000 og 1 million passasjerer, eller mellom 25 og 27 prosent. Vi finner omtrent det samme resultatet hvis vi sammenligner april 2010 med gjennomsnittlig antall passasjerer for april 2009 og april 2008, nærmere bestemt en nedgang på 900 000 passasjerer eller 26 prosent. Sammenligner vi kun med april i toppåret 2008 finner vi en nedgang på 1,2 millioner passasjerer eller 31 prosent. Det er viktig å være klar over at en innlandspassasjer telles to ganger i statistikk over passasjerer ved norske flyplasser. For å komme fram til antall flyreiser som falt bort kan vi bruke fordelingen mellom innlandsreiser og utlandsreiser fra reisevaneundersøkelsen for fly i 2009 (Denstadli og Rideng, 2010) som viser at 46 prosent av flyreisene fra/til norske flyplasser er innlandsreiser. En nedgang på mellom 900 000 og 1 million passasjerer ved norske flyplasser tilsvarer et dermed et bortfall på omtrent 650 000 flyreiser.



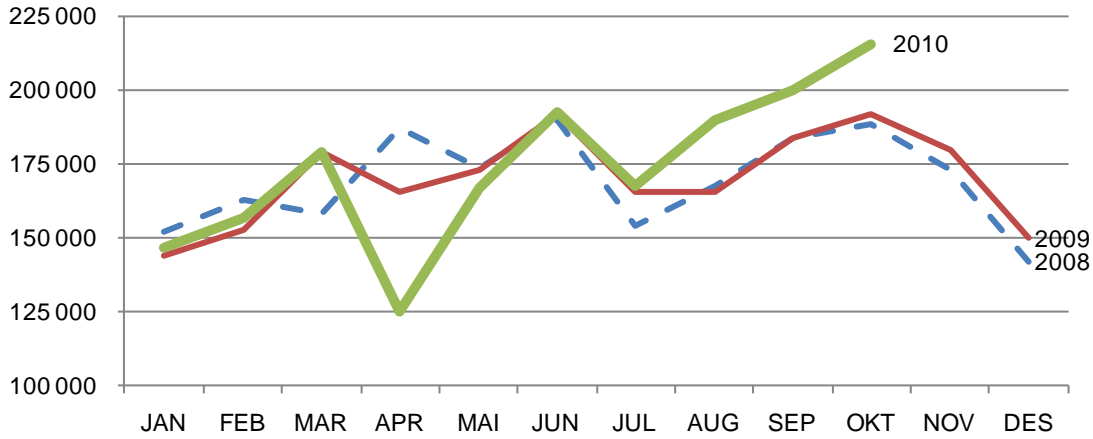
Figur 1.2: Antall passasjerer på norske flyplasser (Kilde: Avinor)

Scandinavian Airlines hadde en nedgang på 523 000 passasjerer (28 %) i april 2010 sammenlignet med samme måned forrige år (Figur 1.3). Trafikk tallene for de andre månedene første halvår 2010 ligger på omtrent samme nivå som forrige år (- 4 til 2 prosent), så det er relevant å bruke 2009-tallene som sammenligningsgrunnlag.



Figur 1.3: Antall passasjerer med Scandinavian Airlines (Kilde: SAS)

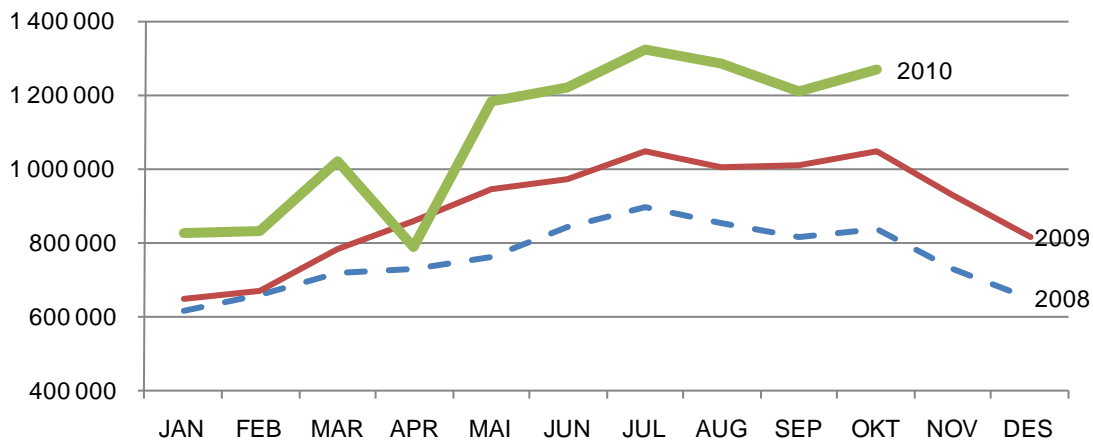
Widerøe hadde en nedgang på 41 000 passasjerer (25 %) i april 2010 sammenlignet med samme måned forrige år (Figur 1.4). Også for Widerøe ligger trafikktallene for de andre månedene første halvår 2010 på omtrent samme nivå som forrige år (+/- 3 prosent), så det er relevant å bruke 2009-tallene som sammenligningsgrunnlag.



© TØI 2010

Figur 1.4: Antall passasjerer med Widerøe (Kilde: SAS)

Norwegian hadde en nedgang på 70 000 passasjerer i april 2010 sammenlignet med samme måned forrige år (Figur 1.5). Dette tilsvarer en nedgang på 8 prosent. Det gir imidlertid ikke et korrekt bilde av betydningen av askestansen for Norwegians trafikk å sammenligne med trafikktallene for 2009, når vi ser at Norwegian i de andre månedene i første halvår 2010 har hatt en trafikkvekst på mellom 25 og 30 prosent. Hvis vi antar at Norwegian i april 2010 også ville hatt en trafikkøkning på mellom 25 og 30 prosent hvis det ikke hadde vært for askestansen, finner vi at antall passasjerer ville ha ligget på omtrent 1 til 1,1 millioner i april 2010. Nedgangen pga. askestansen vil da utgjøre mellom 286 000 og 329 000 passasjerer, hvilket tilsvarer mellom 27 og 29 prosent. Norwegian uttaler selv at de hadde ca. 300 000 passasjerer mindre enn forventet i april 2010, hvilket tilsvarer et bortfall på 27 prosent.



© TØI 2010

Figur 1.5: Antall passasjerer med Norwegian (Kilde: Norwegian)

Trafikktallene til norske flyplasser indikerer et bortfall av omtrent 650 000 flyreiser innen eller til/fra Norge i april 2010 (inkluderer også andre flyselskaper enn Scandinavian Airlines, Widerøe og Norwegian). Trafikktallene til de

tre flyselskapene Scandinavian Airlines, Widerøe og Norwegian indikerer et bortfall av i overkant av 850 000 flyreiser i april 2010 (inkluderer også reiser som ikke gjelder norske flyplasser). Tallet på 650 000 flyreiser representerer et netto bortfall av flyreiser i Norge. Antall flyreiser som ble berørt av askestansen vil være høyere fordi trafikk tallene også inkluderer flyreiser som ble gjennomført som erstatning for innstilte flyavganger og avbestilte flyreiser. Trafikk tallene for norske flyplasser viser ellers en interessant utvikling. De viser en større økning i antall flyreiser i andre halvår 2010 (8 til 11 prosent) sammenlignet med økningen i første halvår (5 til 7 prosent). Den samme tendensen finner vi i trafikk tallene fra Scandinavian Airlines og Widerøe, mens Norwegian opprettholder sin allerede store økning. Trafikk tallene tyder dermed på at askestansen ikke har skremt folk fra å fly. 2010 kommer til å bli et nytt rekordår for flyreiser i Norge, til tross for askestansen.

Tabell 1.1: Antall flyvninger i Europa under askestansen 15-21. april og de syv foregående dagene *

	8-14. april	15-21. april	Endring
Torsdag	28 578	20 842	-27 %
Fredag	28 597	11 659	-59 %
Lørdag	22 653	5 335	-76 %
Søndag	24 965	5 204	-79 %
Mandag	28 126	9 330	-67 %
Tirsdag	27 508	13 101	-52 %
Onsdag	28 087	21 916	-22 %
Totalt	188 514	87 387	-54 %

© TØI 2010

* Kilde: Eurocontrol

Tabell 1.2: Antall passasjerer på norske flyplasser^{1,2}

	2008 ³	2009 ⁴	2010	Endring 2009-2010	Endring 2008-2010	Endring 2008/09- 2010
Januar	3 038 246	2 833 617	2 976 836	5 %	-2 %	1 %
Februar	3 251 284	2 966 162	3 129 507	6 %	-4 %	1 %
Mars	3 404 445	3 466 350	3 656 663	5 %	7 %	6 %
April	3 771 644	3 349 185	2 620 610	-22 %	-31 %	-26 %
Mai	3 677 775	3 571 466	3 821 439	7 %	4 %	5 %
Juni	4 187 276	4 030 228	4 237 404	5 %	1 %	3 %
Juli	3 777 310	3 720 192	4 077 540	10 %	8 %	9 %
August	3 813 191	3 714 026	4 125 479	11 %	8 %	10 %
September	3 922 759	3 806 067	4 194 887	10 %	7 %	9 %
Oktober	3 923 891	3 899 242	4 226 090	8 %	8 %	8 %
November	3 335 438	3 468 020				
Desember	2 839 665	2 964 174				

© TØI 2010

¹ Kilde: Avinor

² Totalt antall passasjerer, inkludert innland, utland, offshore, transfer og transit.

³ Moss Lufthavn Rygge inngår ikke i Avinors statistikk for 2008. Aftenposten oppgir totalt antall passasjerer på Moss Lufthavn Rygge i 2008 til 439 000 siden oppstarten 16. februar. I tabellen er trafikken på Moss Lufthavn Rygge lagt til med 20 905 i februar og 41 810 pr måned i mars-desember.

⁴ Moss Lufthavn Rygge inngår ikke i Avinors statistikk for 2009. NRK oppgir totalt antall passasjerer på Moss Lufthavn Rygge i 2009 til 619 000. I tabellen er trafikken på Moss Lufthavn Rygge lagt til med 51 583 pr måned.

Tabell 1.3: Antall passasjerer med Scandinavian Airlines*

	2008	2009	2010	Endring 2009-2010	Endring 2008-2010	Endring 2008/09- 2010
Januar	1 833 000	1 491 000	1 425 000	-4 %	-22 %	-14 %
Februar	1 987 000	1 564 000	1 571 000	0 %	-21 %	-12 %
Mars	2 138 000	1 875 000	1 917 000	2 %	-10 %	-4 %
April	2 418 000	1 864 000	1 341 000	-28 %	-45 %	-37 %
Mai	2 373 000	1 932 000	1 978 000	2 %	-17 %	-8 %
Juni	2 457 000	2 112 000	2 081 000	-1 %	-15 %	-9 %
Juli	2 019 000	1 694 000	1 729 000	2 %	-14 %	-7 %
August	2 120 000	1 761 000	1 886 000	7 %	-11 %	-3 %
September	2 291 000	1 922 000	2 087 000	9 %	-9 %	-1 %
Oktober	2 276 000	1 997 000	2 108 000	6 %	-7 %	-1 %
November	1 905 000	1 759 000				
Desember	1 539 000	1 412 000				

© TØI 2010

* Kilde: SAS

Tabell 1.4: Antall passasjerer med Widerøe*

	2008	2009	2010	Endring 2009-2010	Endring 2008-2010	Endring 2008/09- 2010
Januar	152 000	144 000	147 000	2 %	-3 %	-1 %
Februar	163 000	153 000	157 000	3 %	-4 %	-1 %
Mars	158 000	179 000	179 000	0 %	13 %	6 %
April	187 000	166 000	125 000	-25 %	-33 %	-29 %
Mai	174 000	173 000	167 000	-3 %	-4 %	-4 %
Juni	190 000	192 000	193 000	1 %	2 %	1 %
Juli	154 000	166 000	168 000	1 %	9 %	5 %
August	168 000	166 000	190 000	14 %	13 %	14 %
September	184 000	184 000	200 000	9 %	9 %	9 %
Oktober	189 000	192 000	216 000	13 %	14 %	13 %
November	173 000	180 000				
Desember	142 000	150 000				

© TØI 2010

* Kilde: SAS

Tabell 1.5: Antall passasjerer med Norwegian*

	2008	2009	2010	Endring 2009-2010	Endring 2008-2010	Endring 2008/09- 2010
Januar	616 524	648 302	827 743	28 %	34 %	31 %
Februar	661 363	669 469	834 884	25 %	26 %	25 %
Mars	719 148	787 003	1 021 063	30 %	42 %	36 %
April	733 151	861 530	791 371	-8 %	8 %	-1 %
Mai	764 822	946 082	1 185 373	25 %	55 %	39 %
Juni	846 246	976 836	1 224 958	25 %	45 %	34 %
Juli	900 983	1 048 684	1 322 695	26 %	47 %	36 %
August	857 136	1 007 623	1 287 471	28 %	50 %	38 %
September	816 263	1 010 439	1 213 542	20 %	49 %	33 %
Oktober	837 891	1 049 203	1 268 941	21 %	51 %	34 %
November	731 131	933 371				
Desember	651 895	815 562				

© TØI 2010

* Kilde: Norwegian

2 Undersøkelse blant reisende

2.1 Metode

Undersøkelsen blant reisende ble gjennomført som en internettbasert survey. Deltagere ble rekruttert ved at mulighet for deltagelse i undersøkelsen ble presentert som en nyhet på følgende nettsider i datainnsamlingsperioden fra 3. mai til 22. juni 2010:

- www.avinor.no
- www.facebook.com/sas
- www.facebook.com/wideroeno
- www.nho.no
- www.sas.no
- www.toi.no
- <http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=10006465> (fra 16. mai)

Undersøkelsen ble besvart av 2973 personer (46 % kvinner og 54 % menn), hovedsakelig personer mellom 20 og 60 år (87 %, Tabell 2.1). Sammenlignet med kjønns- og aldersfordelingen blant passasjerer på norske flyplasser i 2009 har utvalget en liten (ca 3 prosentpoeng) overvekt av kvinner (43 % iht. Denstadli og Rideng, 2010) og aldersgruppen 30-49 år, samt en liten undervekt av menn og aldersgruppene 12-19 år og 70 år eller eldre. Blant deltagerne i undersøkelsen oppga 42 % at de var eller skulle på en forretnings- eller tjenestereise da de ble rammet av flystansen, mens 58 % var eller skulle på en privat reise (Tabell 2.2). Dette er omtrent det samme forholdet mellom forretningsreiser (43 %) og private reiser (57 %) blant flypassasjerer i Norge generelt (Denstadli og Rideng, 2010).

Tabell 2.1: Alderssammensetning i utvalget, blant flypassasjerer i Norge og i befolkningen. Prosent.

	Utvalget	Flypassasjerer ¹	Befolkningen ²
12-19 år	3	6	12
20-29 år	21	21	15
30-39 år	25	21	16
40-49 år	24	21	17
50-59 år	17	18	15
60-69 år	9	10	12
70 år el. eldre	1	4	12
Sum	100	100	100

© TØI 2010

¹ Kilde: Denstadli og Rideng (2010)

² Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Tabell 2.2: Hovedformålet med reisen.

	N	%
Forretnings-/tjenestereise		
Reise til/fra arbeidssted	158	6
Kurs, konferanse, kongress, messe	455	18
Salg, innkjøp, forhandlinger	70	3
Kontakt med hovedkontor/datterselskap	64	3
Serviceoppdrag/konsulentbistand	71	3
Annen forretnings-/tjenestereise	260	10
Forretnings-/tjenestereiser totalt	1078	42
Privat reise		
Besøke slekt/venner	377	15
Ferie-/helgetur og lignende	838	33
Reise til/fra studiested	84	3
Annen privat reise	180	7
Private reiser totalt	1479	58
Totalt	2557	100

© TØI 2010

2.2 Hvordan rammet askestansen?

Det ble på forhånd forventet at reisende kunne oppleve fem forskjellige situasjoner som dannet ulikt grunnlag for både konsekvenser og tiltak: 1) Tilknyttende flyreise innstilt/strandet på en mellomlanding, 2) Flyreisen hjem

innstilt/strandet på reisemålet eller på en mellomlanding på vei hjem, 3) Flyreisen innstilt før utreise, 4) Avbestilte flyreisen selv pga usikkerhet knyttet til askestansen og 5) Lot være å bestille en planlagt flyreise pga usikkerhet knyttet til askestansen. De fleste som deltok i undersøkelsen var enten strandet på reisemålet (31 %) eller fikk utreisen innstilt før avreise (41 %, Tabell 2.3). Størrelsesforholdet mellom de fem situasjonene er heftet med usikkerhet. Deltagerne ble rekruttert til undersøkelsen med spørsmålet "Ble du rammet av flystansen?". Det kan sannsynligvis oppleves som mer alvorlig å få reisen innstilt av flyselskapet enn å avbestille den selv eller la være å bestille en planlagt reise, og dermed også oppleves som mer relevant å delta i undersøkelsen. Som en konsekvens av dette kan vi anta at reisende som avbestilte reisen sin selv eller lot være å bestille en planlagt reise er underrepresentert i undersøkelsen.

Spørsmålet om hvordan de ble berørt av askestansen var det første som ble stilt til deltagerne. Det var mulig å velge flere av svaralternativene, men deltagerne fikk kun oppfølgingsspørsmål om ett av de valgte alternativene for hvordan de ble berørt av flystansen for å unngå at deltagelsen skulle bli for krevende. Det ble prioritert å spørre om de situasjonene hvor de strandet på reise framfor de situasjonene hvor reisen ble avlyst (innstilt, avbestilt, eller ikke bestilt som planlagt) før utreise. Hvis man for eksempel hadde svart at man både hadde strandet på reisemålet og avbestilt en reise fikk man kun oppfølgingsspørsmål om da man strandet på reisemålet. Antall deltagere som fikk spørsmål om de ulike situasjonene er oppgitt i Tabell 2.4.

Tabell 2.3: Hvordan ble de reisende berørt av flystansen. Flere svar mulig. Prosent. N = 2973.

