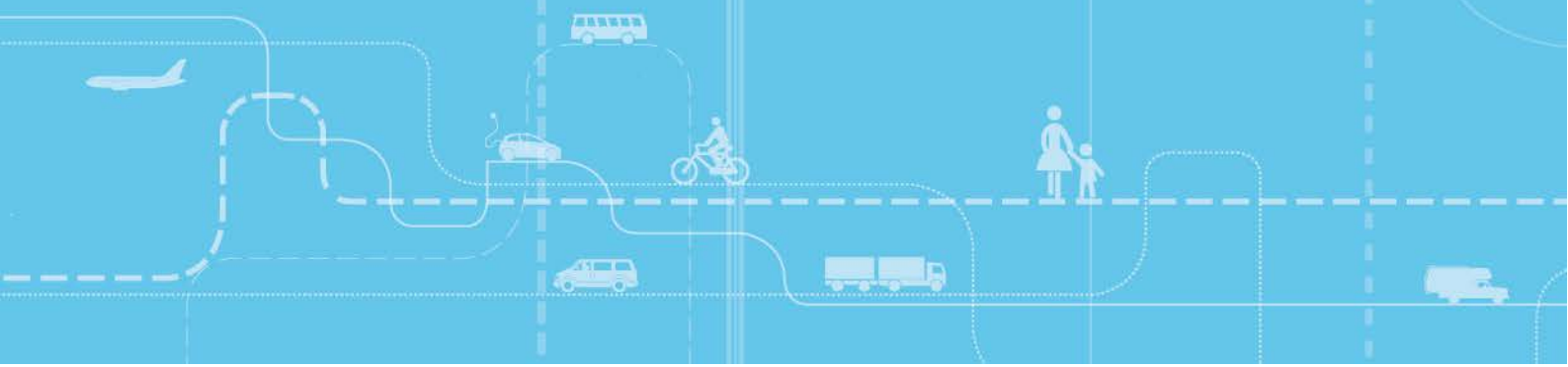


Pendling med fly



Pendling med fly

Jon Martin Denstadli
Eivind Farstad
Harald Thune-Larsen

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: Pendling med fly

Title: Commuting by air

Forfattere: Jon Martin Denstadli
Eivind Farstad
Harald Thune-Larsen

Author(s): Jon Martin Denstadli
Eivind Farstad
Harald Thune-Larsen

Dato: 12.2014

Date: 12.2014

TØI rapport: 1337/2014

TØI report: 1337/2014

Sider 72

Pages 72

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1544-4

ISBN Electronic: 978-82-480-1544-4

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor

Financed by: Avinor

Prosjekt: 3956 - Flypendling

Project: 3956 - Flypendling

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Quality manager: Randi Hjorthol

Emneord: Reisevaner

Key words: Aviation

Luftfart

Commuting

Pendling

Travel behavior

Sammendrag:

Denne rapporten ser på arbeidspendling med fly. Datagrunnlaget er Avinors reisevaneundersøkelser på fly, samt en egen pendlerundersøkelse som er gjennomført i forbindelse med prosjektet. Siden 2003 har pendlingsreiser med fly økt vesentlig mer enn annen arbeidsrelatert flytrafikk. Oljenæringen er driveren i markedet, og står for halvparten av veksten i pendlertrafikken med fly de siste 10 årene. Det er derfor stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet. Når det gjelder utgående pendling, er det bosatte i mindre sentrale kommuner som relativt sett pendler mest med fly. Nærhet til venner og familie, samt at man har vokst opp i området, er det som oftest nevnes som årsak for at man pendler og ikke flytter nærmere arbeidsstedet

Summary:

Since 2003, commuter trips by air have increased significantly more than other work-related air traffic. The oil industry is the driver in this market and accounts for half of the growth in the commuting traffic by air during the last 10 years. As a result, there is considerable commuting into municipalities with a high level of oil industry activity. When it comes to outgoing commuting, the residents of less centralised municipalities are the ones who, relatively speaking, commute most by air. Nearness to friends and family and the fact that they have grown up in the area are the reasons that are given most often for why they commute instead of moving closer to their workplace.

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

Siden 2003 har pendlingsreiser med fly økt vesentlig mer enn annen arbeidsrelatert flytrafikk. For flyreiser innenlands har veksten også vært høyere enn i fritidsmarkedet. Generelt har den gjennomsnittlige pendlingsavstanden økt de siste tiårene, og økt pendlingstrafikk med fly faller inn under denne langsiktige trenden. Formålet med dette prosjektet har vært å analysere utviklingen i flypendlingen, dokumentere motivasjonen for en slik tilpasning mellom bosted og arbeidssted, og vurdere «avhengigheten» av flypendling for næringsliv og den enkelte arbeidstaker. Prosjektet er finansiert av Avinor.

Denne rapporten gir de viktigste resultatene fra prosjektet. Rapporten er utarbeidet på Transportøkonomisk institutt av Jon Martin Denstadli, Eivind Farstad og Harald Thune-Larsen. Førstnevnte har vært prosjektleder. Trude Rømming har stått for den avsluttende tekstbehandlingen.

Vi vil rette en særlig takk til Jon Inge Lian og Knut Fuglum i Avinor for verdifulle bidrag og et godt samarbeid.

Oslo, desember 2014

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Pendlingsbegrepet	2
1.3 Datagrunnlag og metode.....	2
1.3.1 Reisevaneundersøkelsene på fly.....	2
1.3.2 Pendlerundersøkelse	2
2 Utviklingen i flypendling innenlands 2003-2011	5
2.1 Geografiske reisemønstre.....	5
2.1.1 Pendlernes bosted: Størst vekst blant utlendinger og bosatte i Troms	5
2.1.2 Pendlernes besøkssted: Større pendling til Hordaland og Rogaland enn til Oslo/Akershus	6
2.1.3 Pendling mellom landsdeler: Østlandet-Vestlandet størst.....	7
2.1.4 Pendling og sentralitet: Stor innpendling til landsdelssentrene	9
2.1.5 Avhengighet av flypendling: Innpendling til oljekommuner og utpendling fra mindre sentrale kommuner	10
2.2 Lufthavner og ruter.....	12
2.2.1 Oslo-Bergen største pendlerrute	12
2.2.2 Lufthavner: Mye pendling til/fra lokale lufthavner i Sogn og Fjordane og på Helgeland.....	13
2.3 Pendlerreiser etter næringsgruppe	14
2.3.1 Olje-/gassindustrien driver pendlertrafikken	14
2.3.2 Viktigste reisestrekninger.....	16
2.4 Reisenes varighet og kjennetegn ved passasjerene	17
2.4.1 Varighet: Halvparten er borte mer enn en uke.....	17
2.4.2 Alder, kjønn: Menn dominerer	18
2.5 Oppsummering.....	19
3 Utviklingen i flypendling mellom Norge og utlandet 2003-2011	20
3.1 Geografisk fordeling.....	20
3.1.1 Nasjonalitet: Relativt sett færre nordmenn	20
3.1.2 Utgående pendling: Størst vekst fra Hordaland.....	22
3.1.3 Innkommende pendling: Betydelig vekst til Vestlandet	22
3.1.4 Utlendinger sto for 70 prosent av veksten.....	23
3.1.5 Pendling til/fra utlandet og sentralitet: Landsdelssentrene dominerer innpendlingen	24
3.2 Ruter: De viktigste reisestrekningene for utenlandspendlere	24
3.3 Reisenes varighet og kjennetegn ved passasjerene	25
3.3.1 En tredel av reisene har over to ukers varighet.....	25
3.3.2 Kjønn og alder:.....	26
3.4 Oppsummering.....	27
4 Grupper av flypendlere	28
4.1 Et utvidet pendlerbegrep	28
4.2 Kontaktpunkter: Knapt hver fjerde pendlerreise går til kunde/leverandør ...	28
4.3 Varighet av arbeidsforholdet: Knapt 40 prosent er tidsavgrensede arbeidsforhold.....	30

4.4	Hovedtyper av flypendling.....	31
4.5	Reisefrekvens	33
4.6	Oppsummering.....	33
5	Flypendlingens betydning for bo- og arbeidsforhold	34
5.1	Sentralitet og avhengighet av flypendling.....	34
5.2	Hvor kritisk er kompetansen som flypendlingen representerer?	36
5.2.1	Utdanning: Høyt utdanningsnivå blant flypendlerne	36
5.2.2	Kompetanse: Vanskelig å rekruttere flypendlernes kompetanse lokalt.....	36
5.3	Motiver for å pendle med fly: Nærhet til familie, tilhørighet og bedre betalt jobb viktigste faktorer.....	37
5.4	Flytilbudet: Muligheten for å pendle med fly avgjørende for at man kan ha en jobb man trives i.....	40
5.5	Oppsummering.....	40
6	Konklusjon.....	42
6.1	Flypendling har stort omfang.....	42
6.2	Klare forskjeller mellom sentrum og periferi.....	42
6.3	Flypendlere er kompetansearbeidskraft	43
6.4	Flyet avgjørende for at man kan bo der man ønsker	43
6.5	Fremover	44
	Vedlegg 1 Spørreskjema lufthavnundersøkelsen.....	47
	Vedlegg 2 Spørreskjema internettundersøkelsen	51

Sammendrag:

Pendling med fly

TØI rapport 1337/2014

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli, Eivind Færstad og Harald Thune-Larsen
Oslo 2014 72 sider

Siden 2003 har pendlingsreiser med fly økt vesentlig mer enn annen arbeidsrelatert flytrafikk. I alt gjennomføres det i underkant av tre millioner pendlerreiser med fly i året (innland og utland samlet). Nordmenn står for knapt to tredeler av trafikken. Oljenæringen er driveren i dette markedet, og står for halvparten av veksten i pendlertrafikken med fly de siste 10 årene. Det er derfor stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet. Når det gjelder utgående pendling, er det bosatte i mindre sentrale kommuner som relativt sett pendler mest med fly. Nærhet til venner og familie, samt at man har vokst opp i området, er det som oftest nevnes som årsak for at man pendler og ikke flytter nærmere arbeidsstedet. Økonomiske forhold er en viktig drivkraft for at man tar belastningen med å pendle heller enn å ta jobb lokalt – knapt 60 prosent nevner bedre betalt jobb som årsak til at man har valgt å arbeide på et annet sted enn der man bor.

Bakgrunn og metode

Formålet med dette prosjektet har vært å analysere strukturen og den geografiske fordelingen av pendlerreiser med fly, samt å få mer kunnskap om hvilken betydning luftfarten kan ha for rekruttering av arbeidskraft og for bosetting.

Rapporten bygger dels på allerede innsamlede data og dels på nye data:

1. Avinors reisevaneundersøkelser på fly: Som grunnlag for å analysere utviklingen i pendlermarkedet og geografiske reisestrømmer, har vi brukt data fra Avinors reisevaneundersøkelser på fly i 2003 og 2011.
2. Pendlerundersøkelse: Problemstillingene knyttet til bo- og arbeidsforhold er belyst i en egen pendlerundersøkelse. Undersøkelsen ble gjennomført i to sekvenser, en lufthavnundersøkelse og en oppfølgende internettundersøkelse.

Utvikling i flypendling innenlands

- I 2011 ble det foretatt 1,6 millioner reiser «til/fra arbeidssted» innenlands, mot om lag 900 000 i 2003. Veksten mellom 2003 og 2011 var på 6,1 prosent per år.
- Olje-/gassindustrien er drivkraften i pendlermarkedet med fly - nær halvparten av reisene foretas av ansatte innen olje-/gass. Volumet av olje-/gassrelaterte pendlerreiser gjør Hordaland og Rogaland til de største pendlerfylkene, både når det gjelder generert og attrahert trafikk.
- Møre og Romsdal peker seg ut som fylket med størst vekst i pendlertrafikken. Ansatte innen olje/gass står for 70 prosent av veksten.

- Pendlertrafikken fordeler seg over hele landet, men de største strømmene går til/fra Østlandet. Østlandet er start- eller endested for 41 prosent av trafikken. Tre av fire reiser til Østlandet (attrahert trafikk) skal til Oslo.
- Drøyt halvparten av pendlerreisene ender i et landsdelscenter (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø), mens bare 28 prosent av reisene genereres her. Det er spesielt Bergen og Stavanger, med mye oljereelatert trafikk, som trekker opp innpendlingen til landsdelsentrene.
- Næringslivets/arbeidstakerens avhengighet av flypendling, målt ved forholdet mellom pendlertrafikk og antall sysselsatte i regionen, er størst på Vestlandet, i Møre og Romsdal og i Nord-Norge.
- Det er stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet eller offentlig tilstedeværelse (primært forsvaret). Når det gjelder utgående pendling er det de minst/mindre sentrale kommunene som relativt sett har størst flyavhengighet.

Flypendling mellom Norge og utlandet

- I 2011 ble det foretatt 1,1 millioner reiser «til/fra arbeidssted» mellom Norge og utlandet. Veksten mellom 2003 og 2011 var på 8,4 prosent per år.
- Inngående pendling (utlendinger som reiser til et arbeidssted i Norge) har vokst vesentlig mer enn utgående pendling (nordmenn som reiser til arbeidssted i utlandet) de siste 10 årene (10,3 prosent versus 5,4 prosent).
- Både for inngående og utgående pendling er Sverige, Storbritannia og Danmark de største ”markedene”.
- Oslo var endepunkt for hver tredje pendlerreise inn til Norge. Rogaland og Hordaland mottok til sammen en tilsvarende andel.
- Landsdelsentrene har relativt sett (målt opp mot sysselsettingen) høyest nivå både på innpendling og utpendling. Forskjellene er betydelige for innpendling.

Betydning for bo- og arbeidsforhold

- Det er klare forskjeller mellom sentrum og periferi med hensyn til strukturen i flypendlingen. For bosatte i mindre sentrale strøk er pendlertilværelsen i langt større grad knyttet opp mot permanente arbeidsforhold og reiser til en hovedarbeidsplass. For bosatte i sentrale strøk er pendlertrafikken mer sammensatt. Blant annet går en vesentlig andel av pendlerreisene til kunder og til avdelingskontorer i bedriften man jobber i.
- Pendlingen til bosatte i mindre sentrale strøk er mer knyttet opp mot olje-industrien enn for bosatte i sentrale strøk, hvor privat tjenesteyting og annen privat virksomhet har vesentlig større innslag (men også for bosatte i sentrale strøk er det flest som er ansatt i olje-/gassindustrien).
- De fleste flypendlere har utdanning på høyskole-/universitetsnivå. Generelt synes flypendlere å representere viktig kompetanse for virksomhetene de jobber i/for.
- Fire av fem som bor i mindre sentrale strøk sier at muligheten for å pendle med fly gjør at man kan bo der man ønsker. Nærhet til venner og familie, samt at man har vokst opp i området, er det som oftest nevnes som årsak for at man bor der man bor og ikke nærmere arbeidsstedet.

- Økonomisk forhold ("bedre betalt jobb") er en viktig drivkraft for at man pendler heller enn å ta jobb lokalt.
- Et klart flertall gir uttrykk for at muligheten for å pendle med fly er avgjørende for at de kan ha en jobb de trives med. I dette ligger også at flypendlerne representerer høyt utdannet arbeidskraft, og at mange vil ha vanskeligheter med å få relevante jobber lokalt ved bostedet.

Summary:

Commuting by air

TOI report 1337/2014

Author(s): Jon Martin Denstadli, Eivind Farstad and Harald Thune-Larsen

Oslo, Norway 2014 72 pages

Since 2003, commuter trips by air have increased significantly more than other work-related air traffic. All in all, just under three million commuter trips by air are made per year (aggregate of domestic and foreign trips). Norwegians account for just under two-thirds of this traffic. The oil industry is the driver in this market and accounts for half of the growth in the commuting traffic by air during the last 10 years. As a result, there is considerable commuting into municipalities with a high level of oil industry activity. When it comes to outgoing commuting, the residents of less centralised municipalities are the ones who, relatively speaking, commute most by air. Nearness to friends and family and the fact that they have grown up in the area are the reasons that are given most often for why they commute instead of moving closer to their workplace. Economic conditions are an important driving force inducing people to assume the burden of commuting rather than taking a job in their local community – almost 60 per cent mention a better paid job as a reason why they have chosen to work in a place other than where they live.

Background and methodology

The aim of this project has been to analyse the structure and the geographical distribution of commuter trips by air and to gain more knowledge about the importance of air travel for recruiting manpower and for the pattern of settlement.

This report is based partly on data that has already been gathered and partly on new data:

1. Avinor's survey of air travel behaviour: as a basis for analysing the trend in the commuter market and geographical travel flows, we have made use of data from Avinor's surveys of air travel behaviour in 2003 and 2011.
2. Commuter survey: the issues related to residential and working conditions are explained in a separate commuter survey. This survey was conducted in two parts: an airport survey and a follow-up Internet survey.

Trend in domestic commuting by air

- In 2011, 1.6 million domestic trips were made "to/from the workplace", compared with about 900,000 in 2003. This growth between 2003 and 2011 amounted to 6.1 per cent per year.
- The oil and gas industry is the driving force in the commuting by air market – nearly half of the trips are made by employees in the oil and gas sector. The volume of oil- and gas-related commuter trips makes Hordaland and Rogaland the biggest commuter counties, with regard to both generated and attracted traffic.

- Møre og Romsdal stands out as the county with the biggest growth in commuter traffic. Employees in the oil and gas industry account for 70 per cent of this growth.
- The commuter traffic is distributed throughout the whole country, but the biggest flows go to and from Eastern Norway. Eastern Norway is the departure or arrival location for 41 per cent of the traffic. Three out of four trips to Eastern Norway (attracted traffic) have Oslo as their destination.
- Just over half of the commuter trips end up in a regional centre (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand or Tromsø), whereas only 28 per cent of the trips are generated there. Especially Bergen and Stavanger, which both have much oil-related traffic, boost the amount of commuting in to the regional centres.
- The dependence of business and industry and/or the employees on commuting by air, measured by the ratio of commuter traffic to the number of employees in the region is greatest in Western Norway, in Møre og Romsdal County and in Northern Norway.
- There is considerable commuting in to municipalities with a high level of activity in the oil industry or a public-sector presence (primarily the military). When it comes to outgoing commuting, the least and/or less centralised municipalities are the ones that, relatively speaking, have the greatest dependence on air travel.

Commuting by air between Norway and international destinations

- In 2011, 1.1 million trips were made "to/from the workplace" between Norway and international destinations. This growth between 2003 and 2011 amounted to 8.4 per cent per year.
- Incoming commuting (foreigners who travel to a workplace in Norway) has increased substantially more than outgoing commuting (Norwegians who travel to a workplace abroad) during the last ten years (10.3 per cent vs. 5.4 per cent).
- For both incoming and outgoing commuting, Sweden, Great Britain and Denmark are the biggest "markets".
- Oslo was the destination for one out of every three commuter trips in to Norway. Taken together, Rogaland and Hordaland counties received an equivalent share.
- Relatively speaking (measured against employment), the national centres have the highest level of both commuting in and commuting out. The differences are significant for commuting in.

Importance for residential and working conditions

- There are clear differences between centre and periphery with regard to the structure of the commuting by air. For residents of less centralised regions, commuting is linked to a much greater extent to permanent employment and travel to a primary workplace. For residents of centralised regions, the commuter traffic is more complex. For example, a significant percentage of the commuter

trips are to customers and to the branch offices of the company for which an employee works.

- The commuting of residents in less centralised regions is more related to the oil industry than for residents of centralised regions, where there is a significantly greater percentage of the private provision of services and other private-sector activities (though oil and gas industry employees are also the most numerous for residents of centralised regions).
- Most of the commuters by air have a degree at the university college and/or university level. In general, commuters by air have important competence in/for the enterprises for which they work.
- Four out of five of those who live in less centralised regions say that the possibility of commuting by air means that they can live where they want. Nearness to friends and family and the fact that they have grown up in the area are the reasons that are most frequently given for why they live where they live and not closer to their workplace.
- Economic factors ("better paid job") are an important driving forces inducing people to commute rather than take a job in their local community.
- A clear majority state that the possibility of commuting by air is crucial to their being able to have a job that they enjoy. Also inherent in this is the fact that the commuters by air are highly educated manpower and that many would have difficulty finding relevant jobs in the local community where they live.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Siden 2003 har pendlingsreiser med fly (formål «til/fra arbeidssted») økt vesentlig mer enn annen arbeidsrelatert flytrafikk (tabell 1.1). På innland er veksten også høyere enn i fritidsmarkedet. I alt utgjorde reiser «til/fra arbeidssted» 14 prosent av innenlandstrafikken i 2011 (ekskl. utenlands transfer) og åtte prosent av utenlands- trafikken. Totalt ble det foretatt henholdsvis 1,6 og 1,1 millioner pendlerreiser med fly¹.

Tabell 1.1: Årlig vekst i flytrafikken i perioden 2003-2011 i ulike delmarkeder. Prosent.

	Innland	Utland
Til/fra arbeidssted	6,1	8,4
Tjenestereiser	2,8	4,3
Private reiser	3,9	9,4
I alt	3,7	7,7

Kilde: Avinors reisevaneundersøkelse på fly

Generelt har den gjennomsnittlige pendlingsavstanden økt de siste tiårene, og økt pendlingstrafikk med fly faller inn under denne langsiktige trenden. Bedre kommunikasjon- og transporttilbud har gjort lange pendlingsavstander mer akseptable for mange². Bo- og flyttemotivundersøkelser viser også at motiver knyttet til familie, bosted og miljø vektlegges mer ved valg av bosted enn tidligere, og langpendling har vokst frem som et alternativ til arbeidsmotivert flytting³. Også i andre land øker langpendlingen. I USA omtales flypendlere som «super commuters», og denne gruppen har vokst betydelig de siste 10 årene⁴.

Formålet med dette prosjektet har vært å analysere strukturen og den geografiske fordelingen av pendlerreiser med fly, samt å få mer kunnskap om hvilken betydning luftfarten kan ha for rekruttering av arbeidskraft og for bosetting. Problemstillinger som belyses er:

1. Hva er omfanget av flypendling (innenlands og mellom Norge og utlandet), og hvordan har dette markedet utviklet seg de siste 10 årene?
2. Hvem pendler (næringsgrupper) og mellom hvilke landsdeler/land?
3. Hvordan er retningsbalansen i pendlingstrafikken – fra periferi til sentrum eller motsatt?

¹ Avinors reisevaneundersøkelse i 2013 viser at den sterke veksten i pendlertrafikken fortsetter. I 2013 var 16 prosent av trafikken på innenriksnettet og ni prosent av utenlandstrafikken «reiser til/fra arbeidssted».

² Engebretsen m fl (2012): *Langpendling innenfor intercitytriangelet*. TØI-rapport 1201/2012.

³ Aure m fl (2011). Flyttemotiver og bostedsvalg. *Plan*, 5:42-48.

⁴ <http://www.wnyc.org/story/283322-air-commuters-growing-in-number/>

4. Hvor mye av trafikken er «temporær» (knyttet til tidsavgrensede arbeidsforhold f.eks. i forbindelse med utbyggingsprosjekter), og hvor stor andel er knyttet til mer permanente arbeidsforhold?
5. Representerer flypendlere kritisk kompetanse som man ikke har mulighet for å rekruttere lokalt?
6. I hvilken grad har flypendlere som bor i distriktene et lokalt arbeidsmarked – er flytilbudet en forutsetning for at de kan bli boende?

1.2 Pendlingsbegrepet

Pendling brukes generelt som betegnelsen på regelmessige arbeidsreiser mellom bolig og arbeidssted, uavhengig av reiselengde og reisemåte og uavhengig av om reisen krysser en kommunegrense (samsvarer med det engelske begrepet «commuting»). I offentlig statistikk begrenses imidlertid pendlingsbegrepet ofte til arbeidsreiser som krysser en kommunegrense. I dagligtale er det vanlig å tenke på pendling som arbeidsreiser over en viss distanse.