Strandet underveis til reisemålet	4
Strandet på reisemålet/hjemreisen	31
Utreisen innstilt før avreise	41
Avbestilte reisen selv	8
Lot være å bestille planlagt reise	10
Annet	16

© TØI 2010

Tabell 2.4: Fordeling av utvalget på situasjoner med oppfølgingsspørsmål.

	N	%
Strandet underveis til reisemålet	121	4
Strandet på reisemålet/hjemreisen	904	30
Utreisen innstilt før avreise	1149	39
Avbestilte reisen selv	162	5
Lot være å bestille planlagt reise	221	7
Annet*	416	14
Totalt	2973	100

© TØI 2010

*Det ble ikke stilt oppfølgingsspørsmål til de som kun hadde valgt svaralternativet "Annet".

Det var ingen store forskjeller (+/- 5 prosentpoeng) mellom forretningsreiser og private reiser når det gjaldt flyavganger innstilt av flyselskapene, men det var en klar overvekt av forretningsreisende som avbestilte flyreisen selv (+ 12 prosentpoeng) og en klar overvekt av private flyreiser (+ 13 prosentpoeng) som ikke ble bestilt som planlagt, sammenlignet med gjennomsnittlig andel forretningsreiser og private reiser (Tabell 2.5). Dette kan forklares med at forretningsreisende oftere benytter dyrere billetter som lettere lar seg avbestille og derfor heller ikke er like redd for å bestille reiser til tross for risikoen for at flyene ikke går som planlagt. Ifølge Denstadli og Rideng (2010) betaler for eksempel forretningsreisende i gjennomsnitt 48 % mer for flybilletter på innlandsreiser sammenlignet med de som reiser privat.

Tabell 2.5: Hovedformålet med reisen fordelt på situasjon. Prosent.

	Strandet underveis N = 121	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 904	Utreisen innstilt før avreise N = 1149	Avbestilte reisen selv N = 162	Lot være å bestille planlagt reise N = 221
<i>Forretnings-/tjenestereise</i>					
Reise til/fra arbeidssted	6	8	5	6	5
Kurs, konferanse, kongress, messe	13	19	19	25	6
Salg, innkjøp, forhandlinger	8	3	2	5	4
Kontakt med hovedkontor/datterselskap	2	3	2	2	2
Serviceoppdrag/konsulentbistand	3	3	3	2	4
Annen forretnings-/tjenestereise	8	12	9	14	8
<i>Forretnings-/tjenestereiser totalt</i>	<i>41</i>	<i>47</i>	<i>39</i>	<i>54</i>	<i>29</i>
<i>Privat reise</i>					
Besøke slekt/venner	17	8	19	10	22
Ferie-/helgetur og lignende	31	34	32	27	39
Reise til/fra studiested	4	3	3	3	3
Annen privat reise	7	8	7	6	6
<i>Private reiser totalt</i>	<i>59</i>	<i>53</i>	<i>61</i>	<i>46</i>	<i>71</i>
Sum	100	100	100	100	100

© TØI 2010

2.3 Reisendes direkte tiltak

Hvilke tiltak de reisende satte i verk på grunn av flystansen var naturlig nok påvirket av hvilken situasjon de befant seg i da de ble rammet. De som fikk hjemreisen sin innstilt mens de var på reisemålet eller på vei hjem hadde ikke noe annet valg en å finne alternativ transport hjem. Vi presiserer at et alternativ til den innstilte flyavgangen kan være en senere flyavgang. Blant dem som befant seg underveis til reisemålet og strandet på en mellomlanding fordi en tilknyttende reise ble innstilt, valgte 51 % å bli værende på stedet for mellomlandingen. Av disse reiste 9 % hjem som planlagt, mens 42 % reiste hjem med alternativ transport (Tabell 2.6). 23 % valgte å ta seg videre til reisemålet med alternativ transport. 21 % reiste hjem med alternativ transport så snart som mulig. Av disse ville 11 % gjennomføre reisen på et senere tidspunkt (utsatte reisen), mens 10 % avlyste reisen helt og holdent. Blant dem som fikk utreisen innstilt og dem som avbestilte utreisen selv, valgte ca 40 % å avlyse reisen, ca 30 % å utsette reisen, mens ca 30 % tok seg til reisemålet med alternativ transport. Blant dem som lot være å bestille en planlagt reise, valgt 48 % å utsette reisen, 33 % å avlyse reisen, mens 18 % tok seg til reisemålet med alternativ transport.

Blant dem som tok seg fram til det planlagte reisemålet med alternativ transport var det en høyere andel private reisende blant dem som strandet underveis til reisemålet, mens det var en høyere andel forretningsreisende blant dem som fikk utreisen innstilt eller avbestilte/lot være å bestille en planlagt reise (Tabell 2.7 og Tabell 2.8). Dette tyder på at selve igangsettelsen av reisen har en større betydning for privatreiser enn for forretningsreiser. Har man først begynt reisen vil man gjerne prøve å gjennomføre den på et eller annet vis, men hvis man blir forhindret fra å starte reisen lar man heller være. Blant dem som avlyste reisen helt var det en høyere andel private reisende blant de som fikk utreisen innstilt eller avbestilte/lot være å bestille en planlagt reise.

Tabell 2.6: Direkte tiltak som konsekvens av flystansen fordelt på situasjon¹. Prosent.

	Strandet underveis N = 121	Utreisen innstilt før avreise N = 1149	Avbestilte reisen selv N = 162	Lot være å bestille planlagt reise N = 221
Reiste til det opprinnelig planlagte reisemålet med annet fly eller på alternativ måte (utsatte ikke reisen)	23	28	27	18
Avlyste reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	10	40	43	33
Utsatte reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	11	28	28	48
Valgte nytt reisemål	5	3	2	1
Ble værende på stedet/byen for mellomlanding og reiste hjem derfra som opprinnelig planlagt ²	9			
Ble værende på stedet/byen for mellomlandningen, men måtte finne annet fly eller alternativ transport hjem ²	42			
Sum	100	100	100	100

© TØI 2010

¹Spørsmålet ble ikke stilt til de som ble strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen når flyavgangen ble innstilt. Vi antar de reiste hjem med annet fly eller på annen måte.

²Kun aktuelt for de som strandet underveis til reisemålet når flyavgangen ble innstilt.

Tabell 2.7: Direkte tiltak som konsekvens av flystansen fordelt på situasjon¹. Kun forretnings-/tjenestereiser. Prosent.

	Strandet underveis N = 50	Utreisen innstilt før avreise N = 448	Avbestilte reisen selv N = 88	Lot være å bestille planlagt reise N = 65
Reiste til det opprinnelig planlagte reisemålet med annet fly eller på alternativ måte (utsatte ikke reisen)	18	31	31	29
Avlyste reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	12	39	39	29
Utsatte reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	14	28	31	40
Valgte nytt reisemål	8	2	0	2
Ble værende på stedet/byen for mellomlanding og reiste hjem derfra som opprinnelig planlagt ²	8			
Ble værende på stedet/byen for mellomlandningen, men måtte finne annet fly eller alternativ transport hjem ²	40			
Sum	100	100	100	100

© TØI 2010

¹Spørsmålet ble ikke stilt til de som ble strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen når flyavgangen ble innstilt. Vi antar de reiste hjem med annet fly eller på annen måte.

²Kun aktuelt for de som strandet underveis til reisemålet når flyavgangen ble innstilt.

Tabell 2.8: Direkte tiltak som konsekvens av flystansen fordelt på situasjon¹. Kun private reiser. Prosent.

	Strandet underveis N = 71	Utreisen innstilt før avreise N = 701	Avbestilte reisen selv N = 74	Lot være å bestille planlagt reise N = 156
Reiste til det opprinnelig planlagte reisemålet med annet fly eller på alternativ måte (utsatte ikke reisen)	27	26	22	13
Avlyste reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	8	42	49	35
Utsatte reisen (reiste hjem med annet fly eller på annen måte ²)	8	28	24	51
Valgte nytt reisemål	3	4	5	1
Ble værende på stedet/byen for mellomlandingen og reiste hjem derfra som opprinnelig planlagt ²	10			
Ble værende på stedet/byen for mellomlandningen, men måtte finne annet fly eller alternativ transport hjem ²	44			
Sum	100	100	100	100

© TØI 2010

¹Spørsmålet ble ikke stilt til de som ble strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen når flyavgangen ble innstilt. Vi antar de reiste hjem med annet fly eller på annen måte.

²Kun aktuelt for de som strandet underveis til reisemålet når flyavgangen ble innstilt.

2.4 Alternative transportmidler

Blant dem som reiste med et alternativt transportmiddel til reisemålet eller hjem, enten flyavgangen ble innstilt, avbestilt på egen hånd, eller man lot være å bestille en planlagt reise, valgte den største andelen å reise med en annen flyavgang (45 %). Det var også mange som valgte å reise med tog (26 %) eller buss (24 %). Å reise med en annen flyavgang var det vanligste alternativet og like vanlig uansett hvordan man ble rammet av flystansen (Tabell 2.9). Tog, buss, båt og taxi ble derimot hyppigere brukt blant de som fikk flyavgangen sin innstilt underveis eller på reisemålet, sammenlignet med de som ikke hadde begynt reisen (utreisen innstilt/avbestilt eller lot være å bestille). Blant dem som ikke hadde påbegynt reisen var det desto flere (ca 20 %) som hadde oppgitt ”annen reisemåte” og av forklaringene som de reisende oppga går det frem at dette hovedsakelig handler om bruk av egen bil. Egen bil var naturlig nok ikke like aktuelt for dem som allerede hadde påbegynt reisen med fly.

Tabell 2.9: Bruk av alternative transportmidler fordelt på situasjon. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet underveis N = 121	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 904	Utreisen innstilt før avreise N = 1149	Avbestilte reisen selv N = 162	Lot være å bestille planlagt reise N = 221	Totalt N = 2557
Fly (annen tid eller annet selskap)	45	45	45	47	43	45
Tog	33	29	21	16	27	26
Buss	27	33	15	10	12	24
Båt	16	19	10	7	11	15
Taxi	8	8	3	2	3	6
Leiebil	7	14	6	11	5	10
Fikk skyss/sitte på med andre	11	7	8	4	3	7
Annen måte*	4	5	18	17	24	12

© TØI 2010

*Annen måte er hovedsakelig egen bil

Private reisende valgte en annen flyavgang (53 % vs. 35 %) og buss (26 % vs. 21 %) som alternativ transport i større grad enn forretningsreisende (Tabell 2.10 og Tabell 2.11). Forretningsreisende valgte tog (28 % vs. 23 %) og leiebil (16 % vs. 5 %) i større grad en private reisende.

Tabell 2.10: Bruk av alternative transportmidler fordelt på situasjon. Kun forretnings-/tjenestereiser. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet på Strandet underveis N = 50	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 427	Utreisen innstilt før avreise N = 448	Avbestilte reisen selv N = 88	Lot være å bestille planlagt reise N = 65	Totalt N = 1078
Fly (annen tid eller annet selskap)	35	29	42	43	39	35
Tog	39	34	22	17	22	28
Buss	20	32	12	11	4	21
Båt	13	22	8	9	4	15
Taxi	9	11	4	2	7	8
Leiebil	15	23	9	13	9	16
Fikk skyss/sitte på med andre	15	8	6	6	4	7
Annen måte	7	6	19	20	26	13

© TØI 2010

Tabell 2.11: Bruk av alternative transportmidler fordelt på situasjon. Kun private reiser. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet på Strandet underveis N = 71	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 477	Utreisen innstilt før avreise N = 701	Avbestilte reisen selv N = 74	Lot være å bestille planlagt reise N = 156	Totalt N = 1479
Fly (annen tid eller annet selskap)	52	58	47	53	45	53
Tog	28	25	20	16	30	23
Buss	33	34	18	8	16	26
Båt	19	18	11	3	14	14
Taxi	8	6	1	3	2	4
Leiebil	2	6	3	8	3	5
Fikk skyss/sitte på med andre	8	6	9	3	3	7
Annen måte	2	4	17	13	24	10

© TØI 2010

2.5 Antall berørte flyreiser

På bakgrunn av flyplassenes trafikkstatistikk viste vi i kapittel 1 at netto bortfall av flyreiser (enkeltreiser) i Norge var omtrent 650 000 flyreiser. Det er et nettotall fordi det ikke er tatt med i beregningen at mange (45 %) av de som benyttet alternativ transport hjem eller til reisemålet reiste med en annen flyavgang. Askestansen genererte med andre ord også nye flyreiser som erstatning for de innstilte/avlyste reisene. Antall flyreiser som ikke ble gjennomført som planlagt pga. askestansen, dvs. brutto bortfall av flyreiser, er lik netto bortfall som framgår av trafikkstatistikken (omtrent 650 000) pluss genererte nye flyreiser (erstatningsreiser).

Vi kan estimere brutto bortfall av flyreiser og omfanget av erstatningsreiser med bakgrunn i følgende informasjon fra undersøkelsen blant reisende:

- Fordeling av de rammede på ulike måter å bli rammet på, f.eks. strandet på reisemålet (Tabell 2.3). De som svarte "annet" holdes utenfor beregningen. De som svarte at de ble rammet på flere måter vektet i henhold til det (f.eks. ½ vekt på strandet på reisemålet og ½ vekt på lot være å bestille planlagt reise hvis begge disse situasjonene ble oppgitt).
- Direkte tiltak, f.eks. utsatte reisen (Tabell 2.6). For andelen som ikke reiste hjemmefra i det hele tatt regner vi 100 % netto bortfall av flyreise.
- Bruk av alternative transportmidler (Tabell 2.9). Siden 45 % reiste med annen flyavgang regner vi 55 % netto bortfall av flyreise.

For de som ble rammet mens de var på reise regner vi kun hjemreisen (1 reise) som berørt av flystansen, mens for de som ikke kunne starte reisen hjemmefra som planlagt regner vi både utreisen og hjemreisen som berørt av flystansen (2 reiser). Beregningsgrunnlaget vil dermed være berørte enkeltreiser istedenfor antall reisende. Hele totalutvalget av enkeltreiser (dvs. 100 %) gjelder brutto bortfall av flyreise. På bakgrunn av informasjonen ovenfor finner vi at 79 % av enkeltreisene ikke ble erstattet med en annen flyreise. Disse 79 prosentene tilsvarer netto bortfall av flyreiser på 650 000, som framgår av trafikkstatistikken. Når vi justerer dette tallet med 100/79 finner vi at brutto bortfall av flyreiser (enkeltreiser) i Norge i april 2010 var omtrent 820 000. Følgelig finner vi at flystansen genererte omtrent 170 000 erstatningsreiser med fly, dvs. flyreiser som ble gjennomført fordi de planlagte flyreisene ble innstilt/avbestilt som følge av flystansen.

Når vi ser på andelen som har svart at de utsatte reisen, men vil gjennomføre den senere, finner vi at ca. 25 % av de bortfalte flyreisene, omtrent 200 000 enkeltreiser, vil bli gjennomført på et senere tidspunkt. Dette kan bidra til å forklare noe av trafikkveksten i de påfølgende månedene, men ikke alt. I perioden mai til oktober 2010 var det 1,3 millioner flere flyreiser i Norge (1,9 millioner flere passasjerer på norske flyplasser) sammenlignet med samme periode forrige år. Hvis vi legger til grunn en forventet vekst på fem eller sju prosent, finner vi likevel en ytterligere vekst på henholdsvis 550 000 eller 240 000 flyreiser i tillegg til den forventede veksten.

Vi minner om at reisende som avbestilte reisen sin selv eller lot være å bestille en planlagt reise sannsynligvis er underrepresentert i undersøkelsen (se 2.2, første avsnitt). Konsekvensen av dette ser ikke ut til å gjøre betydelige utslag. For å illustrere dette kan vi vekte disse gruppene opp fra 20 % til 40 % av utvalget. Da finner vi brutto bortfall av flyreiser på 800 000, 150 000 erstatningsreiser og at 210 000 reiser vil bli gjennomført på et senere tidspunkt.

2.6 Forsinkelse og merkostnader

De som strandet på reisemålet eller hjemreisen ble mest forsinket, i gjennomsnitt 3 døgn og 10 timer (Tabell 2.12). For disse handlet forsinkelsen om forsinket hjemkomst. For de andre situasjonene handlet forsinkelsen om forsinket ankomst til reisemålet. Her er det kun de som tok seg til reisemålet med alternativ transport som har oppgitt forsinkelse. Det er ikke relevant å spørre de som lot være å reise eller gjorde vendereis før de var kommet til reisemålet hvor forsinket de ble. Det var liten forskjell mellom de som strandet underveis til reisemålet, de som fikk avreisen innstilt og de som avbestilte avreisen eller lot være å bestille reisen slik den var planlagt. Ved alle disse situasjonene kom de reisende ca. et døgn forsinket fram til reisemålet.

Tabell 2.12: Forsinkelse.

Situasjon	N	Gjennomsnitt
Strandet underveis til reisemålet*	28	1 døgn
Strandet på reisemålet/hjemreisen	901	3 døgn og 10 timer
Utreisen innstilt før avreise*	316	1 døgn og 3 timer
Avbestilte reisen selv*	43	1 døgn og 1 time
Lot være å bestille planlagt reise*	38	1 døgn
Alle	1326	2 døgn og 16 timer

© TØI 2010

*Spørsmålet om forsinkelse ble kun stilt til de som svarte at de reiste til det opprinnelig planlagte reisemålet med annet fly eller på alternativ måte (utsatte ikke reisen).

Tabell 2.13: Merkostnader. Hele tusen kroner.

Situasjon	N	Gjennomsnitt
Strandet underveis til reisemålet	112	6
Strandet på reisemålet/hjemreisen	843	9
Utreisen innstilt før avreise	952	3
Avbestilte reisen selv	141	3
Lot være å bestille planlagt reise	185	2
Alle	2233	5

© TØI 2010

Det var også de som strandet på reisemålet eller på hjemreisen som fikk de største merkostnadene til opphold (kost og losji) og alternativ transport, i gjennomsnitt ca ni tusen kroner (Tabell 2.13). De som strandet på en mellomlanding underveis til reisemålet fikk de nest største merkostnadene, i gjennomsnitt ca seks tusen kroner, mens de som ikke kunne reise hjemmefra som planlagt (avreisen innstilt/avbestilt eller lot være å bestille som planlagt) fikk i gjennomsnitt ca tre tusen kroner i merkostnader.

2.7 Usikkerhet og framtidige tiltak

De aller fleste, omtrent 70 %, føler seg noe usikker på hvorvidt flytrafikken vil bli påvirket av vulkanutbrudd, både når det gjelder de neste 3-4 månedene og de neste 2-3 årene (Tabell 2.14). Det er litt flere som oppgir at de ikke føler noe usikkerhet vedrørende flytrafikken og vulkanutbrudd de neste 2-3 årene (16 %), sammenlignet med de neste 3-4 månedene (10 %). Usikkerheten knytter seg med andre ord i noe større grad til varigheten av det inntrufne vulkanutbruddet enn til framtidige vulkanutbrudd.

Tabell 2.14: I hvilken grad er du usikker på om flytrafikken vil påvirkes av vulkanutbrudd. Prosent. N = 2973.

	De neste 3-4 månedene	De neste 2-3 årene
Ingen usikkerhet, jeg tror flytrafikken vil fungere som normalt	10	16
Noe usikkerhet, jeg tror det kan bli noen dager med avbrudd på grunn av vulkanaske	73	70
Stor usikkerhet, jeg tror det kan bli mange dager med avbrudd på grunn av vulkanaske	17	14
Sum	100	100

© TØI 2010

Det var litt flere som følte stor usikkerhet om hvorvidt flytrafikken ville bli påvirket av vulkanutbrudd de neste 3-4 månedene blant de som avbestilte reisen selv (23 %) eller lot være å bestille en planlagt reise (28 %), sammenlignet med de som fikk flyavgangen innstilt av flyselskapet (Tabell 2.15). Vi antar at det er usikkerheten knyttet til flystans på grunn av vulkanaske som gjorde at de avbestilte eller lot være å bestille flyreisen. Det er også noen flere som følte stor usikkerhet om hvorvidt flytrafikken ville bli påvirket av vulkanutbrudd de neste 3-4 månedene blant de som strandet underveis til reisemålet (20 %), sammenlignet med de som ble strandet på reisemålet eller hjemreisen (15 %) og de som fikk utreisen innstilt av selskapet (14 %). Dette kan tolkes som at det oppleves sterkere å bli strandet underveis til reisemålet. Vi finner lignende forskjeller mellom reisende på bakgrunn av hvordan de ble rammet av flystansen når det gjelder usikkerhet om hvorvidt flytrafikken vil bli påvirket av vulkanutbrudd de neste 2-3 årene. Det var ingen betydelige forskjeller mellom private reisende og forretningsreisende vedrørende usikkerhet (Tabell 2.16).

Tabell 2.15: I hvilken grad er du usikker på om flytrafikken vil påvirkes av vulkanutbrudd. Situasjoner Prosent.

Situasjon	Ingen usikkerhet, jeg tror flytrafikken vil fungere som normalt	Noe usikkerhet, jeg tror det kan bli noen dager med avbrudd	Stor usikkerhet, jeg tror det kan bli mange dager med avbrudd	Sum
<i>De neste 3-4 månedene</i>				
Strandet underveis til reisemålet (n = 121)	10	70	20	100
Strandet på reisemålet/hjemreisen (n = 904)	10	75	15	100
Utreisen innstilt før avreise (n = 1149)	12	74	14	100
Avbestilte reisen selv (n = 162)	11	66	23	100
Lot være å bestille planlagt reise (n = 221)	5	67	28	100
Annet (n = 416)	8	71	21	100
<i>De neste 2-3 årene</i>				
Strandet underveis til reisemålet (n = 121)	17	67	17	100
Strandet på reisemålet/hjemreisen (n = 904)	16	70	14	100
Utreisen innstilt før avreise (n = 1149)	17	70	12	100
Avbestilte reisen selv (n = 162)	17	65	17	100
Lot være å bestille planlagt reise (n = 221)	12	67	21	100
Annet (n = 416)	15	70	15	100

© TØI 2010

Tabell 2.16: I hvilken grad er du usikker på om flytrafikken vil påvirkes av vulkanutbrudd. Reisetypen. Prosent.

Situasjon	Ingen usikkerhet, jeg tror flytrafikken vil fungere som normalt	Noe usikkerhet, jeg tror det kan bli noen dager med avbrudd	Stor usikkerhet, jeg tror det kan bli mange dager med avbrudd	Sum
<i>De neste 3-4 månedene</i>				
Forretnings-/tjenestereiser (n = 1078)	10	73	17	100
Private reiser (n = 1479)	11	73	16	100
<i>De neste 2-3 årene</i>				
Forretnings-/tjenestereiser (n = 1078)	15	71	14	100
Private reiser (n = 1479)	17	68	14	100

© TØI 2010

Den vanligste tilpasningen til usikkerheten på kort sikt (3-4 måneder) for private reiser er å velge reisemål hvor det finnes gode alternativer til flytransport (35 %, Tabell 2.17). Noen færre vil i utgangspunktet velge andre transportmidler enn fly (21 %), mens få vil reise mindre til steder mer enn 30 mil hjemmefra (12 %).

Tabell 2.17: Hvordan vil flystansen pga. vulkanutbruddet påvirke dine ferie-/fritidsreiser de neste 3-4 månedene? Prosent. N = 1495

Situasjon	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Vet ikke	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Jeg vil i større grad velge reisemål hvor det finnes gode alternative transportmidler til fly	14	21	12	36	17	100
Jeg vil i større grad velge alternative transportmidler framfor fly	6	15	14	42	23	100
Jeg vil reise mindre til steder mer enn 30 mil hjemmefra	3	9	12	37	38	100

© TØI 2010

Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til vulkanaske på lengre sikt vil flere tilpasse sine private reiser (Tabell 2.18). Den vanligste tilpasningen vil fremdeles være å velge reisemål hvor det finnes gode alternativer til flytransport (46 %). Noen færre vil i utgangspunktet velge andre transportmidler enn fly (36 %), mens få vil reise mindre til steder mer enn 30 mil hjemmefra (16 %).

Tabell 2.18: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvordan vil en slik usikkerhet påvirke dine ferie-/fritidsreiser på lang sikt? Prosent. N = 1495

Situasjon	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Vet ikke	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Jeg vil i større grad velge reisemål hvor det finnes gode alternative transportmidler til fly	16	30	12	29	13	100
Jeg vil i større grad velge alternative transportmidler framfor fly	10	26	14	34	16	100
Jeg vil reise mindre til steder mer enn 30 mil hjemmefra	4	12	15	40	29	100

© TØI 2010

Også for forretningsreiser er den vanligste tilpasningen til usikkerheten på kort sikt (3-4 måneder) å velge reisemål hvor det finnes gode alternativer til flytransport (26 %, Tabell 2.19). Andre tilpasninger (velge andre transportmidler, telefonkonferanser, videokonferanser, færre møter mer enn 30 mil unna arbeidsstedet) velges i noe mindre grad (18-21 %). Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til vulkanaske på lengre sikt vil flere tilpasse sine private reiser (Tabell 2.20). Den vanligste tilpasningen vil fremdeles være å velge reisemål hvor det finnes gode alternativer til flytransport (41 %), men mange vil også i utgangspunktet velge andre transportmidler enn fly (40 %). Telefonkonferanser (34 %), videokonferanser (33 %), eller færre møter mer enn 30 mil unna arbeidsstedet (27 %) velges i noe mindre grad.

Tabell 2.19: Hvordan vil flystansen pga. vulkanutbruddet påvirke dine forretnings-/tjenestereiser de neste 3-4 månedene? Prosent. N = 1078

Situasjon	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Vet ikke	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Jeg vil i større grad velge reisemål hvor det finnes gode alternative transportmidler til fly	8	18	10	37	26	100
Jeg vil i større grad velge alternative transportmidler framfor fly	5	15	11	44	24	100
Jeg vil i større grad benytte telefonkonferanser i stedet for å reise	3	18	16	32	30	100
Jeg vil i større grad benytte videokonferanser i stedet for å reise	4	15	16	32	34	100
Jeg vil redusere antall møter på steder mer enn 30 mil unna arbeidsstedet	4	14	13	34	36	100

© TØI 2010

Tabell 2.20: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvordan vil en slik usikkerhet påvirke dine forretnings-/tjenestereiser på lang sikt? Prosent. N = 1078

Situasjon	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Vet ikke	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Jeg vil i større grad velge reisemål hvor det finnes gode alternative transportmidler til fly	12	29	11	28	20	100
Jeg vil i større grad velge alternative transportmidler framfor fly	10	30	12	29	18	100
Jeg vil i større grad benytte telefonkonferanser i stedet for å reise	9	25	18	25	23	100
Jeg vil i større grad benytte videokonferanser i stedet for å reise	10	23	18	24	24	100
Jeg vil redusere antall møter på steder mer enn 30 mil unna arbeidsstedet	6	21	17	28	28	100

© TØI 2010

2.8 Forretningsreisendes tiltak og konsekvenser for bedrifter

De fleste forretningsreisende (74 %) hadde en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr tilgjengelig på sin arbeidsplass (Tabell 2.21). Over halvparten (52 %) har videokonferanse for møterom, mens omtrent en tredjedel har videokonferanse for PC/Mac (31 %) eller andre former for videokommunikasjon (34 %). Blant dem som ikke hadde noen form for videokommunikasjon tilgjengelig på sin arbeidsplass svarte kun 7 % at flystansen hadde aktualisert anskaffelse av videokommunikasjonsutstyr, 31 % svarte vet ikke, mens 62 % svarte at flystansen ikke hadde gjort anskaffelse av videokommunikasjonsutstyr aktuelt.

Tabell 2.21: Videokommunikasjonsutstyr på arbeidsplassen. Kun forretningsreisende. Flere svar mulig. Prosent. N = 1067

Videokonferanse for møterom	52
Videokonferanse for PC/Mac	31
Videokonferanse for mobiltelefon eller annet bærbart utstyr	16
Andre former for videokommunikasjon (f.eks. Skype)	34
Ingen former for videokommunikasjon	26

© TØI 2010

Når det gjelder hvem man skulle møte eller ha kontakt med på forretningsreisen (Tabell 2.22) var det mest vanlig å skulle møte andre fra egen organisasjon (24 %) eller kunder (22 %). Det var også mange som skulle møte kompetansemiljøer (19 %) eller leverandører (16 %). Det var klart flere flyreiser til kundemøter (40 %) som ikke ble bestilt som planlagt, sammenlignet med andelen planlagte kundemøter i situasjoner hvor flyreisen ble innstilt eller avbestilt.

Kun 7 % mente at møtet kunne ha blitt erstattet av en telefon- eller videokonferanse (Tabell 2.23). Det var færrest av dem som strandet på reisemålet som mente at møtet kunne ha blitt erstattet av en telefon- eller videokonferanse (3 %), mens flere av dem som avbestilte (14 %) eller lot være å bestille en planlagt reise (11 %) mente møtet kunne erstattes. Dette tyder på at det er vanskeligere å se hvordan møter som allerede er gjennomført kunne ha blitt erstattet, mens muligheten for å erstatte planlagte møter økte sannsynligheten for at reisen ble avbestilt eller ikke bestilt som planlagt.

Tabell 2.22: Hvem skulle du ha møte/kontakt med? Kun forretningsreisende. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet på Strandet underveis N = 50	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 427	Utreisen innstilt før avreise N = 449	Avbestilte reisen selv N = 88	Lot være å bestille plan- lagt reise N = 65	Totalt N = 1079
Kunder	22	24	17	22	40	22
Leverandører	20	19	13	15	15	16
Hovedkontor, andre avdelinger i bedriften	20	26	22	23	26	24
Offentlig virksomhet/etat i Norge	8	11	9	16	12	11
Internasjonal myndighet/organisasjon	8	11	8	5	2	8
Konsulenter	0	7	6	6	6	6
Universitet/høyskole/kompetansemiljø	16	18	22	19	11	19
Andre	30	16	25	19	12	20

© TØI 2010

Tabell 2.23: Kunne møtet blitt erstattet av en telefon- eller videokonferanse? Kun forretningsreisende. Prosent.

	Strandet underveis N = 50	Strandet på reisemålet/ hjemreisen N = 427	Utreisen innstilt før avreise N = 449	Avbestilte reisen selv N = 88	Lot være å bestille planlagt reise N = 65	Totalt N = 1079
Ja	8	4	7	14	11	7
Nei	86	94	90	78	85	90
Vet ikke	6	2	3	8	5	3
Sum	100	100	100	100	100	100

© TØI 2010

Tabell 2.24: Hadde du kommunikasjonsutstyr som gjorde det mulig å holde kontakt med arbeidsplassen din mens du var på denne reisen? Kun forretningsreisende. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet på Strandet underveis N = 50	Strandet på reisemålet/hjemreisen N = 427	Totalt N = 477
Bærbar PC	76	71	71
Mobiltelefon	86	92	92
PDA/håndholdt PC	10	11	11
Andre	2	4	4
Ingen	4	2	2

© TØI 2010

Nesten alle (92 %) forretningsreisende som strandet på reisen hadde mobiltelefon som gjorde det mulig for dem å holde kontakt med arbeidsplassen (Tabell 2.24). Mange hadde også bærbar PC (71 %). Mange av de forretningsreisende som ikke kom frem til sitt møte som planlagt brukte ingen kommunikasjonsmidler som erstatning for den innstilte (evt. avbestilte) flyavgangen (42 %, Tabell 2.25). Omtrent en fjerdedel brukte henholdsvis e-post (27 %) eller telefon (24 %) som erstatning, mens det var få som erstattet møtet med telefonkonferanse (7 %) eller videokonferanse (4 %). Derimot var det mange flere av dem som strandet underveis til reisemålet som benyttet e-post (72 %) eller telefon (78 %) som erstatning for flyavgangen. Det var flere av dem som avbestilte eller lot være å bestille en planlagt flyreise som erstattet flyreisen med telefonkonferanse (hhv 13 % og 11 %) eller videokonferanse (hhv 6 % og 9 %). Dette tyder på at de fleste av de som hadde påbegynt reisen forsøkte å gjennomføre møtet med de kommunikasjonsmidlene de hadde for hånden, hvilket for de fleste er mobiltelefon og bærbar PC (e-post), mens de som enda ikke hadde påbegynt reisen og som kunne erstatte møtet med telefon- eller videokonferanse avbestilte eller lot være å bestille flyreisen.

Tabell 2.25: Hvilke kommunikasjonsmidler brukte du som erstatning for den innstilte/avbestilte flyavgangen? Kun forretningsreisende. Flere svar mulig. Prosent.

	Strandet underveis N = 50	Utreisen innstilt før avreise N = 448	Avbestilte reisen selv N = 88	Lot være å bestille planlagt reise N = 65	Totalt N = 651
E-post	72	23	24	26	27
Telefon	78	18	24	20	24
Telefonkonferanse	8	5	13	11	7
Videokonferanse	2	3	6	9	4
Andre	8	21	31	22	22
Ingen	18	52	35	42	46

© TØI 2010

En del av de forretningsreisende som strandet på reise brukte den ekstra reise-/ventetiden til å jobbe (Tabell 2.26). Blant de som strandet underveis til reisemålet brukte 46 % den ekstra tiden til å jobbe (i middels til svært stor grad), mens 41 % av de som strandet på reisemålet eller hjemreisen gjorde det samme.

Tabell 2.26: I hvilken grad brukte du den ekstra vente-/reisetiden til å jobbe? Kun forretningsreisende. Prosent.

Situasjon	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
Strandet underveis til reisemålet (n = 50)	26	16	12	18	22	6	100
Strandet på reisemålet/hjemreisen (n = 427)	21	19	19	20	12	9	100

© TØI 2010

Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på grunn av vulkanaske på lengre sikt (2-3 år) oppgir 55 % at bedriften vil få forsinkelser i prosjekter og produktutvikling, mens 41 % forventer tapt omsetning og 24 % tror de vil miste kunder/kontrakter (Tabell 2.27). Et fåtall (7 %) tror bedriften risikerer å måtte flytte eller legge ned deler av sin virksomhet.

Tabell 2.27: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvilke konsekvenser ville en slik usikkerhet ha for den bedriften du jobber i? Prosent. N = 1078

Situasjon	Ja,		Nei,		Nei, helt	Sum
	Ja, helt sikkert	sannsynli gvis	Vet ikke	sannsynli gvis ikke	sikkert ikke	
Mister kunder/kontrakter	7	17	19	36	22	100
Forsinket prosjekt og produktutvikling	15	40	15	20	10	100
Tapt omsetning	14	27	20	24	16	100
Bedriften må flytte eller nedlegge deler av sin virksomhet	2	5	15	32	46	100

© TØI 2010

2.9 Oppsummering

58 % av de som deltok i undersøkelsen var eller skulle på en privat reise da de ble rammet av flystansen, mens 42 % var eller skulle på en forretningsreise. Det var ingen store forskjeller mellom private reiser og forretningsreiser når det gjelder avganger innstilt av flyselskapene, men det var flere forretningsreisende som avbestilte reisene sine selv, mens det var flere private reisende som lot være å bestille planlagte reiser. De fleste som strandet underveis

til reisemålet gjorde vendereis, men her det var vanligere blant private reisende enn blant forretningsreisende å ta seg videre til reisemålet med alternativ transport. De fleste som fikk utreisen innstilt, avbestilte reisen selv, eller lot være å bestille en planlagt reise valgte å utsette reisen eller avlyse den helt, men her det var vanligere blant forretningsreisende enn blant private reisende å ta seg videre til reisemålet med alternativ transport. Samlet sett indikerer dette mindre grad av fleksibilitet i private reiser sammenlignet med forretningsreiser, hvilket kan forklare hvorfor flere planlagte private reiser ikke blir bestilt når det er usikkert om de kan gjennomføres. Fleksibilitet kan igjen være et spørsmål om økonomi. Fleksibilitet til å endre bestilte billetter koster, og forretningsreisende reiser i gjennomsnitt med dyrere billetter enn private reisende.

Det vanligste alternative transportvalget var en annen flyavgang (45 %), men også tog (26 %) og buss (24 %) ble valgt av mange. Blant de som ikke hadde påbegynt reisen var også egen bil et ofte valgt alternativ. Private reisende valgte annen flyavgang og buss i større grad enn forretningsreisende, mens forretningsreisende valgte tog og leiebil i større grad enn private reisende. Å reise med en annen flyavgang kan innebære at de reisende bestiller en ny flybillett, men også at de venter til det opprinnelige flyselskapet kan ta dem til bestemmelsesstedet uten ekstra transportkostnader.