I denne rapporten er vi opptatt av pendling med fly, og skillet mellom de ulike definisjonen har i praksis ingen betydning. I analysene i kapittel 4 og 5 legger vi også til grunn en bredere forståelse av pendlerbegrepet. I tillegg til «reiser til/fra arbeidssted» ser vi her også på regelmessige reiser til faste oppdragssteder som kunder, leverandører eller hoved-/avdelingskontorer innenfor samme bedrift.

1.3 Datagrunnlag og metode

1.3.1 Reisevaneundersøkelsene på fly

Som grunnlag for å analysere utviklingen i pendlermarkedet og geografiske reisestrømmer (punkt 1-3 over), har vi brukt data fra Avinors reisevaneundersøkelser på fly i 2003 og 2011. For 2011 baserer analysene seg på 16 562 svar hvor formålet med reisene er oppgitt å være «til/fra arbeidssted». 9 899 av disse gjelder flyvninger innenlands, og 6 663 flyvninger mellom Norge og utlandet. Det er færre observasjoner for 2003, men 7 625 svar på innland og 3 170 på utland gir likevel et godt grunnlag for å studere utviklingstrekk.

Det er viktig å presisere at observasjonsheten er reiser og ikke personer. Samme person kan derfor være representert flere ganger. Mer detaljert informasjon om undersøkelsesopplegget for RVU fly og resultater fra undersøkelsen finnes i TØI-rapport 1209/2012.

1.3.2 Pendlerundersøkelse

Problemstillingene knyttet til bo- og arbeidsforhold, rekruttering av arbeidskraft og arbeidskraftens betydning for næringslivet i distriktene (punkt 4-6), er belyst i en egen pendlerundersøkelse. Undersøkelsen ble gjennomført i to sekvenser, en lufthavnundersøkelse og en oppfølgende internettundersøkelse.

Del 1: Lufthavnundersøkelse

På fem utvalgte lufthavner (Kirkenes, Hammerfest, Tromsø, Bodø og Sandnessjøen) ble passasjerer som var på en arbeidsrelatert reise bedt om å fylle ut et to-siders

spørreskjema. Undersøkelsen ble gjennomført i uke 5-7 i løpet av fem virkedager på hver lufthavn. I tillegg ble det delt ut og samlet inn skjema på OSL over ni virkedager i starten av april. Datainnsamlingen på OSL ble gjennomført på flyvninger til Stavanger, Bergen, Bodø og Tromsø.

Spørreskjemaet, som er gjengitt i vedlegg 1, forelå i en norsk og engelsk versjon.

Det ble vurdert som mest effektivt å be alle som var på en arbeidsrelatert reise om å fylle ut skjemaet. I skjemaet ble man bedt om å oppgi hovedformålet med reisen man var på:

1. Reise til/fra arbeidssted
2. Serviceoppdrag/konsulentbistand
3. Kontakt med hoved-/avdelingskontor o.l.
4. Kurs, konferanse, kongress, messe
5. Salg, innkjøp, forhandlinger
6. Annen forretnings-/tjenestereise

Vi har definert kategori 1-3 som målgruppen i denne undersøkelsen. Bakgrunnen for å inkludere «serviceoppdrag/konsulentbistand» og «kontakt med hoved-/avdelingskontor», er at dette også kan være reiser til et bestemt arbeids-/oppdragssted med en viss regularitet. Vi har imidlertid utelatt respondenter som har oppgitt at reisene til arbeidsstedet er (i) en tidsavgrenset ordning med varighet en måned eller kortere, og/eller (ii) en tidsavgrenset ordning som innebærer et fåtall reiser.

I lufthavnundersøkelsen forstås pendling dermed som reiser innenfor de tre formålskategoriene som går til et permanent arbeidssted, eller reiser som går til et temporært arbeidssted, men hvor reiseperioden varer minimum et par måneder og har en viss regularitet⁵.

Ettersom undersøkelsen er gjennomført på utvalgte lufthavner, og for OSLS del på utvalgte strekninger, er dataene ikke representative i samme grad som dataene fra RVU, som omfatter langt flere lufthavner og strekninger. Vårt mål var å komme i kontakt med så mange flypendlere som mulig, gitt ressursene for prosjektet. Utvalget av lufthavner og strekninger er gjort med dette som bakteppe, i tillegg til at vi ønsket å få variasjon i bosted (sentrum-periferi).

I alt kom det inn knapt 2 000 skjema, som fordeler seg som følger:

Tabell 1.2: Svarinnngang i lufthavnundersøkelsen

Lufthavn	Antall skjema i alt	Antall skjema i målgruppen
Kirkenes	58	24
Hammerfest	157	100
Tromsø	225	75
Bodø	290	100
Sandnessjøen	136	59
Oslo	1 092	431
I alt	1 958	789

⁵ Verken opplysninger om arbeidsforhold (permanent eller tidsavgrenset) eller regularitet er tilgjengelig i RVU. Vi har derfor ikke mulighet for å gjøre tilsvarende avgrensning av RVU-dataene.

40 prosent av de som besvarte skjemaet er i målgruppen vår. Vi har ikke grunnlag for å beregne hvor mange av de som ble tilbudt skjema som faktisk svarte, og hvor stor andel av de arbeidsreisende om bord på de respektive flyene disse representerer.

Del 2: Internettundersøkelse

Del 2 av pendlerundersøkelsen var en internettundersøkelse hvor respondentene ble rekruttert blant deltakerne i lufthavnundersøkelsen. De som deltok i lufthavnundersøkelsen ble anmodet om å oppgi e-postadressen og delta i en oppfølgende undersøkelse på internett. Internettundersøkelsen går mer i detalj på problemstillingene 5 og 6 over. Spørreskjemaet finnes i vedlegg 2.

434 av de 789 personene i målgruppen oppga en e-postadresse (55 prosent). I alt fikk vi 172 svar. Dette gir en svarprosent på 40 av antall utsendelser, og 22 prosent av antall personer i målgruppen som deltok i lufthavnundersøkelsen.

Av 172 svar i internettundersøkelsen var det imidlertid bare 56 som oppga fly som hovedtransportmiddel mellom bostedet og arbeidsstedet. Analysene av pendlingsmotiver og flytilbudets betydning for bo-/arbeidssituasjonen (se avsnitt 5.3-5.5), er dermed basert på et lite antall respondenter og må ses på som eksplorerende. Den gir ikke grunnlag for statistiske analyser. Når det er sagt, sammenfaller svarene godt med andre undersøkelser av bo- og pendlingsmotiver (se kapittel 5).

2 Utviklingen i flypendling innenlands 2003-2011

Analysene i dette kapitlet baserer seg på data fra Avinors reisevaneundersøkelser på fly i 2011⁶ og 2003⁷ på innland. Grunnlaget er respondenter som har oppgitt at hovedformålet med reisen er «reise til/fra arbeidssted» (jf. avsnitt 1.3.1). RVU-analysene ble gjennomført før data fra RVU 2013 var tilgjengelige.

2.1 Geografiske reisemønstre

2.1.1 Pendlerens bosted: Størst vekst blant utlendinger og bosatte i Troms

I 2011 ble det foretatt 1,6 millioner reiser «til/fra arbeidssted» innenlands, mot om lag 900 000 i 2003. Tabell 2.1 viser bostedsfylke for pendlerne i 2011 og 2003:

- Bosatte i utlandet er den største gruppen, og sto for 16 prosent av trafikken i 2011, i alt 250 000 reiser. Dette utgjør 25 prosent av alle flyreiser som utlendinger gjør innenlands i Norge.
- Antall utenlandske pendlere har mer enn tredoblet seg de siste 10 årene. Svensker er den klart største gruppen (drøyt 40 prosent), mens bosatte i Storbritannia utgjør 12 prosent og dansker ni prosent. Svensker genererte 110 000 pendlerreiser på innenriksnettet i 2011.
- Blant bosatte i Norge, er Rogaland og Hordaland de største pendlerfylkene. Til sammen står rogalendinger og hordalendinger for hver fjerde pendlerreise med fly. Møre og Romsdal og Nordland følger deretter med henholdsvis ni og åtte prosent av trafikken.
- Den relativt sett størst veksten, sett bort fra utlendinger, står bosatte i Troms, Møre og Romsdal og Østfold for. Pendlervolumet fra Østfold er beskjedent sammenlignet med de to andre fylkene.
- De som bor Oslo og Akershus genererer til sammen bare 13 prosent av trafikken. Sett opp mot befolkningsgrunnlaget er alle Østlandsfylkene underrepresentert blant flypendlere.

⁶ Denstadli m fl (2012): Reisevaner på fly 2011. TØI-rapport 1209/2012.

⁷ Denstadli m fl (2004): Reisevaner med fly 2003. TØI-rapport 713/2004.

Tabell 2.1: Bosted for passasjerer som reiser «til/fra arbeidssted». 2003 og 2011

Bosted	2011		2003		Årlig vekst 2003-2011
	Antall reiser	% av reisene	Antall reiser	% av reisene	
Østfold	42 000	3	22 000	2	8,4
Akershus	90 000	6	61 000	7	5,0
Oslo	113 000	7	64 000	7	7,4
Hedmark	20 000	1	12 000	1	6,6
Oppland	18 000	1	17 000	2	0,7
Buskerud	28 000	2	22 000	2	3,1
Vestfold	44 000	3	33 000	4	3,7
Telemark	39 000	2	28 000	3	4,2
Aust-Agder	27 000	2	25 000	3	1,0
Vest-Agder	42 000	3	33 000	4	3,1
Rogaland	174 000	11	104 000	12	6,6
Hordaland	190 000	12	122 000	14	5,7
Sogn og Fjordane	26 000	2	19 000	2	4,0
Møre og Romsdal	123 000	8	64 000	7	8,5
Sør-Trøndelag	103 000	7	60 000	7	7,0
Nord-Trøndelag	58 000	4	32 000	4	7,7
Nordland	95 000	6	64 000	7	5,1
Troms	69 000	4	33 000	4	9,7
Finmark	22 000	1	18 000	2	2,5
Bosted utlandet	252 000	16	72 000	8	17,0

2.1.2 Pendlernes besøkssted: Større pendling til Hordaland og Rogaland enn til Oslo/Akershus

Tabell 2.2 viser i hvilket fylke pendlerreisene på innenriksnettet ender:

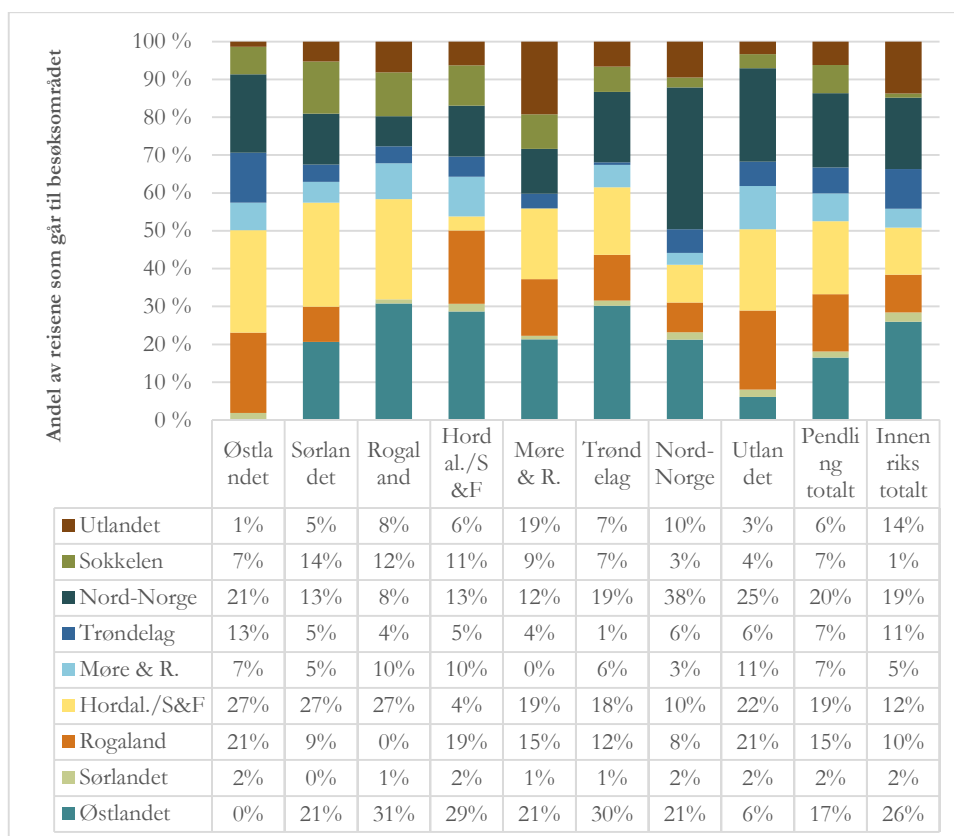
- Hordaland er fylket som mottar flest pendlere, fulgt av Rogaland og Oslo. De fleste reisene til Hordaland og Rogaland går til bykommunene, og Bergen har større innpendling med fly enn Oslo.
- Om lag hver syvende pendlerreise i 2011 endte i Nordland eller Troms. I Nordland er Bodø og Brønnøy de største innpendlingskommunene.
- Møre og Romsdal har hatt størst vekst – i gjennomsnitt økte innkommende pendling til fylket med 11 prosent per år mellom 2003 og 2011. Oljerelatert trafikk sto for det meste av veksten (se avsnitt 2.3.1).
- Søkelen er besøkssted for knapt 10 prosent av pendlerreisene på innenriksnettet.

Tabell 2.2: Besøkssted for passasjerer som reiser «til/fra arbeidssted», 2003 og 2011

Besøkssted	2011		2003		Årlig vekst 2003-2011
	Antall reiser	% av reisene	Antall reiser	% av reisene	
Østfold	8 000	<1	7 000	1	1,7 %
Akershus	23 000	1	19 000	2	2,4 %
Oslo	195 000	12	140 000	15	4,2 %
Hedmark	7 000	<1	3 000	<1	11,2 %
Oppland	4 000	<1	6 000	1	-4,9 %
Buskerud	9 000	1	7 000	1	3,2 %
Vestfold	14 000	1	8 000	1	7,2 %
Telemark	7 000	<1	5 000	<1	4,3 %
Aust-Agder	4 000	<1	3 000	<1	3,7 %
Vest-Agder	22 000	1	14 000	2	5,8 %
Rogaland	227 000	14	120 000	13	8,3 %
Hordaland	251 000	16	156 000	17	6,1 %
Sogn og Fjordane	40 000	3	22 000	2	7,8 %
Møre og Romsdal	115 000	7	50 000	5	11,0 %
Sør-Trøndelag	85 000	5	49 000	5	7,1 %
Nord-Trøndelag	22 000	1	12 000	1	7,9 %
Nordland	122 000	8	60 000	6	9,3 %
Troms	111 000	7	59 000	6	8,2 %
Finnmark	67 000	4	50 000	5	3,7 %
Svalbard	13 000	1	5 000	1	12,7 %
Sokkelen	140 000	9	90 000	10	7,7 %
Utlandet	91 000	6	52 000	6	7,2 %

2.1.3 Pendling mellom landsdeler: Østlandet-Vestlandet størst

Figur 2.1 viser besøks sted etter bosted. Første stolpe viser besøkssted for pendlerreiser foretatt av bosatte på Østlandet, andre stolpe for Sørlandet osv.



Figur 2.1: Pendlerreiser til ulike landsdeler etter bosted, 2011. Prosent

- **Østlandet:** Østlendingene pendler i hovedsak til de tre vestlandsfylkene (48 prosent) og Nord-Norge (21 prosent). Av trafikken som Østlandet mottar, skal 75 prosent til Oslo⁸.
- **Rogaland:** Om lag hver tredje pendlerreise som rogalendingene gjør går til Østlandet (Oslo). I tillegg er det betydelig trafikk til Hordaland og Sogn & Fjordane. Trafikken til fylker lenger nord er relativt beskjeden.
- **Hordaland:** Ca halvparten av reisene går til Østlandet eller Rogaland, men også en vesentlig andel til Nord-Norge (13 prosent).
- **Møre og Romsdal:** Fra Møre & Romsdal går hver tredje reise til et av vestlandsfylkene. Ca hver femte reise går ut av landet (tilslutningsreise). Begrenset utenlandstilbud på de lokale lufthavnene forklarer dette.
- **Trøndelag:** Trønderne pendler primært til Østlandet (30 prosent) eller Vestlandet (30 prosent).
- **Nord-Norge:** Bosatte i Nord-Norge pendler mye i egen landsdel (38 prosent). Hver femte reise går til Østlandet.
- **Utlendet:** Utlendinger som flyr innenriks til/fra arbeid skal i hovedsak til et sted på Vestlandet (43 prosent) eller i Nord-Norge (25 prosent).

Pendlertrafikken fordeler seg over hele landet, men de største strømmene går til/fra Østlandet. Hver femte reise går mellom Østlandet og et av vestlandsfylkene, mens 15 prosent går mellom Østlandet og Trøndelag/Nord-Norge (tabell 2.3). Drøyt fire prosent av pendlerreisene går internt i Nord-Norge.

⁸ Oslos andel ligger trolig litt for høyt. Mange tilreisende oppgir nok Oslo som besøkssted når man skal nabokommunene. Spesielt gjelder dette reiser til Bærum (Lysaker og Sandvika).

Tabell 2.3: De største relasjonene for pendlerreiser med fly innenlands i 2011

Relasjon (begge retninger)	Antall reiser	%
Østlandet-Hordaland/S&F	155 000	11
Østlandet-Rogaland	125 000	9
Østlandet-Nord-Norge	110 000	8
Østlandet-Trøndelag	95 000	6
Rogaland-Hordaland	85 000	6
Nord-Norge-utlandet	75 000	5
Hordaland-utlandet	64 000	4
Rogaland-utlandet	63 000	4
Nord-Norge-Nord-Norge	62 000	4
Østlandet-Møre & Romsdal	50 000	3
Andre	685 000	40
I alt	1 570 000	100

2.1.4 Pendling og sentralitet: Stor innpendling til landsdelssentrene

Tabell 2.4 viser retningen i pendlerstrømmene etter bostedets og besøksstedets sentralitet⁹.

- Drøyt halvparten av pendlerreisene ender i et landsdelssenter (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø), mens bare 28 prosent av reisene genereres her. Det er med andre ord vesentlig større innpendling enn utpendling til de store byene.
- Hver sjettede pendlerreise med fly går mellom landsdelssentrene. Inkluderer vi kommuner på nivå 3 («mest sentralt»), som består av omlandskommuner til landsdelssentrene, går 37 prosent av trafikken mellom sentrale strøk.
- Omlandskommuner (nivå 3) genererer ca. hver fjerde reise, men attraherer lite trafikk.
- For de minst sentrale kommunene (nivå 0) er det en rimelig balanse mellom genererte reiser (utgående pendling) og attraherte reiser (inngående pendling). Det samme gjelder kommuner på nivå 2 (noe sentralt).
- For kommuner på nivå 1 (mindre sentralt) er det en viss ubalanse i pendlingsstrømmene – det er flere som pendler inn til disse kommunene enn som pendler ut.

⁹ Med sentralitet menes en kommunes geografiske beliggenhet sett i forhold til tettsteder av ulik størrelse. Vi har brukt SSBs standard for sentralitet:

Nivå 4 (landsdelssenter): Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø.

Nivå 3 (mest sentralt): Kommuner som ligger innenfor 75 minutters (for Oslo: 90 minutters) reisetid fra et landsdelssenter.

Nivå 2 (noe sentralt): Kommuner som omfatter et tettsted på mellom 15 000 og 50 000 eller som ligger innenfor 60 minutters reisetid fra et slikt tettstedssentrum.

Nivå 1 (mindre sentralt): Kommuner som omfatter et tettsted på mellom 5 000 og 15 000 eller som ligger innenfor 45 minutters reisetid fra et slikt tettsteds sentrum.

Nivå 0 (minst sentralt): Kommuner som ikke omfatter noen av de kvalifiserte tettstedene over og heller ikke ligger innenfor 75 minutter (for Oslo: 90 minutter) reisetid til et landsdelssenter, eller 60 minutters reisetid til et nivå 2 tettsted, eller 45 minutters reisetid til et nivå 1 tettsted.

Tabell 2.4: Reisesstrømmer for pendlerreiser med fly, 2011. Prosent

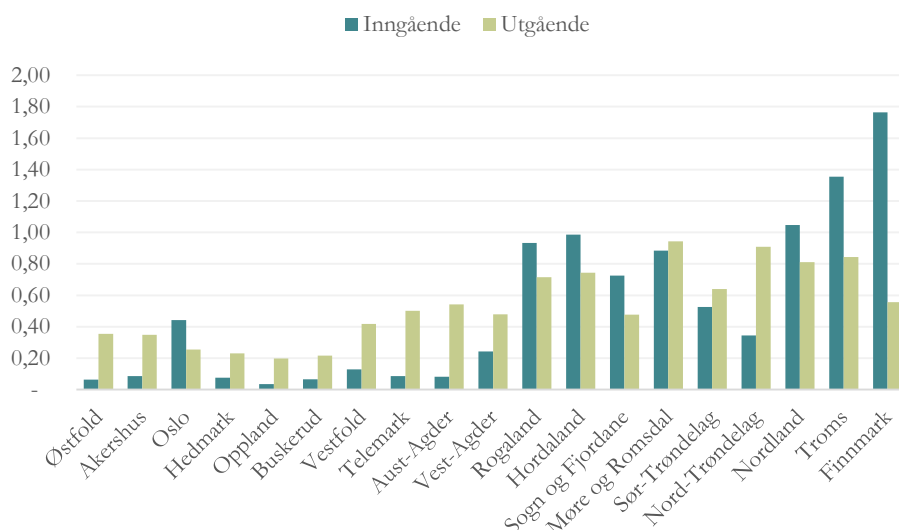
Bostedets sentralitet	Besøkskommunens sentralitet					Utlandet	I alt
	Minst sentralt	Mindre sentralt	Noe sentralt	Mest sentralt	Landsdels-senter		
Nivå 0: Minst sentralt	1	1	1	1	4	1	9
Nivå 1: Mindre sentralt	1	1	1	-	3	1	7
Nivå 2: Noe sentralt	1	1	2	1	8	2	15
Nivå 3: Mest sentralt	2	2	4	3	14	1	26
Nivå 4: Landsdelssenter	2	2	3	3	17	1	28
Utlandet	2	2	4	1	7	-	16
I alt	8	9	15	8	53	7	100

Sett opp mot tjenestereiser med fly (f eks kurs/konferanse, salg/innkjøp etc), går en større andel av pendlingstrafikken til/fra mindre sentrale strøk. Mens kommuner på nivå 0 og 1 er besøkssted for 17 prosent av pendlerreisene, er tilsvarende andel for tjenestereisene åtte prosent. Tilsvarende genererer bosatte i disse kommunene er høyere andel av pendlerreisene enn av tjenestereisene (16 versus 13 prosent).

2.1.5 Avhengighet av flypendling: Innpending til oljekommuner og utpending fra mindre sentrale kommuner

Nivået på inngående pendling i forhold til sysselsettingen lokalt sier noe om det lokale næringslivets behov for å hente arbeidskraft utenfor regionen. Høy utpending fra en kommune i forhold til sysselsettingen kan på sin side si noe om attraktiviteten til det lokale arbeidsmarkedet (ikke nok jobber som tilbys, jobbene er lite relevante eller at man får bedre betalt andre steder). Det må presiseres at dette ikke er noe 1:1 forhold, og at det her er snakk om pendlerreiser og ikke personer (samme person kan stå bak mange reiser). Det er også andre årsaker til at man velger å pendle (se ellers avsnitt 5.3).