De som strandet på reisemålet eller på hjemreisen kom i gjennomsnitt ca. tre og et halvt døgn forsinket hjem og hadde ca. ni tusen kroner i merkostnader til transport og/eller opphold. De som strandet underveis til reisemålet hadde i gjennomsnitt seks tusen kroner i merkostnader, mens de som fikk utreisen innstilt, avbestilte flyreisen selv eller lot være å bestille en planlagt reise hadde i gjennomsnitt ca. tre tusen kroner i merkostnader. De som tok seg fram til reisemålet med alternativ transport kom i gjennomsnitt ca. et døgn forsinket fram.

De aller fleste føler seg noe usikre på hvorvidt flytrafikken vil bli påvirket av vulkanutbrudd, både på kort (3-4 mnd) og lang (2-3 år) sikt. Usikkerheten er større på kort sikt enn på lang sikt, hvilket indikerer at usikkerheten er mest knyttet til det inntrufne vulkanutbruddet framfor nye vulkanutbrudd i framtiden. Det er større usikkerhet blant dem som avbestilte reisen selv eller lot være å bestille en planlagt reise, hvilket kan forklares med at usikkerhet sannsynligvis bidro til deres beslutning om å avbestille eller la være å bestille. Det er også større usikkerhet blant dem som strandet underveis til reisemålet sammenlignet med dem som strandet på reisemålet eller hjemreisen. Dette kan tyde på at det gjør større inntrykk (når det gjelder utsiktene til framtidige flyreiser) å strande underveis til reisemålet til tross for at de økonomiske kostnadene i gjennomsnitt var større for dem som strandet på reisemålet eller hjemreisen.

Den klart vanligste tilpasningen til usikkerhet, både blant private reisende og forretningsreisende, er å velge framtidige reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly. Noen vil velge andre transportmidler enn fly allerede i utgangspunktet og noen forretningsreisende vil benytte telefon- og videokonferanser i større grad. Få vil unngå lange reiser. Det er ellers flere private reisende enn forretningsreisende som vil tilpasse sine reiser, og det er flere som vil tilpasse reisene sine hvis det er usikkerhet knyttet til vulkanutbrudd på lang sikt enn hvis usikkerheten kun gjelder på kort sikt.

Nesten alle forretningsreisende hadde mobiltelefon og de fleste (71 %) hadde også med bærbar PC som gjorde det mulig å holde kontakt med arbeidsplassen. I overkant av 40 % benyttet den ekstra ventetiden til å jobbe. Nesten $\frac{3}{4}$ av de forretningsreisende har tilgang til en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr og over halvparten har videokonferanse for møterom. De som ikke har tilgang til videokommunikasjonsutstyr ble spurt om flystansen hadde gjort anskaffelse av slikt utstyr mer aktuelt. Nesten $\frac{1}{3}$ kunne ikke svare på spørsmålet, og av dem som svarte var det bare ca. 10 % som mente at flystansen hadde gjort anskaffelse av videokommunikasjonsutstyr mer aktuelt.

Kun 7 % av de forretningsreisende mente at møtet de hadde vært på eller skulle på kunne erstattes av en telefon- eller videokonferanse. Det var færre som mente at møtet de hadde vært på (de strandet på reisemålet eller hjemreisen) kunne ha blitt erstattet av en telefon- eller videokonferanse, mens flere av de som avbestilte eller lot være å bestille en planlagt reise mente at møtet kunne erstattes. Det siste kan forklares med at muligheten for å gjennomføre en telefon- eller videokonferanse sannsynligvis bidro til beslutningen om å avbestille eller la være å bestille reisen. Blant de som avbestilte eller lot være å bestille en planlagt reise valgte 12 % å erstatte møtet med telefonkonferanse og sju % med videokonferanse. Til sammenligning valgte fem % å erstatte møtet med telefonkonferanse og tre % med videokonferanse blant dem som strandet underveis eller fikk utreisen innstilt av flyselskapet. Blant dem som strandet underveis var det ca. $\frac{3}{4}$ som benyttet telefon eller e-post som erstatning for den innstilte flyavgangen. Totalt sett var det imidlertid over 40 % som ikke brukte noen kommunikasjonsmidler som erstatning for den innstilte/avbestilte flyavgangen.

Mange forretningsreisende skulle møte andre fra egen organisasjon, kunder, kompetansemiljøer eller leverandører da de ble rammet av flystansen. Det var ellers klart flere reiser til kundemøter som ikke ble bestilt som planlagt, sammenlignet med situasjoner hvor flyreisen ble innstilt eller avbestilt. Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken pga. vulkanaske på lengre sikt (2-3 år) tror over halvparten at bedriften vil få forsinkelser i prosjekter og produktutvikling, mens over 40 % forventer tapt omsetning.

3 Undersøkelse blant ledere i bedrifter

3.1 Metode

Undersøkelsen blant ledere om hvordan bedrifter ble rammet av askestansen ble gjennomført i form av en internettssurvey. Rekrutteringen og datainnsamlingen ble foretatt av TNS Gallup fra 10. mai til 24. mai 2010. Undersøkelsen ble besvart av 1000 medlemmer av Galluppanelet som har lederstilling. Utvalget har en overvekt av deltagere fra Oslo og Akershus og en undervekt av deltagere fra Øst- og Sørlandet, sammenlignet med fordelingen av bedrifter med ansatte og arbeidstagere i populasjonen (Tabell 3.1). Utvalget har en overvekt av deltagere fra offentlig tjenesteytende næringer og en undervekt av deltagere fra privat tjenesteytende næringer (Tabell 3.2). Tabell 3.3 vises en detaljert fordeling av deltagerne på næring.

Tabell 3.1: Geografisk tilhørighet. N = 1000. Prosent.

	Deltagerne	Bedrifter m/ansatte*	Arbeids- tagere*
Oslo og Akershus	30	23	24
Øst- og Sørlandet	25	33	31
Vestlandet	26	25	26
Trøndelag og Nord-Norge	19	19	18
Totalt	100	100	100

© TØI 2010

*Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Tabell 3.2: Næringstilhørighet. N=854. Prosent.

	Deltagerne ¹	Bedrifter m/ansatte ²	Arbeids- tagere ²
Primær	2	4	3
Sekundær	17	18	20
Offentlig tjenesteytende	46	19	34
Privat tjenesteytende	35	59	43
Totalt	100	100	100

© TØI 2010

¹Deltagerne (14 %) som har oppgitt "annet" eller ikke oppgitt næring er holdt utenfor

²Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Tabell 3.3: Deltagerne fordelt på næringer.

	N	Prosent
<i>Sekundærnæring</i>		
Industri/teknikk	52	5
Bygg/anlegg	45	5
Olje/gass/energi	48	5
Sekundærnæring totalt	145	15
<i>Offentlig tjenesteytende næring¹</i>		
Offentlig forvaltning/myndighet	58	6
Barnehage/skole/undervisning/forskning	190	19
Helse-/sosial-/omsorgstjenester	116	12
Forsvar/politi/rettsvesen/vakthold	30	3
Offentlig tjenesteytende næring totalt	394	39
<i>Privat tjenesteytende næring²</i>		
Varehandel/butikk	56	6
Transport/samferdsel	34	3
Kultur/idrett/organisasjoner	37	4
Media/reklame/PR/informasjon	27	3
Reiseliv/hotell/restaurant	22	2
Telekommunikasjon/IT	34	3
Bank/forsikring/finans	26	3
Forretningsmessig tjenesteyting	61	6
Privat tjenesteytende næring totalt	297	30
<i>Annen/ikke oppgitt næring</i>		
Primærnæring	18	2
Annet	114	11
Ikke oppgitt	32	3
Annen/ikke oppgitt næring totalt	164	16
Totalt	1000	100

© TØI 2010

¹Tjenesteytende næringer hvor mesteparten av bedriftene er offentlige eller offentlig eiet

²Tjenesteytende næringer hvor mesteparten av bedriftene er private

Det er store forskjeller mellom landsdelene og næringene når det gjelder omfanget av både innlandsreiser (Tabell 3.4) og utlandsreiser (Tabell 3.5) med fly. Bedrifter innen sekundærnæringen har klart flest flyreiser både innenlands og utenlands, etterfulgt av bedrifter innen private tjenesteytende næringer. Bedrifter på Sør- og Østlandet (uten Oslo og Akershus) har klart færrest flyreiser både innenlands og utenlands.

Tabell 3.4: Omtrent hvor mange flyreiser (tur-retur) i Norge har bedriftens ansatte i løpet av et år? Antall flyreiser.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	278	228
Øst- og Sørlandet	223	139
Vestlandet	236	425
Trøndelag og Nord-Norge	184	321
Sekundærnæring	132	618
Offentlig tjenesteytende næring	362	180
Privat tjenesteytende næring	273	302
Annen/ikke oppgitt næring	154	162
Alle	921	276

© TØI 2010

Tabell 3.5: Omtrent hvor mange flyreiser (tur-retur) mellom Norge og utlandet har bedriftens ansatte i løpet av et år? Antall flyreiser.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	271	106
Øst- og Sørlandet	220	48
Vestlandet	225	127
Trøndelag og Nord-Norge	168	122
Sekundærnæring	128	221
Offentlig tjenesteytende næring	346	66
Privat tjenesteytende næring	263	111
Annen/ikke oppgitt næring	147	55
Alle	884	100

© TØI 2010

3.2 Hvordan rammet askestansen bedriftene?

Nesten halvparten (47 %) av deltagerne i undersøkelsen svarte at deres bedrift ble rammet av flystansen (Tabell 3.6). Forskjellen mellom næringene følger omfanget av flyreiser. Det er flest bedrifter innen sekundærnæringen som ble rammet (63 %) og det er også bedrifter innen denne næringen som har flest flyreiser. Deretter kommer bedrifter innen privat tjenesteytende næring (52 %) og det er bedrifter innen denne næringen som har nest flest flyreiser. Det var færrest bedrifter som ble rammet innen offentlig tjenesteytende næring (38 %) og på Sør- og Østlandet (39 %).

Tabell 3.6: Bedrifter rammet av flystansen. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	50
Øst- og Sørlandet	39
Vestlandet	50
Trøndelag og Nord-Norge	47
Sekundærnæring	63
Offentlig tjenesteytende næring	38
Privat tjenesteytende næring	52
Annen/ikke oppgitt næring	43
Alle	47

© TØI 2010

Det var totalt 35 % av bedriftene som hadde ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt (Tabell 3.7). Det var flere klart flere bedrifter innen sekundærnæringene, men også i Oslo og Akershus og på Vestlandet, som ble rammet på denne måten. Blant bedriftene med ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt finner vi et langt høyere gjennomsnittlig antall strandete ansatte hos bedrifter i sekundærnæringene og på Vestlandet (Tabell 3.8).

Tabell 3.7: Bedrifter med ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	39
Øst- og Sørlandet	30
Vestlandet	38
Trøndelag og Nord-Norge	32
Sekundærnæring	54
Offentlig tjenesteytende næring	32
Privat tjenesteytende næring	34
Annen/ikke oppgitt næring	30
Alle	35

© TØI 2010

Tabell 3.8: Bedrifter med ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt. Antall ansatte.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	107	16
Øst- og Sørlandet	64	28
Vestlandet	92	72
Trøndelag og Nord-Norge	58	15
Sekundærnæring	73	89
Offentlig tjenesteytende næring	113	15
Privat tjenesteytende næring	89	29
Annen/ikke oppgitt næring	47	7
Alle	322	35

© TØI 2010

Det var totalt 37 % av bedriftene som hadde ansatte som måtte reise på andre måter enn planlagt (Tabell 3.9). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringene, og færre bedrifter innen offentlig tjenesteytende næringer og på Øst- og Sørlandet, som ble rammet på denne måten. Blant bedriftene med ansatte som måtte reise på andre måter enn planlagt finner vi et høyere gjennomsnittlig antall ansatte som ble rammet på denne måten hos bedriftene i sekundærnæringene, på Vestlandet og på Øst- og Sørlandet (Tabell 3.10).

Tabell 3.9: Bedrifter med ansatte som måtte reise på andre måter enn planlagt. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	40
Øst- og Sørlandet	31
Vestlandet	40
Trøndelag og Nord-Norge	37
Sekundærnæring	56
Offentlig tjenesteytende næring	31
Privat tjenesteytende næring	37
Annen/ikke oppgitt næring	35
Alle	37

© TØI 2010

Tabell 3.10: Bedrifter med ansatte som måtte reise på andre måter enn planlagt. Antall ansatte.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	104	17
Øst- og Sørlandet	65	27
Vestlandet	96	31
Trøndelag og Nord-Norge	63	15
Sekundærnæring	73	45
Offentlig tjenesteytende næring	105	17
Privat tjenesteytende næring	97	21
Annen/ikke oppgitt næring	53	6
Alle	328	23

© TØI 2010

Det var totalt 34 % av bedriftene som måtte avlyse planlagte reiser (Tabell 3.11). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringene, og færre bedrifter innen offentlig tjenesteytende næringer og på Øst- og Sørlandet, som ble rammet på denne måten. Blant bedriftene som måtte avlyse planlagte reiser finner vi et høyere gjennomsnittlig antall avlyste reiser hos bedriftene i sekundærnæringene og et lavere gjennomsnittlig antall avlyste reiser hos bedriftene innen offentlig tjenesteytende næringer, i Trøndelag og Nord-Norge og på Øst- og Sørlandet (Tabell 3.12).

Tabell 3.11: Bedrifter som måtte avlyse planlagte reiser. $N = 1000$. Prosent.

Oslo og Akershus	36
Øst- og Sørlandet	27
Vestlandet	39
Trøndelag og Nord-Norge	33
Sekundærnæring	55
Offentlig tjenesteytende næring	26
Privat tjenesteytende næring	38
Annen/ikke oppgitt næring	30
Alle	34

© TØI 2010

Tabell 3.12: Bedrifter som måtte avlyse planlagte reiser. Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	91	57
Øst- og Sørlandet	53	30
Vestlandet	88	77
Trøndelag og Nord-Norge	57	24
Sekundærnæring	66	103
Offentlig tjenesteytende næring	82	17
Privat tjenesteytende næring	98	65
Annen/ikke oppgitt næring	43	9
Alle	289	52

© TØI 2010

Det var totalt 31 % av bedriftene som måtte utsette planlagte reiser (Tabell 3.13). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringene og på Vestlandet som ble rammet på denne måten. Blant bedriftene som måtte utsette planlagte reiser finner vi et høyere gjennomsnittlig antall utsatte reiser hos bedriftene i sekundærnæringene og på Vestlandet (Tabell 3.14).

Tabell 3.13: Bedrifter som måtte utsette planlagte reiser. $N = 1000$. Prosent.

Oslo og Akershus	33
Øst- og Sørlandet	26
Vestlandet	36
Trøndelag og Nord-Norge	27
Sekundærnæring	57
Offentlig tjenesteytende næring	22
Privat tjenesteytende næring	33
Annen/ikke oppgitt næring	26
Alle	31

© TØI 2010

Tabell 3.14: Bedrifter som måtte utsette planlagte reiser. Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	78	39
Øst- og Sørlandet	52	27
Vestlandet	79	95
Trøndelag og Nord-Norge	43	24
Sekundærnæring	70	108
Offentlig tjenesteytende næring	67	16
Privat tjenesteytende næring	79	51
Annen/ikke oppgitt næring	36	10
Alle	252	52

© TØI 2010

Når det gjelder hvilke reisemål de ansatte ikke kunne nå som planlagt (Tabell 3.15) var det flest som svarte at de ansatte ikke kunne nå reisemål i Norge (28 %) og Europa utenom Skandinavia (22 %). Dette gjaldt bedrifter fra alle landsdeler og alle næringer. Bedrifter fra sekundærnæringene hadde den høyeste andelen bedrifter som ikke kunne nå sine reisemål, uansett destinasjon.

Tabell 3.15: Reisemål som ikke kunne nås som planlagt. $N = 1000$. Flere svar mulig. Prosent.

	Norge	Skandinavia	Europa	Verden ellers
Oslo og Akershus	25	11	27	12
Øst- og Sørlandet	20	7	19	7
Vestlandet	32	14	24	10
Trøndelag og Nord-Norge	39	11	17	9
Sekundærnæring	40	21	38	21
Offentlig tjenesteytende næring	22	7	17	6
Privat tjenesteytende næring	33	16	24	10
Annen/ikke oppgitt næring	24	4	18	8
Alle	28	11	22	10

© TØI 2010

Det var totalt 25 % av bedriftene som måtte avlyse eller utsette møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme på grunn av flystansen (Tabell 3.16). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringene, og færre bedrifter innen offentlig tjenesteytende næringer og på Øst- og Sørlandet, som ble rammet på denne måten. Blant bedriftene som måtte avlyse eller utsette møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme på grunn av flystansen finner vi et høyere gjennomsnittlig antall avlyste/utsatte møter hos bedriftene i Oslo og Akershus, innen privat tjenesteytende næring og innen sekundærnæringen (Tabell 3.17).

Tabell 3.16: Bedrifter som måtte avlyse/utsette møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme pga. flystansen. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	24
Øst- og Sørlandet	19
Vestlandet	31
Trøndelag og Nord-Norge	27
Sekundærnæring	45
Offentlig tjenesteytende næring	20
Privat tjenesteytende næring	28
Annen/ikke oppgitt næring	18
Alle	25

© TØI 2010

Tabell 3.17: Bedrifter som måtte avlyse/utsette møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme pga. flystansen. Antall møter.

	N	Gj.snitt
Oslo og Akershus	58	27
Øst- og Sørlandet	36	7
Vestlandet	63	20
Trøndelag og Nord-Norge	44	11
Sekundærnæring	49	24
Offentlig tjenesteytende næring	62	8
Privat tjenesteytende næring	64	26
Annen/ikke oppgitt næring	26	5
Alle	201	17

© TØI 2010

Det var totalt 13 % av bedriftene som ikke fikk leveranser fram til kunder på grunn av flystansen (Tabell 3.18). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringen, privat tjenesteytende næring og på Vestlandet som ble rammet på denne måten. Det var totalt 17 % av bedriftene som ikke mottok leveranser fra leverandører på grunn av flystansen (Tabell 3.19). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringen, privat tjenesteytende næring, på Vestlandet og i Trøndelag og Nord-Norge som ble rammet på denne måten.

Tabell 3.18: Bedrifter som ikke fikk leveranser fram til kunden. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	10
Øst- og Sørlandet	8
Vestlandet	19
Trøndelag og Nord-Norge	13
Sekundærnæring	28
Offentlig tjenesteytende næring	6
Privat tjenesteytende næring	18
Annen/ikke oppgitt næring	6
Alle	13

© TØI 2010

Tabell 3.19: Bedrifter som ikke mottok leveranser fra leverandører. N = 1000. Prosent.

Oslo og Akershus	14
Øst- og Sørlandet	12
Vestlandet	21
Trøndelag og Nord-Norge	21
Sekundærnæring	33
Offentlig tjenesteytende næring	10
Privat tjenesteytende næring	20
Annen/ikke oppgitt næring	11
Alle	17

© TØI 2010

Det var flest (37 %) bedrifter som rapporterte at kontakt med andre deler av organisasjonen ble rammet i middels, stor eller svært stor grad av flystansen (Tabell 3.20). Mange svarte også at flystansen rammet kontakt med kunnskapsmiljøer (31 %) og kunder (30 %) i middels, stor eller svært stor grad. Den største forskjellen mellom landsdelene finner vi når det gjelder kontakt med myndighetene (Tabell 3.21). I Trøndelag og Nord-Norge svarte 19 % at kontakt med myndighetene ble rammet i middels, stor eller svært stor grad av flystansen, mens den tilsvarende andelen på Øst- og Sørlandet var 6 %. Det var også stor forskjell mellom næringene vedrørende hvorvidt bedriftenes kontakt med myndighetene ble rammet (Tabell 3.22). Innen offentlige tjenesteytende næringer svarte 25 % at kontakt med myndighetene ble rammet i middels, stor eller svært stor grad av flystansen, mens den tilsvarende andelen innen sekundærnæringen var 2 %. Den største forskjellen mellom næringene gjaldt likevel hvorvidt bedriftenes kontakt med kunnskapsmiljøer ble rammet. Innen offentlige tjenesteytende næringer

svarte 44 % at kontakt med kunnskapsmiljøer ble rammet i middels, stor eller svært stor grad av flystansen, mens den tilsvarende andelen innen sekundærnæringen var 13 %.

Tabell 3.20: Aktiviteter rammet av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. N = 450. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
Kontakt med kunder	34	19	18	18	8	4	100
Kontakt med leverandører	34	23	23	13	5	2	100
Kontakt med kunnskapsmiljøer	30	20	19	18	8	5	100
Kontakt med myndigheter	45	24	18	6	5	1	100
Kontakt med andre deler av organisasjonen	32	14	18	18	13	6	100

© TØI 2010

Tabell 3.21: Aktiviteter rammet av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. Fordelt på regioner. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
<i>Kontakt med kunder</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	36	16	21	17	7	3	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	42	16	11	20	7	4	100
Vestlandet (n = 125)	27	22	20	17	9	5	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	31	20	19	19	8	4	100
<i>Kontakt med leverandører</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	43	20	22	11	4	1	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	37	20	20	14	6	4	100
Vestlandet (n = 125)	24	25	27	16	4	3	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	33	27	21	12	7	0	100
<i>Kontakt med kunnskapsmiljøer</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	35	17	15	20	9	4	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	25	26	24	17	2	5	100
Vestlandet (n = 125)	27	20	21	19	9	4	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	31	21	18	14	10	6	100
<i>Kontakt med myndigheter</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	53	18	17	7	4	1	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	46	29	19	4	1	1	100
Vestlandet (n = 125)	40	28	17	7	6	2	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	36	24	21	7	9	2	100
<i>Kontakt med andre deler av organisasjonen</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	33	10	17	18	13	9	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	26	19	20	21	10	5	100
Vestlandet (n = 125)	28	18	19	17	16	3	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	41	10	14	17	9	8	100

© TØI 2010

Tabell 3.22: Aktiviteter rammet av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. Fordelt på næringer. Prosent.

	I svært					I svært stor grad	Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad		
<i>Kontakt med kunder</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	14	29	19	20	14	4	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	50	14	15	13	7	2	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	27	17	22	22	6	7	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	41	20	15	18	5	2	100
<i>Kontakt med leverandører</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	14	27	32	18	6	2	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	45	19	20	11	4	2	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	31	23	21	14	7	3	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	46	25	18	9	2	0	100
<i>Kontakt med kunnskapsmiljøer</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	24	35	29	10	4	0	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	26	10	19	26	9	9	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	36	21	15	18	7	3	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	32	23	17	11	12	6	100
<i>Kontakt med myndigheter</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	40	33	25	2	0	0	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	41	15	19	12	12	2	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	51	28	14	4	2	1	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	45	24	15	6	6	3	100
<i>Kontakt med andre deler av organisasjonen</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	14	21	22	26	15	2	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	37	16	17	13	10	7	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	31	10	19	20	14	6	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	46	7	10	15	12	9	100

© TØI 2010

Det er flest bedrifter som er avhengige av flyreiser i middels, stor eller svært stor grad for kontakt med andre deler av organisasjonen (31 %) og kunnskapsmiljøer (31 %, Tabell 3.23). Den største forskjellen mellom landsdelene når det gjelder avhengighet av flyreiser finner vi for kontakt med myndighetene (Tabell 3.24). I Trøndelag og Nord-Norge svarte 28 % at man i middels, stor eller svært stor grad er avhengig av flyreiser for kontakt med myndighetene, mens den tilsvarende andelen på Øst- og Sørlandet er 8 %. Det er også stor forskjell mellom landsdelene når det gjelder avhengighet av flyreiser for kontakt med kunnskapsmiljøer. I Trøndelag og Nord-Norge svarte 39 % at man i middels, stor eller svært stor grad er avhengig av flyreiser for kontakt med kunnskapsmiljøer, mens den tilsvarende andelen på Øst- og Sørlandet er 23 %.

Det er store forskjeller mellom bedrifter innen sekundærnæringen og offentlig tjenesteytende næring når det gjelder avhengighet av flyreiser for kontakt med andre deler av organisasjonen, samt kunder og leverandører (Tabell 3.25). Innen sekundærnæringen er 51 % i middels, stor eller svært stor grad er avhengig av flyreiser for kontakt med andre deler av organisasjonen, mens den tilsvarende andelen innen offentlig tjenesteytende næring er 17 %. Andelen som er i middels, stor eller svært stor grad avhengig av flyreiser for kontakt kunder og leverandører er henholdsvis 46 % og 37 % innen sekundærnæringen og 7 % for kontakt med både kunder og leverandører innen offentlig tjenesteytende næring.

Tabell 3.23: I hvilken grad er bedriften avhengig av flyreiser for følgende aktiviteter? N = 1000. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
Kontakt med kunder	50	18	12	10	6	5	100
Kontakt med leverandører	46	22	15	11	5	2	100
Kontakt med kunnskapsmiljøer	33	19	18	16	10	5	100
Kontakt med myndigheter	52	18	13	10	5	2	100
Kontakt med andre deler av bedriften	47	12	10	12	9	10	100

© TØI 2010

Tabell 3.24: I hvilken grad er bedriften avhengig av flyreiser for følgende aktiviteter? Fordelt på regioner. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
<i>Kontakt med kunder</i>							
Oslo og Akershus (n = 303)	44	21	12	12	5	5	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	58	14	12	7	5	5	100
Vestlandet (n = 257)	45	19	12	11	8	4	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	55	17	11	9	4	4	100
<i>Kontakt med leverandører</i>							
Oslo og Akershus (n = 303)	49	21	14	10	5	2	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	49	21	13	11	3	3	100
Vestlandet (n = 257)	40	22	20	10	6	2	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	44	23	14	13	5	1	100
<i>Kontakt med kunnskapsmiljøer</i>							
Oslo og Akershus (n = 303)	36	18	17	13	12	4	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	41	21	14	14	6	3	100
Vestlandet (n = 257)	27	19	21	17	10	5	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	24	18	19	23	10	6	100
<i>Kontakt med myndigheter</i>							
Oslo og Akershus (n = 303)	60	18	10	5	4	2	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	61	20	11	5	2	1	100
Vestlandet (n = 257)	44	18	16	15	4	2	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	40	17	15	15	10	3	100
<i>Kontakt med andre deler av bedriften</i>							
Oslo og Akershus (n = 303)	51	10	7	15	7	10	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	50	15	10	10	8	8	100
Vestlandet (n = 257)	43	9	13	14	11	11	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	42	17	11	11	11	8	100

© TØI 2010

Tabell 3.25: I hvilken grad er bedriften avhengig av flyreiser for følgende aktiviteter? Fordelt på næringer. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
<i>Kontakt med kunder</i>							
Sekundærnæring (n = 145)	26	14	14	17	15	14	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	68	14	11	4	2	1	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	37	23	14	13	7	5	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	50	21	8	13	6	3	100
<i>Kontakt med leverandører</i>							
Sekundærnæring (n = 145)	22	24	17	19	13	5	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	64	18	11	4	2	1	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	31	25	21	14	5	3	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	49	21	13	14	3	1	100
<i>Kontakt med kunnskapsmiljøer</i>							
Sekundærnæring (n = 145)	20	28	18	19	12	4	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	36	17	15	18	10	5	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	34	19	19	15	9	4	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	34	17	20	16	8	6	100
<i>Kontakt med myndigheter</i>							
Sekundærnæring (n = 145)	36	24	22	13	4	1	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	55	15	12	9	6	3	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	56	20	11	7	5	1	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	53	19	9	14	4	2	100
<i>Kontakt med andre deler av bedriften</i>							
Sekundærnæring (n = 145)	23	15	11	21	14	16	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	62	12	10	8	5	4	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	35	12	11	16	11	14	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	53	10	9	10	9	8	100

© TØI 2010

3.3 Konsekvenser

Totalt 15 % av bedriftene opplevde økning i kostnader, utover merkostnader til reise og opphold, på grunn av flystansen (Tabell 3.26). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringen og på Vestlandet som opplevde økte kostnader. Totalt 9 % av bedriftene opplevde nedgang i inntektene på grunn av flystansen. Det var flere bedrifter innen sekundærnæringen og privat tjenesteytende næring som opplevde reduserte inntekter.

Når det gjelder konsekvenser av flystansen var det flest (34 %) som rapporterte at flystansen resulterte i forsinkelse i pågående prosjekter i middels, stor eller svært stor grad (Tabell 3.27). Det var 22 % som svarte at flystansen resulterte i forsinket oppstart av nye prosjekter i middels, stor eller svært stor grad. De tilsvarende andelen som rapporterte om tapt omsetning og tap av kunder/kontrakter var henholdsvis 15 % og 7 %. Den største forskjellen mellom landsdelene finner vi når det gjelder forsinket oppstart av nye prosjekter (Tabell 3.28). På Vestlandet og på Øst- og Sørlandet svarte 24 % at flystansen resulterte i forsinket oppstart av nye prosjekter i middels, stor eller svært stor grad, mens den tilsvarende andelen Trøndelag og Nord-Norge var på 16 %. Den største forskjellen mellom næringene finner vi når det gjelder tapt omsetning (Tabell 3.29). Innen privat tjenesteytende næring svarte 22 % at flystansen resulterte i tapt omsetning i middels, stor eller svært stor grad, mens den tilsvarende andelen innen offentlig tjenesteytende næring var på 7 %.

Tabell 3.26: Bedrifter som fikk endringer i kostnader* eller inntekter som følge av flystansen. N = 1000. Prosent.

	Kostnader		Inntekter	
	Økning	Nedgang	Økning	Nedgang
Oslo og Akershus	14	4	0	9
Øst- og Sørlandet	13	1	1	9
Vestlandet	20	2	1	11
Trøndelag og Nord-Norge	14	4	0	9
Sekundærnæring	33	4	2	20
Offentlig tjenesteytende næring	12	1	0	3
Privat tjenesteytende næring	15	5	1	15
Annen/ikke oppgitt næring	10	3	0	9
Alle	15	3	1	9

© TØI 2010

*Det ble presisert at spørsmålet gjaldt kostnader utover reise- og oppholdskostnader.

Tabell 3.27: Konsekvenser av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. N = 450. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
Tapt omsetning	41	24	19	9	2	4	100
Mistet kunder/kontrakter	60	20	13	4	2	1	100
Forsinket i pågående prosjekter	27	15	24	23	6	5	100
Forsinket i oppstarten av nye prosjekter	38	19	22	14	5	3	100

© TØI 2010

Tabell 3.28: Konsekvenser av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. Fordelt på regioner. Prosent.

	I svært						Sum
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad	I svært stor grad	
<i>Tapt omsetning</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	45	22	18	9	1	5	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	44	21	23	8	1	2	100
Vestlandet (n = 125)	36	24	23	10	3	4	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	41	30	13	8	5	4	100
<i>Mistet kunder/kontrakter</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	61	19	15	3	2	1	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	58	23	16	1	2	0	100
Vestlandet (n = 125)	57	21	13	4	3	2	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	63	18	10	6	1	1	100
<i>Forsinket i pågående prosjekter</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	29	14	22	23	7	4	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	32	15	20	19	6	8	100
Vestlandet (n = 125)	19	13	32	22	8	7	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	31	17	20	28	1	2	100
<i>Forsinket i oppstarten av nye prosjekter</i>							
Oslo og Akershus (n = 144)	44	13	22	13	4	3	100
Øst- og Sørlandet (n = 91)	39	15	22	16	4	4	100
Vestlandet (n = 125)	28	24	23	12	9	3	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 89)	42	22	20	15	1	0	100

© TØI 2010

Tabell 3.29: Konsekvenser av flystansen. Kun bedrifter rammet av flystansen. Fordelt på næringer. Prosent.

	I svært					Sum	
	Ikke i det hele tatt	liten grad	I liten grad	I middels stor grad	I stor grad		
<i>Tapt omsetning</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	18	32	33	11	4	2	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	67	13	13	6	1	0	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	28	29	20	10	3	9	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	49	25	13	8	2	3	100
<i>Mistet kunder/kontrakter</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	40	36	21	4	0	0	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	78	12	8	2	1	0	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	50	22	17	5	4	3	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	72	14	8	3	3	0	100
<i>Forsinket i pågående prosjekter</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	11	18	35	24	7	6	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	40	11	23	19	4	3	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	24	17	22	25	6	6	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	30	15	18	24	6	7	100
<i>Forsinket i oppstarten av nye prosjekter</i>							
Sekundærnæring (n = 89)	20	26	29	16	7	2	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 144)	46	14	26	8	5	2	100
Privat tjenesteytende næring (n = 149)	38	19	18	15	5	5	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 68)	48	18	12	20	2	0	100

© TØI 2010

3.4 Telefon- og videokonferanser og andre tiltak

Totalt sett var det 9 % av bedriftene som benyttet telefon- og videokonferanser som erstatning for de fleste avlyste reisene, mens ytterlige 43 % av bedriftene benyttet telefon- og videokonferanse for noen av de avlyste reisene (Tabell 3.30). Det var færre bedrifter på Øst- og Sørlandet (42 %) som benyttet telefon- og videokonferanser som erstatning for avlyste reiser, sammenlignet med de andre landsdelene. Det var klart flere bedrifter innen sekundærnæringene (67 %) som benyttet telefon- og videokonferanser som erstatning for avlyste reiser, sammenlignet med de andre næringene

Tabell 3.30: Ble avlyste reiser erstattet med telefon- eller videokonferanser? Kun bedrifter som avlyste reiser på grunn av flystansen. N = 305. Prosent.

	Ja, de			Sum
	Nei	noen	fleste	
Oslo og Akershus	47	38	15	100
Øst- og Sørlandet	58	33	8	100
Vestlandet	47	48	6	100
Trøndelag og Nord-Norge	44	52	4	100
Sekundærnæring	33	58	9	100
Offentlig tjenesteytende næring	57	37	7	100
Privat tjenesteytende næring	50	39	11	100
Annen/ikke oppgitt næring	53	40	8	100
Alle	48	43	9	100

© TØI 2010

Totalt sett har 45 % av bedriftene tilgang på en eller annen form videokommunikasjonsutstyr (Tabell 3.31). Det mest vanlige er videokonferanse for møterom, som er tilgjengelig for 31 % av bedriftene. Tilgang på videokommunikasjonsutstyr er mest vanlig blant bedrifter innen sekundærnæringen, hvor 62 % har tilgang på en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr og 49 % har videokonferanse for møterom. Tilgang på videokommunikasjonsutstyr er minst vanlig blant bedrifter på Øst- og Sørlandet, hvor 40 % har tilgang på en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr og 28 % har videokonferanse for møterom. Blant bedriftene som har tilgang til videokommunikasjonsutstyr er det 50 % som har videokonferanse en gang i uken eller oftere (Tabell 3.32). Det er flest bedrifter innen sekundærnæringen (73 %) og på Vestlandet (55 %) som har videokonferanse minst en gang i uken. Det er færrest bedrifter innen offentlig tjenesteytende næring (40 %) som har videokonferanse såpass ofte.

Tabell 3.31: Har bedriften tilgang på videokonferanseutstyr. $N = 1000$. Flere svar mulig. Prosent.

	Videokonferanse					Nei, vi har ikke tilgang på videokonferanse
	Videokonferanse for møterom	Videokonferanse for PC/Mac	Videokonferanse for mobiltelefon eller annet bærbart utstyr	Andre former for video-kommunikasjon		
Oslo og Akershus	29	13	4	15	54	
Øst- og Sørlandet	28	9	7	9	60	
Vestlandet	35	11	7	9	55	
Trøndelag og Nord-Norge	32	10	6	17	52	
Sekundærnæring	49	22	5	15	38	
Offentlig tjenesteytende næring	33	7	4	10	57	
Privat tjenesteytende næring	27	13	9	14	55	
Annen/ikke oppgitt næring	18	7	6	14	68	
Alle	31	11	6	13	55	

© TØI 2010

Tabell 3.32: Hvor ofte bruker bedriften videokonferanseutstyr til møter? Kun bedrifter som har tilgang til videokonferanseutstyr. $N = 417$. Prosent.