I figur 2.2 har vi delt antall inngående (attraherte) og utgående (genererte) pendlerreiser på antall sysselsatte i fylket. Bildet er nokså entydig – det er på Vestlandet (+ Møre og Romsdal) og i Nord-Norge at arbeidstakere og næringsliv er mest avhengig av flypendling. For Rogaland og Hordaland og fylkene i Nord-Norge, er forholdstallet for inngående pendling høyere enn for utgående pendling. For Nordland og Finnmark skjer en del av pendlingen internt i fylket.



Figur 2.2: Antall pendlerreiser med fly (inngående og utgående) delt på antall sysselsatte i fylket. 2011

Sett opp mot kommunens sentraliseringsgrad (figur 2.3), har landsdelsentrene et betydelig behov for ekstern arbeidskraft (innpending). Det er Bergen og Stavanger som trekker opp gjennomsnittet for landsdelsentrene.

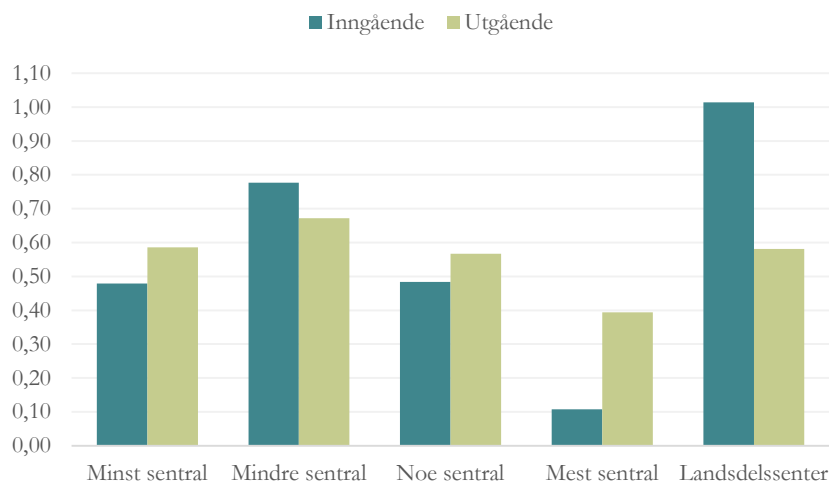
For de øvrige sentraliseringsnivåene er hovedtrekkene:

Nivå 3: Relativt sett lite spredning. Sund, Randaberg og Verdal er de tre kommunene med høyest utpendlingstall, mens Lindås (Mongstad) skiller seg ut med høy innpendling.

Nivå 2: Aukra, Eide, Vestnes og Giske, alle kommuner i Møre og Romsdal, har høy utpendling (men tallgrunnlaget svakt). Kristiansund og Harstad skiller seg ut med svært høy innpendling. Vindafjord og Bodø har også mye attrahert pendlingstrafikk.

Nivå 1: Noen få trekker opp gjennomsnittet. For inngående pendling har «oljekommunene» Flora, Brønnøy og Hammerfest alle ca fire ganger så mange attraherte pendlerreiser som sysselsatte. For utgående pendling er det flere kommuner med høye tall, men det er usikre tall på grunn av få observasjoner. Bømlo og Herøy er to eksempler på kommuner med høy utpendling.

Nivå 0: Gjennomgående for få observasjoner til å kunne peke på kommuner med særlig høy inn-/utpendling.



Figur 2.3: Antall pendlerreiser med fly (inngående og utgående) delt på antall sysselsatte etter kommunens sentraliseringsgrad. 2011

Generelt er det stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet eller offentlig tilstedeværelse (primært forsvaret). Eksempler på sistnevnte er Bardu, Målselv og Sør-Varanger. Når det gjelder utgående pendling er det «mindre sentrale» kommuner som har relativt størst flyavhengighet. Av de 50 kommunene med høyest «utpendlingskoeffisient» har 47 sentraliseringsgrad 0 eller 1. Dette indikerer at bosatte i perifere strøk er villige til å pendle langt for å kunne bo der de ønsker og at muligheten for å pendle med fly nettopp bidrar til dette (se ellers avsnitt 5.4).

2.2 Lufthavner og ruter

2.2.1 Oslo-Bergen største pendlerrute

Tabell 2.5 viser omfanget av pendlerreiser på de viktigste rutene på stamrutenettet. Tallene er punkt-til-punkt trafikk. Trafikken på de 10 mest frekventerte strekningene utgjør ca 40 prosent av pendlerreisene.

- Det er mye pendlertrafikk mellom de største byene i Sør-Norge. De fire største rutene totalt er også de fire største pendlerrutene. Oslo-Bergen er størst med 140 000 reiser i 2011. Dette tilsvarer 12 prosent av trafikken på strekningen.
- På tre av strekningene utgjør reiser «til/fra arbeidssted» mer enn 20 prosent av totaltrafikken: Oslo-Kristiansund, Bergen-Stavanger og Oslo-Bardufoss. På de to førstnevnte er oljetrafikken høy (hhv 59 og 79 prosent), mens ansatte i offentlig administrasjon (forsvaret) står for 40 prosent av pendlertrafikken mellom Oslo og Bardufoss.
- Fire relasjoner har hatt en årlig vekst i pendlingstrafikk på mer enn 10 prosent: Trondheim-Stavanger, Trondheim-Tromsø, Oslo-Kristiansund og Oslo-Bodø.

Tabell 2.5: De viktigste reisetrekningene for pendlerreiser i Norge. Antall reiser, pendlerreisenes andel av totaltrafikken på strekningen og årlig vekst 2003-2011

Relasjon (begge retninger)	# pendlerreiser 2011	% av trafikken på relasjonen	Årlig vekst 2003-2011 (%)
Oslo-Bergen	139 000	12	4
Oslo-Stavanger	108 000	11	7
Bergen-Stavanger	97 000	22	6
Oslo-Trondheim	86 000	7	5
Bergen-Trondheim	37 000	13	7
Oslo-Bodø	32 000	8	11
Trondheim-Stavanger	32 000	15	16
Oslo-Bardufoss	31 000	22	4
Oslo-Haugesund	29 000	13	8
Oslo-Tromsø	28 000	6	9
Oslo-Ålesund	25 000	7	6
Oslo-Kristiansund	21 000	24	11
Oslo-Evenes	19 000	6	5
Oslo-Kristiansand	18 000	8	-1
Oslo-Kirkenes	14 000	14	9
Oslo-Molde	14 000	7	7
Trondheim-Tromsø	11 000	10	13
Trondheim-Bodø	7 000	8	4
Oslo-Alta	6 000	5	-5

2.2.2 Lufthavner: Mye pendling til/fra lokale lufthavner i Sogn og Fjordane og på Helgeland

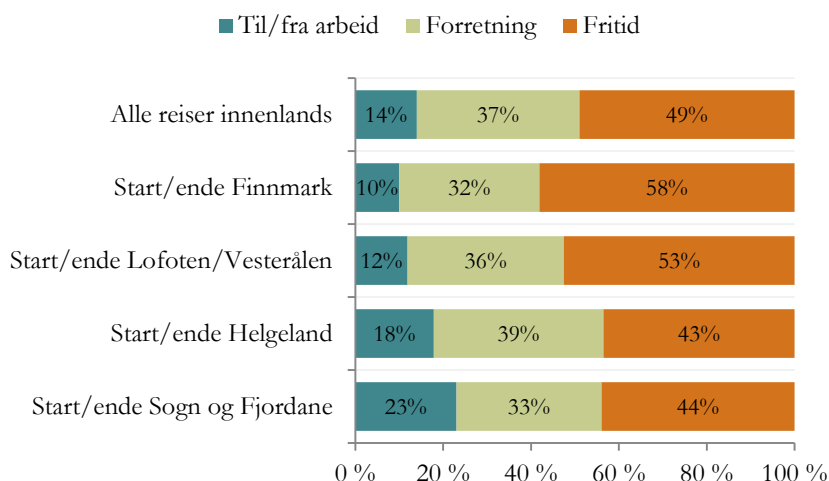
Figur 2.4 viser at trafikken til/fra kortbaneplasser i Sogn og Fjordane (inkl. Ørsta/Volda) og Helgelandskysten har en vesentlig høyere andel pendlerreiser enn den øvrige trafikken på innenriksnettet.

Sogn og Fjordane: For Sogn og Fjordane er det spesielt oljerelatert trafikk mellom Bergen og Florø som trekker opp gjennomsnittet. Dette er en «ren» pendlerrute hvor 80 prosent av trafikken er til/fra arbeidssted (25' pendlerreiser). Alle relasjoner til/fra lokale lufthavner i Sogn og Fjordane har imidlertid pendlerandeler over gjennomsnittet.

Lofoten/Vesterålen: På de tre rutene til/fra Lofoten/Vesterålen er pendlerandelen på Bodø-Stokmarknes 17 prosent, mens den er henholdsvis 7 og 12 prosent for Bodø-Leknes og Bodø-Svolvær.

Finnmark: Hver fjerde reise mellom Tromsø og Hammerfest har formål til/fra arbeid (20' pendlerreiser). Dataene er for dårlige til å ta ut formålsfordeling for andre relasjoner.

Helgeland: Datagrunnlaget tillater ikke å ta ut strekningstall. Det er rimelig å anta at oljerelaterte reiser til spesielt Brønnøysund og Sandnessjøen trekker opp pendlertrafikken.



Figur 2.4: Formål for reiser med start-/endepunkt i Finnmark, Lofoten/Vesterålen, Helgeland og Sogn og Fjordane. 2011. Prosent

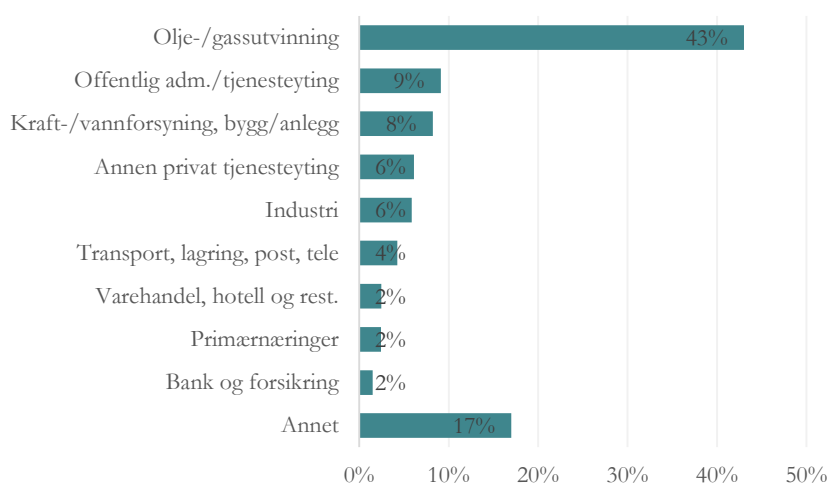
2.3 Pendlerreiser etter næringsgruppe

2.3.1 Olje-/gassindustrien driver pendlertrafikken

Figur 2.5 viser pendlerreiser innenlands etter næringsgruppe. Ansatte innen olje-/gassutvinning står for den klart største andelen med 43 prosent av trafikken. Dette utgjør om lag 670 000 reiser. Reiser til offshore olje-/gassinstallasjon utgjør ca. 20 prosent av olje-/gassindustriens pendlerreiser, om lag 140 000 reiser (jf. tabell 2.2).

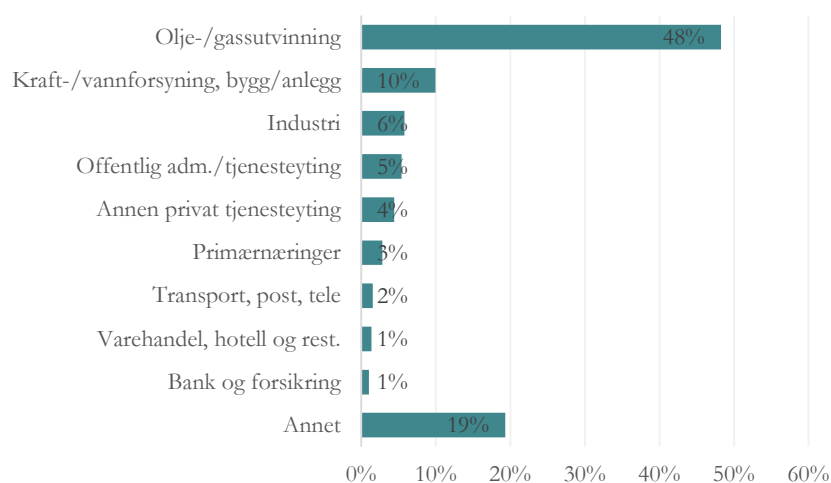
Ansatte innen offentlig administrasjon/ tjenesteyting er den nest største gruppen (åtte prosent), kraft- og vannforsyning har omtrent tilsvarende antall reiser, mens ansatte innenfor industrien utgjør seks prosent av pendlertrafikken slik den er definert her («reiser til/fra arbeidssted»).

På direkte spørsmål oppga 49 prosent av pendlerne at reisen de var på den aktuelle dagen var relatert til olje-/gassvirksomhet. Dette omfatter også reiser for personer som ikke arbeider i sektoren, men som arbeider med sektoren (konsulenter, leverandører, etc.). Anslagsvis dreide dette seg om 45 000 pendlerreiser i 2011.



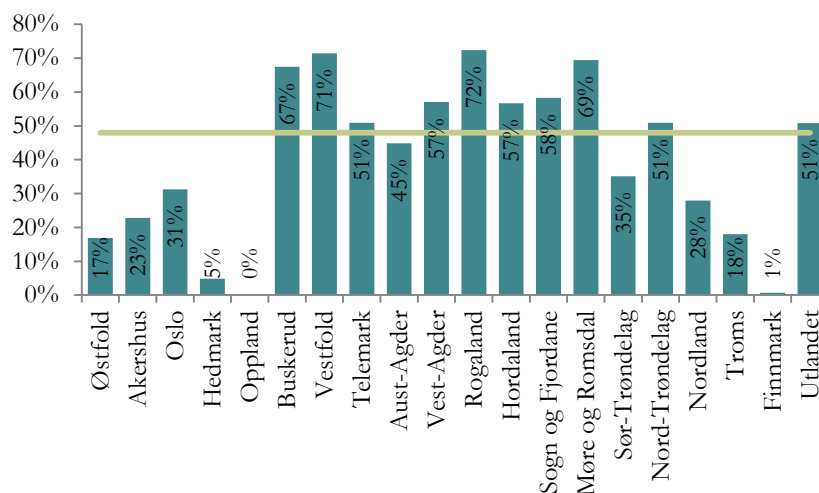
Figur 2.5: Pendlerreiser med fly i Norge etter næringsgrupper. 2011. Prosent

Antall pendlerreiser foretatt av ansatte innen olje-/gassindustrien doblet seg mellom 2003 og 2011. Oljeansatte sto dermed for knapt halvparten av trafikkveksten i perioden (figur 2.6)..



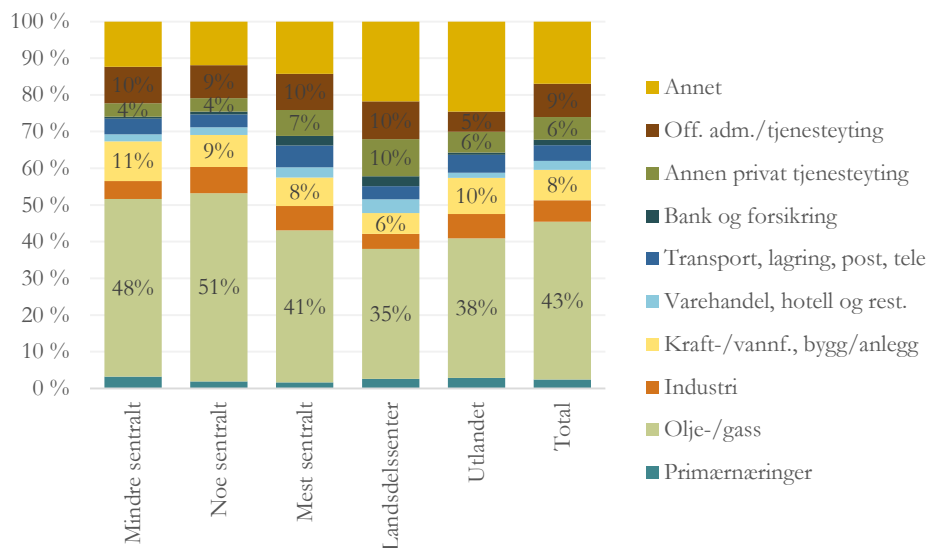
Figur 2.6: Ulike næringsgruppers andel av veksten for pendlerreiser i perioden 2003-2011. Prosent

For fire fylker sto ansatte innen olje/gass for mer enn to tredeler av veksten (figur 2.7). Veksten i den nest største gruppen, ansatte i offentlig administrasjon/tjenesteyting var relativt sett beskjedne.



Figur 2.7: Andelen av trafikkkveksten i perioden 2003-2011 som er skapt av ansatte innen olje/gass etter fylke. Inngående og utgående pendling. Horizontal linje markerer gjennomsnittet (48 prosent)

For samtlige fylker/landsdeler, med unntak av Nord-Norge, står ansatte i olje- og gasssektoren for den største andelen av pendlertrafikken. For vestlandsfylkene og Møre og Romsdal er godt over halvparten av trafikken knyttet til olje/gass. Figur 2.8 viser imidlertid at andelen «oljependlere» varierer etter bostedets sentralitet. Den er klart høyest blant bosatte i minst/mindre/noe sentrale strøk (halvparten) og lavest blant pendlere som bor i landsdelssentrene (35 prosent).



Figur 2.8: Pendlerreiser etter den reisendes bosted og næringsstilhørighet . 2011. Prosent

Sokkelen er besøkssted for knapt 10 prosent av pendlerreisene på innenriksnett (jf. avsnitt 2.1.2). Figur 2.9 viser at andelen «offshore-pendlere» er høyere blant bosatte i mindre/noe sentrale kommuner. Syv prosent av pendlere bosatt i landsdelssentrene pendler til sokkelen. Andelen er dobbelt så høy blant bosatte i kommuner klassifisert som «noe sentralt».



Figur 2.9: Andel av pendlerreisene som går til/fra sokkelen bostedets sentralitet . 2011. Prosent

Det meste av veksten i innenlandsk oljependling skjedde frem til 2007, da den nådde 620 000 reiser, for så å øke til 670 000 i 2011 (og samme antall i 2013). Veksten i oljerelatert pendling har altså vært moderat i senere år til tross for at sysselsettingen innen oljesektoren økte fra 44 000 i 2007 til 56 000 i 2011 og 61 000 personer i 2013.

2.3.2 Viktigste reisestrekninger

Det er noen forskjeller i hvilke reisestrekninger som er de viktigste for pendlere i de ulike næringsgruppene (tabell 2.6):

- For olje/gass-sektoren er strekningen Bergen-Stavanger den viktigste. 12 prosent av pendlerreisene som foretas av ansatte innen olje/gass går mellom disse byene. Dernest følger Oslo-Stavanger.
- For de som arbeider i kraft/vann/bygg/anlegg-sektoren er Oslo-Bergen klart viktigst (13 prosent), etterfulgt av Oslo-Trondheim.
- I offentlig sektor går relativt flest reiser Oslo-Bergen (7,2 prosent), etterfulgt av Oslo-Bardufoss (forsvaret).
- Innen industri er det Oslo- Trondheim (10 prosent) som er den viktigste reisestrekningen, med Oslo-Stavangersom nummer to.

Det er ingen store endringer fra 2003 til 2011 i hvilke strekninger som er de viktigste innen de ulike næringene.

Tabell 2.6: De viktigste reisestrekningene for pendlerreiser i Norge, etter næringsgrupper. Andel enkeltreiser med fly innenlands 2011. Prosent. Lufthavn etter IATA-kode¹⁰.

Olje-/gassutvinning, bergverk		Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg		Offentlig administrasjon/tjenesteyting		Industri	
*Strekning	%	Strekning	%	Strekning	%	Strekning	%
BGO-SVG	12	OSL-BGO	13	OSL-BGO	9	OSL-TRD	10
OSL-SVG	8	OSL-TRD	7	OSL-BDU	8	OSL-SVG	6
OSL-BGO	6	OSL-SVG	5	OSL-BOO	7	OSL-BGO	6
BGO-KSU	4	TRD-TOS	3	OSL-SVG	6	OSL-HAU	6
BGO-TRD	4	OSL-EVE	3	OSL-TRD	5	AES-utlandet	4

*Med ”strekning” menes her fra start til stopp flyplass

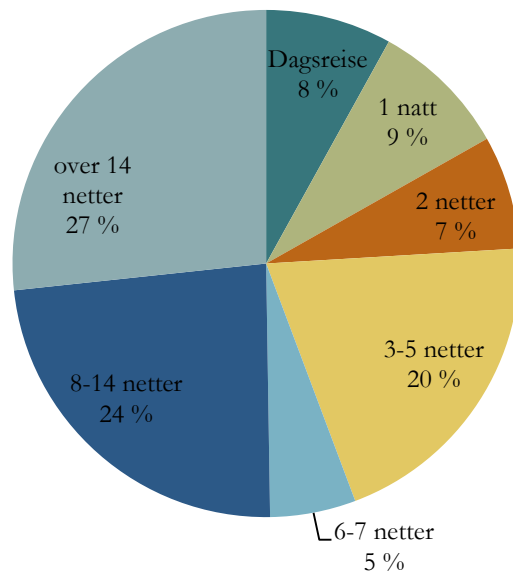
2.4 Reisenes varighet og kjennetegn ved passasjerene

2.4.1 Varighet: Halvparten er borte mer enn en uke

Innenlandspendlingen med fly preges av relativt lange opphold borte fra hjemmet. Enkelte respondenter har oppgitt reiselengder på mer enn ett halvt år, og kan dermed betraktes som midlertidig eller permanent bosatte i Norge – og ikke pendlerreisende. Vi har i denne sammenheng holdt de som har oppgitt opphold på over et halvt år utenom utvalget.

Gjennomsnittlig oppholdslengde for utvalget, dvs. av det oppgitte antall netter borte fra hjemmet på reisen, var 12 netter for innenlandspendlerne i 2011. Det er det samme som oppholdslengden var i 2003. Figur 2.10 viser at over halvparten av reisene medfører et opphold over en uke, hvor det av disse er 27 prosent med reiseopphold på over to uker. Relativt vanlig er det også med 3-5 overnattinger. Dagsopphold uten overnatting utgjorde åtte prosent av reisene.

¹⁰ <http://www.iata.org/publications/Pages/code-search.aspx>



Figur 2.10: Varighet for pendlerreiser i Norge, 2011. Prosent

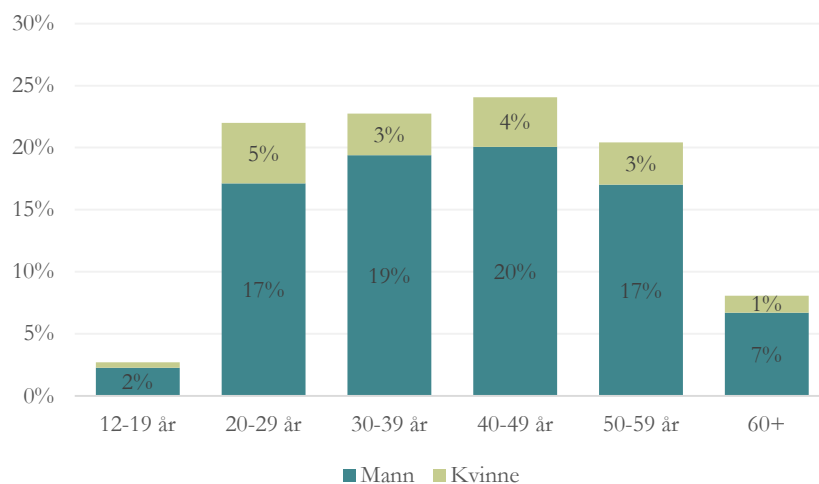
Utlendinger har lengre pendleropphold enn nordmenn, henholdsvis 17 og 10 netter. Varigheten av arbeidsoppholdet varierer også etter bostedets sentralitet. Bosatte i kommuner på nivå 1-3 (minst/mindre/noe sentralt) er lengre borte på sine pendlerreiser enn bosatte i sentrale strøk. Dette har sammenheng med at innholdet i pendlerreisene varierer mellom bosatte i mindre sentrale og sentrale strøk (se avsnitt 4.4).

2.4.2 Alder, kjønn: Menn dominerer

I tråd med andre studier¹¹, viser data fra RVU fly at menn har langt større tilbøyelighet til å langpendle enn kvinner. I 2011 ble hele 83 prosent av pendlerreisene med fly foretatt av menn (figur 2.11). Fordelingen mellom kvinner og menn har ikke endret seg vesentlig siden 2003. Pendlingsreisene er mer dominert av menn enn arbeidsrelaterte flyreiser generelt, hvor fordelingen mellom menn og kvinner er 72/28.

Når det gjelder aldersfordelingen var det aldersgruppen 40-49 år som foretok flest reiser i 2011 (370 000). Heller ikke aldersfordelingen har endret seg vesentlig siden 2003.

¹¹ Julsrud, T.E. & B. Langset (2013): Langpendling framfor flytting. Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006. TØI-rapport 1274/2013.



Figur 2.11: Pendlerreiser med fly etter alder og kjønn. 2011. Prosent

2.5 Oppsummering

- Olje-/gassindustrien er drivkraften i pendlermarkedet med fly. Nær halvparten av reisene foretas i dag av ansatte innen olje-/gassnæringen, og disse har stått for 50 prosent av veksten i flypendlingen de siste 10 årene.
- Volumet av olje-/gassrelaterte pendlerreiser gjør Hordaland og Rogaland til de største pendlerfylkene, både når det gjelder generert og attrahert trafikk. Men for samtlige fylker/landsdeler, med unntak av Nord-Norge, står ansatte i olje- og gasssektoren for den største andelen av pendlerreisene. I Nord-Norge utgjør ansatte innen offentlig administrasjon/tjenesteyting en litt større gruppe.
- Møre og Romsdal peker seg ut som fylket med størst vekst i pendlertrafikken de siste 10 årene. Igjen kommer oljesektoren inn – ansatte innen olje/gass står for 70 prosent av veksten. Nyere tall viser at bare Rogaland har større andel sysselsatte i direkte petroleumsrettet virksomhet enn Møre og Romsdal¹².
- Pendlertrafikken fordeler seg over hele landet, men de største strømmene går til/fra Østlandet. Østlandet er start- eller endested for 41 prosent av trafikken. Tre av fire reiser til Østlandet (attrahert trafikk) skal til Oslo.
- Næringslivets/arbeidstakerens avhengighet av flypendling, målt som antall pendlerreiser delt på antall sysselsatte i regionen, er størst på Vestlandet, i Møre og Romsdal og i Nord-Norge.
- De store byene (landsdelssentrene) attraherer vesentlig mer trafikk enn de genererer, mens det motsatte er tilfelle for omlandskommunene til landsdelssentrene.
- Det er stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet eller offentlig tilstedeværelse (primært forsvaret). Når det gjelder utgående pendling er det de minst/mindre sentrale kommunene som har relativt størst flyavhengighet.

¹² <http://www.smp.no/nyheter/article7173849.ece>; <http://www.nrk.no/nr/dette-er-olje-og-gassvinnaren-1.11363965>

3 Utviklingen i flypendling mellom Norge og utlandet 2003-2011

Analysene i dette kapittelet baserer seg på data fra Avinors reisevaneundersøkelser på fly i 2011 og 2003 på utland. Grunnlaget er respondenter som har oppgitt at hovedformålet med reisen er «reise til/fra arbeidssted» (jf. avsnitt 1.2.1). For passasjerer mellom Norge og utlandet gir Avinors undersøkelser færre opplysninger. Vi har blant annet ikke informasjon om hvilken næring man jobber i, eller om reisen er relatert til olje-/gassvirksomhet.

3.1 Geografisk fordeling

3.1.1 Nasjonalitet: Relativt sett færre nordmenn

Det ble gjennomført ca 1,1 millioner pendlerreiser med fly mellom Norge og utlandet i 2011. Dette er om lag 500 000 flere enn i 2003 (8,4 prosent vekst per år). Veksten i flypendling mellom Norge og utlandet har vært enda større enn for innenlands flypendling.

Tabell 3.1 viser de 10 viktigste landene hvor pendlerne har oppgitt å være bosatt.

- Om lag en tredel var bosatt i Norge. Nordmenn genererte 375 000 pendlerreiser til/fra utlandet i 2011. Utgående pendling (nordmenn) vokste med 5,4 prosent per år i perioden, vesentlig mindre enn innkommende trafikk. Andelen nordmenn har dermed gått ned siden 2003, da den var 42 prosent.
- To av tre passasjerer var bosatt i utlandet (innkommende pendling). Til sammen sto disse for 735 000 pendlerreiser i 2011. Trafikkveksten var 10,3 prosent per år i perioden 2003-2011.
- Bosatte i Sverige utgjorde 15 prosent, i Storbritannia 10 prosent og i Danmark 10 prosent i 2011. Andelen fra Sverige, Storbritannia og Danmark har vært stabil i perioden.
- Som ventet viser tallene betydelig vekst fra Polen og Litauen, som har hatt stor arbeidsinnvandring til Norge på 2000-tallet.

Tabell 3.1: Nasjonalitetsfordeling for flypendlere til og fra Norge. 2003 og 2011. Antall enkeltreiser med fly, prosentandel og vekst

Bostedsland	2011		2003		Gj.snittlig årlig vekst (%)
	Antall reiser	%	Antall reiser	%	
Norge	375 000	34	245 000	42	5,4
Sverige	160 000	15	85 000	15	8,2
Storbritannia	115 000	10	58 000	10	8,7
Danmark	105 000	10	60 000	10	7,3
Polen	47 000	4	5 000	1	34,5
Tyskland	37 000	3	20 000	3	8,5
Litauen	25 000	2	1 000	-	49,1
USA	23 000	2	11 000	2	10,0
Nederland	22 000	2	11 000	2	8,7
Finland	19 000	2	14 000	2	4,0
Andre land	180 000	16	72 000	12	12,5
I alt	1 110 000	100	580 000	100	8,4

Trafikken sprer seg på ikke mindre enn 115 ulike land. Tabell 3.2 viser utgående (nordmenn ut) og innkommende (utlendinger inn) pendling for de 10 største «markedene». Til sammen står disse for ca 70 prosent av trafikken:

- For bosatte i Norge gikk 17 prosent av pendlerreisene til Sverige i 2011, 13 prosent gikk til Storbritannia og 11 prosent til Danmark. Pendlingsreiser til Sverige har vokst med 8,9 prosent per år mellom 2003 og 2011. For de to andre landene var veksten mer beskjeden.
- Tallene viser også at det ikke bare er polakker som pendler til Norge, det har også vært betydelig vekst i utgående pendling til Polen¹³.
- Innkommende pendling fra Polen vokste med hele 34,5 prosent per år mellom 2003 og 2011.

Tabell 3.2: De største pendlerstrømmene til/fra Norge i 2011 og gjennomsnittlig vekst per år i perioden 2003-2011

	2011			Gjennomsnittlig årlig vekst 2003-2011 (%)		
	Nordmenn ut	Utlendinger inn	I alt	Nordmenn ut	Utlendinger inn	I alt
Sverige	65 000	160 000	225 000	8,9	8,2	8,4
Storbritannia	49 000	115 000	164 000	4,7	8,7	7,4
Danmark	39 000	105 000	144 000	0,8	7,3	5,2
Polen	27 000	47 000	74 000	19,4	34,5	27,0
Tyskland	17 000	37 000	54 000	-0,9	8,5	4,7
USA	10 000	23 000	33 000	-2,1	10,0	4,8
Nederland	11 000	22 000	30 000	4,4	8,7	7,1
Litauen	6 500	25 000	31 500	25,5	49,1	40,6
Spania	16 000	8 500	24 500	8,9	2,2	6,2
Finland	5 500	19 000	24 500	0,8	4,0	3,2
Andre	128 000	175 000	303 000	5,6	13,3	9,5
I alt	375 000	735 000	1 110 000	5,4	10,3	8,4

¹³ Noe av dette kan være polakker bosatt i Norge (permanent eller temporært) som besøker familie i Polen. Dette fremgår ikke helt klart av dataene.

3.1.2 Utgående pendling: Størst vekst fra Hordaland

Tabell 3.3 viser bosted (fylke/region) for nordmenn på reise til/fra arbeid i utlandet:

- En tredel av reisene ble gjennomført av personer bosatt i Oslo og Akershus, tilsvarende andel som i 2003.
- Hordaland (og Sogn og Fjordane) har hatt klart størst vekst i perioden – 12 prosent per år. I henhold til RVU genererer bosatte i Bergen nå flere pendlerreiser til/fra utlandet enn bosatte i Stavanger (det motsatt var tilfelle i 2003).
- Den lave veksten for Østlandet ellers har sammenheng med at Sandefjord lufthavn ikke var representert i RVU 2011. Trafikken til/fra Vestfold (og i noen grad Buskerud og Aust-Agder) er underrepresentert i datagrunnlaget for 2011.

Tabell 3.3: Bosted for flypendlere til og fra Norge. Antall enkeltreiser med fly via utenlandsterminalene i 2011, og prosentandel av totalt antall reiser.

Fylke/landsdel	2011		2003		Årlig vekst (%)
	Reiser	%	Reiser	%	
Akershus	43 000	12	33 000	13	3,4
Oslo	77 000	21	53 000	21	4,8
Østlandet ellers	46 000	12	45 000	18	0,3
Agderfylkene	24 000	6	12 500	5	8,5
Rogaland	48 000	13	29 000	12	6,5
Hordaland/S&F	57 000	15	23 000	9	12,0
Møre og Romsdal	32 000	9	21 000	8	5,4
Trøndelag	26 000	7	14 000	6	8,0
Nord-Norge	18 000	5	14 000	6	3,2
I alt	375 000	100	245 000	100	5,3

3.1.3 Innkommende pendling: Betydelig vekst til Vestlandet

Tabell 3.4 viser fordelingen av reisene på landsdeler for utlendinger som hadde oppgitt et spesifikt reisemål i Norge i 2011 og 2003. Til sammen utgjør dette 640 000 reiser i 2011. I tillegg kommer knapt 90 000 som ikke hadde oppgitt besøkssted i Norge eller som var i transfer til en destinasjon i utlandet (30 000 i 2003)¹⁴.

- En tredel av reisene gikk til Oslo og omtrent en tilsvarende andel til et av vestlandsfylkene.
- Med unntak av Sørlandet har det vært betydelig vekst til alle fylker/landsdeler. Volumet ligger imidlertid hovedsakelig på Vestlandet og Oslo.
- Utviklingen har gått i retning av økt trafikk til Vestlandet og Møre og Romsdal, mens det er relativt sett færre pendlere som skal til Oslo.

¹⁴ Over 90 prosent av reisene gikk til et sted i Norge for de som er bosatt i utlandet. Ut over det, var det for svenskene knapt 2 200 transittreiser med endelig besøksland Danmark, og vel 1 200 reiser til Tyskland. Britene hadde ca 1 400 reiser med destinasjon Sverige, og danskene knapt 1 200 reiser til Sverige. Polakkene hadde i tillegg ca 1 400 reiser til UK/Storbritannia via norske lufthavner.

Tabell 3.4: Besøkslandsdel for pendlerreiser. Andel enkeltreiser med fly via utenlandsterminalene i 2011 i prosent

	2011		2003	
	Reiser	%	Reiser	%
Akershus	25 000	4	10 500	4
Oslo	215 000	34	115 000	38
Østlandet ellers	37 000	6	27 000	9
Agder-fylkene	10 500	2	8 000	3
Rogaland	124 000	19	47 000	15
Hordaland/S&F	100 000	16	50 000	17
Møre og Romsdal	41 000	6	12 500	4
Trøndelag	20 000	3	10 000	3
Nord-Norge	49 000	8	22 000	7
Sokkelen	20 000	3	1 000	-
I alt	640 000	100	305 000	100
Ubesvart/transfer	90 000		30 000	
I alt	730 000		335 000	

3.1.4 Utlendinger sto for 70 prosent av veksten

Tabell 3.5 viser vekst i geografiske delmarkeder fordelt på utgående og innkommende pendling:

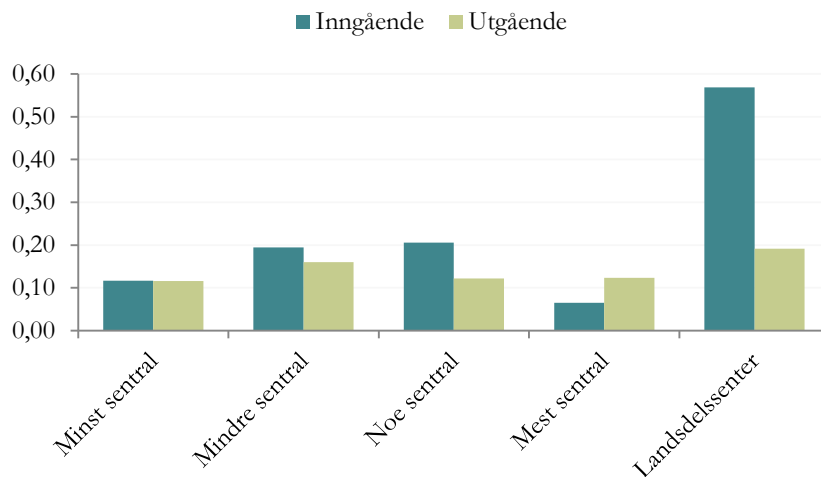
- Inngående pendling (utlendinger inn til Norge) sto for 70 prosent av veksten mellom 2003 og 2011.
- Halvparten av veksten er innkommende pendling til Oslo, Rogaland (Stavanger) og Hordaland (Bergen).
- Også for nordmenn som pendler til utlandet er det bosatte i disse fylkene som står for den vesentligste veksten.

Tabell 3.5: Fordeling av veksten i flypendling til/fra Norge i perioden 2003-2011 etter fylke/ landsdel. Prosent.

Fylke/landsdel	Nordmenn ut	Utlendinger inn
Akershus	2	3
Oslo	6	23
Østlandet ellers	0	2
Agderfylkene	3	1
Rogaland	4	17
Hordaland/S&F	8	11
Møre og Romsdal	3	6
Trøndelag	3	2
Nord-Norge	1	6
I alt	29	71

3.1.5 Pendling til/fra utlandet og sentralitet: Landsdelssentrene dominerer innpendlingen

Figur 3.1 viser at landsdelssentrene relativt sett har størst nivå både på inn- og utpendling. Forskjellene er betydelige for innpendling – i gjennomsnitt er det 0,57 inngående pendlerreiser per sysselsatt til disse kommunene, mens snittet for alle kommuner er 0,24. Stavanger har klart høyest innpendling målt mot antall sysselsatte i kommunen (1,23 reiser per sysselsatt).



Figur 3.1: Antall pendlerreiser til/fra Norge med fly (inngående og utgående) delt på antall sysselsatte etter kommunens sentraliseringsgrad. 2011

3.2 Ruter: De viktigste reisestrekningene for utenlandspendlere

Tabell 3.6 viser de 12 viktigste reisestrekningene fra Norge til utlandet for pendling i 2011. Reiser på disse 12 strekningene utgjør 39 prosent av pendlertrafikken til utlandet. Det er rutene fra Oslo Gardermoen som dominerer pendlertrafikken til utlandet:

- Flest enkeltreiser er det fra Oslo til Stockholm. Nest etter dette følger reiser fra Oslo til København og fra Stavanger til Aberdeen. Ellers er London og Amsterdam viktige destinasjoner for pendlerreiser fra Oslo.
- For lufthavner som ikke listet i tabellen, er det flest reiser til Riga fra Ålesund, til London fra Haugesund, til Amsterdam fra Kristiansand, og til Stockholm fra Tromsø. Disse reisene utgjør imidlertid bare marginale volumer sammenlignet med strekningene vist i tabellen.
- Lufthavn nummer én for pendling til utlandet er naturligvis Oslo Gardermoen, med hele 737 000 reiser, etterfulgt av Stavanger (174 000) og Bergen (137 000). Disse tre lufthavnene tok unna 95 prosent av pendlingen fra Norge til utlandet i 2011.
- I 2003 var også Stockholm, København og Aberdeen de tre viktigste pendlerdestinasjonene. Enkelte skandinaviske destinasjoner (Göteborg, Billund, Ålborg) var noe mer viktige i 2003 sammenlignet med 2011, mens London, Gdansk og Riga hadde økt i relativ besøksfrekvens i 2011 i forhold til åtte år tidligere.

Stockholm og København er de største, mens «oljeruta» mellom Stavanger og Aberdeen er tredje størst.

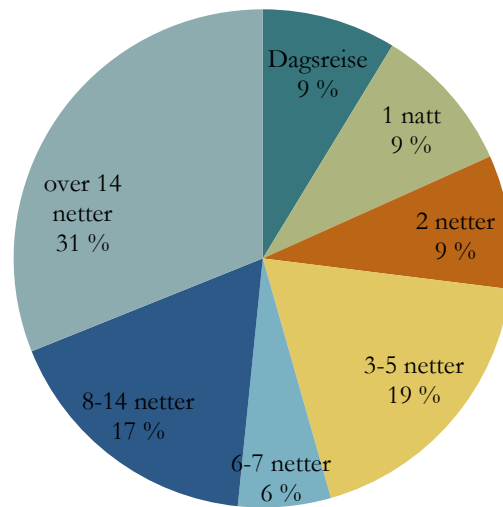
Tabell 3.6: De viktigste reisetrekningene for pendlerreiser mellom Norge og utlandet. Antall enkeltreiser med fly utenlands i 2011, og prosentandel av totalt antall reiser.

Fra lufthavn	Til byområde	Antall reiser (OD)	%
Oslo Gardermoen	Stockholm	125 000	11
Oslo Gardermoen	København	90 000	8
Stavanger	Aberdeen	39 000	4
Oslo Gardermoen	London	31 000	3
Bergen	København	22 000	2
Oslo Gardermoen	Amsterdam	20 000	3
Oslo Gardermoen	Gdansk	20 000	3
Oslo Gardermoen	Riga	19 000	3
Oslo Gardermoen	Helsinki	18 000	3
Oslo Gardermoen	Billund	17 000	3
Bergen	Aberdeen	16 000	1
Stavanger	København	16 000	1
Andre strekninger		680 000	61
I alt		1 110 000	100

3.3 Reisenes varighet og kjennetegn ved passasjerene

3.3.1 En tredel av reisene har over to ukers varighet

Om lag ni prosent av de internasjonale pendlerreisene gjaldt dagsreiser uten overnatting, omtrent samme andel som de som tilbrakte én natt på reise eller to netter på reise. Nesten en firedel av reisene varte 3-5 netter, mens den mest vanlige oppholdslengden var over 14 netter. Dvs. at vi har å gjøre med ganske lange opphold for pendlerreisene til og fra utlandet. Vi har i denne sammenheng holdt de som har oppgitt opphold på over et halvt år utenom utvalget. Når man holder disse utenom utvalget, får man likevel en gjennomsnittlig reiselengde på 18 netter i forbindelse med reiser til og fra arbeid, som er seks netter lengre enn gjennomsnittet for slike reiser innenlands.



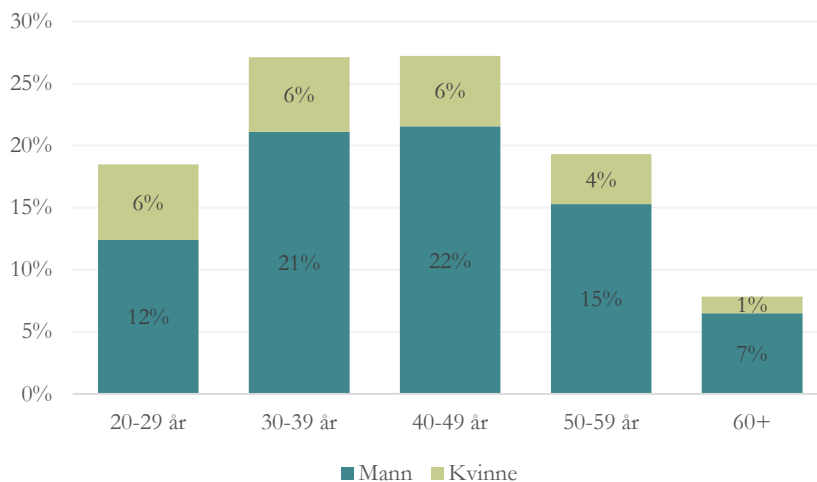
Figur 3.2: Reiselengde for pendlerreiser til og fra Norge. Andel enkeltreiser med fly via utenlandsterminalene i 2011 i prosent.

Bildet mht. reiselengde i antall overnattinger er ganske likt i 2011 i forhold til hva det var i 2003. Andelen dagsreiser har økt noe (tre prosentpoeng), mens andelen i intervallet 3-5 netter har falt med fem prosentpoeng. Andelen av de lengste reisene i antall netter har økt med to prosentpoeng, tilsvarende nedgangen i nest lengste oppholdsintervall. Gjennomsnittlig oppholdstid var litt kortere i 2003 (16 netter) for de i utvalget som hadde oppgitt reiseopphold på under et halvt år.

3.3.2 Kjønn og alder:

Blant reisene med fly over utenlandsterminalene var 77 prosent gjennomført av menn og 23 prosent av kvinner. Kvinneandelen er derfor noe høyere på utland enn på innland. Fordelingen mellom menn og kvinner er den samme som i 2003.

Det samme gjelder aldersfordelingen på de som gjennomførte slike reiser i 2011, dvs. at den er omtrent som for innenlandspendlingen. Hovedvekten ligger i aldersintervallene 30-39 år og 40-49 år, begge intervaller med 27 prosent hver av reisene. Altså var over halvparten av reisene gjennomført av personer mellom 30 og 49 år.



Figur 3.3: Pendlerreiser til/fra Norge med fly etter alder og kjønn. 2011. Prosent

3.4 Oppsummering

- Inngående pendling (utlendinger som reiser til arbeidssted i Norge) har vokst vesentlig mer enn utgående pendling (nordmenn som reiser til arbeidssted i utlandet) de siste 10 årene (10,3 prosent versus 5,4 prosent).
- Både for inngående og utgående pendling gjelder at Sverige, Storbritannia og Danmark er de største ”markedene”.
- Oslo var endepunkt for hver tredje pendlerreise inn til Norge. Rogaland og Hordaland mottok til sammen en tilsvarende andel.
- Landsdelssentrene har relativt sett (målt opp mot sysselsettingen) høyest nivå både på innpendling og utpendling. Forskjellene er betydelige for innpendling.
- Oslo-Stockholm, Oslo-København og Stavanger-Aberdeen er de største rutene for pendling mellom Norge og utlandet.
- Pendling relatert til olje/gassvirksomhet stod for 30 prosent av pendlingen til/fra utlandet i 2003. Nyere tall foreligger ikke, men oljereelatert pendling til/fra via det innenlandske rutenettet ble omtrent tre-doblet fra 2003 til 2011.

4 Grupper av flypendlere

Resultatene i dette kapittelet baseres seg på første del av pendlerundersøkelsen hvor spørreskjema ble delt ut på seks lufthavner; Kirkenes, Hammerfest, Tromsø, Bodø, Sandnessjøen og Oslo (jf. avsnitt 1.3.2).