	Flere ganger			Noen ganger		Sum
	Daglig	i uka	Ukentlig	per måned	Sjeldnere	
Oslo og Akershus	20	20	9	25	26	100
Øst- og Sørlandet	9	21	17	22	32	100
Vestlandet	22	21	12	18	26	100
Trøndelag og Nord-Norge	15	22	11	18	34	100
Sekundærnæring	23	28	22	15	13	100
Offentlig tjenesteytende næring	11	20	9	24	37	100
Privat tjenesteytende næring	23	17	10	22	27	100
Annen/ikke oppgitt næring	9	23	9	19	40	100
Alle	17	21	12	21	29	100

© TØI 2010

De fleste (65 %) mener at flystansen ikke har fått noen konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser i den nærmeste tiden framover (Tabell 3.33). De vanligste tiltakene er å holde flere telefon- og videokonferanser (13 %) og redusere møtevirksomheten (10 %). Det er færre som planlegger å benytte andre transportmidler i stedet for fly. Når det gjelder planer om økt bruk av alternative transportmidler i stedet for fly svarer 6 % at de planlegger å reise mer med tog, 4 % å reise mer med bil og 2 % å reise mer med buss. Det er flest bedrifter innen sekundærnæringene (51 %) som mener at flystansen har fått konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser i den nærmeste tiden framover. Også innen sekundærnæringen er de vanligste tiltakene å holde flere telefon- og videokonferanser (23 %) og redusere møtevirksomheten (13 %). Det er mindre forskjeller mellom landsdelene, men økt bruk av tog virker mer aktuelt på Øst- og Sørlandet hvor 11 % svarer at de planlegger å reise

mer med tog i stedet for fly. Til sammenligning oppgis økt bruk av tog blant kun 2 % av lederne fra Vestlandet og 3 % av lederne fra Trøndelag og Nord-Norge.

Tabell 3.33: Hvilke konsekvenser har denne stansen fått for bedriftens planlegging av møter og reiser i den nærmeste tiden framover? N = 1000. Flere svar mulig. Prosent.

	Ingen konsekvenser	Benytte tog i større grad	Benytte buss i større grad	Benytte bil/leiebil i større grad	Velge møtesteder som kan nås uten fly	Færre møter	Flere telefon-/videokonferanser
Oslo og Akershus	65	6	2	4	6	9	13
Øst- og Sørlandet	65	11	2	4	5	9	11
Vestlandet	63	2	2	5	7	11	13
Trøndelag og Nord-Norge	68	3	1	4	4	10	13
Sekundærnæring	49	8	2	6	8	13	23
Offentlig tjenesteytende næring	70	5	2	3	5	9	9
Privat tjenesteytende næring	67	5	2	5	7	9	12
Annen/ikke oppgitt næring	65	7	2	5	4	12	13
Alle	65	6	2	4	6	10	13

© TØI 2010

3.5 Framtidige konsekvenser og tiltak

Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans kunne skje igjen om 2-3 år forventer 22 % at dette helt sikkert eller sannsynligvis vil føre til forsinkelse i prosjekter og produktutvikling, 18 % forventer tapt omsetning, mens 9 % forventer å miste kunder/kontrakter (Tabell 3.34). Kun 4 % tror bedriften helt sikkert eller sannsynligvis må flytte eller legge ned deler av sin virksomhet. Det er størst forskjell mellom landsdelene når det gjelder forventninger om forsinkelser og tapt omsetning (Tabell 3.35). På Vestlandet er det flere ledere som forventer forsinkelser (25 %) og tapt omsetning (22 %). I Trøndelag og Nord-Norge er det færre ledere som forventer forsinkelser (18 %) og tapt omsetning (14 %). Også mellom næringene er det størst forskjell når det gjelder forventninger om forsinkelser og tapt omsetning (Tabell 3.36). Innen sekundærnæringen er det flere ledere som forventer forsinkelser (38 %) og tapt omsetning (31 %). Innen offentlige tjenesteytende næringer er det færre ledere som forventer forsinkelser (13 %) og tapt omsetning (6 %).

Tabell 3.34: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvilke konsekvenser ville det ha for din bedrift? N = 1000. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Mister kunder/kontrakter	2	7	13	25	53	100
Forsinket prosjekt og produktutvikling	3	19	17	24	38	100
Tapt omsetning	4	14	14	23	45	100
Bedriften må flytte eller nedlegge deler av sin virksomhet	1	3	7	12	77	100

© TØI 2010

Tabell 3.35: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvilke konsekvenser ville det ha for din bedrift? Regioner. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
<i>Mister kunder/kontrakter</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	2	9	11	29	50	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	2	6	14	18	60	100
Vestlandet (n = 257)	2	7	17	26	49	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	3	8	8	29	52	100
<i>Forsinket prosjekt og produktutvikling</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	4	18	16	26	35	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	3	17	15	19	47	100
Vestlandet (n = 257)	4	21	16	25	34	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	1	17	22	24	36	100
<i>Tapt omsetning</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	4	14	14	24	44	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	5	11	13	19	52	100
Vestlandet (n = 257)	5	17	15	23	40	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	3	11	13	28	45	100
<i>Bedriften må flytte eller nedlegge deler av sin virksomhet</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	1	3	4	15	77	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	1	1	7	9	81	100
Vestlandet (n = 257)	0	3	11	15	71	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	1	4	7	10	79	100

© TØI 2010

Tabell 3.36: Tenk deg at det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt ved at vulkanutbrudd og flystans ville kunne skje igjen om 2-3 år. Hvilke konsekvenser ville det ha for din bedrift? Næringer. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
<i>Mister kunder/kontrakter</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	2	11	22	35	30	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	1	3	7	18	70	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	4	11	14	31	40	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	3	6	15	24	52	100
<i>Forsinket prosjekt og produktutvikling</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	5	33	20	23	20	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	1	12	14	23	50	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	5	20	18	27	30	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	3	19	18	20	40	100
<i>Tapt omsetning</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	7	24	22	30	16	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	1	5	8	17	68	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	8	19	18	25	30	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	5	14	11	27	44	100
<i>Bedriften må flytte eller nedlegge deler av sin virksomhet</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	1	5	12	18	65	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	0	1	4	7	88	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	1	4	8	17	70	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	3	3	8	14	73	100

© TØI 2010

Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lang sikt, ved at vulkanutbrudd og flystans kunne skje igjen om 2-3 år, vil 51 % helt sikkert eller sannsynligvis ha flere telefon- og videokonferanser (Tabell 3.37). 46 % vil benytte andre transportmidler enn fly i større grad, 39 % vil velge møtesteder som kan nås uten fly, 24 % vil ha færre møter, mens 14 % vil skaffe bedre forsikringsordninger. Både mellom landsdelene (Tabell 3.38) og mellom næringene (Tabell 3.39) er det størst forskjell når det gjelder forventninger om å ha flere telefon- og videokonferanser. I Trøndelag og Nord-Norge (57 %) og på Vestlandet (55 %) er det flere ledere som forventer å ha flere telefon- og videokonferanser, mens det er færre ledere som forventer dette på Øst- og Sørlandet (43 %). Innen sekundærnæringen (70 %) er det flere ledere som forventer å ha flere telefon- og videokonferanser, mens det er færre ledere som forventer dette innen offentlige tjenesteytende næringer (44 %).

Tabell 3.37: Dersom det i de neste 2-3 årene blir uregelmessige avbrudd i flytrafikken på grunn av vulkanaske, hvilke beredskapstiltak ville bedriften sette inn i en slik situasjon? N = 1000. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
Bedre forsikringsordninger	2	12	19	22	45	100
Velge møtesteder som kan nås uten fly	5	34	18	14	29	100
Flere telefon-/videokonferanser	13	38	14	10	25	100
Færre møter	3	21	22	23	30	100
Benytte andre transportmidler enn fly i større grad	11	35	19	12	22	100

© TØI 2010

Tabell 3.38: Dersom det i de neste 2-3 årene blir uregelmessige avbrudd i flytrafikken på grunn av vulkanaske, hvilke beredskapstiltak ville bedriften sette inn i en slik situasjon? Fordelt på regioner. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
<i>Bedre forsikringsordninger</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	2	10	19	23	46	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	1	14	16	20	48	100
Vestlandet (n = 257)	1	12	23	25	39	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	1	13	19	21	45	100
<i>Velge møtesteder som kan nås uten fly</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	5	30	19	15	32	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	4	34	13	14	36	100
Vestlandet (n = 257)	6	35	20	16	23	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	7	38	21	12	22	100
<i>Flere telefon-/videokonferanser</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	15	36	12	9	29	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	10	33	13	9	34	100
Vestlandet (n = 257)	13	42	13	12	19	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	14	43	20	7	16	100
<i>Færre møter</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	5	19	21	21	35	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	1	19	17	25	37	100
Vestlandet (n = 257)	3	28	25	20	24	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	5	20	27	25	23	100
<i>Benytte andre transportmidler enn fly i større grad</i>						
Oslo og Akershus (n = 303)	11	32	18	16	24	100
Øst- og Sørlandet (n = 245)	13	35	17	8	26	100
Vestlandet (n = 257)	11	41	20	11	17	100
Trøndelag og Nord-Norge (n = 196)	8	35	21	13	23	100

© TØI 2010

Tabell 3.39: Dersom det i de neste 2-3 årene blir uregelmessige avbrudd i flytrafikken på grunn av vulkanaske, hvilke beredskapstiltak ville bedriften sette inn i en slik situasjon? Fordelt på næringer. Prosent.

	Ja, helt sikkert	Ja, sannsynligvis	Verken ja eller nei	Nei, sannsynligvis ikke	Nei, helt sikkert ikke	Sum
<i>Bedre forsikringsordninger</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	1	26	30	21	22	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	1	6	14	17	61	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	3	14	23	26	34	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	1	13	15	27	45	100
<i>Velge møtesteder som kan nås uten fly</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	5	44	24	10	17	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	4	29	16	15	36	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	6	36	21	16	21	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	5	33	12	15	35	100
<i>Flere telefon-/videokonferanser</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	21	49	13	4	13	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	10	34	13	9	33	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	16	40	16	10	18	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	9	34	13	15	29	100
<i>Færre møter</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	5	28	27	25	15	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	2	18	20	22	38	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	5	21	26	23	25	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	3	25	15	21	37	100
<i>Benytte andre transportmidler enn fly i større grad</i>						
Sekundærnæring (n = 145)	11	44	21	10	14	100
Offentlig tjenesteytende næring (n = 394)	9	31	20	13	27	100
Privat tjenesteytende næring (n = 297)	13	37	18	14	19	100
Annen/ikke oppgitt næring (n = 164)	11	37	15	10	26	100

© TØI 2010

3.6 Oppsummering

Nesten halvparten av deltagerne svarte at deres bedrift ble rammet av flystansen. Det er en større andel bedrifter innen sekundærnæringen som ble rammet. Det er også bedrifter innen denne næringen som har flest flyreiser. Den vanligste måten å bli rammet på var at ansatte måtte reise på andre måter enn planlagt (37 %), deretter at ansatte ute på reise ikke kom seg hjem som planlagt (35 %), måtte avlyse planlagte reiser (34 %), måtte utsette planlagte reiser (31 %), måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme (25 %), mottok ikke varer fra leverandører (17 %) og fikk ikke varer fram til kunder (13 %). For alle de ulike måtene å bli rammet på fant vi en høyere andel blant bedrifter fra sekundærnæringen og en lavere andel blant bedrifter fra tradisjonelt offentlige tjenesteytende næringer. Unntaket er ”måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme”, hvor det var en høyere andel blant bedrifter fra tradisjonelt private tjenesteytende næringer.

Det var flest deltagere som svarte at kontakt med andre deler av organisasjonen ble rammet, men det var også mange som svarte at flystansen rammet kontakt med kunnskapsmiljøer og kunder. Det er flest deltagere fra offentlige tjenesteytende næringer som mener flystansen rammet kontakten med kunnskapsmiljøer. I Trøndelag og Nord-Norge, og innen offentlige tjenesteytende næringer, mente flere at kontakten med myndighetene også ble rammet. Det var flest deltagere som svarte at deres bedrift er avhengig av flyreiser for kontakt med kunnskapsmiljøer og andre deler av organisasjonen. Det er flere fra Trøndelag og Nord-Norge som svarer at de er avhengige av flyreiser for kontakt med kunnskapsmiljøer og myndigheter. Det er flere fra sekundærnæringen som svarer at de er avhengig av flyreiser for kontakt med andre deler av organisasjonen, kunder og leverandører.

Det var flest deltagere som svarte at flystansen resulterte i forsinkelse i pågående prosjekter (34 %), men mange svarte også at de ble forsinket i oppstarten av nye prosjekter (22 %). 15 % rapporterte om tappt omsetning og 7 % om tap av kunder/kontrakter. 15 % opplevde økning i kostnader, utover merkostnader til reiser og opphold. Det var flere fra sekundærnæringen som rapporterte om økte kostnader, mens det var flere både fra sekundærnæringen og private tjenesteytende næringer som rapporterte om tappt omsetning/reduerte inntekter.

Blant bedrifter som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 9 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens 43 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. Totalt sett har 45 % av bedriftene tilgang på en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr. Det mest vanlige er videokonferanse for møterom (31 %). Blant bedriftene som har tilgang til videokommunikasjonsutstyr benytter halvparten utstyret til videokonferanse ukentlig eller oftere. Det er flere bedrifter innen sekundærnæringen som har videokommunikasjonsutstyr, holder videokonferanser ofte (minst ukentlig), og som erstattet avlyste reiser med telefon- eller videokonferanser. Nesten 2/3 av deltagerne mener at flystansen ikke har fått noen konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser i tiden framover. De vanligste tiltakene er flere telefon- og videokonferanser (13 %), samt å redusere møtevirksomheten (10 %). Det er flere bedrifter innen sekundærnæringen som har satt i gang tiltak.

Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lengre sikt (2-3 år) tror 22 % at det vil føre til forsinkelser i prosjekter og produktutvikling, 18 % forventer tappt omsetning, mens 9 % forventer å miste kunder/kontrakter. Det er flere ledere innen sekundærnæringen som forventer forsinkelser og tappt omsetning. Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lengre sikt vil flere sette i verk tiltak: 51 % vil ha flere telefon- og videokonferanser, 39 % vil velge møtesteder som kan nås uten fly og 24 % vil ha færre møter. Det er flere ledere innen sekundærnæringen som vil ha flere telefon- og videokonferanser.

4 Undersøkelse blant reiseansvarlige i bedrifter

4.1 Metode

En reiseansvarlig planlegger, koordinerer og bestiller reiser for bedriftens ansatte. Reiseansvarlige forhandler også med leverandører av reiser på vegne av bedriften. I store bedrifter med mange reiser kan flere reiseansvarlige utgjøre en egen avdeling, til og med et eget reisebyrå. I bedrifter med egen reiseansvarlig vil det være den reiseansvarlige som har best totaloversikt over reisene til bedriftens ansatte. Reiseansvarlige er derfor en spesielt verdifull kilde til informasjon om hvilke konsekvenser askestansen fikk for bedriftenes reiser. Den norske foreningen for reiseansvarlige, Norwegian Business Travel Association, ga TØI mulighet til å rekruttere deltagere blant foreningens medlemmer. Invitasjon til deltagelse ble sent pr e-post og vi endte opp med 99 deltagere av et brutto utvalg på 447. Selve undersøkelsen ble gjennomført som en internetbasert survey i perioden fra 25. mai til 22. juni 2010.

Omtrent en tredjedel (35 %) av utvalget har kun avdelinger i Norge, mens omtrent to tredjedeler (65 %) av utvalget har kontorer både i Norge og i utlandet (Tabell 4.1). Litt over halvparten (53 %) av utvalget tilhører tjenesteytende næringer og litt under halvparten (46 %) av utvalget tilhører sekundærnæringen (Tabell 4.2). Totalt sett har bedriftene i denne undersøkelsen på årsbasis i gjennomsnitt 4109 flyreiser (tur-retur) innen Norge (Tabell 4.3) og 2320 flyreiser mellom Norge og utlandet (Tabell 4.4). Dette illustrerer at vi i denne undersøkelsen har å gjøre med en helt annen gruppe bedrifter når det gjelder reiseomfang sammenlignet med undersøkelsen blant ledere (Kapittel 3), hvor gjennomsnittlig antall flyreiser på årsbasis var 276 innen Norge og 100 mellom Norge og utlandet. De internasjonalt etablerte bedriftene og bedriftene innen sekundærnæringen har klart flere flyreiser både innen Norge og mellom Norge og utlandet, sammenlignet med bedrifter som kun er etablert i Norge og bedrifter innen tjenesteytende næring.

Tabell 4.1: Lokalisering av bedriftene i undersøkelsen.

	N	Prosent
<i>Bedrifter med kontorer kun i Norge</i>		
Ikke konsern/andre kontorer	14	14
Konsern, andre kontorer kun i Norge	21	21
<i>Bedrifter med kontorer kun i Norge totalt</i>	35	35
<i>Bedrifter med kontorer i utlandet</i>		
Konsern, andre kontorer kun i utlandet	15	15
Konsern, andre kontorer i Norge og utlandet	49	49
<i>Bedrifter med kontorer i utlandet totalt</i>	64	65
Totalt	99	100

© TØI 2010

Tabell 4.2: Bedriftene fordelt på næringer.