4.1 Et utvidet pendlerbegrep

I analysene av RVU-data ble en pendlerreise definert som en reise «til/fra arbeidssted». Dette er hva man umiddelbart forstår med pendling, en regelmessig reise til et fast arbeidssted. Det er imidlertid også andre typer arbeidsrelaterte flyreiser som gjennomføres regelmessig. Mange reiser går for eksempel til faste oppdragssteder. Dette kan være når en konsulent leies ut til en bedrift og jevnlig reiser mellom arbeidsgiver og kunden (oppdragsstedet).

Et mål med lufthavnundersøkelsen var å få mer innsikt i arbeidsreiser som har en regelmessighet og som foregår over en viss tidsperiode. Her legger vi derfor til grunn en bredere forståelse av pendlerbegrepet enn hva man vanligvis gjør. I tillegg til «reiser til/fra arbeidssted», synes regelmessige reiser spesielt å være en del av hva vi i RVUene omtaler «serviceoppdrag/ konsulentvirksomhet» og «kontakt med hoved-/avdelingskontor». I lufthavnundersøkelsen definerte vi derfor alle disse tre formålskategoriene som pendlerreiser. Vi har imidlertid utelatt respondenter som har oppgitt at reisene til arbeids-/oppdragsstedet er (i) et tidsavgrenset arbeidsforhold med varighet en måned eller kortere, og/eller (ii) et tidsavgrenset arbeidsforhold som bare innebærer et fåtall reiser.

I lufthavnundersøkelsen forstås pendling dermed som reiser innenfor de tre formålskategoriene som går til (i) et permanent arbeidssted, eller (ii) et temporært arbeidssted, men hvor reiseperioden varer minimum et par måneder og har en viss regularitet.

Verken opplysninger om arbeidsforhold (permanent eller tidsavgrenset) eller regularitet er tilgjengelig i RVU. Vi har derfor ikke mulighet for å gjøre tilsvarende spesifisering av RVU-dataene.

4.2 Kontaktpunkter: Knappt hver fjerde pendlerreise går til kunde/leverandør

I lufthavnundersøkelsen ble respondentene bedt om å beskrive reisen i henhold til fire predefinerte kategorier:

«Hvilken beskrivelse passer best for reisen du er på i dag?»

- På vei til/fra hovedarbeidsplass
- På vei til/fra bijobb/deltidsstilling

- På vei til/fra kunde/leverandør
- På vei til/fra hoved-/avdelingskontor i virksomheten
- Annet (åpent tekstfelt)

Tabell 4.1 viser at 45 prosent av pendlerreisene med fly er til respondentens hovedarbeidsplass, tre prosent er reiser til en bijobb/deltidsstilling, 23 prosent er til/fra en kunde/leverandør, mens 26 prosent oppga at man reiste til/fra et avdelings-/ hovedkontor i virksomheten.

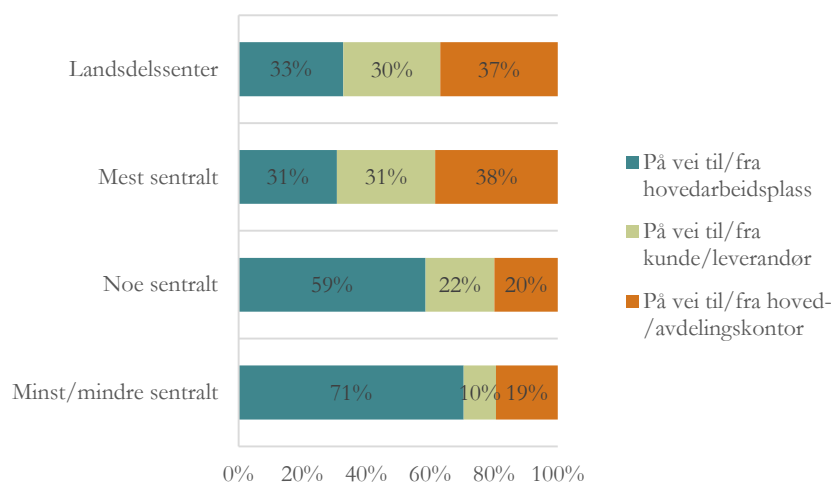
Det er stor grad av konsistens mellom svarene på dette spørsmålet og oppgitt hovedformål med reisen:

- 80 prosent av de som har oppgitt «reise til/fra arbeidssted» som hovedformål, angir at de er på vei til/fra hovedarbeidsplassen eller en bistilling.
- To av tre som oppgir «serviceoppdrag/konsulentbistand» som reiseformål, er på vei til/fra en kunde eller leverandør.
- Drøyt 80 prosent av de som har oppgitt «kontakt med hoved-/avdelingskontor» som hovedformål, er på vei til/fra dette.

Tabell 4.1: Respons på spørsmålet: «Hvilken beskrivelse passer best for reisen du er på i dag?». Prosent

«Hvilken beskrivelse passer best for reisen du er på i dag?»	I alt	Oppgitt hovedformål for reisen		
		Reise til/fra arbeidssted	Serviceoppdrag/konsulentbistand	Kontakt med hoved-/avd.kontor.
På vei til/fra hovedarbeidsplass	45	77	13	13
På vei til/fra bijobb/deltidsstilling	3	3	4	1
På vei til/fra kunde/leverandør	23	6	67	2
På vei til/fra hoved-/avd.kontor	26	12	14	81
Annet	3	2	2	2
I alt	100	100	100	100

Det er en klar sammenheng mellom bostedets sentralitet og type pendlerreise (figur 4.1). Pendlerreiser som foretas av bosatte i mindre sentrale strøk er i langt større grad knyttet opp mot reiser til en hovedarbeidsplass. Reisene som gjøres av bosatte i sentrale strøk/landssdelssentre er mer jevnt fordelt mellom de tre hovedkategoriene.

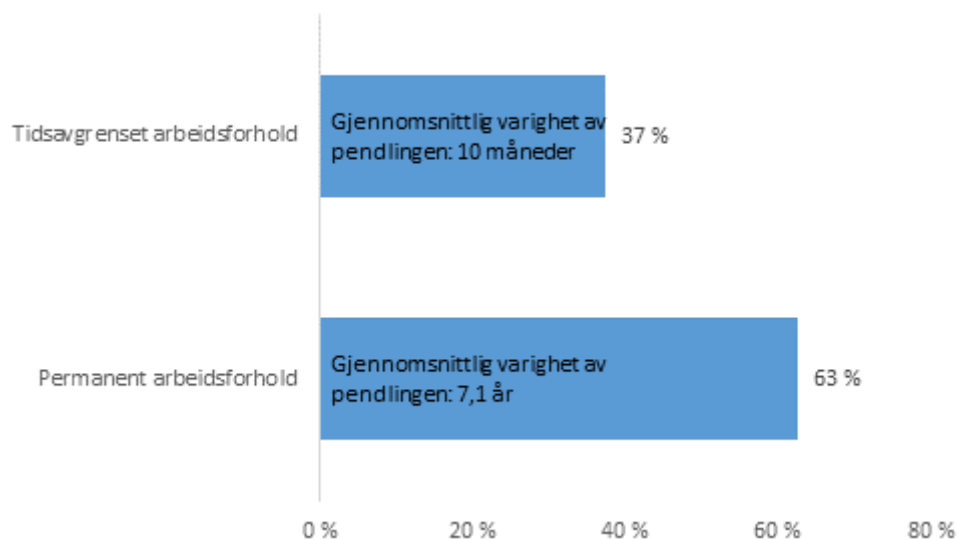


Figur 4.1: Type pendlerreise etter bostedets sentralitet. Reiser «til/fra bijobb» og «annet» utelatt. Prosent

4.3 Varighet av arbeidsforholdet: Knappt 40 prosent er tidsavgrensede arbeidsforhold

I lufthavnundersøkelsen ble respondentene spurt om reisen til det angitte arbeidsstedet representerte en permanent eller tidsavgrenset arbeidssituasjon. 63 prosent svarte at reisen var knyttet til et permanent arbeidsforhold, mens 37 prosent oppga at reise var knyttet til et tidsavgrensede arbeidsforhold (figur 4.2).

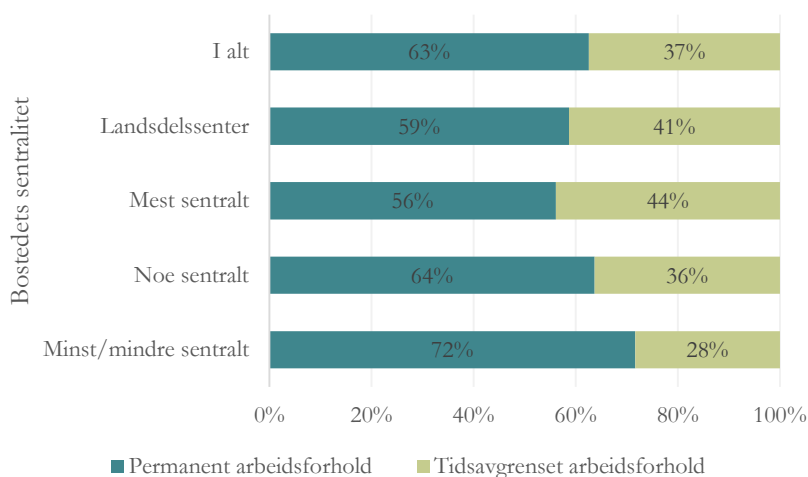
I gjennomsnitt oppga de med et varig arbeidsforhold at de hadde pendlet til arbeidsstedet i drøyt syv år. 18 prosent hadde pendlet inntil to år, mens hele 23 prosent hadde pendlet i 10 år eller lengre. For de fleste er med andre ord arbeidsforholdet (og pendlingen) en langvarig tilpasning til bo- og arbeidssted. Gjennomsnittlig varighet av tidsavgrensede arbeidsforhold er 10 måneder.



Figur 4.2: Type arbeidsforhold og varighet av arbeidsforholdet

Figur 4.3 viser at pendlingen som foretas av bosatte i mindre sentrale strøk i større grad er knyttet til permanente arbeidsforhold. Også varigheten på arbeidsforholdene varierer. Personer i permanente arbeidsforhold som er bosatt i minst/mindre sentrale strøk har i gjennomsnitt pendlet i 11,5 år. Tilsvarende for «permanente pendlere» bosatt i landsdelssentrene er knapt fem år. Mer enn for bosatte i sentrale strøk, er pendlingen til arbeidstakere bosatt i mindre sentrale strøk knyttet opp mot en langvarig tilpasning.

Blant dem som oppga at arbeidsforholdet var tidsavgrenset, er varigheten i gjennomsnitt syv måneder. Det er bare mindre forskjeller mellom bosatte i sentrale og mindre sentrale strøk.

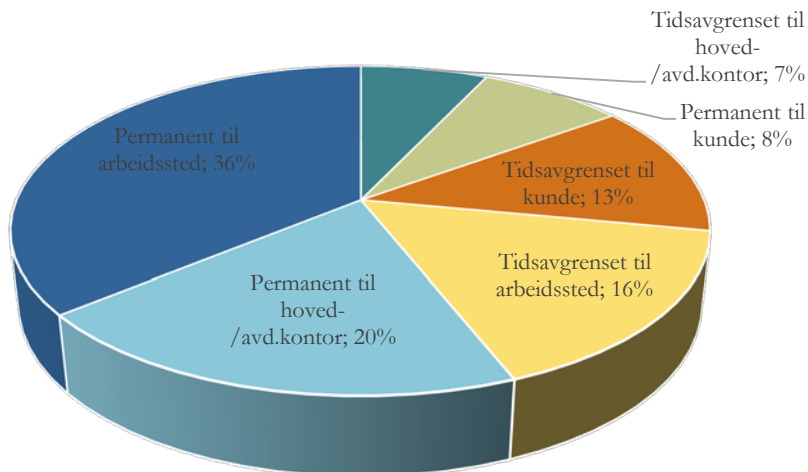


Figur 4.3: Type arbeidsforhold etter bostedets sentralitet. Prosent

4.4 Hovedtyper av flypendling

Om vi krysser arbeidsforhold (permanent eller tidsavgrenset) med reisetype får vi seks «pendlertyper» (figur 4.4):

- Drøyt en tredel av pendlerreisene med fly er knyttet til permanente arbeidsforhold hvor man reiser til/fra hovedarbeidsstedet eller en bijobb (andelen bijobb er liten, jf. over). Dette er hva vi som oftest oppfatter som pendlerreiser. Ansatte innen olje/gass står for drøyt halvparten av disse reisene. Gjennomsnittlig fraværstid er 12 netter.
- Knapt hver tiende reise er relatert til permanente arbeidsoppdrag hos kunder eller leverandører. Mye av dette er alt å dømme utleid arbeidskraft, og det er grunn til å tro at reisene i hovedsak går til kunder heller enn til leverandører. Ansatte innen privat konsulentvirksomhet er overrepresentert blant pendlere som reiser ut til kunder/leverandører. I gjennomsnitt er man borte drøyt to netter på disse reisene.
- 20 prosent er permanente arbeidsforhold hvor man reiser fast mellom ulike kontorer/avdelinger i bedriften man jobber i. Også her er olje/gass største næring, men ansatte innen varehandelen er kraftig overrepresentert blant pendlere som reiser ut til avdelingskontorer i virksomheten. I gjennomsnitt er man borte i underkant av to netter.
- 16 prosent av pendlerreisene med fly er knyttet til tidsavgrensede arbeidsforhold hvor respondenten oppgir å reise til/fra hovedarbeidsplassen. Knapt 40 prosent av disse reisene foretas av ansatte innen olje/gass. Ansatte innen Forsvaret og i bygg-/anleggssektoren er imidlertid overrepresentert blant denne typen pendlere (henholdsvis 16 og 13 prosent av samlet antall reiser). Gjennomsnittlig fraværstid er 12 netter.
- Om lag hver syvende pendlerreise med fly er knyttet til et tidsavgrenset arbeidsforhold ute hos kunde/leverandør. Ansatte innen privat konsulentvirksomhet er største næring og er kraftig overrepresentert i denne typen pendlerreiser. Gjennomsnittlig fraværstid er to netter.
- Tidsavgrensede arbeidsforhold i andre deler av virksomheten utgjør bare en liten andel av pendlertrafikken med fly.

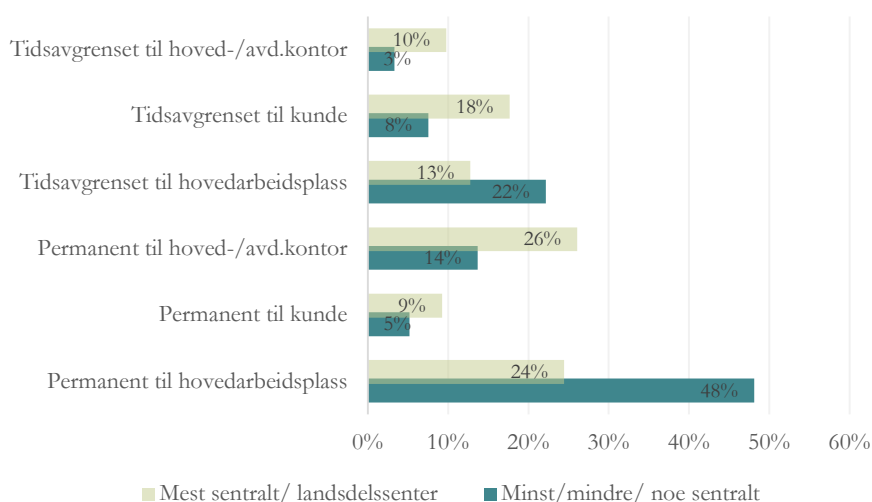


Figur 4.4: Klassifisering av pendlerreiser etter type og arbeidsforhold. Prosent

Type pendlerreise varierer etter bostedets sentralitet (figur 4.5):

- Som nevnt over er høyere andel av pendlerreisene til bosatte i mindre sentrale strøk relatert til permanente arbeidsforhold.
- Knappt halvparten av reisene til bosatte mindre sentrale strøk går til en hovedarbeidsplass og er knyttet til et permanent arbeidsforhold. Tilsvarende andel for bosatte i sentrale strøk er 24 prosent.
- 70 prosent av pendlerreisene som gjøres av bosatte i mindre sentrale strøk går til en hovedarbeidsplass (tilsvarende for bosatte i sentrale strøk er 13 prosent).
- En større andel av pendlerreisene til bosatte i sentrale strøk går til kunder eller leverandører

At en høyere andel av reisene til bosatte i sentrale strøk går til hoved-/avdelingskontor kan tyde på man reiser ut til avdelingskontorer andre steder i landet i en slags support-funksjon.

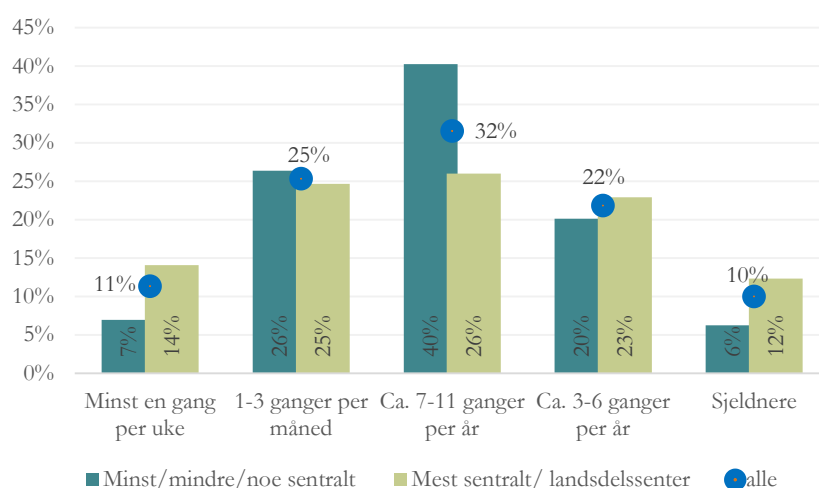


Figur 4.5: Pendlertype etter bostedets sentralitet. Prosent

4.5 Reisefrekvens

Respondentene ble spurt om hvor ofte de reiste til arbeidsstedet. Figur 4.6 viser at 7-11 ganger per år, dvs. litt under en reise per måned, er den mest vanlige reisefrekvensen. Det er få som ukependler – bare hver tiende pendlerreise med fly gjennomføres ukentlig. Det er også her klare forskjeller mellom bosatte i mindre sentrale og sentrale strøk:

- 40 prosent av pendlerreisene som foretas av bosatte i mindre/noe sentrale strøk gjennomføres 7-11 ganger i året. Tilsvarende andel blant bosatte i sentrale strøk er 26 prosent. Som nevnt over (avsnitt 2.4.2) har de som bor mindre sentralt lenger fravær fra bostedet når de reiser. Dette må også ses i sammenheng med at det er en noe høyere andel av bosatte i mindre sentrale strøk som har arbeid innenfor olje/gass. «Nordsjøturnus» innebærer to ukers med jobb etterfulgt av en lang friperiode (3-4 uker).
- 14 prosent av pendlerreisene til bosatte i sentrale strøk gjennomføres minst hver uke (7 prosent for bosatte i mindre sentrale strøk).



Figur 4.6: Reisefrekvens etter bostedets sentralitet. Gjelder kun pendlere med et permanent arbeidsforhold. Prosent

4.6 Oppsummering

- Mange arbeidsrelaterte flyreiser gjennomføres regelmessig, og det er stor variasjon i denne typen pendlerreiser. Bare knapt halvparten er knyttet til reiser mellom bosted og arbeidssted, hva vi som oftest legger i begrepet pendling.
- Type pendlerreise varierer etter bostedets sentralitet. Drøyt 70 prosent av pendlerreisene som foretas av bosatte i mindre sentrale strøk er knyttet opp mot reiser til en hovedarbeidsplass. Dette gjelder bare for 33 prosent av pendlerreisene til bosatte i sentrale strøk/landsdelssentre.
- Flypendlingen til bosatte i mindre sentrale strøk er i større grad er knyttet til permanente arbeidsforhold.
- Også varigheten på arbeidsforholdet varierer. Bosatte i minst/mindre sentrale strøk har i gjennomsnitt pendlet i 11 år (personer i permanente arbeidsforhold). Tilsvarende for flypendlere bosatt i landsdelssentrene er knapt fem år.
- For bosatte i mindre sentrale strøk representerer arbeidsforholdet (og pendlingen) en langvarig tilpasning til bo- og arbeidssted.

5 Flypendlingens betydning for bo- og arbeidsforhold

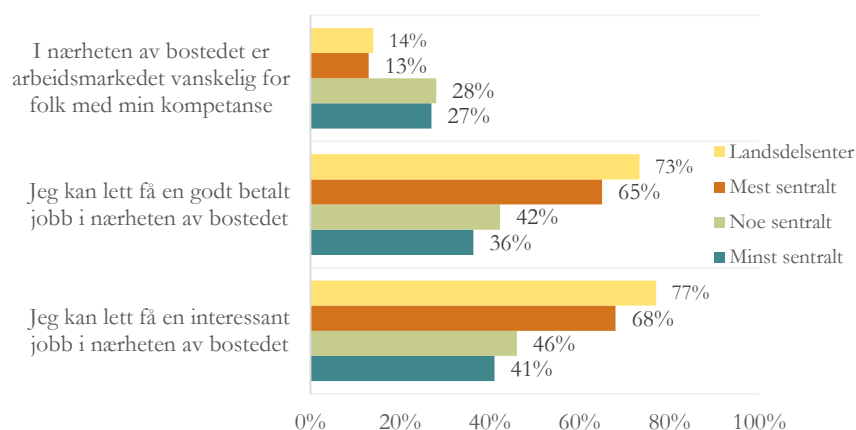
Resultatene i dette kapittelet baserer seg både på første og andre del av pendlerundersøkelsen. I lufthavnundersøkelsen (del 1) ble respondenter rekruttert til en internettundersøkelse (se avsnitt 1.3.2). I alt fikk vi svar fra 172 personer i målgruppen¹⁵. Av disse var det likevel bare 56 som oppga fly som hovedtransportmiddel mellom bostedet og arbeidsstedet. Analysene knyttet til pendlingsmotiver og betydningen av flytilbudet for mulighetene til å pendle (avsnitt 5.3-5.5), er dermed basert på et lite antall respondenter. Resultatene må derfor ses på som eksplorative. Når det er sagt, sammenfaller svarene godt med andre undersøkelser av bo- og pendlingsmotiver (se under).

5.1 Sentralitet og avhengighet av flypendling

RVU-analysene viste relativt sett størst utpendling fra «mindre sentrale» kommuner (jf. avsnitt 2.1.5), en indikasjon på at arbeidsmarkedet erfares som dårligere i disse kommunene sammenlignet med mer sentrale strøk. I lufthavnundersøkelsen skulle respondentene ta stilling til tre påstander om jobbmarkedet ved bostedet. I figur 5.1 og 5.2 er svarene brutt ned på bostedskommunenes sentralitet (andel som har svart «ganske enig» eller «helt enig»). Resultatene understøtter RVU-dataene:

- De som bor i mindre (noe) sentrale strøk erfarer i større grad at det lokale arbeidsmarkedet ikke kan tilby relevante jobber.
- Det er en klar sammenheng mellom sentraliseringsgrad og mulighetene for å få en godt betalt jobb lokalt.
- Det er en klar sammenheng mellom sentraliseringsgrad og mulighetene for å få en interessant jobb lokalt.

¹⁵ Som presisert over er målgruppen vår flyreisende som reiser (i) til/fra arbeidssted, (ii) til/fra kunde/leverandør eller (iii) til/fra hoved-/avdelingskontor. Reisen skal videre gå til (i) et permanent arbeidssted, eller (ii) et temporært arbeidssted, men hvor reiseperioden varer minimum et par måneder og har en viss regularitet.



Kilde: Lufthavnundersøkelsen (n=789)

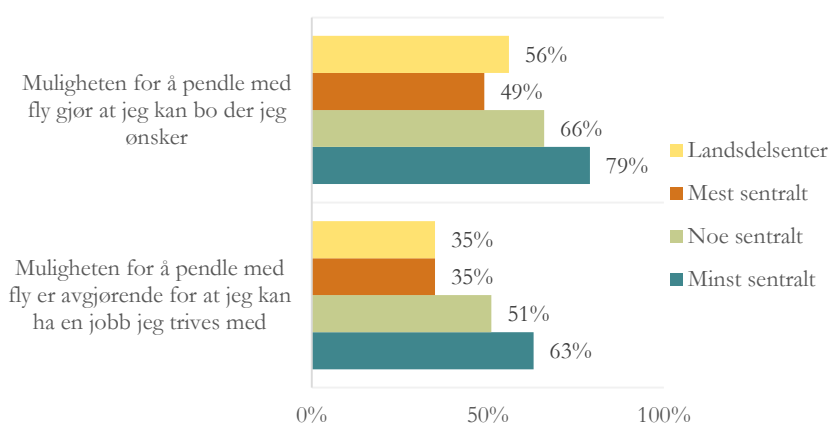
Figur 5.1: Andel som har svart «ganske enig» eller «helt enig» på tre påstander om arbeidsmarkedet ved bostedet etter bostedets sentralitet

Det er dermed ikke sagt at bosatte i mindre/noe sentrale strøk ikke finner relevante jobber lokalt. Som figur 5.1 viser, er om lag 40 prosent helt eller ganske enig i påstanden "Jeg kan lett få en interessant jobb i nærheten av bostedet". Resultatene viser også at ca. 40 prosent av de bosatte i mindre/noe sentrale strøk en helt eller ganske *uenig* i påstanden "I nærheten av bostedet mitt er arbeidsmarkedet vanskelig for folk med min kompetanse".

To forhold er verdt å merke seg:

- Ansatte innen olje-/gassutvinning er mest pessimistisk med hensyn til det lokale arbeidsmarkedet.
- Det er også en klar sammenheng mellom responsen på utsagnene i figur 5.1 og utdanningsnivå – pessimismen med hensyn til det lokale jobbmarkedet øker med økende utdanningsnivå.

I lufthavnundersøkelsen ble det også spurt om flyets betydning for å kunne bo hvor man ønsker og ha en jobb man trives med. Også dette oppleves ulikt mellom de som bor i mindre(no) sentrale strøk og de som bor mest sentralt (figur 5.2). Førstnevnte erfarer at flyet er en viktigere faktor for å kunne bo hvor man ønsker og ha en jobb som man trives i. Drøyt 60 prosent av pendlerne bosatt i minst sentrale strøk er ganske eller helt enig i påstanden «Mulighetene for å pendle med fly er avgjørende for at jeg kan ha en jobb jeg trives med».



Kilde: Lufthavnundersøkelsen (n=789)

Figur 5.2: Andel som har svart «ganske enig» eller «helt enig» på to påstander om flyets betydning for bo- og arbeidsforhold. Bostedets sentralitet. Prosent

5.2 Hvor kritisk er kompetansen som flypendlerne representerer?

5.2.1 Utdanning: Høyt utdanningsnivå blant flypendlerne

Utdanningsnivået til flypendlere er vesentlig høyere enn i befolkningen generelt (tabell 5.1). Mer enn 60 prosent oppgir å ha utdanning fra høyskole eller universitet, og blant disse har majoriteten mer enn fire års studier¹⁶. I befolkningen 25-67 år har knapt 40 prosent utdanning på universitets-/høyskolenivå. Blant flypendlerne er det et klart skille mellom bosatte i mindre sentrale strøk og sentrale strøk – andelen med høyere utdanning er vesentlig større i sistnevnte gruppe.

Tabell 5.1: Utdanningsnivå til flypendlere og i befolkningen generelt. Prosent

	Flypendlere	Befolkningen 25-67 år
Grunnskole	3	20
Videregående skole eller tilsvarende	33	42
Høyskole/universitet (inntil 4 år)	27	27
Høyskole/universitet (mer enn 4 år)	37	11
Total	100	100

Kilde: Internettundersøkelsen (n=172), ssb.no/statistikkbanken

Forskjellene i utdanningsnivå gjenspeiler seg også i brutto årsinntekt. Nesten to av tre flypendlere oppgir en brutto årsinntekt på 600 000 kroner eller mer. I befolkningen generelt er denne andelen bare 15 prosent¹⁷. Høyt lønnsnivå har utvilsomt også sammenheng med at nær halvparten er ansatt i oljeindustrien.

5.2.2 Kompetanse: Vanskelig å rekruttere flypendlernes kompetanse lokalt

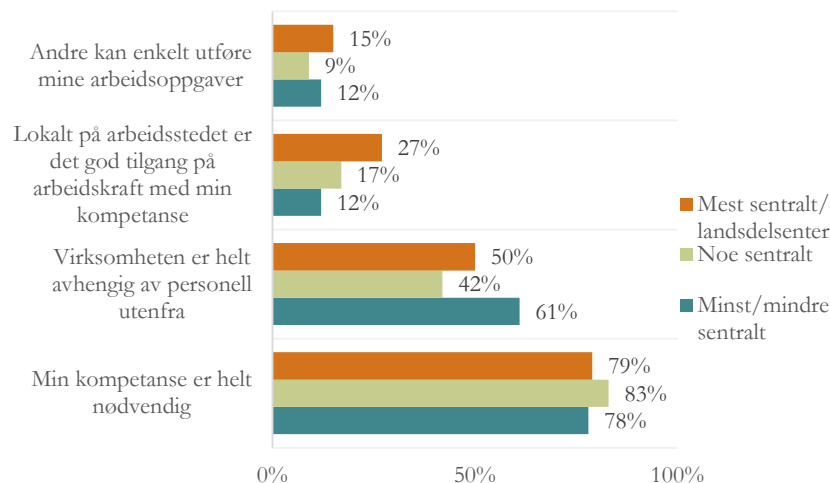
I lufthavnundersøkelsen ble det spurt om tilgangen på arbeidskraft lokalt på arbeidsstedet, og om vedkommende representerte kritisk kompetanse i bedriften han/hun jobbet i. I figur 5.3 er svarene brutt ned på arbeidsstedets sentralitet. Tallene viser et litt sammensatt bilde:

- Tilgangen på kompetent arbeidskraft lokalt faller med fallende sentraliseringsnivå. Blant dem som reiser til et arbeidssted i mindre sentrale strøk er bare 12 prosent ganske eller helt enig i påstanden «Lokalt på arbeidsstedet er det god tilgang på arbeidskraft med min kompetanse». Tilsvarende andel for de med arbeidssted i sentrale strøk er 27 prosent (gjennomsnittet for alle er 21 prosent).
- Det er også flere blant dem som pendler til mindre sentrale strøk som mener at virksomheten man jobber i er avhengig av personell utenfra (gjennomsnittet for alle er 53 prosent).

¹⁶ Resultatene er basert på svar fra kun 172 respondenter. Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 viser imidlertid også at mer enn 60 prosent av dem som har reist med fly til/fra arbeidsstedet har utdanning fra høyskole/universitet, og at disse har høyere utdanningsnivå enn andre yrkesaktive.

¹⁷ Tilsvarende forskjeller finner vi i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, hvor 75 prosent av flypendlerne oppgir en personlig brutto årsinntekt på 500 000 kroner eller mer, mot bare 25 prosent blant andre yrkesaktive.

- Når det gjelder utsagnene om hvor kritisk ens egen kompetanse er for arbeids-/oppdragsgiver, er forskjellene mellom bosatte sentralt/ikke sentralt små. Fire av fem er helt eller delvis enig i påstanden «*Min kompetanse er helt nødvendig for virksomheten på arbeids-/oppdragsstedet jeg reiser til/fra*».



Kilde: Lufthavnundersøkelsen (n=789)

Figur 5.3: Andel som har svart «ganske enig» eller «helt enig» på fire påstander om tilgang på (i) kompetent arbeidskraft lokalt på arbeidsstedet, og (ii) hvor viktig ens egen kompetanse er for arbeids-/oppdragsgiver. Svar kategorisert etter arbeidsstedets sentralitet

Responsen er tilforlatelig – tilgangen på kvalifisert arbeidskraft er vanskeligere i mindre sentrale strøk enn i sentrale strøk. Men legger vi responsen her til grunn, kan det også i sentrale strøk være vanskeligheter med tilgang på lokal arbeidskraft. Under 30 prosent av dem som pendler til et landsdelscenter mener at mulighetene for å rekruttere personell lokalt er god.

Det er viktig å understreke at dette er vurderinger som den enkelte arbeidstaker har gitt. Man skal ikke underslå at man kan ha en tilbøyelighet til å overvurdere sin egen betydning for virksomheten man jobber i. På samme tid er flypendlerne gjennomgående høyt utdannet og har langt høyere inntekt enn hva man finner generelt i befolkningen. Det er derfor ikke urimelig å anta at flypendlerne generelt representerer viktig kompetanse for virksomhetene de jobber i/for. Dette gjelder både for virksomheter lokalisert i mindre sentrale strøk og for bedrifter i sentrale strøk.

5.3 Motiver for å pendle med fly: Nærhet til familie, tilhørighet og bedre betalt jobb viktigste faktorer

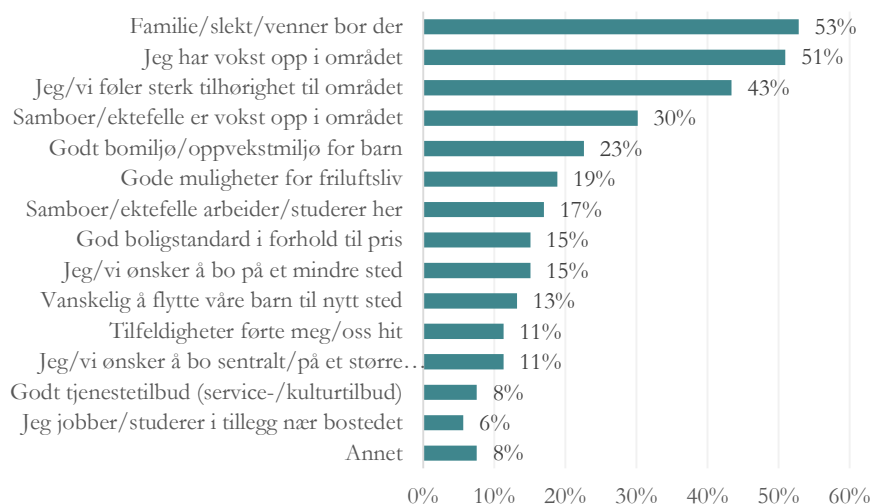
Hvorfor velger langpendlere å ta belastningen med lange arbeidsreiser heller enn å flytte nærmere arbeidsstedet? I internettundersøkelsen ble respondenter som oppga fly som reisemåte mellom bosted og oppdrags-/arbeidssted, stilt følgende spørsmål:

«Hva er viktige forhold for at du bor der du bor i stedet for nærmere arbeidsstedet? Vennligst kryss av for inntil fem forhold»

I alt 14 forhold var oppgitt, i tillegg til at man kunne skrive inn eventuelle andre forhold. Tallene baserer seg på svar fra 56 pendlere. Det er med andre ord betydelig usikkerhet i tallmaterialet, og tallene gir ikke grunnlag for generaliseringer. Resultatene gjenspeiler imidlertid hva man finner i andre undersøkelser som har

studert flytte- og pendlingsmotiver, for eksempel NIBR/SSBs flyttemotivundersøkelse¹⁸ og TØI-prosjektet «Langpendling innenfor intercitytriangelet»¹⁹.

NIBR/SSBs undersøkelse viser at sted og miljø er hovedmotivene for langpendlere til å bli boende fremfor å flytte nærmere arbeidsstedet. Langpendling er her definert som arbeidsreiser over én time hver vei. For flypendlere er det nærhet til venner og familie som oftest nevnes som årsak for at man blir boende (figur 5.4). Deretter kommer tilhørighet til stedet, herunder at man selv eller ektefelle/samboer har vokst opp i området. Nærhet til familie/venner var også forholdet som ble hyppigst nevnt i «intercity-undersøkelsen».



Kilde: Internettundersøkelsen (n=56)

Figur 5.4: Motiver for å bo der man bor (og ikke flytte nærmere arbeidsstedet). Prosent

Tallmaterialet gir ikke grunnlag for nedbrytninger. En generell vurdering basert på bosted er likevel at bosatte i mindre sentrale strøk i større grad vektlegger bo- og oppvekstmiljø. Dette er i tråd med NIBR/SSBs flyttemotivundersøkelse som viste at faktorer relatert til sted og miljø var viktigere bomotiver for bosatte i perifere strøk sammenlignet med byområder.

Tilhørigheten til bostedet er viktig. Basert på svarene i internettundersøkelsen, er tilhørighet et like viktig bomotiv for flypendlere i sentrale strøk som for flypendlere bosatte i mindre sentrale områder (men tallmaterialet er som nevnt beskjedent). Et relatert spørsmål ble stilt i lufthavnundersøkelsen (n=789), hvor respondentene skulle angi grad av enighet i følgende utsagn (1=helt uenig, 5=helt enig):

«Jeg (familien) kan ikke tenke meg (oss) å flytte fra landsdelen hvor jeg (vi) bor nå»

Responsen på dette utsagnet viser ingen statistisk signifikante forskjeller verken mellom bosatte i ulike landsdeler eller mellom bosatte i mindre sentrale strøk og landsdelssentre/mest sentralt. Tilhørighet virker dermed å være et sterkt bomotiv uavhengig av hvor man bor.

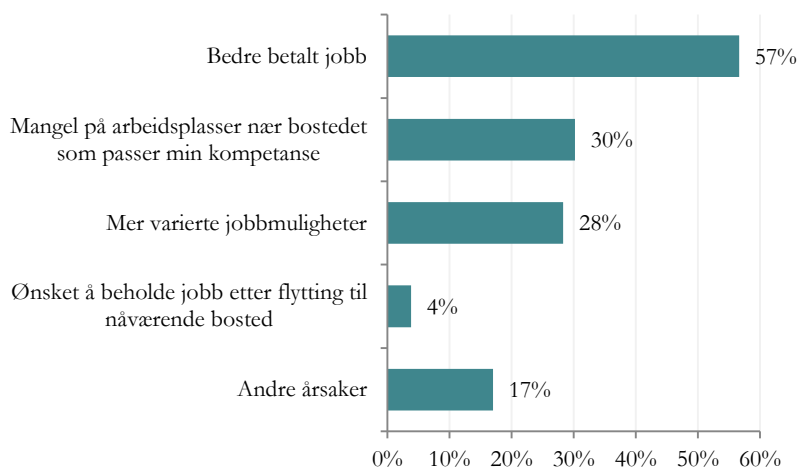
Alternativt til å pendle kan man søke jobb lokalt. I internettundersøkelsen ble det også spurt om hvorfor man har valgt å arbeide på et annet sted enn der man bor:

¹⁸ Julsrud, T.E. & B. Langset (2013): *Langpendling framfor flytting. Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006*. TØI-rapport 1274/2013.

¹⁹ Engebretsen m fl (2012): *Langpendling innenfor intercitytriangelet*. TØI-rapport 1201/2012.

«Hvorfor har du valgt å arbeide på et annet sted enn der du bor? Kryss av for det som er relevant»

Figur 5.5 viser at økonomisk forhold er den primære drivkraften – godt over halvparten begrunner flypendlingen med at de får en bedre betalt jobb utenfor bostedsregionen. I «intercity-undersøkelsen» var mangel på relevant arbeid lokalt den primære drivkraften bak pendlingen. Tallmaterialet er lite, men resultatene indikerer at lønnsmessige forhold spiller en viktigere rolle når pendlingsavstanden er så lang at den krever flytransport.

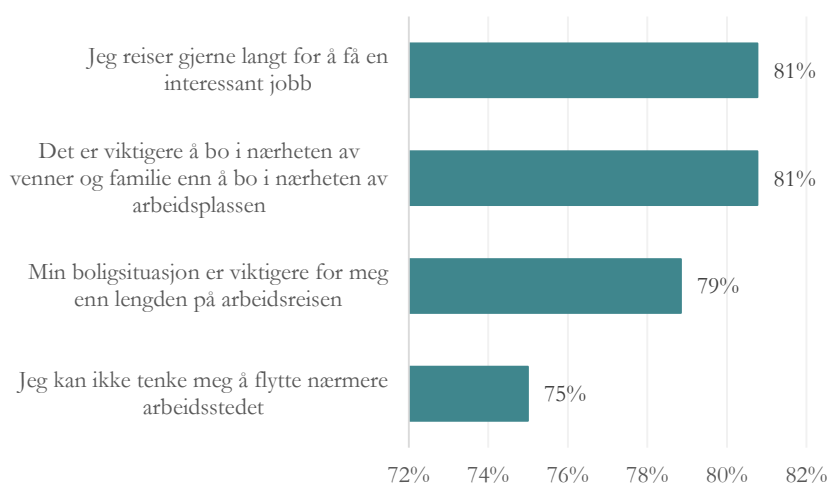


Kilde: Internettundersøkelsen (n=56)

Figur 5.5: Respons på spørsmålet: "Hvorfor har du valgt å arbeide på et annet sted enn der du bor?" Flere svar mulige. Prosent.

Venner/familie er også det som oftest nevnes som motiv for å bo der man bor (jf. figur 5.4). For flypendlerene er dette viktigere enn hvor arbeidsplassen ligger, og man reiser gjerne langt for å få en interessant (og godt betalt) jobb (figur 5.6). Selv om man må bruke fly for å komme seg til arbeidsstedet, sier tre av fire at de ikke kan tenke seg å flytte nærmere arbeidet.

På direkte spørsmål svarer nær ni av ti at de helt eller ganske sikkert vil bo på sitt nåværende bosted og jobbe på sitt nåværende arbeidssted om tre år. For denne gruppen er pendlertilværelsen derfor ikke midlertidig, men en permanent tilordning av bo-/arbeidslivet.



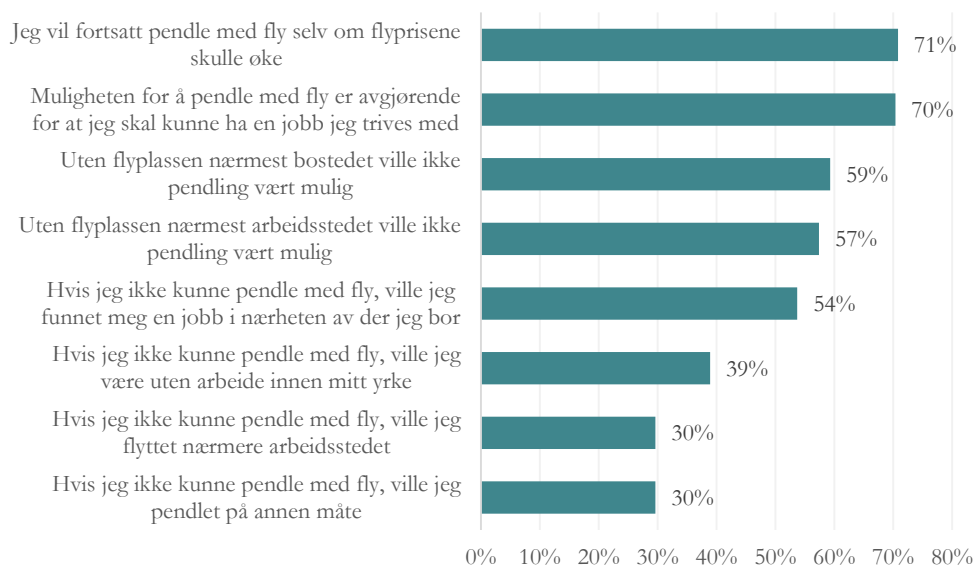
Kilde: Internettundersøkelsen (n=56)

Figur 5.6: Motiver for å ikke flytte nærmere arbeidsstedet. Prosent

5.4 Flytilbudet: Muligheten for å pendle med fly avgjørende for at man kan ha en jobb man trives i

Et klart flertall av flypendlerne i internettundersøkelsen gir uttrykk for at muligheten for å pendle med fly er avgjørende for at de kan ha en jobb de trives med (figur 5.7). I dette ligger at flypendlerne representerer høyt utdannet arbeidskraft, og at mange vil ha vanskeligheter med å få relevante jobber lokalt ved bostedet. Dette synes spesielt å gjelde de som bor i mindre sentrale strøk (jf. avsnitt 5.1). Motivasjonen for å pendle er sterk, noe som også gjenspeiler seg i at et syv av ti vil fortsette å pendle selv om flyprisene øker.

Hva ville man ha gjort dersom flytilbudet ikke var tilstede? Et klart mindretall (30 prosent) har mulighet for å pendle på annen måte. For de fleste står dermed valget mellom å flytte nærmere arbeidsstedet eller finne jobb lokalt. Tallene i figur 5.7 indikerer at de færreste ville vurdert å flytte nærmere arbeidsstedet. Majoriteten ville søkt jobb lokalt ved bostedet, men for mange ville dette etter alt å dømme vært en mindre relevant og dårligere betalt jobb (jf. over). Nær 40 prosent sier at de ville vært uten arbeid innenfor sitt yrke dersom man ikke hadde hatt muligheten for å pendle med fly.



Kilde: Internettundersøkelsen (n=56)

Figur 5.7: Betydningen av flytilbudet for bo- og arbeidsforhold. Prosent

5.5 Oppsummering

- Majoriteten (58 prosent) av respondentene er helt eller delvis enig i påstanden «Jeg kan lett få en interessant jobb i nærheten av bostedet». Men dette varierer betydelig med bostedets sentralitet – de som bor i mindre (noe) sentrale strøk erfarer i større grad at det lokale arbeidsmarkedet ikke kan tilby relevante jobber.
- Fire av fem som bor i mindre sentrale strøk sier at muligheten for å pendle med fly gjør at man kan bo der man ønsker.
- Brorparten av flypendlere har utdanning på høyskole-/universitetsnivå. Generelt synes flypendlere å representere viktig kompetanse for virksomhetene de jobber

i/for. Dette gjelder både for virksomheter lokalisert i mindre sentrale strøk og for bedrifter i sentrale strøk.

- Nærhet til venner og familie, samt at man har vokst opp i området, er det som oftest nevnes som årsak for at man bor der man bor og ikke nærmere arbeidsstedet.
- Økonomisk forhold virker å være den primære drivkraften for at man pendler heller enn å ta jobb lokalt. Knappt 60 prosent nevner bedre betalt jobb som årsak til at man har valgt å arbeide på et annet sted enn der man bor.
- Et klart flertall gir uttrykk for at muligheten for å pendle med fly er avgjørende for at de kan ha en jobb de trives med. I dette ligger også at flypendlerne representerer høyt utdannet arbeidskraft, og at mange vil ha vanskeligheter med å få relevante jobber lokalt ved bostedet.

6 Konklusjon

6.1 Flypendling har stort omfang

Flyreiser med formål «til/fra arbeidssted» økte med drøyt seks prosent per år på innland og knapt ni prosent per år på utland mellom 2003 og 2011. Dette er over gjennomsnittet for flytrafikken. Reiser «til/fra arbeidssted» sto for henholdsvis 14 prosent av innenlandstrafikken med fly og åtte prosent av utenlandstrafikken i 2011. Analyser av nylig foreliggende data fra Avinors reisevaneundersøkelse i 2013 viser at disse andelene har økt til henholdsvis 16 og ni prosent.