	N	Prosent
<i>Primærnæring</i>	1	1
<i>Sekundærnæring</i>		
Industri	25	19
Olje-/gassutvinning, bergverk	18	14
Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg	3	2
<i>Sekundærnæring totalt</i>	46	46
<i>Tjenesteytende næring</i>		
Forretningsmessig tjenesteyting	6	5
Offentlig administrasjon/tjenesteyting	17	13
Bank og forsikring	1	1
Transport, lagring, post, tele	8	6
Varehandel, hotell og restaurant	7	5
Annen tjenesteyting	13	10
<i>Tjenesteytende næring totalt</i>	52	53
Totalt	99	100

© TØI 2010

Tabell 4.3: Hvor mange flyreiser innen Norge har bedriftens ansatte i løpet av et år? Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	35	1 625
Kontorer i Norge og utlandet	64	5 468
Sekundærnæring	46	6 264
Tjenesteytende næring	52	2 267
Alle bedrifter	99	4 109

© TØI 2010

Tabell 4.4: Hvor mange flyreiser mellom Norge og utlandet har bedriftens ansatte i løpet av et år? Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	35	501
Kontorer i Norge og utlandet	64	3 315
Sekundærnæring	46	3 676
Tjenesteytende næring	52	1 165
Alle bedrifter	99	2 320

© TØI 2010

I gjennomsnitt oppgir bedriftene at 55 % av reisene foretas innen Norge, mens 45 % foretas mellom Norge og utlandet (Tabell 4.5). Bedrifter som kun er etablert i Norge og bedrifter innen tjenesteytende næringer har en større andel av sine reiser innenlands, henholdsvis 73 % og 61 %. Bedrifter som er etablert internasjonalt og bedrifter innen sekundærnæringen har en større andel av sine reiser mellom Norge og utlandet, henholdsvis 53 % og 52 %. Vi presiserer at andelen i Tabell 4.5 er rapportert som andeler fra de deltagende bedriftene. Resultatene gjelder derfor på bedriftsnivå, men ikke på reisenivå. Når vi ser på antall flyreiser innen Norge i Tabell 4.3 og mellom Norge og utlandet i Tabell 4.4 finner vi at 64 % av alle flyreisene foretas innen Norge og 36 % mellom Norge og utlandet. Forskjellen i resultatene kan forklares ved at bedrifter som foretar flere flyreiser har en høyere andel reiser innenlands enn bedrifter som foretar færre flyreiser.

Tabell 4.5: Fordeling av bedriftens årlige flyreiser på ulike reisemål. N = 99. Prosent.*

	Norge	Sverige Danmark Finland	Andre land i Europa	Land utenfor Europa	Sum
Kontorer kun i Norge	73	10	13	4	100
Kontorer i Norge og utlandet	47	14	20	19	100
Sekundærnæring	48	10	21	20	100
Tjenesteytende næring	61	16	14	9	100
Alle bedrifter	55	13	18	14	100

© TØI 2010

*Merk at analyseenheten for resultatene i denne tabellen er bedrifter. Analysen er basert på bedriftenes egne prosentanslag for ulike reisemål. For å finne tilsvarende resultater med reiser som analyseenhet kan Tabell 4.3 og Tabell 4.4 benyttes. Der oppgis i gjennomsnitt 4109 flyreiser innen Norge og 2320 utlandsreiser, hvilket innebærer at 64 % av alle flyreisene foretas innen Norge og 36 % mellom Norge og utlandet. Forskjellen i resultatene kan forklares ved at bedrifter som foretar flere flyreiser har en høyere andel reiser innenlands enn bedrifter som foretar færre flyreiser.

4.2 Hvordan rammet askestansen bedriftene?

Totalt sett hadde 93 % av bedriftene ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt (Tabell 4.6). Det var ingen betydelige forskjeller mellom bedrifter som kun er etablert i Norge og internasjonalt etablerte bedrifter eller mellom næringene. I gjennomsnitt hadde bedriftene 45 ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt (Tabell 4.7). De internasjonalt etablerte bedriftene (gj.snitt = 59) og bedriftene innen sekundærnæringen (gj.snitt = 74) hadde klart flere ansatte strandet ute på reise.

Tabell 4.6: Bedrifter som hadde ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt. N = 99. Prosent.

Bedrifter med kontorer kun i Norge	91
Bedrifter med kontorer i Norge og utlandet	94
Sekundærnæring	93
Tjenesteytende næring	92
Alle bedrifter	93

© TØI 2010

Tabell 4.7: Bedrifter som hadde ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt. Antall ansatte.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	22	16
Kontorer i Norge og utlandet	49	59
Sekundærnæring	35	74
Tjenesteytende næring	36	18
Alle bedrifter	71	45

© TØI 2010

Totalt sett måtte 97 % av bedriftene avlyse planlagte reiser (Tabell 4.8). Det var ingen betydelige forskjeller mellom bedrifter som kun er etablert i Norge og internasjonalt etablerte bedrifter eller mellom næringene. I gjennomsnitt måtte bedriftene avlyse 26 planlagte reiser (Tabell 4.9). De internasjonalt etablerte bedriftene (gj.snitt = 33) og bedriftene innen sekundærnæringen (gj.snitt = 31) måtte avlyse flest reiser.

Tabell 4.8: Bedrifter som måtte avlyse planlagte reiser. N = 99. Prosent.

Bedrifter med kontorer kun i Norge	97
Bedrifter med kontorer i Norge og utlandet	97
Sekundærnæring	98
Tjenesteytende næring	98
Alle bedrifter	97

© TØI 2010

Tabell 4.9: Bedrifter som måtte avlyse planlagte reiser. Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	23	14
Kontorer i Norge og utlandet	37	33
Sekundærnæring	28	31
Tjenesteytende næring	32	21
Alle bedrifter	60	26

© TØI 2010

Totalt sett måtte 96 % av bedriftene utsette planlagte reiser (Tabell 4.10). Blant bedrifter som kun er etablert i Norge var det en litt mindre andel som måtte utsette planlagte reiser (91 %). I gjennomsnitt måtte bedriftene utsette 23 planlagte reiser (Tabell 4.11). De internasjonalt etablerte bedriftene måtte utsette flere reiser (M = 30), mens bedrifter som kun er etablert i Norge måtte utsette færre reiser (M = 10). Det var ingen betydelige forskjeller mellom næringene, verken når det gjelder andelen bedrifter som måtte utsette reiser eller gjennomsnittlig antall utsatte reiser.

Tabell 4.10: Bedrifter som måtte utsette planlagte reiser. N = 99. Prosent.

Bedrifter med kontorer kun i Norge	91
Bedrifter med kontorer i Norge og utlandet	98
Sekundærnæring	98
Tjenesteytende næring	96
Alle bedrifter	96

© TØI 2010

Tabell 4.11: Bedrifter som måtte utsette planlagte reiser. Antall reiser.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	19	10
Kontorer i Norge og utlandet	35	30
Sekundærnæring	28	25
Tjenesteytende næring	26	22
Alle bedrifter	54	23

© TØI 2010

Totalt sett måtte 84 % av bedriftene avlyse eller utsette planlagte møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme på grunn av flystansen (Tabell 4.12). Blant internasjonalt etablerte bedrifter var det en større andel bedrifter som måtte avlyse/utsette planlagte møter (89 %), mens det var en mindre andel som måtte avlyse/utsette planlagte møter blant bedrifter som kun er etablert i Norge (74 %). Det var ingen betydelige forskjeller mellom næringene når det gjelder andelen bedrifter som måtte avlyse/utsette møter. I gjennomsnitt måtte bedriftene avlyse eller utsette 21 planlagte møter (Tabell 4.13). De internasjonalt etablerte bedriftene (gj.snitt = 23) og bedriftene innen sekundærnæringen (gj.snitt = 24) måtte avlyse/utsette flest møter.

Tabell 4.12: Bedrifter som måtte avlyse/utsette møter fordi eksterne ikke kunne komme. N = 99. Prosent.

Bedrifter med kontorer kun i Norge	74
Bedrifter med kontorer i Norge og utlandet	89
Sekundærnæring	85
Tjenesteytende næring	85
Alle bedrifter	84

© TØI 2010

Tabell 4.13: Bedrifter som måtte avlyse/utsette møter fordi eksterne ikke kunne komme. Antall møter.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	15	16
Kontorer i Norge og utlandet	25	23
Sekundærnæring	18	24
Tjenesteytende næring	22	17
Alle bedrifter	40	21

© TØI 2010

4.3 Forsinkelse og merkostnad

Når det gjelder spørsmålet om merkostnader til transport, kost og losji på grunn av flystansen må vi først påpeke at validiteten av resultatene, nærmere bestemt muligheten for å bruke dem til å si noe om alle bedrifter i Norge, er beheftet med stor usikkerhet fordi spørsmålet kun ble besvart av 28 deltagere.

Bedriftenes gjennomsnittlige merkostnader til transport, kost og losji på grunn av flystansen var på 2,3 millioner kroner (Tabell 4.14). Her var det store forskjeller mellom bedriftene. Gjennomsnittlige merkostnader blant bedrifter innen sekundærnæringen var 5,3 millioner kroner og blant internasjonalt etablerte bedrifter 3,5 millioner kroner, mens merkostnadene blant bedrifter innen tjenesteytende næringer og bedrifter kun etablert i Norge var på henholdsvis 80 tusen og 50 tusen kroner. Når vi tar antall ansatte strandet ute på reise med i betraktningen, finner vi at gjennomsnittlig merkostnad pr ansatt strandet ute på reise er ca. 10 tusen kroner (Tabell 4.15). Her er det ingen betydelige forskjeller mellom næringene eller mellom bedrifter kun etablert i Norge og internasjonalt etablerte bedrifter. Forskjellen i gjennomsnittskostnader per bedrift skyldes med andre ord i hovedsak antall berørte reiser. Vi vil påpeke at bedriftene som svarte på spørsmålet om merkostnader hadde i gjennomsnitt flere ansatte strandet ute på reise (gj.snitt = 227) enn gjennomsnittet for alle bedrifter med strandete ansatte (gj.snitt = 45). Beløpene i Tabell 4.14 er derfor ikke representative for alle bedriftene med strandete ansatte. For et mer representativt kostnadsanslag multipliserer vi antall strandete ansatte (Tabell 4.7) med gjennomsnittlige kostnader per ansatt strandet (Tabell 4.15). Gjennomsnittlig samlede kostnader per bedrift blir da ca 450 tusen kroner (= 45 ansatte x 10 tusen kroner per strandet ansatt).

Tabell 4.14: Bedriftens samlede merkostnader til transport, kost og losji. Tusen kroner.*

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	10	50
Kontorer i Norge og utlandet	18	3 581
Sekundærnæring	12	5 306
Tjenesteytende næring	16	80
Alle bedrifter	28	2 320

© TØI 2010

*Kun 28 av de 92 bedriftene som hadde ansatte strandet ute på reise oppga merkostnader. De som oppga merkostnader hadde i gjennomsnitt flere ansatte strandet (227) enn gjennomsnittet for alle bedriftene med strandete ansatte (45). Beløpene her er derfor ikke representative for alle bedriftene med strandete ansatte. For et mer representativt kostnadsanslag, multipliser antall strandete ansatte (Tabell 4.7) med gjennomsnittlige kostnader per ansatt strandet (Tabell 4.15). Gjennomsnittlig samlede kostnader per bedrift blir da 450 tusen kroner (45 ansatte x 10 tusen kroner per ansatt).

Tabell 4.15: Bedriftens gjennomsnittlige merkostnader til transport, kost og losji per ansatt strandet ute på reise. Tusen kroner.

	N	Gj.snitt
Kontorer kun i Norge	10	8
Kontorer i Norge og utlandet	17	11
Sekundærnæring	11	9
Tjenesteytende næring	16	11
Alle bedrifter	27	10

© TØI 2010

Totalt sett var det 45 % av ansatte strandet ute på reise som ble forsinket i minst 3 døgn (Tabell 4.16). Det var en større andel som ble forsinket i minst 3 døgn blant bedrifter innen sekundærnæringen (51 %) og internasjonalt etablerte bedrifter (49 %).

Tabell 4.16: Gjennomsnittlig forsinkelse for ansatte strandet ute på reise. Kun bedrifter som hadde ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt. N = 92. Prosent.

	Under et		Tre døgn		Sum
	døgn	Et døgn	To døgn	eller mer	
Kontorer kun i Norge	14	14	36	36	100
Kontorer i Norge og utlandet	2	9	40	49	100
Sekundærnæring	3	3	43	51	100
Tjenesteytende næring	9	17	35	39	100
Alle bedrifter	6	11	39	45	100

© TØI 2010

4.4 Telefon- og videokonferanser og andre tiltak

Av bedriftene som måtte avlyse planlagte reiser var det 72 % som erstattet noen (61 %) eller de fleste (11 %) av reisene med telefon- eller videokonferanse (Tabell 4.17). Det var flere bedrifter innen sekundærnæringen (76 %) og internasjonal etablerte bedrifter (78 %) som erstattet avlyste reiser med telefon- eller videokonferanse.

Blant deltagerne totalt sett har 85 % tilgang på en eller annen for videokommunikasjonsutstyr (Tabell 4.18). Andelen er høyere blant bedrifter innen sekundærnæringen (91 %) og blant internasjonal etablerte bedrifter (92 %). Det vanligste er videokonferanse for møterom, som totalt sett disponeres av 80 % av deltagerne og i enda større grad av bedrifter innen sekundærnæringen (89 %) og internasjonalt etablerte bedrifter (86 %). Det er ellers verdt å merke seg at en større andel bedrifter innen tjenesteytende næringer har videokonferanse for PC/Mac (40 %) og mobiltelefon/bærbart utstyr (19 %).

Tabell 4.17: Ble noen av de avlyste reisene erstattet med telefon-/videokonferanser? Kun bedrifter som måtte avlyse planlagte reiser. Prosent.

	Nei	Ja,		Sum
		noen	Ja, de fleste	
Kontorer kun i Norge	39	54	7	100
Kontorer i Norge og utlandet	22	65	13	100
Sekundærnæring	24	61	16	100
Tjenesteytende næring	32	61	7	100
Alle bedrifter	28	61	11	100

© TØI 2010

Tabell 4.18: Har bedriften tilgang på videokonferanseutstyr? N = 99. Flere svar mulig. Prosent.

	Videokonferanse				
	Videokonferanse for møterom	Videokonferanse for PC/Mac	Videokonferanse for mobiltelefon eller annet bærbart utstyr	Andre former for video-kommunikasjon	Nei, vi har ikke tilgang på videokonferanse
Kontorer kun i Norge	69	29	17	9	29
Kontorer i Norge og utlandet	86	39	17	22	8
Sekundærnæring	89	30	15	24	9
Tjenesteytende næring	71	40	19	12	21
Alle bedrifter	80	35	17	17	15

© TØI 2010

Mange (41 %) mener at flystansen ikke har fått noen konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser i den nærmeste tiden framover, men flere (44 %) kommer til å holde flere telefon- og videokonferanser (Tabell 4.19). Færre vil velge møtesteder som kan nås uten fly i større grad (17 %), redusere møtevirkningskraften (15 %), eller reise mer med tog (11 %), bil (5 %) eller bus (3 %). Det er flest bedrifter innen tjenesteytende næringer (65 %) som mener flystansen har fått konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser. Mens det er flest bedrifter innen sekundærnæringen (46 %) og blant internasjonalt etablerte bedrifter (52 %) som vil holde flere telefon- og videokonferanser, er det flere bedrifter innen tjenesteytende næringer og blant bedrifter som er etablert kun i Norge som vil velge møtesteder som kan nås uten fly og velge andre transportmidler enn fly i større grad. Det er spesielt økt bruk av tog og buss som oppgis av flere innen tjenesteytende næringer og blant bedrifter som er etablert kun i Norge, sammenlignet med bedrifter innen sekundærnæringen og internasjonalt etablerte bedrifter.

Tabell 4.19: Hvilke konsekvenser har denne stansen hatt for bedriftens planlegging av møter og reiser i tiden framover? N = 99. Flere svar mulig. Prosent.

	Ingen kon- sekvenser	Benytte tog i større grad	Benytte buss i større grad	Benytte bil/leiebil i større grad	Velge møtesteder som kan nås uten fly	Færre møter	Flere telefon-/ video- konferanser
Kontorer kun i Norge	43	23	9	6	20	9	31
Kontorer i Norge og utlandet	41	5	0	5	16	19	52
Sekundærnæring	48	2	0	2	7	11	46
Tjenesteytende næring	35	19	6	8	27	19	44
Alle bedrifter	41	11	3	5	17	15	44

© TØI 2010

4.5 Usikkerhet og framtidige tiltak

De fleste (82 %) opplever noe usikkerhet med hensyn til flytrafikken i de neste 3-4 månedene etter undersøkelsen, mens 16 % tror flytrafikken vil fungere som normalt (Tabell 4.20). Undersøkelsen ble gjennomført 1-2 måneder etter flystansen i april 2010. Forventning om at flytrafikken vil fungere som normalt er mer vanlig blant bedrifter innen tjenesteytende næringer (20 %) og blant bedrifter etablert kun i Norge (18 %), sammenlignet med bedrifter innen sekundærnæringen og internasjonalt etablerte bedrifter.

Tabell 4.20: Hvordan vurderer din bedrift situasjonen for flytrafikken de neste 3-4 månedene? N = 99. Prosent.

	Ingen usikkerhet, flytrafikken vil fungere som normalt	Noe usikkerhet, det kan bli noen dager med avbrudd på grunn av vulkanaske	Stor usikkerhet, det kan bli mange dager med avbrudd på grunn av vulkanaske	Sum
Kontorer kun i Norge	18	82	0	100
Kontorer i Norge og utlandet	15	81	3	100
Sekundærnæring	12	86	2	100
Tjenesteytende næring	20	78	2	100
Alle bedrifter	16	82	2	100

© TØI 2010

Dersom det i de neste 2-3 årene blir uregelmessige avbrudd i flytrafikken på grunn av vulkanaske vil 77 % av bedriftene ha flere telefon- og videokonferanser, 39 % vil velge møtesteder som kan nås uten fly, 38 % vil benytte andre transportmidler enn fly i større grad, mens 18 % vil ha færre møter (Tabell 4.21). Kun 9 % vil skaffe bedre forsikringsordninger. Internasjonalt etablerte bedrifter skiller seg fra bedrifter etablert i Norge ved at de i større grad vil ha færre møter (22 % vs. 11 %) og skaffe bedre forsikringsordninger (13 % vs. 3 %). Bedrifter inne tjenesteytende næringer skiller seg fra bedrifter innen sekundærnæringen ved at de i større grad vil benytte andre

transportmidler enn fly (48 % vs. 26 %), velge møtesteder som kan nås uten fly (44 % vs. 35 %), eller ikke sette i verk noen tiltak (10 % vs. 2 %). Det er flere bedrifter innen sekundærnæringen som vil redusere antall møter, sammenlignet med bedrifter inne tjenesteytende næringer (22 % vs. 15 %).