I alt gjennomføres det i underkant av tre millioner pendlerreiser med fly i året (innland og utland samlet). Nordmenn står for knapt to tredeler av trafikken (ca. 1,75 millioner reiser). RVU fly gir volumet på antall reiser, ikke antall pendlere (en person vil ha flere reiser). Analyser av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 viser imidlertid at 2,3 prosent av de yrkesaktive hadde foretatt en flyreise med formål «til/fra arbeid» i løpet av den siste måneden. Forutsatt at alle flypendlere reiser minst en gang per måned til/fra arbeidsstedet, er det anslagsvis 60 000 personer bosatt i Norge som pendler med fly (anslaget er usikkert).

6.2 Klare forskjeller mellom sentrum og periferi

Analysene har vist at det er en klar geografisk dimensjon knyttet til flypendling. Drøyt halvparten av pendlerreisene ender i et landsdelssenter (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø), mens bare 28 prosent av reisene genereres her. Det er med andre ord vesentlig større innpendling enn utpendling til de store byene. Men det er spesielt Bergen og Stavanger, med mye oljerelatert trafikk, som trekker opp innpendlingen til landsdelssentrene.

For bosatte i mindre sentrale strøk er pendlertilværelsen i langt større grad knyttet opp mot permanente arbeidsforhold og reiser til en hovedarbeidsplass. For bosatte i sentrale strøk er pendlertrafikken mer sammensatt. Blant annet går en vesentlig andel av pendlerreisene til kunder og til avdelingskontorer i bedriften man jobber i. Pendlingen til bosatte i mindre sentrale strøk er mer knyttet opp mot oljeindustrien enn for bosatte i sentrale strøk, hvor privat tjenesteyting og annen privat virksomhet har vesentlig større innslag (men også for bosatte i sentrale strøk er det flest som er ansatt i olje-/gassindustrien). Pendlerreisene til de som bor i mindre sentrale strøk er lengre (målt i antall netter), noe som har sammenheng med at flere jobber i turnusordninger.

Forskjellene i arbeidsforholdet (permanent eller temporært) gjenspeiler seg også i varigheten av pendlingen – bosatte i mindre sentrale strøk har i gjennomsnitt pendlet i 10 år, mens flypendlere i sentrale strøk «bare» har pendlet i fem år. For bosatte i mindre sentrale strøk representerer arbeidsforholdet (og pendlingen) derfor en langvarig tilpasning til bo- og arbeidssted.

Litt forenklet kan man si at den «typiske» flypendleren fra mindre sentrale strøk er en som jobber turnus i olje-/gassindustrien. Flypendlerne som bor i sentrale strøk er som nevnt en mer sammensatt gruppe.

6.3 Flypendlere er kompetansesarbeidskraft

Utdanningsnivået til flypendlere er vesentlig høyere enn i befolkningen generelt. Dette gjelder spesielt flypendlere som bor i sentrale strøk. Utdanningsnivået gjenspeiler seg i inntektsnivået, som også er høyere enn blant øvrige yrkesaktive.

Høyt utdanningsnivå taler for at flypendlere representerer kompetanse som er viktig for virksomhetene de jobber i/for. Dette understøttes av respondentenes egne vurderinger (jf. avsnitt 5.2.2). Man skal være forsiktig med å legge for mye vekt på slike egenvurderinger, men det er ikke urimelig å konkludere at mange flypendlere har en kompetanse som det er vanskelig for bedrifter å rekruttere lokalt.

I de senere årene har arbeidsmarkeder og pendleradferd også vært diskutert i sammenheng med såkalt «mernytte» av transportsystemer. Økt pendlertilbøyelighet er en indikator på at det skjer tilpasninger i arbeidsmarkedet som kan medføre ringvirkninger knyttet til økt produktivitet gjennom en økning i humankapital og koblinger i faktormarkedene. Diskusjonen om pendling har primært vært knyttet til regionale bo- og arbeidsmarkeder, med særlig fokus på byområdene. Det kan imidlertid ikke utelukkes at langpendling også kan medføre lignende effekter.

6.4 Flyet avgjørende for at man kan bo der man ønsker

Studier har vist at for langpendlere er motivasjonen for å bli boende i hovedsak relatert til sted og miljø. Tilsvarende finner vi blant flypendlerne – tilhørighet og nærhet til familie og venner er det som oftest nevnes som motiver for å bo der man bor og ikke nærmere arbeidsstedet. Flytilbudet er en forutsetning for en slik tilpasning mellom bosted og arbeidssted, og bidrar til å vareta den sosiale velferden som ligger i godt naboskap, familie og venner. Betydningen av dette kommer tydelig frem når vi ser på botid. Et klart flertall av de som benytter fly på arbeidsreisen har bodd i kommunen i 20 år eller mer, mange hele livet. Følgende oppslag fra Aftenposten²⁰ illustrerer godt betydningen av tilhørighet for mange flypendlere.

²⁰ <http://www.aftenposten.no/jobb/Han-pendler-1000-kilometer-hver-dag-7071790.html#.U8uVzF84W9I>

Han pendler 1000 kilometer hver dag

Gisle Ranum drar grytidlig hjemmefra for å rekke jobben i Oslo. Hvis alt går etter planen svinger han opp foran hjemmet igjen 13,5 timer etterpå.

[Knut-Erik Mikalsen](#)

Oppdatert: 18. des. 2012 10:15

[Del Tweet](#) [E-post](#)

Da har han vært på jobb i Oslo. Så er det tid for familieliv i Trøndelag.

- Jo da, jeg får ofte spørsmål om hvordan jeg kan leve et slikt liv, sier 46-åringen som bor på Heimdal, 11 kilometer sør for Trondheim.

- Svaret er ikke komplisert: Jeg er trønder av hele mitt hjerte og kan ikke tenke meg å bo i Oslo. Samtidig har jeg en alle tiders jobb, men så ligger hovedkontoret på Økern. Og så lenge jeg har en fantastisk kone som støtter opp om dette, og ivaretar hjemmet og mye av det daglige med barna, er det mulig for meg å ha en jobb i Oslo og likevel komme hjem til Heimdal hver kveld.

- Mange lurer vel på hvordan du orker?

- Jeg har holdt på med dette siden 1999, og synes ikke at det er spesielt slitsomt. Men man må jo tenke på helsen, så jeg har gått med pulsmåler noen dager for å sjekke belastningen. Og det ikke har ikke vist urovekkende verdier. Jeg flyr på jobb minst tre ganger i uken, av og til fire. Fredager jobber jeg fra kontoret i Trondheim, sier Ranum.

Dersom muligheten for å pendle med fly ikke var til stede, er det flere som sier de ville funnet en jobb lokalt enn som ville flyttet nærmere arbeidsstedet. For mange, spesielt i mindre sentrale strøk, vil det bety en mindre relevant og dårligere betalt jobb. Knappt 60 prosent oppgir «bedre betalt jobb» som motiv for å arbeide på et annet sted enn der man bor. For mange innebærer derfor muligheten for å flypendle også økt økonomisk velferd.

6.5 Fremover

Pendlerreiser har vokst vesentlig mer enn andre arbeidsrelaterte flyreiser de siste 10 årene. På innland har veksten også vært høyere enn for fritidsreiser. Flytrafikken fremover er forventet å vokse med rundt 2 prosent per år til 2040²¹. Det gis ikke prognoser for pendlerreiser spesielt.

Oljenæringen har som nevnt vært driveren i dette markedet. 43 prosent av flyreisene «til/fra arbeidssted» foretas av ansatte innen olje-/gassnæringen. Denne andelen økte med fire prosentpoeng mellom 2003 og 2011. Ansatte i olje-/gassektoren sto alene for halvparten av trafikkveksten for pendlerreiser mellom 2003 og 2011. Høy vekst i etterspørselen fra olje-/gassindustrien ligger bak denne utviklingen. Veksten i denne trafikken har imidlertid vært svak siden 2007 til tross for fortsatt vekst i etterspørselen. Fremover er det anslått at etterspørselen fra petroleumsvirksomheten (som andel av BNP fastlands-Norge) når en topp i inneværende år, og deretter avtar. De neste 26 årene er det forventet minst halvering av etterspørselen²². Dette taler for at toppen i pendlertrafikken også er nådd, og at vi fremover vil få se nedgang i denne delen av trafikken. Redusert oljeaktivitet vil relativt sett «ramme» pendlere som er

²¹ Gjelder de 4 største lufthavnene.

²² Cappelen m fl. (2014): Virkninger på norsk økonomi av et kraftig fall i oljeprisen. *Økonomiske analyser*, 3/2014.

bosatt i mindre sentrale strøk mest, siden disse i større utstrekning pendler til jobber innenfor olje- og gassnæringen (jf. avsnitt 2.3.1).

Pendling relatert til olje/gassvirksomhet stod for 30 prosent av pendlingen til/fra utlandet i 2003. Analyser av innlandsflygningene indikerer sterk vekst også i oljependlingen til/fra utlandet frem til 2011. Med stadig internasjonalisering og økende eksport regner vi med at denne delen av oljependlingen kan komme til å fortsette veksten selv om etterspørselen fra olje/gass-virksomheten avtar i Norge.

På samme tid er det også forhold som taler for fortsatt sterk vekst i øvrig flypendling. Informasjonsteknologi er et nøkkelord her. Informasjonsteknologi gjør samarbeid med andre (kolleger, kunder, leverandører) mindre stedbunden. Samarbeid krever ikke i samme grad som tidligere fysisk tilstedeværelse, man kan jobbe hjemmefra deler av uken, og reise (fly) til arbeids-/oppdragsstedet andre dager. Fra arbeidstakerens ståsted øker dette den sosiale velferden (bomiljø, venner, familie), på samme tid som det geografiske arbeidsmarkedet utvides. Arbeidsgivere åpner også mer for denne typen tilpasninger av bo- og arbeidsforhold. Informasjonsteknologi reduserer også belastningen ved å være borte fra hjemmet i lengre perioder. Facetime, Skype, Chatte-funksjoner etc. gjør at man kan opprettholde en helt annen kontakt med hjemmet nå enn tidligere om man er på lengre arbeidsopphold. Sist er det viktig å merke seg at mye av flypendlingen foretas av ansatte innenfor såkalte KIFT-næringer (kunnskapsintensiv tjenesteyting). Denne typen næringer (f.eks. ulike typer konsulent-/rådgivningstjenester) har økt sin andel av sysselsettingen vesentlig de senere årene, og denne utviklingen vil ventelig fortsette.

Vedlegg 1

Spørreskjema lufthavnundersøkelsen

Kjære flypassasjer! Vi gjennomfører en undersøkelse blant personer som er på en arbeidsrelatert reise. Dine svar hjelper oss å planlegge for fremtidens luftfart. Skriv med STORE BOKSTAVER innenfor tekstboksene. Når du har fylt ut skjemaet, vennligst lever det til vårt personale. Takk for hjelpen.



1. I hvilken kommune bor du?

Kommune:

Land (hvis utenfor Norge):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. Hva er/var ditt viktigste besøkssted på denne reisen?

Sted/kommune:

Land (hvis utenfor Norge):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Hvor mange netter er du borte fra bostedet ditt på denne reisen?

Skriv 0 hvis du reiser frem og tilbake på samme dag.

--	--	--

Antall netter

4. Hva er hovedformålet med reisen din i dag?

1 Reise til/fra arbeidssted

4 Kurs, konferanse, kongress, messe

2 Serviceoppdrag/konsulentbistand

5 Salg, innkjøp, forhandlinger

3 Kontakt med hoved-/avdelingskontor o.l.

6 Annen forretnings-/tjenestereise

5. Omtrent hvor mange arbeidsrelaterte reiser med fly har du foretatt de siste 12 månedene? Vennligst oppgi antall tur-/returreiser, inkludert denne.

--	--	--

Antall reiser

6. Ut fra ditt behov som yrkesreisende, hvordan vurderer du antall direkte-ruter fra Tromsø lufthavn?

Dagens tilbud av direkte-ruter tilfredsstillers mitt behov

Jeg har behov for direkte-ruter til (nevn inntil 3 destinasjoner):

1.

2.

3.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Ut fra ditt behov som yrkesreisende, hvordan vurderer du antall avganger på dagens direkte-ruter fra Tromsø lufthavn?

Antall avganger tilfredsstillers mitt behov

Jeg har behov for flere avganger til (nevn inntil 3 destinasjoner):

1.

2.

3.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Alt i alt, hvor fornøyd er du med Tromsø lufthavn sett opp mot dine behov som yrkesreisende? (1=svært misfornøyd, 5=svært fornøyd):

	1	2	3	4	5	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

9. Hvilken næring tilhører virksomheten du jobber i?

Olje-/gassutvinning

Varehandel, hotell, restaurant

Forsvaret

Bygge- og anleggsvirksomhet

Annen offentlig administrasjon/tjenesteyting

Industri, kraft, vannforsyning

Universitet, høyskole, forskning

Privat konsulentvirksomhet

Helse/omsorg

Annen privat tjenesteyting

Bank, forsikring, annen finansvirksomhet

Jordbruk/skogbruk/fiske

Transport, lagervirksomhet, post, tele

Annet

10. Når er du født?

1	9		
---	---	--	--

Hvis du har krysset av for et av de 3 første alternativene i spørsmål 4, ber vi om at du også svarer på spørsmålene 11-16.

11. Hvilken beskrivelse passer best for reisen du er på i dag?

- Jeg er på vei til/fra min hovedarbeidsplass
- Jeg er på vei til/fra en bijobb/deltidsstilling som jeg har
- Jeg er på vei til/fra en kunde/klient/leverandør
- Jeg er på vei til/fra avdelings-/hovedkontor i virksomheten jeg jobber i (annet sted enn min hovedarbeidsplass)
- Annet (vennligst spesifiser):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

12. Er reisen din i dag knyttet til arbeid på (kryss av for det som passer):

- Olje-/gassinstallasjon ("off-shore")
- Sykehus/helseinstitusjon
- Anlegg/utbyggingsprosjekt
- Universitet/høyskole
- Skip (inkludert ferje)
- Ingen av disse

13. Er reisene til dette arbeids-/oppdragsstedet en permanent eller tidsavgrenset arbeidssituasjon for deg?

- Permanent ordning som jeg begynte (vennligst oppgi årstall):

--	--	--	--

--	--
- Tidsavgrenset ordning (vennligst oppgi ca. hvor mange måneder arbeidsforholdet varer):

--	--

14. Omtrent hvor ofte reiser du til dette arbeids-/oppdragsstedet?

- Minst en gang per uke
- Ca. 3-6 ganger per år
- 1-3 ganger per måned
- Sjeldnere
- Ca. 7-11 ganger per år

15. Hvor avgjørende er din kompetanse for virksomheten på arbeids-/oppdragsstedet du nå reiser til/fra (1=helt uenig, 5=helt enig)

	Helt uenig 1	2	3	4	Helt enig 5
- Min kompetanse er helt nødvendig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Lokalt på arbeidsstedet er det god tilgang på arbeidskraft med min kompetanse...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Andre på arbeidsstedet kan enkelt utføre mine oppgaver.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Virksomheten er helt avhengig av personell utenfra.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Under er det noen påstander som vi ber deg ta stilling til (1=helt uenig, 5=helt enig)

	Helt uenig 1	2	3	4	Helt enig 5
- Jeg kan lett få en interessant jobb i nærheten av bostedet mitt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Jeg kan lett få en godt betalt jobb i nærheten av bostedet mitt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Jeg (familien) kan ikke tenke meg (oss) å flytte fra landsdelen hvor jeg (vi) nå bor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- I nærheten av bostedet mitt er arbeidsmarkedet vanskelig for folk med min kompetanse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Muligheten for å pendle med fly er avgjørende for at jeg kan ha en jobb jeg trives med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Muligheten for å pendle med fly gjør at jeg kan bo der hvor jeg ønsker.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Vi ønsker din deltagelse i en enkel, oppfølgende web-undersøkelse. Vennligst skriv e-postadressen din i feltet under. Du kan da være med i trekningen av 5 gavekort á kr. 1 000,- Opplysninger om e-post slettes etter bruk.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

TAKK FOR HJELPEN!

Vedlegg 2

Spørreskjema internettundersøkelsen

Bosted	UNDERSØKELSE OM ARBEIDSRELATERTE FLYREISER Først vil vi stille noen spørsmål om hvor du bor og hvor du arbeider. Hvor bor du
Østlandet	<input type="radio"/> 1
Sørlandet (Agder-fylkene)	<input type="radio"/> 2
Rogaland	<input type="radio"/> 3
Hordaland	<input type="radio"/> 4
Sogn og Fjordane	<input type="radio"/> 5
Møre og Romsdal	<input type="radio"/> 6
Trøndelag	<input type="radio"/> 7
Nordland	<input type="radio"/> 8
Troms	<input type="radio"/> 9
Finnmark	<input type="radio"/> 10
Svalbard	<input type="radio"/> 11
	Open

Aar_bodd	Hvor mange år har du bodd i kommunen du bor i nå?
Mindre enn ett år	<input type="radio"/> 1
1-4 år	<input type="radio"/> 2
5-9 år	<input type="radio"/> 3
10-19 år	<input type="radio"/> 4
20 år eller lengre	<input type="radio"/> 5
Hele livet	<input type="radio"/> 6

Km_flyplass	Omtrent hvor langt er det fra bostedet ditt til nærmeste flyplass?
Antall km	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Hoved_arb_pla ss	Hvor ligger hovedarbeidsplassen din?
Østfold	<input type="radio"/> 1
Akershus	<input type="radio"/> 2
Oslo	<input type="radio"/> 3
Hedmark	<input type="radio"/> 4
Oppland	<input type="radio"/> 5
Buskerud	<input type="radio"/> 6
Vestfold	<input type="radio"/> 7
Telemark	<input type="radio"/> 8

Hoved_arb_pla ss	Hvor ligger hovedarbeidsplassen din?
Aust-Agder	<input type="radio"/> 9
Vest-Agder	<input type="radio"/> 10
Rogaland	<input type="radio"/> 11
Hordaland	<input type="radio"/> 12
Sogn og Fjordane	<input type="radio"/> 13
Møre og Romsdal	<input type="radio"/> 14
Sør-Trøndelag	<input type="radio"/> 15
Nord-Trøndelag	<input type="radio"/> 16
Nordland	<input type="radio"/> 17
Troms	<input type="radio"/> 18
Finnmark	<input type="radio"/> 19
Svalbard	<input type="radio"/> 20
Jobber på sokkelen («off-shore»)	<input type="radio"/> 21
Jobber på skip	<input type="radio"/> 22
I utlandet	<input type="radio"/> 23

felt	Vennligst oppgi hvilket felt du jobber på
	Open

Ostfold	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Halden	<input type="radio"/> 101
Moss	<input type="radio"/> 104
Sarpsborg	<input type="radio"/> 105
Fredrikstad	<input type="radio"/> 106
Hvaler	<input type="radio"/> 111
Aremark	<input type="radio"/> 118
Marker	<input type="radio"/> 119
Rømskog	<input type="radio"/> 121
Trøgstad	<input type="radio"/> 122
Spydeberg	<input type="radio"/> 123
Askim	<input type="radio"/> 124
Eidsberg	<input type="radio"/> 125
Skiptvet	<input type="radio"/> 127
Rakkestad	<input type="radio"/> 128

Ostfold	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Råde	<input type="radio"/> 135
Rygge	<input type="radio"/> 136
Våler	<input type="radio"/> 137
Hobøl	<input type="radio"/> 138

Akershus	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Vestby	<input type="radio"/> 211
Ski	<input type="radio"/> 213
Ås	<input type="radio"/> 214
Frogn	<input type="radio"/> 215
Nesodden	<input type="radio"/> 216
Oppegård	<input type="radio"/> 217
Bærum	<input type="radio"/> 219
Asker	<input type="radio"/> 220
Aurskog-Høland	<input type="radio"/> 221
Sørum	<input type="radio"/> 226
Fet	<input type="radio"/> 227
Rælingen	<input type="radio"/> 228
Enebakk	<input type="radio"/> 229
Lørenskog	<input type="radio"/> 230
Skedsmo	<input type="radio"/> 231
Nittedal	<input type="radio"/> 233
Gjerdrum	<input type="radio"/> 234
Ullensaker	<input type="radio"/> 235
Nes	<input type="radio"/> 236
Eidsvoll	<input type="radio"/> 237
Nannestad	<input type="radio"/> 238
Hurdal	<input type="radio"/> 239

Hedmark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Kongsvinger	<input type="radio"/> 402
Hamar	<input type="radio"/> 403
Ringsaker	<input type="radio"/> 412
Løten	<input type="radio"/> 415

Hedmark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?	
Stange		<input type="radio"/> 417
Nord-Odal		<input type="radio"/> 418
Sør-Odal		<input type="radio"/> 419
Eidskog		<input type="radio"/> 420
Grue		<input type="radio"/> 423
Åsnes		<input type="radio"/> 425
Våler		<input type="radio"/> 426
Elverum		<input type="radio"/> 427
Trysil		<input type="radio"/> 428
Åmot		<input type="radio"/> 429
Stor-Elvdal		<input type="radio"/> 430
Rendalen		<input type="radio"/> 432
Engerdal		<input type="radio"/> 434
Tolga		<input type="radio"/> 436
Tynset		<input type="radio"/> 437
Alvdal		<input type="radio"/> 438
Folldal		<input type="radio"/> 439
Os		<input type="radio"/> 441

Oppland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?	
Lillehammer		<input type="radio"/> 501
Gjøvik		<input type="radio"/> 502
Dovre		<input type="radio"/> 511
Lesja		<input type="radio"/> 512
Skjåk		<input type="radio"/> 513
Lom		<input type="radio"/> 514
Vågå		<input type="radio"/> 515
Nord-Fron		<input type="radio"/> 516
Sel		<input type="radio"/> 517
Sør-Fron		<input type="radio"/> 519
Ringebu		<input type="radio"/> 520
Øyer		<input type="radio"/> 521
Gausdal		<input type="radio"/> 522

Oppland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Østre Toten	<input type="radio"/> 528
Vestre Toten	<input type="radio"/> 529
Jevnaker	<input type="radio"/> 532
Lunner	<input type="radio"/> 533
Gran	<input type="radio"/> 534
Søndre Land	<input type="radio"/> 536
Nordre Land	<input type="radio"/> 538
Sør-Aurdal	<input type="radio"/> 540
Etnedal	<input type="radio"/> 541
Nord-Aurdal	<input type="radio"/> 542
Vestre Slidre	<input type="radio"/> 543
Øystre Slidre	<input type="radio"/> 544
Vang	<input type="radio"/> 545

Buskerud	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Drammen	<input type="radio"/> 602
Kongsberg	<input type="radio"/> 604
Ringerike	<input type="radio"/> 605
Hole	<input type="radio"/> 612
Flå	<input type="radio"/> 615
Nes	<input type="radio"/> 616
Gol	<input type="radio"/> 617
Hemsedal	<input type="radio"/> 618
Ål	<input type="radio"/> 619
Hol	<input type="radio"/> 620
Sigdal	<input type="radio"/> 621
Krødsherad	<input type="radio"/> 622
Modum	<input type="radio"/> 623
Øvre Eiker	<input type="radio"/> 624
Nedre Eiker	<input type="radio"/> 625
Lier	<input type="radio"/> 626
Røyken	<input type="radio"/> 627
Hurum	<input type="radio"/> 628

Buskerud	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Flesberg	<input type="radio"/> 631
Rollag	<input type="radio"/> 632
Nore og Uvdal	<input type="radio"/> 633

Vestfold	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Horten	<input type="radio"/> 701
Holmestrand	<input type="radio"/> 702
Tønsberg	<input type="radio"/> 704
Sandefjord	<input type="radio"/> 706
Larvik	<input type="radio"/> 709
Svelvik	<input type="radio"/> 711
Sande	<input type="radio"/> 713
Hof	<input type="radio"/> 714
Re	<input type="radio"/> 716
Andebu	<input type="radio"/> 719
Stokke	<input type="radio"/> 720
Nøtterøy	<input type="radio"/> 722
Tjøme	<input type="radio"/> 723
Lardal	<input type="radio"/> 728

Telemark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Porsgrunn	<input type="radio"/> 805
Skien	<input type="radio"/> 806
Notodden	<input type="radio"/> 807
Siljan	<input type="radio"/> 811
Bamble	<input type="radio"/> 814
Kragerø	<input type="radio"/> 815
Drangedal	<input type="radio"/> 817
Nome	<input type="radio"/> 819
Bø	<input type="radio"/> 821
Sauherad	<input type="radio"/> 822
Tinn	<input type="radio"/> 826
Hjartdal	<input type="radio"/> 827
Seljord	<input type="radio"/> 828

Telemark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Kviteseid	<input type="radio"/> 829
Nissedal	<input type="radio"/> 830
Fyresdal	<input type="radio"/> 831
Tokke	<input type="radio"/> 833
Vinje	<input type="radio"/> 834

Aust_agder	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Risør	<input type="radio"/> 901
Grimstad	<input type="radio"/> 904
Arendal	<input type="radio"/> 906
Gjerstad	<input type="radio"/> 911
Vegårshei	<input type="radio"/> 912
Tvedestrand	<input type="radio"/> 914
Froland	<input type="radio"/> 919
Lillesand	<input type="radio"/> 926
Birkenes	<input type="radio"/> 928
Åmli	<input type="radio"/> 929
Iveland	<input type="radio"/> 935
Evje og Hornnes	<input type="radio"/> 937
Bygland	<input type="radio"/> 938
Valle	<input type="radio"/> 940
Bykle	<input type="radio"/> 941

Vest_agder	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Kristiansand	<input type="radio"/> 1001
Mandal	<input type="radio"/> 1002
Farsund	<input type="radio"/> 1003
Flekkefjord	<input type="radio"/> 1004
Vennesla	<input type="radio"/> 1014
Songdalen	<input type="radio"/> 1017
Søgne	<input type="radio"/> 1018
Marnardal	<input type="radio"/> 1021
Åseral	<input type="radio"/> 1026
Audnedal	<input type="radio"/> 1027
Lindesnes	<input type="radio"/> 1029
Lyngdal	<input type="radio"/> 1032

Vest_agder	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Hægebostad	<input type="radio"/> 1034
Kvinesdal	<input type="radio"/> 1037
Sirdal	<input type="radio"/> 1046

Rogaland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Eigersund	<input type="radio"/> 1101
Sandnes	<input type="radio"/> 1102
Stavanger	<input type="radio"/> 1103
Haugesund	<input type="radio"/> 1106
Sokndal	<input type="radio"/> 1111
Lund	<input type="radio"/> 1112
Bjerkreim	<input type="radio"/> 1114
Hå	<input type="radio"/> 1119
Klepp	<input type="radio"/> 1120
Time	<input type="radio"/> 1121
Gjesdal	<input type="radio"/> 1122
Sola	<input type="radio"/> 1124
Randaberg	<input type="radio"/> 1127
Forsand	<input type="radio"/> 1129
Strand	<input type="radio"/> 1130
Hjelmeland	<input type="radio"/> 1133
Suldal	<input type="radio"/> 1134
Sauda	<input type="radio"/> 1135
Finnøy	<input type="radio"/> 1141
Rennesøy	<input type="radio"/> 1142
Kvitsøy	<input type="radio"/> 1144
Bokn	<input type="radio"/> 1145
Tysvær	<input type="radio"/> 1146
Karmøy	<input type="radio"/> 1149
Utsira	<input type="radio"/> 1151
Vindafjord	<input type="radio"/> 1160

Hordaland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Bergen	<input type="radio"/> 1201

Hordaland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Etnes	<input type="radio"/> 1211
Sveio	<input type="radio"/> 1216
Bømlo	<input type="radio"/> 1219
Stord	<input type="radio"/> 1221
Fitjar	<input type="radio"/> 1222
Tysnes	<input type="radio"/> 1223
Kvinnherad	<input type="radio"/> 1224
Jondal	<input type="radio"/> 1227
Odda	<input type="radio"/> 1228
Ullensvang	<input type="radio"/> 1231
Eidfjord	<input type="radio"/> 1232
Ulvik	<input type="radio"/> 1233
Granvin	<input type="radio"/> 1234
Voss	<input type="radio"/> 1235
Kvam	<input type="radio"/> 1238
Fusa	<input type="radio"/> 1241
Samnanger	<input type="radio"/> 1242
Os	<input type="radio"/> 1243
Austevoll	<input type="radio"/> 1244
Sund	<input type="radio"/> 1245
Fjell	<input type="radio"/> 1246
Askøy	<input type="radio"/> 1247
Vaksdal	<input type="radio"/> 1251
Modalen	<input type="radio"/> 1252
Osterøy	<input type="radio"/> 1253
Meland	<input type="radio"/> 1256
Øygarden	<input type="radio"/> 1259
Radøy	<input type="radio"/> 1260
Lindås	<input type="radio"/> 1263
Austrheim	<input type="radio"/> 1264
Fedje	<input type="radio"/> 1265
Masfjorden	<input type="radio"/> 1266

sognFjordane	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Flora	<input type="radio"/> 1401
Gulen	<input type="radio"/> 1411
Solund	<input type="radio"/> 1412
Hyllestad	<input type="radio"/> 1413
Høyanger	<input type="radio"/> 1416
Vik	<input type="radio"/> 1417
Balestrand	<input type="radio"/> 1418
Leikanger	<input type="radio"/> 1419
Sogndal	<input type="radio"/> 1420
Aurland	<input type="radio"/> 1421
Lærdal	<input type="radio"/> 1422
Årdal	<input type="radio"/> 1424
Luster	<input type="radio"/> 1426
Askvoll	<input type="radio"/> 1428
Fjaler	<input type="radio"/> 1429
Gaular	<input type="radio"/> 1430
Jølster	<input type="radio"/> 1431
Førde	<input type="radio"/> 1432
Naustdal	<input type="radio"/> 1433
Bremanger	<input type="radio"/> 1438
Vågsøy	<input type="radio"/> 1439
Selje	<input type="radio"/> 1441
Eid	<input type="radio"/> 1443
Hornindal	<input type="radio"/> 1444
Gloppen	<input type="radio"/> 1445
Stryn	<input type="radio"/> 1449

MoreRomsdal	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Molde	<input type="radio"/> 1502
Ålesund	<input type="radio"/> 1504
Kristiansund	<input type="radio"/> 1505
Vanylven	<input type="radio"/> 1511
Sande	<input type="radio"/> 1514

MoreRomsdal	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?		
	Herøy	<input type="radio"/>	1515
	Ulstein	<input type="radio"/>	1516
	Hareid	<input type="radio"/>	1517
	Volda	<input type="radio"/>	1519
	Ørsta	<input type="radio"/>	1520
	Ørskog	<input type="radio"/>	1523
	Norrdal	<input type="radio"/>	1524
	Stranda	<input type="radio"/>	1525
	Stordal	<input type="radio"/>	1526
	Sykkylven	<input type="radio"/>	1528
	Skodje	<input type="radio"/>	1529
	Sula	<input type="radio"/>	1531
	Giske	<input type="radio"/>	1532
	Haram	<input type="radio"/>	1534
	Vestnes	<input type="radio"/>	1535
	Rauma	<input type="radio"/>	1539
	Nesset	<input type="radio"/>	1543
	Midsund	<input type="radio"/>	1545
	Sandøy	<input type="radio"/>	1546
	Aukra	<input type="radio"/>	1547
	Fræna	<input type="radio"/>	1548
	Eide	<input type="radio"/>	1551
	Averøy	<input type="radio"/>	1554
	Gjemnes	<input type="radio"/>	1557
	Tingvoll	<input type="radio"/>	1560
	Sunndal	<input type="radio"/>	1563
	Surnadal	<input type="radio"/>	1566
	Rindal	<input type="radio"/>	1567
	Halsa	<input type="radio"/>	1571
	Smøla	<input type="radio"/>	1573
	Aure	<input type="radio"/>	1576

SorTrondelag	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Trondheim	<input type="radio"/> 1601
Hemne	<input type="radio"/> 1612
Snillfjord	<input type="radio"/> 1613
Hitra	<input type="radio"/> 1617
Frøya	<input type="radio"/> 1620
Ørland	<input type="radio"/> 1621
Agdenes	<input type="radio"/> 1622
Rissa	<input type="radio"/> 1624
Bjugn	<input type="radio"/> 1627
Åfjord	<input type="radio"/> 1630
Roan	<input type="radio"/> 1632
Osen	<input type="radio"/> 1633
Oppdal	<input type="radio"/> 1634
Rennebu	<input type="radio"/> 1635
Meldal	<input type="radio"/> 1636
Orkdal	<input type="radio"/> 1638
Røros	<input type="radio"/> 1640
Holtålen	<input type="radio"/> 1644
Midtre Gauldal	<input type="radio"/> 1648
Melhus	<input type="radio"/> 1653
Skaun	<input type="radio"/> 1657
Klæbu	<input type="radio"/> 1662
Malvik	<input type="radio"/> 1663
Selbu	<input type="radio"/> 1664
Tydal	<input type="radio"/> 1665

NordTrondelag	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Steinkjer	<input type="radio"/> 1702
Namsos	<input type="radio"/> 1703
Meråker	<input type="radio"/> 1711
Stjørdal	<input type="radio"/> 1714
Frosta	<input type="radio"/> 1717
Leksvik	<input type="radio"/> 1718

NordTrondelag	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Levanger	<input type="radio"/> 1719
Verdal	<input type="radio"/> 1721
Verran	<input type="radio"/> 1724
Namdalseid	<input type="radio"/> 1725
Snåsa	<input type="radio"/> 1736
Lierne	<input type="radio"/> 1738
Røyrvik	<input type="radio"/> 1739
Namsskogan	<input type="radio"/> 1740
Grong	<input type="radio"/> 1742
Høylandet	<input type="radio"/> 1743
Overhalla	<input type="radio"/> 1744
Fosnes	<input type="radio"/> 1748
Flatanger	<input type="radio"/> 1749
Vikna	<input type="radio"/> 1750
Nærøy	<input type="radio"/> 1751
Leka	<input type="radio"/> 1755
Inderøy	<input type="radio"/> 1756

Nordland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Bodø	<input type="radio"/> 1804
Narvik	<input type="radio"/> 1805
Bindal	<input type="radio"/> 1811
Sømna	<input type="radio"/> 1812
Brønnøy	<input type="radio"/> 1813
Vega	<input type="radio"/> 1815
Vevelstad	<input type="radio"/> 1816
Herøy	<input type="radio"/> 1818
Alstahaug	<input type="radio"/> 1820
Leirfjord	<input type="radio"/> 1822
Vefsn	<input type="radio"/> 1824
Grane	<input type="radio"/> 1825
Hattfjelldal	<input type="radio"/> 1826
Dønna	<input type="radio"/> 1827

Nordland	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Nesna	<input type="radio"/> 1828
Hemnes	<input type="radio"/> 1832
Rana	<input type="radio"/> 1833
Lurøy	<input type="radio"/> 1834
Træna	<input type="radio"/> 1835
Rødøy	<input type="radio"/> 1836
Meløy	<input type="radio"/> 1837
Gildeskål	<input type="radio"/> 1838
Beiarn	<input type="radio"/> 1839
Saltdal	<input type="radio"/> 1840
Fauske	<input type="radio"/> 1841
Sørfold	<input type="radio"/> 1845
Steigen	<input type="radio"/> 1848
Hamarøy	<input type="radio"/> 1849
Tysfjord	<input type="radio"/> 1850
Lødingen	<input type="radio"/> 1851
Tjeldsund	<input type="radio"/> 1852
Evenes	<input type="radio"/> 1853
Ballangen	<input type="radio"/> 1854
Røst	<input type="radio"/> 1856
Værøy	<input type="radio"/> 1857
Flakstad	<input type="radio"/> 1859
Vestvågøy	<input type="radio"/> 1860
Vågan	<input type="radio"/> 1865
Hadsel	<input type="radio"/> 1866
Bø	<input type="radio"/> 1867
Øksnes	<input type="radio"/> 1868
Sortland	<input type="radio"/> 1870
Andøy	<input type="radio"/> 1871
Moskenes	<input type="radio"/> 1874

Troms	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Harstad	<input type="radio"/> 1901

Troms	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Tromsø	<input type="radio"/> 1902
Kvæfjord	<input type="radio"/> 1911
Skånland	<input type="radio"/> 1913
Bjarkøy	<input type="radio"/> 1915
Ibestad	<input type="radio"/> 1917
Gratangen	<input type="radio"/> 1919
Lavangen	<input type="radio"/> 1920
Bardu	<input type="radio"/> 1922
Salangen	<input type="radio"/> 1923
Målselv	<input type="radio"/> 1924
Sørreisa	<input type="radio"/> 1925
Dyrøy	<input type="radio"/> 1926
Tranøy	<input type="radio"/> 1927
Torsken	<input type="radio"/> 1928
Berg	<input type="radio"/> 1929
Lenvik	<input type="radio"/> 1931
Balsfjord	<input type="radio"/> 1933
Karlsøy	<input type="radio"/> 1936
Lyngen	<input type="radio"/> 1938
Storfjord	<input type="radio"/> 1939
Gáivuotna – Kåfjord	<input type="radio"/> 1940
Skjervøy	<input type="radio"/> 1941
Nordreisa	<input type="radio"/> 1942
Kvænangen	<input type="radio"/> 1943

Finnmark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Vardø	<input type="radio"/> 2002
Vadsø	<input type="radio"/> 2003
Hammerfest	<input type="radio"/> 2004
Guovdageaidnu – Kautokeino	<input type="radio"/> 2011
Alta	<input type="radio"/> 2012
Loppa	<input type="radio"/> 2014
Hasvik	<input type="radio"/> 2015

Finnmark	I hvilken kommune ligger hovedarbeidsplassen din?
Kvalsund	<input type="radio"/> 2017
Måsøy	<input type="radio"/> 2018
Nordkapp	<input type="radio"/> 2019
Porsanger – Porsångu – Porsanki	<input type="radio"/> 2020
Kárásjohka – Karasjok	<input type="radio"/> 2021
Lebesby	<input type="radio"/> 2022
Gamvik	<input type="radio"/> 2023
Berlevåg	<input type="radio"/> 2024
Deatnu – Tana	<input type="radio"/> 2025
Unjárga – Nesseby	<input type="radio"/> 2027
Båtsfjord	<input type="radio"/> 2028
Sør-Varanger	<input type="radio"/> 2030

Aar_arbeidet	Hvor mange år har du arbeidet på dette stedet?
Mindre enn ett år	<input type="radio"/> 1
1-4 år	<input type="radio"/> 2
5-9 år	<input type="radio"/> 3
10 år eller lengre	<input type="radio"/> 4

reise	Hvordan reiser du vanligvis mellom bostedet og arbeidsstedet? Vennligst oppgi hovedtransportmiddelet som du bruker
Med bil	<input type="radio"/> 1
Med fly	<input type="radio"/> 2
Med andre kollektive transportmidler	<input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> Open

jobb_landsdel	Du har oppgitt at du jobber i en annen landsdel/fylke enn hvor du bor. Er dette en permanent eller tidsavgrenset arbeidsordning for deg?
Permanent ordning	<input type="radio"/> 1
Tidsavgrenset ordning	<input type="radio"/> 2

bosted3	Dersom vi ser tre år fram i tid, tror du at du fortsatt vil bo på ditt nåværende bosted og jobbe på ditt nåværende arbeidssted?
Ja, helt sikkert	<input type="radio"/> 1
Ja, ganske sikkert	<input type="radio"/> 2
Nei	<input type="radio"/> 3

bosted3	Dersom vi ser tre år fram i tid, tror du at du fortsatt vil bo på ditt nåværende bosted og jobbe på ditt nåværende arbeidssted?
Usikker/vet ikke	<input type="radio"/> 4

bosted_1	Etter at du har avsluttet dette arbeidsforholdet, vil din arbeidssituasjon fortsatt innebære pendling med fly?
Ja, helt sikkert	<input type="radio"/> 1
Ja, ganske sikkert	<input type="radio"/> 2
Nei	<input type="radio"/> 3
Usikker/vet ikke	<input type="radio"/> 4

arb_ordning	ARBEIDSORDNING Hvilken beskrivelse passer best for din arbeidssituasjon?
Jeg jobber på anlegg/utbyggingsprosjekt	<input type="checkbox"/> 1
Jeg jobber som konsulent/rådgiver og er mye ute hos kunder/leverandører	<input type="checkbox"/> 2
Jeg jobber på ulike kontorer/steder i virksomheten jeg er ansatt i	<input type="checkbox"/> 3
Jeg har bijobb et annet sted enn hvor min hovedarbeidsgiver er lokalisert	<input type="checkbox"/> 4
	Open

arbeidstid	Hvilken arbeidstidsordning har du?
Fast arbeidstid på dagtid	<input type="radio"/> 1
Fleksibel arbeidstid på dagtid (fleksitid)	<input type="radio"/> 2
Skift, turnus	<input type="radio"/> 3
	Open

skift_turnus	Hva slags type skift-/turnusordning har du?
«Nordsjøturnus» (dvs. lange arbeidsperioder fulgt av lengre friperioder)	<input type="radio"/> 1
Annen turnus/skiftordning	<input type="radio"/> 2

arbeid_reise	ARBEID UNDERVEIS PÅ REISEN Arbeider du på reisen mellom bostedet og arbeidsstedet?
Ofte	<input type="radio"/> 1
Av og til	<input type="radio"/> 2
Sjelden/aldri	<input type="radio"/> 3
Uaktuelt/har ikke den typen jobb	<input type="radio"/> 4

reise_arbeidstid	Regner arbeidsgiveren din reisetiden som arbeidstid?
Ja, helt	<input type="radio"/> 1
Ja, delvis	<input type="radio"/> 2

reise_arbeidstid	Regner arbeidsgiveren din reisetiden som arbeidstid?
Nei	<input type="radio"/> 3

viktig_bosted	ÅRSAKER TIL VALG AV BOSTED Hva er viktige forhold for at du bor der du bor i stedet for nærmere arbeidsstedet? Vennligst kryss av for inntil fem forhold.
Jeg har vokst opp i området	<input type="checkbox"/> 1
Min samboer/ektefelle er vokst opp i området	<input type="checkbox"/> 2
Familie/slekt/venner bor der	<input type="checkbox"/> 3
Jeg/vi føler sterk tilhørighet til bostedet/området	<input type="checkbox"/> 4
Vanskelig å flytte våre barn til nytt sted	<input type="checkbox"/> 5
Samboer/ektefelle arbeider/studerer her	<input type="checkbox"/> 6
Jeg jobber/studerer i tillegg nær bostedet	<input type="checkbox"/> 7
Jeg/vi ønsker å bo på et mindre sted	<input type="checkbox"/> 8
Jeg/vi ønsker å bo sentralt/på et større sted	<input type="checkbox"/> 9
God boligstandard i forhold til pris	<input type="checkbox"/> 10
Godt bomiljø/oppvekstmiljø for barn	<input type="checkbox"/> 11
Gode muligheter for friluftsliv	<input type="checkbox"/> 12
Godt tjenestetilbud (service-/kulturtilbud)	<input type="checkbox"/> 13
Tilfeldigheter førte meg/oss hit	<input type="checkbox"/> 14
	Open

arbeid_sted	Hvorfor har du valgt å arbeide på et annet sted enn der du bor? Kryss av for det som er relevant.
Mangel på arbeidsplasser i nærhet av bostedet som passer min kompetanse	<input type="checkbox"/> 1
Bedre betalt jobb	<input type="checkbox"/> 2
Mer varierte jobbmuligheter	<input type="checkbox"/> 3
Ønsket å beholde jobb etter flytting til nåværende bosted	<input type="checkbox"/> 4
Bedriften jeg jobber i flyttet	<input type="checkbox"/> 5
	Open

brutto_loenn	Omtrent hvor mye mer får du i brutto årslønn der du jobber nå sammenlignet med en relevant jobb i nærheten av bostedet?
Ca pr år (1000 kroner)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

boligsituasjon	Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn?
	Helt uenig Ganske uenig Verken enig eller uenig Ganske enig Helt enig
	1 2 3 4 5

boligsituasjon	Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn?					
Min boligsituasjon er viktigere for meg enn lengden på arbeidsreisen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er viktigere å bo i nærheten av venner og familie enn å bo i nærheten av arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg kan ikke tenke meg å flytte nærmere arbeidsstedet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg reiser gjerne langt for å få en interessant jobb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

boligsituasjon_fly	Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn?					
	Helt uenig	Ganske uenig	Verken enig eller uenig	Ganske enig	Helt enig	
	1	2	3	4	5	
Muligheten for å pendle med fly er avgjørende for at jeg skal kunne ha en jobb jeg trives med	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Hvis jeg ikke kunne pendle med fly, ville jeg flyttet nærmere arbeidsstedet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Hvis jeg ikke kunne pendle med fly, ville jeg funnet meg en jobb i nærheten av der jeg bor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Hvis jeg ikke kunne pendle med fly, ville jeg pendlet på annen måte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Hvis jeg ikke kunne pendle med fly, ville jeg være uten arbeide innen mitt yrke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Uten flyplassen nærmest arbeidsstedet ville ikke pendling vært mulig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Uten flyplassen nærmest bostedet ville ikke pendling vært mulig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg vil fortsatt pendle med fly selv om flyprisene skulle øke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

arb_giver	BAKGRUNNSINFORMASJON
Utfører du lønnet arbeid hjemme for din hovedarbeidsgiver?	
Nei, ikke praktisk mulig	<input type="radio"/> 1
Nei, men det er praktisk mulig	<input type="radio"/> 2
Ja, hver uke	<input type="radio"/> 3
Ja, ca. hver annen uke	<input type="radio"/> 4
Ja, minst én gang per måned	<input type="radio"/> 5
Ja, men sjeldnere enn én gang per måned	<input type="radio"/> 6

yrke	Hva er ditt yrke?
	Open

utdanning	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
Grunnskole	<input type="radio"/> 1
Videregående skole eller tilsvarende	<input type="radio"/> 2
Høyskole/universitet (inntil 4 år)	<input type="radio"/> 3
Høyskole/universitet (mer enn 4 år)	<input type="radio"/> 4

Kjonn	Er du kvinne eller mann?
Kvinne	<input type="radio"/> 1
Mann	<input type="radio"/> 2

brutto_inntekt	Omtrent hvor stor var din samlede brutto årsinntekt i 2013 (i norske kroner før skatt)?
Mindre enn 100 000	<input type="radio"/> 1
100 000-199 999	<input type="radio"/> 2
200 000-299 999	<input type="radio"/> 3
300 000-399 999	<input type="radio"/> 4
400 000-499 999	<input type="radio"/> 5
500 000-599 999	<input type="radio"/> 6
600 000-699 999	<input type="radio"/> 7
700 000-799 999	<input type="radio"/> 8
800 000-899 999	<input type="radio"/> 9
900 000-999 999	<input type="radio"/> 10
1 million eller mer	<input type="radio"/> 11
Usikker/vet ikke	<input type="radio"/> 12
Vil ikke svare	<input type="radio"/> 13

Kommentarer	Hvis du har noe mer du vil fortelle oss, kan du skrive i det åpne kommentarfeltet nedenfor.
Open	

Mobilnummer	Dersom du ønsker å være med i trekningen av 5 gavekort a kr 1000 noterer du kontakttelefon under. Dersom du vinner vil du bli kontaktet på dette nummeret!
Open	

Information
Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene!

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no