Tabell 4.21: Dersom det i de neste 2-3 årene blir uregelmessige avbrudd i flytrafikken på grunn av vulkanaske, hvilke beredskapstiltak ville bedriften sette inn i en slik situasjon? N = 99. Flere svar mulig. Prosent.

	Ingen tiltak	Bedre forsikringsordninger	Velge møtesteder som kan nås uten fly	Flere telefon-/video-konferanser	Færre møter	Benytte andre transportmidler enn fly i større grad
Kontorer kun i Norge	9	3	37	77	11	40
Kontorer i Norge og utlandet	5	13	41	77	22	38
Sekundærnæring	2	11	35	76	22	26
Tjenesteytende næring	10	8	44	77	15	48
Alle bedrifter	6	9	39	77	18	38

© TØI 2010

4.6 Oppsummering

Bedrifter som har dedikerte reiseansvarlige forventes å ha større reiseaktivitet enn andre bedrifter. Bedriftene i undersøkelsen blant reiseansvarlige har da også 17 ganger så mange reiser per år som bedriftene i undersøkelsen blant ledere (Kapittel 3). Internasjonalt etablerte bedrifter og bedrifter innen sekundærnæringen har flere flyreiser både innenlands og utenlands. Nesten alle bedriftene i denne undersøkelsen ble rammet av flystansen: 97 % måtte avlyse planlagte reiser, 96 % måtte utsette planlagte reiser, 93 % hadde ansatte ute på reise som ikke kom seg hjem som planlagt og 84 % måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme. Det var ingen store forskjeller mellom næringene eller mellom norske og internasjonale bedrifter, men det var litt færre bedrifter blant dem som kun er etablert i Norge som måtte utsette planlagte reiser og som måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme. Når vi ser på antallet reiser og møter som ble rammet, finner vi imidlertid at internasjonalt etablerte bedrifter og bedrifter innen sekundærnæringen måtte avlyse/utsette flere reiser, hadde flere ansatte strandet ute på reise og måtte avlyse/utsette flere møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme. Merknader til transport og opphold for ansatte strandet ute på reise beregnes til ca. 10 tusen kroner per ansatt strandet, hvilket er sammenlignbart med de reisendes egne svar i kapittel 2, hvor merknader for reisende strandet på reisemål/hjemreise i gjennomsnitt ble oppgitt til ca. 9 tusen kroner. Bedriftene til de reiseansvarlige hadde i gjennomsnitt 45 ansatte strandet ute på reise. 45 % av de reiseansvarlige rapporterte at bedriftens ansatte som strandet ute på reise ble forsinket i tre døgn eller mer. Dette er sammenlignbart med de reisendes egne svar i kapittel 2, hvor forsinket hjemkomst i gjennomsnitt ble oppgitt til 3 ½ døgn.

Blant bedrifter som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 11 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens 61 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. Dette er flere sammenlignet med svarene i undersøkelsen blant ledere (kapittel 3). Totalt sett har 85 % av bedriftene tilgang på en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr, og det mest vanlige er videokonferanse for møterom (80 %). Dette er også klart større andeler sammenlignet med svarene i undersøkelsen blant ledere (kapittel 3). Det er enda flere bedrifter innen sekundærnæringen og blant internasjonalt etablerte bedrifter som har videokommunikasjonsutstyr generelt, videokonferanse for møterom spesielt, og som erstattet noen eller de fleste av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser.

41 % mener at flystansen ikke har fått noen konsekvenser for bedriftens planlegging av møter og reiser i tiden framover. Dette er færre enn i undersøkelsen blant ledere (kapittel 3). Det klart vanligste tiltaket er å holde flere telefon- og videokonferanser, hvilket oppgis av en langt større andel i undersøkelsen blant reiseansvarlige (44 %) sammenlignet med undersøkelsen blant ledere (kapittel 3). Mens det er flest bedrifter innen sekundærnæringen og blant internasjonal etablerte bedrifter som vil holde flere telefon- og videokonferanser, er det flere bedrifter innen

tjenesteytende næringer og blant bedrifter som er etablert kun i Norge som vil velge møtesteder som kan nås uten fly og velge andre transportmidler enn fly i større grad (spesielt tog eller buss).

De aller fleste føler seg noe usikre på hvorvidt flytrafikken vil bli påvirket av vulkanutbrudd på kort sikt (3-4 mnd). Hvis det skulle herske usikkerhet knyttet til flytrafikken på lengre sikt (de neste 2-3 år) vil mange sette i verk tiltak: 77 % vil ha flere telefon- og videokonferanser, 39 % vil velge møtesteder som kan nås uten fly, 38 % vil benytte andre transportmidler enn fly og 18 % vil ha færre møter. Dette er flere sammenlignet med undersøkelsen blant ledere (kapittel 3), bortsett fra tiltaket om å redusere antall møter som var mer vanlig blant lederne. Deltagere fra internasjonalt etablerte bedrifter og bedrifter innen sekundærnæringen vil i større grad redusere antall møter, mens det er flere fra bedrifter innen tjenesteytende næringer som vil velge møtesteder som kan nås uten fly og velge andre transportmidler enn fly.

5 Konklusjoner

Flystansen på grunn av vulkanutbruddet på Island varte hovedsaklig fra 15. til 22. april 2010. Som en konsekvens av flystansen var det i april 2010 et netto bortfall av ca. 650 000 flyreiser i Norge (enkeltreiser, inkl. reiser mellom Norge og utlandet), eller 25 til 27 prosent sett i forhold til april 2009 og en forventet vekst på mellom 5 og 7 prosent. Flystansen forårsaket i utgangspunktet et bortfall av ca. 820 000 flyreiser i Norge, men fordi mange av de som ikke kunne reise med fly som planlagt isteden reiste med en annen flyavgang genererte flystansen også ca. 170 000 flyreiser som erstatning for dem som falt bort. Fordi mange som ikke kunne reise som planlagte valgte å utsette reisene sine forventes det at ca. 200 000 utsatte flyreiser ble gjennomført i månedene som fulgte etter flystansen. Økningen i antall flyreiser i Norge etter flystansen har imidlertid vært såpass stor at denne ikke kan forklares kun med utsatte reiser fra askestansen. I månedene fra juli til oktober økte flytrafikken i Norge med mellom 8 og 11 prosent sammenlignet med samme periode året før. Totalt sett kommer 2010 til å bli et nytt rekordår for antall flyreiser i Norge.

Reisende som strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen hadde ikke annet valg en å ta seg hjem med alternativ transport, som for de fleste innebar en annen flyavgang. De fleste som strandet underveis til reisemålet gjorde vendereis, men en del valgte å ta seg fram til reisemålet med alternativ transport. Mange fikk flyreisen innstilt før de hadde startet utreisen og en del valgte å avbestille reisen selv eller de lot være å bestille en planlagt reise pga. usikkerheten knyttet til askestansen. De fleste av disse utsatte reisen eller avlyste den helt, men en del valgte å ta seg fram til reisemålet med alternativ transport. Den mest vanlige formen for alternativ transport var en annen flyavgang (45 %), men også tog (26 %) og buss (24 %) ble valgt av mange. Blant dem som ikke hadde startet utreisen var også egen bil et vanlig alternativ.

Flyselskapenes innstillinger rammet private reisende og forretningsreisende i like stor grad. Det var imidlertid vanligere blant private reisende å forsøke å gjennomføre reisen hvis den var blitt påbegynt, å la være å bestille planlagte reiser, samt å utsette eller avlyse reisen hvis den ikke var blitt påbegynt. Det var vanligere blant forretningsreisende å avbestille reisen selv, men likevel finne alternativ transport for å gjennomføre den. Dette tyder på at private reisende har mindre fleksibilitet til å endre reisene sine hvis de først er bestilt og påbegynt, hvilket igjen kan forklare hvorfor usikkerheten knyttet til askestansen gjorde at flere private reisende lot være å bestille planlagte reiser.

Både blant private reisende og forretningsreisende er den vanligste tilpasningen til usikkerhet knyttet til vulkanaske i framtiden å velge reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly i større grad (35 % blant private reisende og 26 % blant forretningsreisende), mens noen vil velge andre transportmidler enn fly i større grad allerede i utgangspunktet (21 % blant private reisende og 20 % blant forretningsreisende). Blant de forretningsreisende vil 21 % benytte telefonkonferanser og 19 % videokonferanser i større grad.

Reisende som strandet på reisemålet eller underveis på hjemreisen kom i gjennomsnitt ca. tre og et halvt døgn forsinket hjem og hadde ca. ni tusen kroner i merkostnader til transport og/eller opphold. De som tok seg til reisemålet med alternativ transport kom i gjennomsnitt ca. et døgn forsinket fram og hadde ca. tre tusen kroner i merkostnader.

Omtrent halvparten av bedriftene ble rammet av flystansen. Større bedrifter og bedrifter hvor ansatte reiser ofte med fly hadde naturlig nok større risiko for å bli berørt av flystansen. Flystansen hadde størst konsekvenser for sekundærnæringen, for eksempel bedrifter innen olje og energi. De vanligste måtene å bli rammet på var at ansatte måtte reise på andre måter enn planlagt, ikke kom seg hjem fra reise eller måtte utsette/avlyse reiser. Mange måtte også utsette/avlyse møter fordi eksterne deltagere ikke kunne komme, mens en del ikke mottok varer fra leverandører eller fikk ikke leveranser fram til kundene. Det var oftest kontakt med andre deler av organisasjonen som ble påvirket, men flystansen reduserte også kontakt med kunnskapsmiljøer og kunder. Bedrifter i Nord-Norge og Trøndelag opplevde også redusert kontakt med myndigheter. Den vanligste konsekvensen av ikke å kunne reise og ha kontakt med andre som planlagt var forsinkelser i pågående arbeider og i oppstarten av nye prosjekter. En del bedrifter opplevde tapt omsetning, tap av kunder/kontrakter og økte kostnader utover merkostnader til reiser og opphold.

Totalt sett har 45 % av bedriftene tilgang til en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr. Det mest vanlige er videokonferanse for møterom (31 %). Blant bedrifter som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 9 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens ytterligere 43 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. I 2/3 av bedriftene har ikke flystansen fått noen konsekvenser for planlegging av møter og reiser i framtiden. De vanligste tiltakene er å holde flere telefon- og videokonferanser (13 %) og redusere møtevirksomheten (10 %).

Blant de forretningsreisende er det større tilgang til videokommunikasjonsutstyr enn blant bedrifter generelt. Nesten tre av fire forretningsreisende har tilgang til en eller annen form for kommunikasjonsutstyr og over halvparten har tilgang til videokonferanse for møterom. Av dem som ikke hadde tilgang til videokommunikasjonsutstyr var det 10 % som mente flystansen hadde gjort anskaffelse av slikt utstyr mer aktuelt. Blant de forretningsreisende som fikk flyreisen innstilt av flyselskapet før utreise eller strandet underveis var det fem % som erstattet møtet med telefonkonferanse og tre % med videokonferanse. Blant dem som avbestilte eller lot være å bestille en planlagt reise var det 12 % som erstattet møtet med telefonkonferanse og sju % med videokonferanse. Muligheten for å erstatte møtet med telefon- eller videokonferanse bidro trolig til beslutningen om å avbestille eller la være å bestille reisen.

Bedrifter med dedikerte reiseansvarlige er større bedrifter og har i gjennomsnitt 17 ganger så mange reiser per år som bedrifter generelt. Disse bedriftene hadde følgelig større risiko for å bli rammet av flystansen: 97 % måtte avlyse/utsette reiser, 93 % hadde ansatte som ikke kom seg hjem og 84 % måtte avlyse/utsette planlagte møter fordi eksterne deltakere ikke kunne komme. Internasjonalt etablerte bedrifter og bedrifter innen sekundærnæringen har flere flyreiser og ble rammet av flystansen i større grad enn bedrifter som kun er etablert i Norge og bedrifter inne tjenesteytende næringer. Blant bedrifter med dedikerte reiseansvarlige har 85 % tilgang til en eller annen form for videokommunikasjonsutstyr og 80 % har tilgang til videokonferanse for møterom. Blant bedriftene som måtte avlyse reiser pga. flystansen var det 11 % som erstattet de fleste avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser, mens ytterligere 61 % erstattet noen av de avlyste reisene med telefon- eller videokonferanser. I 41 % av bedriftene har ikke flystansen fått noen konsekvenser for planlegging av møter og reiser i framtiden. I 44 % planlegges det er å holde flere telefon- og videokonferanser i framtiden.

De aller fleste reisende føler seg noe usikre på hvordan askestansen vil påvirke reisene på kort sikt (3-4 måneder). Dette må ses i sammenheng med at de tre undersøkelsene, blant reisende og ledere og reiseansvarlige i bedrifter, ble gjennomført relativt kort tid (fra 11 til 61 dager) etter askestansen. Det er noen færre som føler seg usikre på lang sikt (2-3 år). Hvis usikkerheten skulle vedvare ved at nye askeproblemer skulle oppstå i løpet av de nærmeste par årene vil flere av de reisende og ledere og reiseansvarlige i bedrifter sette i verk tiltak som å velge reisemål som kan nås med andre transportmidler enn fly, velge andre transportmidler enn fly og holde flere telefon- og videokonferanser. Når vi ser den kraftige økningen i antall flyreiser i Norge fra juli til oktober i år må vi likevel tro at askestansen ikke har skremt folk fra å fly.

Når halvparten av bedriftene oppgir at de ble rammet av flystansen forstår vi at omfanget av de samfunnsmessige konsekvensene er stort. Det ligger imidlertid utenfor rammene til dette prosjektet å beløpsfeste de økonomiske konsekvensene. Det er også store forskjeller mellom bedriftene når det gjelder hvordan og i hvilken grad de ble rammet. Bedrifter som i stor grad benytter seg av flytransport, enten det er transport av ansatte eller varer, ble naturlig nok hardest rammet. Noen bedrifter er mer avhengige av flytransport enn andre, enten fordi virksomheten krever det, for eksempel transport av ansatte som arbeider offshore, eller på grunn av geografisk lokalisering og mangel på alternative transportformer, for eksempel bedrifter i de nordligste fylkene og bedrifter som har virksomhet utenfor Europa.

Konsekvensene av flystansen begrenser seg i stor grad til tidsrommet flystansen varte. Risikoen for en framtidig flystans har ikke lagt noen begrensning på omfanget av flyreiser etter flystansen. To tredjedeler av bedriftene har heller ingen planer om å sette i verk tiltak på grunn av flystansen. De vanligste tiltakene, som å benytte seg av telefon- og videokonferanser i større grad og redusere møtevirksomheten, ser ut til å være planer for fremtidige episoder med stans i flytrafikken snarere enn planer om varige endringer. Bedrifter og reisende har erfaring med andre episoder som påvirker omfanget av flyreiser tidligere, for eksempel økonomiske krisetider, streiker, influensaepidemier og terrorangrep. Erfaringene fra denne flystansen tyder på at heller ikke mer absolutte påvirkninger på flytrafikken, som en uke med så godt som total flystans må sies å være, skaper varige endringer i reise- og transportmønsteret til reisende og bedrifter. Sannsynligvis er et par slike episoder per år for sjeldent til å gi grunnlag for varige endringer.

Dette prosjektet har hovedsakelig omhandlet flystansens påvirkning på reiser, både private reiser og forretningsreiser. Organisasjoner med stort kommunikasjonsbehov og stort reiseomfang har størst risiko for å bli rammet av stans i flytrafikken, men ser også ut til å være best rustet til å kompensere for tapte flyreiser med økt bruk av tele- og videokonferanser. Ansatte i slike organisasjoner har oftere tilgang på og erfaring med bruk av utstyr for tele- og videokonferanser.

Dette prosjektet har kun i liten grad omhandlet problemene som oppsto for bedrifter som er avhengig av flytransport for frakt av varer. 17 % av bedriftene fikk ikke de leveransene de skulle ha hatt fra sine leverandører på grunn av flystansen. I noen tilfeller vil ikke en ukes forsinket leveranse skape andre problemer enn redusert omsetning direkte relatert til varene som ble forsinket. I andre tilfeller kan det dreie seg om for eksempel sentrale reservedeler som ikke kommer fram i tide og med påfølgende produksjonsstans som konsekvens. Flystansen har vært en påminnelse til bedrifter som er helt avhengige av at innsatsfaktorer (for eksempel reservedeler eller spesialkompetanse) er på rett sted til rett tid, om at man trenger planer for alternative løsninger hvis flytransporten uteblir. I noen tilfeller vil andre leverandører eller andre transportmåter være mulige løsninger, men i andre tilfeller må innsatsfaktorene og produksjonen flyttes nærmere hverandre for å unngå konsekvensene av en framtidig flystans. Outsourcing av deloppgaver som ligger utenfor bedriftens kjernevirksomhet og planlegging av varestrømmer for å minimere lagerkostnader har vært viktige tiltak for å redusere kostnader i mange bedrifter. I den grad disse tiltakene baserer seg på flytransport må bedriftene vurdere risiko for og tap ved en eventuell produksjonsstans opp i mot kostnadene ved å øke lageret av sentrale innsatsfaktorer og flytte spesialistoppgaver og -kompetanse utenfor kjernevirksomheten tilbake i bedriften.

6 Litteraturliste

Aftenposten (5. februar 2009). Her går det så det suser.

<http://www.aftenposten.no/reise/nyheter/article2905917.ece>

Avinor. Trafikkstatistikk.

http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10_Trafikkstatistikk

Denstadli, J. M., & Rideng, A. (2010). *Reisevaner på fly 2009* (TØI rapport 1073/2010). Oslo, Transportøkonomisk institutt.

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1073-2010/1073-hele%20rapporten%20nett.pdf>

Eurocontrol (28. juni 2010). Ash-cloud of April and May 2010: Impact on air traffic (STATFOR/Doc394 v1.0).

http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/documents/Doc394_Ash_Impact_on_Traffic_v1.pdf

Norwegian. Monthly traffic figures.

<http://www.norwegian.no/om-norwegian/investor-relations/reports--presentations/monthly-traffic-figures/>

NRK (9. januar 2010). Passasjerantallet på Rygge økte.

<http://nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.6938837>

SAS. Traffic and capacity reports.

http://www.sasgroup.net/SASGROUP_IR/CMSCContent/TC%20-%20reports%20main.htm

Statistisk sentralbyrå. Statistikkbanken.

<http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/>

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo