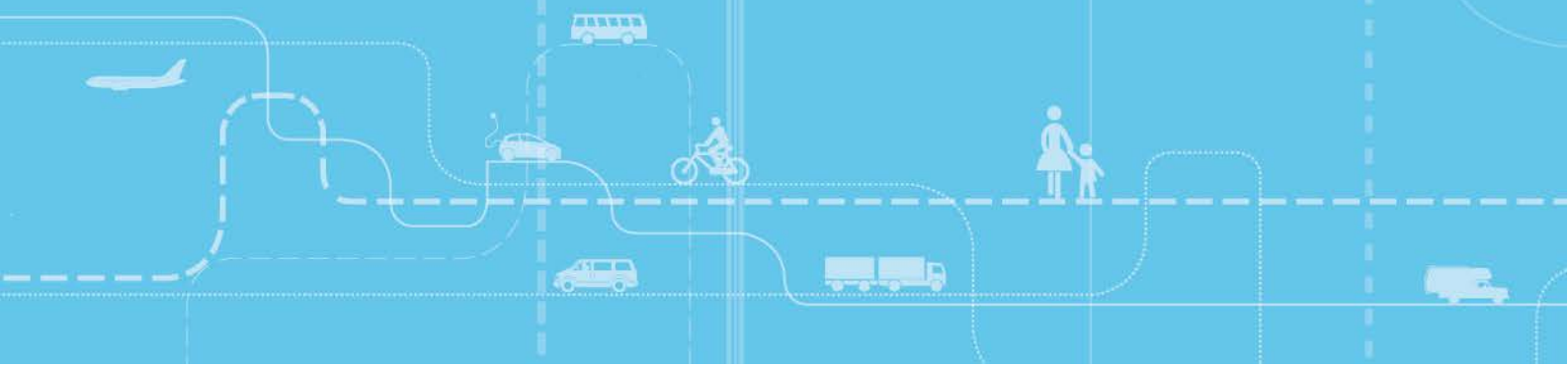


Velferdsverdien av private flyreiser til utlandet



Velferdsverdien av private flyreiser til utlandet

Eivind Farstad
Jan Vidar Haukeland
Knut Veisten
Jon Martin Denstadli

Forsidebilde: Shutterstock

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: Velferdsverdien av private flyreiser til utlandet

Title: The welfare value of leisure air travel abroad

Forfattere: Eivind Farstad
Jan Vidar Haukeland
Knut Veisten
Jon Martin Denstadli

Authors: Eivind Farstad
Jan Vidar Haukeland
Knut Veisten
Jon Martin Denstadli

Dato: 05.2018

Date: 05.2018

TØI-rapport: 1634/2018

TØI Report: 1634/2018

Sider: 57

Pages: 57

ISBN elektronisk: 978-82-480-2144-5

ISBN Electronic: 978-82-480-2144-5

ISSN: 0808-1190

ISSN: 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor

Financed by: Avinor

Prosjekt: 4515 – Velferdsverdi av private flyreiser

Project: 4515 – The welfare value of leisure air travel abroad

Prosjektleder: Eivind Farstad

Project Manager: Eivind Farstad

Kvalitetsansvarlig: Frants Gundersen

Quality Manager: Frants Gundersen

Fagfelt: Regional utvikling og reiseliv

Research Area: Regional Development and Tourism

Emneord: Betalingsvillighet
Flyreiser
Klimaeffekter
Velferd

Keyword(s): Willingness to pay
Air travel
Climate effects
Welfare

Sammendrag:

Ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet gjennomføres primært for å ha samvær med venner og familie, oppleve noe nytt eller nye steder, slappe av og lade batteriene, komme bort fra hverdagen, og oppleve varmere, mer solrikt klima enn hjemme. Mange synes det er relativt rimelig å fly, og en stor andel uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene. Om lag tre av ti ville likevel ha reist om reisen ble dobbelt så dyr. Om lag halvparten kan godta økte avgifter, og de fleste av disse er for en øremerking av eventuelle avgifter til klimaformål. Relativt få mener at opplysninger om klimaeffekter av flyreisene vil påvirke beslutningen om å reise, og få mener at det eventuelt gjør av klimatiltak i det daglige veier opp for effektene av å fly.

Summary:

Holiday and leisure trips with air travel abroad are carried out to enjoy time with friends and family, experience something new or new places, relax and "charge the batteries", get away from everyday life, and experience warmer, more sunny climate than home. Many think it is relatively affordable to fly, and a large proportion expresses willingness to pay relatively high for the flights. About three out of ten would still have traveled if the trip was twice as expensive. About half of the respondents can accept increased fees, and most of these are for earmarking of any fees for climate purposes. Relatively few believe that information on climate impacts of the flights will affect the decision to travel, and few believe that what they possibly do of environmental efforts in daily life will compensate for the climate effects of flying.

Language of report: Norwegian

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

Denne rapporten presenterer resultatene fra en online spørreundersøkelse om nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet. Prosjektet er utført av Transportøkonomisk institutt høsten 2017 på oppdrag av Avinor. Etter gjennomføring av en fokusgruppe, ble det rekruttert respondenter fra et landsrepresentativt internettpanel administrert av Norstat, med personer som hadde foretatt minst én ferie- eller fritidsreise med fly utenlands siste 12 måneder som de hadde betalt for selv.

Velferdsverdien av slike ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet ble belyst med ulike spørsmål om reisemotiver, viktighet av reisen, og om villigheten til å betale økte priser på flyreiser. Videre ble de flyreisende spurt om å vurdere miljø-/klimaeffektene av reisene sine, om eventuell kompenserende miljøatferd og reisemønsteret over tid, og vurdere ulike prisøkninger og klimarelaterte avgiftsalternativer.

Kontaktperson hos Avinor har vært seniorrådgiver Jon Inge Lian. Norstat ved Silje Sætermoen har stått for datainnsamlingen i spørreundersøkelsen. Norstat ha også lagt til rette for fokusgruppen i prosjektet, som ble gjennomført av moderator Tonje Gotschalksen. En rapport fra fokusgruppen finnes i vedlegg til rapporten.

Rapporten er skrevet av Transportøkonomisk institutt, og gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen. Rapporten er skrevet av TØI-forskerne Eivind Farstad, Jan Vidar Haukeland, Knut Veisten og førsteamanuensis Jon Martin Denstadli ved NTNU. Førstnevnte har vært prosjektleder. Trude Kvalsvik har stått for den avsluttende tekstbehandlingen.

Undersøkelsen, inkludert rapporteringen, er finansiert av Avinor.

Oslo, mai 2018

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia J Olsen
Ardelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Bakgrunn og innhold	1
1.1	Utvikling i private flyreiser	1
1.2	Bakgrunn for prosjektet.....	1
1.3	Innhold og struktur	2
2	Flyreiser til utlandet – om reisen og de reisende	4
2.1	De reisende i undersøkelsen	4
2.2	Flyreisene	5
3	Reisemotiver og viktighet av reisen	9
3.1	Formål og motiver for flyreisen	9
3.2	Oppfattet grad av viktighet av reisen	16
4	Holdninger og atferd relatert til miljøeffekter	19
4.1	Miljøatferd i hverdagen.....	19
4.2	Holdninger til klima, flyreiser og forbruksvaner.....	20
4.3	Holdninger til miljøavgifter på flyreiser	23
5	Betalingsvillighet ved økning i avgift/pris	27
5.1	Fordelinger av de reisende mht. spørsmål om prisøkninger.....	27
5.2	Oppgitt villighet til å betale økt pris på flyreiser.....	30
6	Teori, metode og gjennomføring	36
6.1	Velferdsverdien av private flyreiser	36
6.2	Fokusgruppe.....	37
6.3	Opplegg for spørreundersøkelsen.....	38
6.4	Flyreiser og miljøutfordringer.....	39
6.5	Estimering av hypotetisk betalingsvillighet	40
	Vedlegg	47

Sammendrag

Velferdsverdien av private flyreiser til utlandet



TØI rapport 1634/2018

Forfattere: Eivind Farstad, Jan Vidar Haukeland, Knut Veisten og Jon Martin Denstadli
Oslo 2018 57 sider

- *Ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet gjennomføres primært for å ha samvær med venner og familie, oppleve noe nytt eller nye steder, slappe av og lade batteriene, komme bort fra hverdagen, og oppleve varmere, mer solrikt klima enn hjemme.*
- *Mange synes det er relativt rimelig å fly, og en stor andel uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene. Om lag tre av ti ville likevel ha reist om reisen ble dobbelt så dyr. Om lag halvparten kan godta økte avgifter, og de fleste av disse er for en øremerking av eventuelle avgifter til klimaformål.*
- *Relativt få mener at opplysninger om klimaeffekter av flyreisene vil påvirke beslutningen om å reise, og få mener at det de eventuelt gjør av klimatiltak i det daglige veier opp for effektene av å fly.*

Denne rapporten presenterer resultatene fra en online spørreundersøkelse om nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet. Prosjektet er utført av Transportøkonomisk institutt høsten 2017 på oppdrag av Avinor. Etter gjennomføring av et fokusgruppeintervju, ble det rekruttert respondenter fra et landsrepresentativt internettpanel administrert av Norstat, som ga 1220 komplette svar fra personer som hadde foretatt minst én ferie- eller fritidsreise med fly utenlands siste 12 måneder som de hadde betalt for selv.

Velferdsverdien av slike ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet ble belyst med ulike spørsmål om reisemotiver, viktighet av reisen, og om villigheten til å betale økte priser på flyreiser. Videre er de flyreisende spurt om å vurdere miljø-/klimaeffektene av reisene sine, om eventuell kompenserende miljøatferd og reisemønsteret over tid, og vurdere ulike prisøkninger og klimarelaterte avgiftsalternativer.

Private flyreiser til utlandet har økt betydelig de senere årene (jf. Thune-Larsen og Farstad, 2016). Velferdsverdien av utenlandsreisene er i utgangspunktet manifestert ved selve reiseaktiviteten – det at folk i økende grad er villige til å bruke fritid og ressurser på denne reiseaktiviteten. Undersøkelsen viser at ferie- og avslapningsmotivet er det dominerende, at det er en betydelig sosial komponent i de private flyreisene, og at en også har et betydelig innslag av det som kan kalles «dannelse/reisemotiv». De lengre (interkontinentale) reisene oppnår gjennomgående høyere viktighetsscore enn reiser innen Europa, men de absolutte forskjellene er små.

Over halvparten mente at informasjon om klimaeffekter ville ha liten betydning for reiseaktiviteten, mens ca. en femtedel mente det kunne ha en stor betydning. Over 40 prosent mente at miljøbesparende handlinger de gjør i det daglige i liten grad kunne veie opp for reisesenes miljøeffekter, mens ca. én av fire mente at det i stor grad kunne dette.

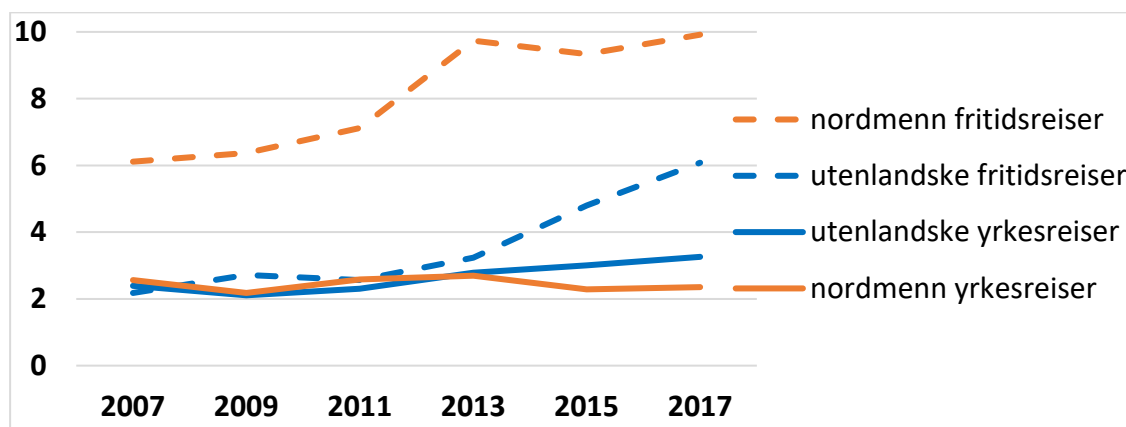
Om lag halvparten kan godta økte avgifter på flyreiser, og hovedtyngden er for en øremerking til klimaformål. Bare én av ti mener at en avgift uten øremerking er best. En stor andel uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene. Halvparten sier ja til ca. 25 prosents prisøkning, eller til ca. 400-500 kr økning per flybillett tur-retur. Alternative avgiftsutførelser har relativt begrenset effekt på villigheten til å betale mer, i utvalget samlet sett. Men de som har foretatt de dyreste reisene, er klart mer positive til en avstandsavhengig avgift, hvor de som har reist lengst betaler mer.



Folk synes det er relativt rimelig å fly, og halvparten er villig til å betale om lag 25 prosent mer for flybilletten.

Flyreisene og de reisende

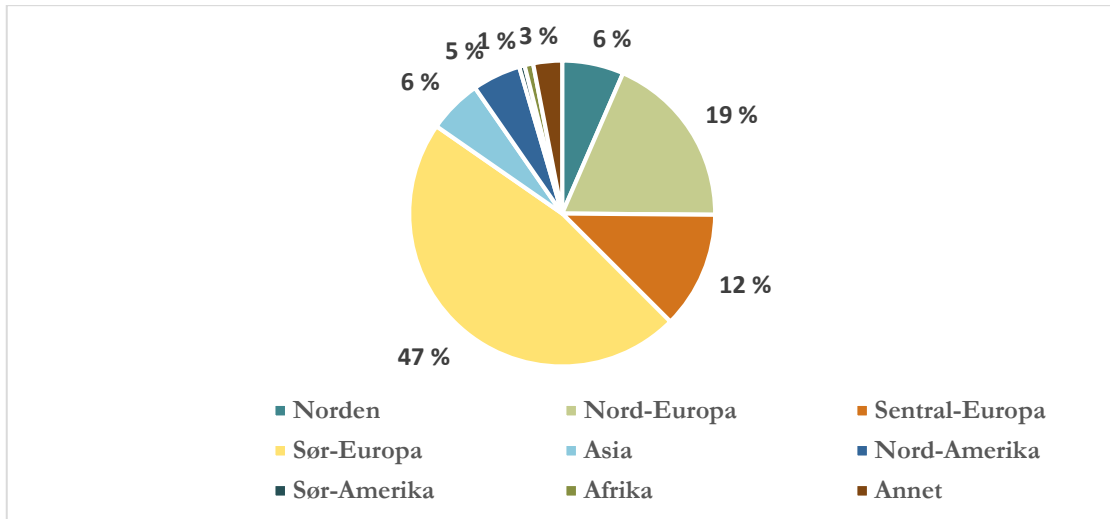
Tall fra Avinor viser at omfanget av den norske ferie- og fritidstrafikken ligger på nærmere 10 millioner reiser til/fra norske lufthavner per år, og er rundt fire ganger større enn nordmenns yrkesrelaterte flytrafikk til/fra Norge (figur A).



Kilde: Avinor

Figur A: Antall passasjerer fordelt på marked, 2007-2017. Millioner passasjerer.

De fleste av flyreisene til utvalget fra internettpanelet gikk til europeiske land; nesten halvparten er rettet mot destinasjoner i Sør-Europa (figur B). Nord-Europa (utenom Norden) og Sentral-Europa er også populære reisemål. Reiser til Nord-Amerika og Asia er dominerende blant de private interkontinentale flyreisene.



Figur B: Reisemålsområde for den sist foretatte reisen med fly utenlands. Prosentandel av reisene.

Oppgitt anslått pris for flybilletten for hele reisefølget var om lag 8800 kroner i gjennomsnitt, og median 5600 kroner. Beregnet gjennomsnittlig pris per voksen person i reisefølget var ca. 3700 kroner, med median 3000 kroner. Vurdert opp mot kostnadene ved andre typer forbruk, mener flertallet av de reisende at det er relativt billig å reise med fly til utlandet. Spesielt er denne holdningen utbredt blant dem som utfører relativt korte reiser (dvs. til destinasjoner i Nord-Europa).

Omtrent halvparten oppga at de reiser omtrent like mye nå som for ca. 5 år siden, mens nær 30 prosent svarte de reiste mer nå og nær 20 prosent svarte at de reiser mindre. Det var likevel ikke en større andel som trodde at de ville reise mer ca. 5 år fram i tid (snaut 20 prosent) sammenliknet med andelen som trodde de ville reise mindre (vel 20 prosent), men omtrent halvparten mente at de i framtiden ville reise omtrent like mye som nå.

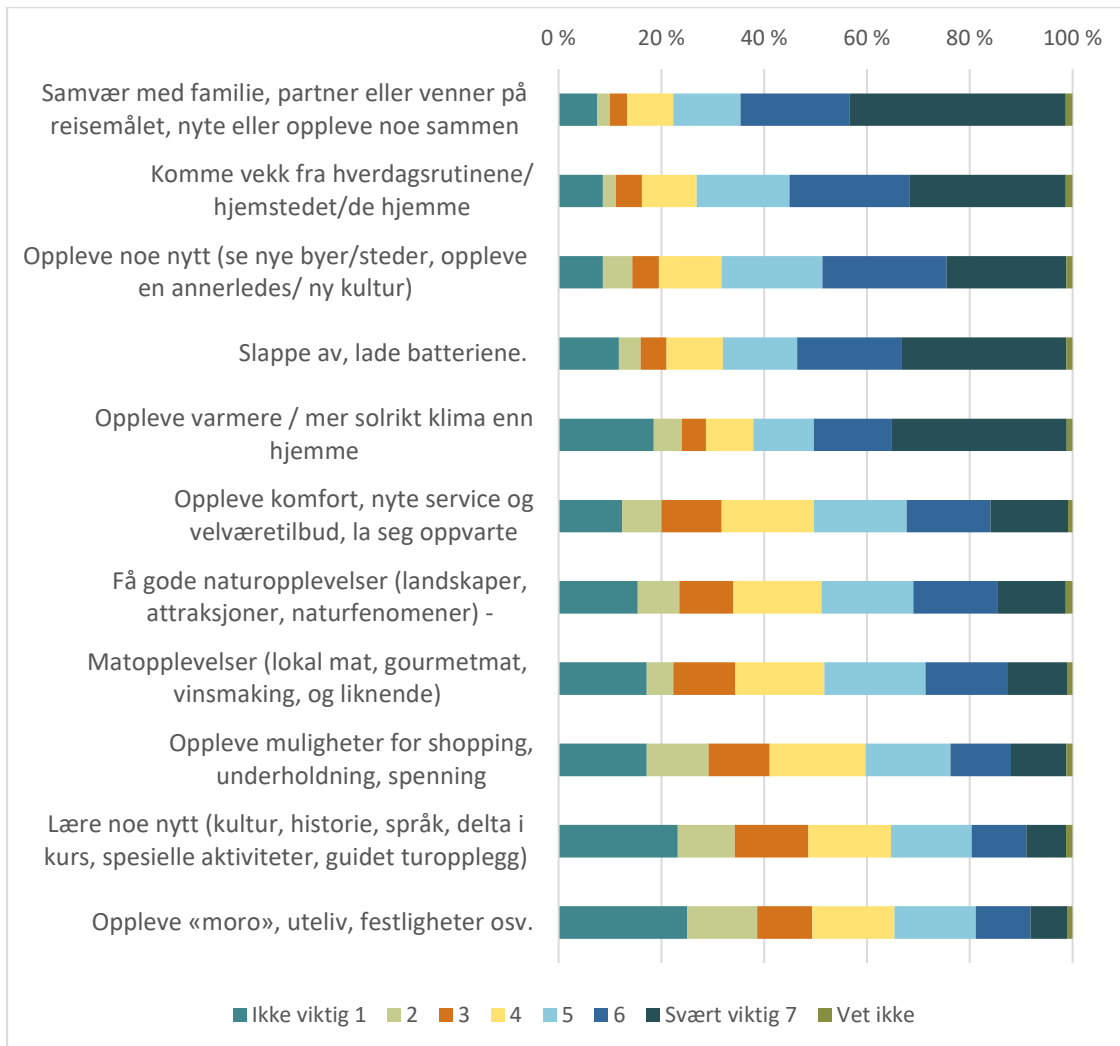
Reisemotiver

Den siste private flyreisen, som det spørres om i denne undersøkelsen, vurderes som relativt viktig av tre av fire reisende. Én av åtte betraktet denne reisen som relativt uviktig. Reisemotivene avdekker noen av grunnene for å reise med fly til utlandet. På en liste med en rekke mulige begrunnelser, er det klassiske reisemotiver som peker seg ut for de aller fleste: Å komme bort fra sitt hjemlige hverdagsmiljø for å oppleve noe nytt og annerledes sammen med sine nærmeste, der hensikten også er å rekreasjon og ha rikelig med tilgang på sol og varme. De 11 reisemotivene med høyest



Å reise med familie og venner, komme bort fra hverdagen, oppleve noe nytt, avslapning, og å oppleve bedre klima er viktige reisemotiver.

gjennomsnittscore for relativ viktighet (rangert fra øverst til nederst på en skala fra 1 til 7) er vist i figur C nedenfor.



Figur C: Oppfattet viktighet av reisemotiver for sist foretatte flyreise utenlands. Prosentandel.

Avbrekk fra hverdagen, der en har tid til samvær og kan nyte et varmere klima, er altså fellesnevneren for de aller fleste flyreisende nordmenn.

Dersom vi ser bort fra ønsket om å oppleve bedre klima og *sol og varme*, som er like viktig for alle grupper i befolkningen, er det likevel noen forskjeller i hvordan ulike grupper vurderer de fire viktigste reisemotivene:

- *Samvær med venner og familie* er oppgitt som spesielt viktig for kvinner og for aldersgruppen 30-39 år.
- *Komme vekk fra hverdagsrutinene eller hjemstedet*, er også oppgitt som viktigst for de mellom 30 og 39 år og de som bor i Nord-Norge.
- *Slappe av og lade batteriene* er oppgitt som viktigere for alle i aldersgruppen mellom 30 og 59 år sammenlignet med de yngre og eldre, og det er viktigere for kvinner enn menn.
- *Oppleve noe nytt* er oppgitt som viktigst for de yngste og minst viktig for de eldste reisende.

Andre motiver spiller selvsagt heller ikke en uvesentlig rolle, slik som uttrykte ønsker om å oppleve natur, lokal mat og kultur, og å lære noe nytt. Shopping og uteliv er også av betydning for mange av de reisende. Totalbildet er at motivene for å reise er svært sammensatte, og det er i liten grad enkeltmotiver som avgjør om man velger å reise til utlandet med fly.

Det er heller ikke så veldig store forskjeller avhengig av hvor ofte eller hvor man reiser, med ett unntak: For de som reiser til andre kontinenter, er reisen vurdert som spesielt viktig. De langdistansereisende har også de høyeste gjennomsnittscorene på de aller fleste motivspørsmålene. Denne gruppen har åpenbart investert mest tid og penger i reisen.

En faktoranalyse viser at mange av reisemotivene samler seg i fire underliggende mønstre, som kan ses på som brede segmenter av reisende med fly til utlandet:

- *Avkobling og nytelse* - med vekt på å komme bort, avkobling, komfort, sol og varme
- *Natur- og kulturopplevelser* - med vekt på fysiske aktiviteter og å lære noe nytt
- *Private grunner* - med vekt på gjenbesøk og vedlikehold av sosiale kontakter
- *Shopping og uteliv* - med vekt på underholdning på reisen

Drivkreftene bak flyreisene er klassiske reisemotiver med bred appell, samtidig som flyreisene muliggjør et stort spekter av mer spesifikke aktiviteter og opplevelser.



Avkobling og nytelse, natur- og kulturopplevelser, shopping og uteliv, eller private grunner utgjør hovedgruppene av reisemotiver.

Holdninger til miljøeffekter av flyreiser og generell miljøatferd

De reisende ble spurt om kjennskap til at flyreiser kan ha negativ effekt på klima/miljø vil ha noen betydning for om man velger å dra på en ferie-/fritidsreise med fly til utenlandet. Ca. en femtedel mente at dette kunne ha en relativt stor betydning for reiseaktiviteten, mens over halvparten mente at dette ville ha relativt liten betydning.

Generelt utfører de reisende handlinger i hverdagen som kan ha positive miljøkonsekvenser, som oftest er relativt enkle, rutinemessige som man gjør på egenhånd. En faktoranalyse av utsagn om hvor ofte en utfører atferd som kan ha miljøpåvirkning ga en hovedfaktor som gjenspeiler gjenbruk/søppelsorterende atferd og en for



Om lag en femtedel mener at større kjennskap til flyreisenes negative miljøeffekter ville kunne ha stor betydning for reiseaktiviteten.

ressurs/utgiftsparende atferd. En annen faktor gjenspeilte mindre vanlig atferd, som det å betale klimakvoter ved flyreiser. Over 40 prosent mente at disse handlingene i relativt liten grad kunne veie opp for flyreisenes miljøeffekter, mens snaut 25 prosent mente at det i relativt stor grad kunne veie opp.

Villigheten til å betale høyere priser på flyreiser

Hva vil de reisende så gjøre om prisene på flyreiser ble dobbelt så høye som det de hadde betalt, f.eks. pga. økte miljøavgifter? Litt over halvparten mener de ville redusert antall flyreiser, mens en tredel ville ha reist like mye som i dag til tross for doble priser, men redusert på annet forbruk eller redusert sparingen sin. Av den halvdel som ville redusert sine flyreiser hadde drøyt 40 prosent valgt andre transportmidler og/eller reisemål som det ikke var nødvendig å fly til, mens knapt 60 prosent ville redusert antall reiser i alt.

I (samfunns)økonomisk forstand kan et mål på velferdsverdien av (private) reiser være gitt som forskjellen mellom det man betaler for reisen og det man (maksimalt) er villig til å betale. I prosjektet ble respondentene derfor bedt om å vurdere scenarioer for prisøkninger på flyreiser, drevet fram av nye potensielle avgifter (à la dagens flyseteavgift). Prisøkningen ble gitt som en prosentøkning i forhold til det de hadde betalt for sin siste flyreise. Den prisøkningen man kunne godta var i gjennomsnitt på ca. 33 prosent (medianverdi ca. 25 prosent). Bruker man pengebeløp i stedet, så vil medianen ligge i intervallet 400-500 kr. i akseptabel prisøkning.

Villigheten til å betale mer øker med respondentens alder, mens kjønn, utdanningsnivå og husholdsstørrelse har ingen signifikant effekt. Avgiftsmotstandere er mindre villige til å betale mer. Det samme gjelder de som uttrykker mindre tro på prisøkningsscenarioet de ble vist, og de som uttrykker at flyreiser til utlandet allerede er «dyrt». Den femtedelen i utvalget som mente at større kjennskap til flyreisenes negative effekt på klima og miljø ville ha betydning for reisevalg, hadde noe høyere sannsynlighet for ja-svar (aksepterte prisøkningen). Det var ellers noen forskjeller i betalingsvillighet avhengig av motivene for reisen, men ingen sammenheng mellom villighet til å betale mer og reisefrekvens siste året eller størrelsen på reisefølget.

Det ble testet om ulike avgiftsutforminger påvirket villigheten til å betale mer for flyreiser. I utvalget samlet sett var effektene svake, både for ulike øremerkingsalternativer og for avstandsvarierende avgift. Utvalget ble splittet med hensyn til prisen på siste flyreise, altså billett-kostnadene tur-retur for hele reisefølget. Resultatene indikerer at de med billige reiser er mer negative til avstandsbestemt avgift og mer positive til øremerking av avgiftene (og spesielt til biodrivstoff). De som har reist dyrt er mer positive til avstandsbestemt avgift og mer negative til øremerking av avgiftene (og spesielt til biodrivstoff).



Ved en dobling av flyprisene ville omtrent halvparten redusert antall flyreiser. Av disse ville ca to av fem valgt andre transportmidler eller reisemål, mens tre av fem ville ha redusert antall reiser i alt.

Summary

The welfare value of leisure air travel abroad

TØI Report 1634/2018

Authors: Eivind Farstad, Jan Vidar Haukeland, Knut Veisten and Jon Martin Denstadli
Oslo 2018, 57 pages Norwegian language

- *Holiday and leisure trips with flights abroad are carried out to enjoy time with friends and family, experience something new or new places, relax and “charge the batteries”, get away from everyday life, and experience warmer, more sunny climate than home.*
- *Many think it is relatively affordable to fly, and a large proportion expresses willingness to pay relatively high for the flights. About three out of ten would still have traveled if the trip was twice as expensive. About half of the respondents can accept increased fees, and most of these are for earmarking of any fees for climate purposes.*
- *Relatively few believe that information on climate impacts of the flights will affect the decision to travel, and few believe that what they possibly do of environmental efforts in daily life will compensate for the climate effects of flying.*

This report presents the results of an online survey of the welfare value of Norwegians private holiday and leisure travel by plane abroad. The project was carried out by the Institute of Transport Economics in the autumn of 2017 on behalf of Avinor. Following the completion of a focus group, a national representative internet panel managed by Norstat gave 1220 complete responses from persons who had taken at least one holiday or leisure trip with flights abroad the last 12 months that they had paid for themselves.

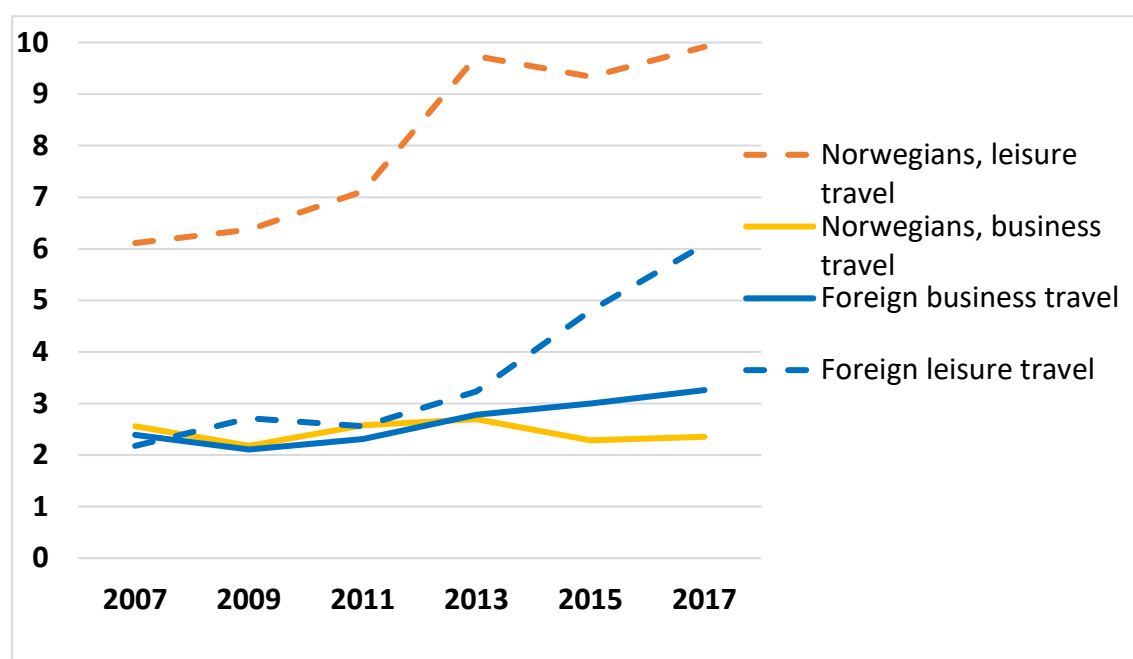
The welfare value of such holiday and leisure travel by plane abroad was highlighted with various questions about travel motives, importance of the journey, and the willingness to pay higher prices. Furthermore, the air passengers were asked to assess the environmental/climate impacts of their voyages, possible compensatory environmental behavior and travel patterns over time, and evaluate different price increases and climate-related taxation alternatives.

Private flights abroad have increased considerably in recent years (see Thune-Larsen and Farstad, 2016). The welfare value of international journeys is initially manifested by the travel activity itself - that people are increasingly willing to spend leisure and resources on this travel activity. The survey shows that the holiday and relaxation motif is dominant, that it is a significant social component of the leisure flights, and that one also has a significant feature of what can be called «educational travel motive». There seem to be some stronger motives for the longer (intercontinental) trips than the short ones, and these achieve a consistently higher importance score. However, the absolute differences in most of the stated reasons for the journey and stated importance vary little between destination regions. More than half believed that information about climate effects would have little impact on travel activity, while approx. one fifth thought it could have a big impact. More than 40 per cent thought that environmentally-saving actions they make in the daily life could do little to cope with the environmental impact of travel, while approx. one in four believed that this could largely do so.

Approximately half can accept increased fees on flights, and clearly the largest proportion is for earmarking for climate purposes. Only one in ten believe that a fee that does not have earmarking is best. A large proportion expresses willingness to pay relatively high for the flights. Half of the respondents say yes to about 25 percent price increase, or to approx. NOK 400-500 increase per flight return trip. Different tax alternatives have relatively limited impact on the willingness to pay more, in the sample overall.

Air travel and the travellers

Figures from Avinor show that Norwegians' holiday and leisure travel volume now amounts to almost 10 million trips to/from Norwegian airports per year, and is around four times greater than Norwegians' occupational air traffic to/from Norway (Figure A).



Source: Avinor

Figure A: Number of passengers by market, 2007-2017. Millions of passengers.

The sample from the internet panel travelled primarily to European countries; nearly half are targeted at southern Europe (Figure B). Northern Europe (excluding the Nordic countries) and Central Europe are also popular destinations. Traveling to North America and Asia is dominant among intercontinental leisure flights.

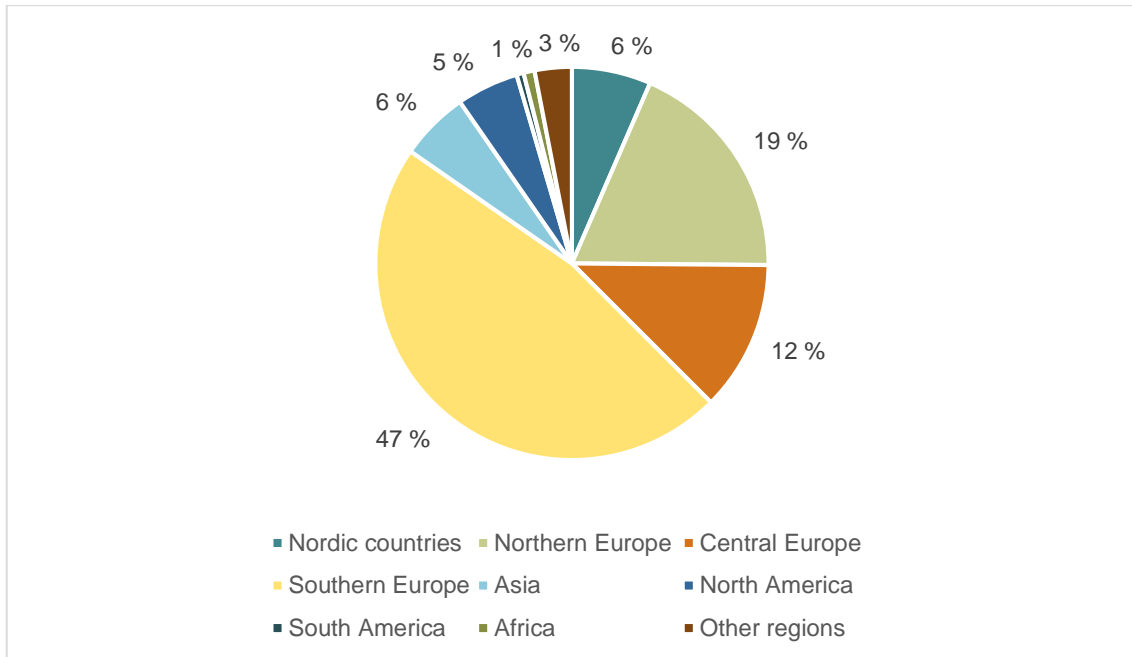


Figure B: Travel destination area for the last leisure trip made by plane abroad. Percentage of trips.

The estimated average fare for the airline tickets for the entire trip was around NOK 8800 and the median fare was NOK 5600. The estimated average price per adult in the travel was approx. NOK 3700, with the median being NOK 3000. Compared against the cost of other types of consumption, the majority of the travelers believe that it is relatively cheap to travel by plane abroad. In particular, this attitude is widespread among those who perform relatively short journeys (i.e. to destinations in northern Europe).

About half say they travel about as much now as for about 5 years ago, while almost 30 percent answered they traveled more now, and nearly 20 percent responded that they were traveling less. However, it was not a larger proportion that thought they would travel more about 5 years ahead (almost 20 percent) compared to the proportion who thought they would travel less (well 20 percent), but about half believed that they would also travel about as much now as in the future.

Travel motives

The latest private flight, as asked about in this survey, is considered to be relatively important by three out of four travelers. One in eight regards this trip as relatively unimportant.

The stated travel motives reveal some of the reasons for choosing to travel by plane abroad. On a list of possible reasons, classical travel motives are important to the vast majority of people: getting away from their home-grown environment to experience something new and different with their closest, and to recuperate and enjoy sun and warmer climate than home. The 11 highest ranked motives by average relative importance (ranked from top to bottom on a scale from 1 to 7) are shown in Figure C below.

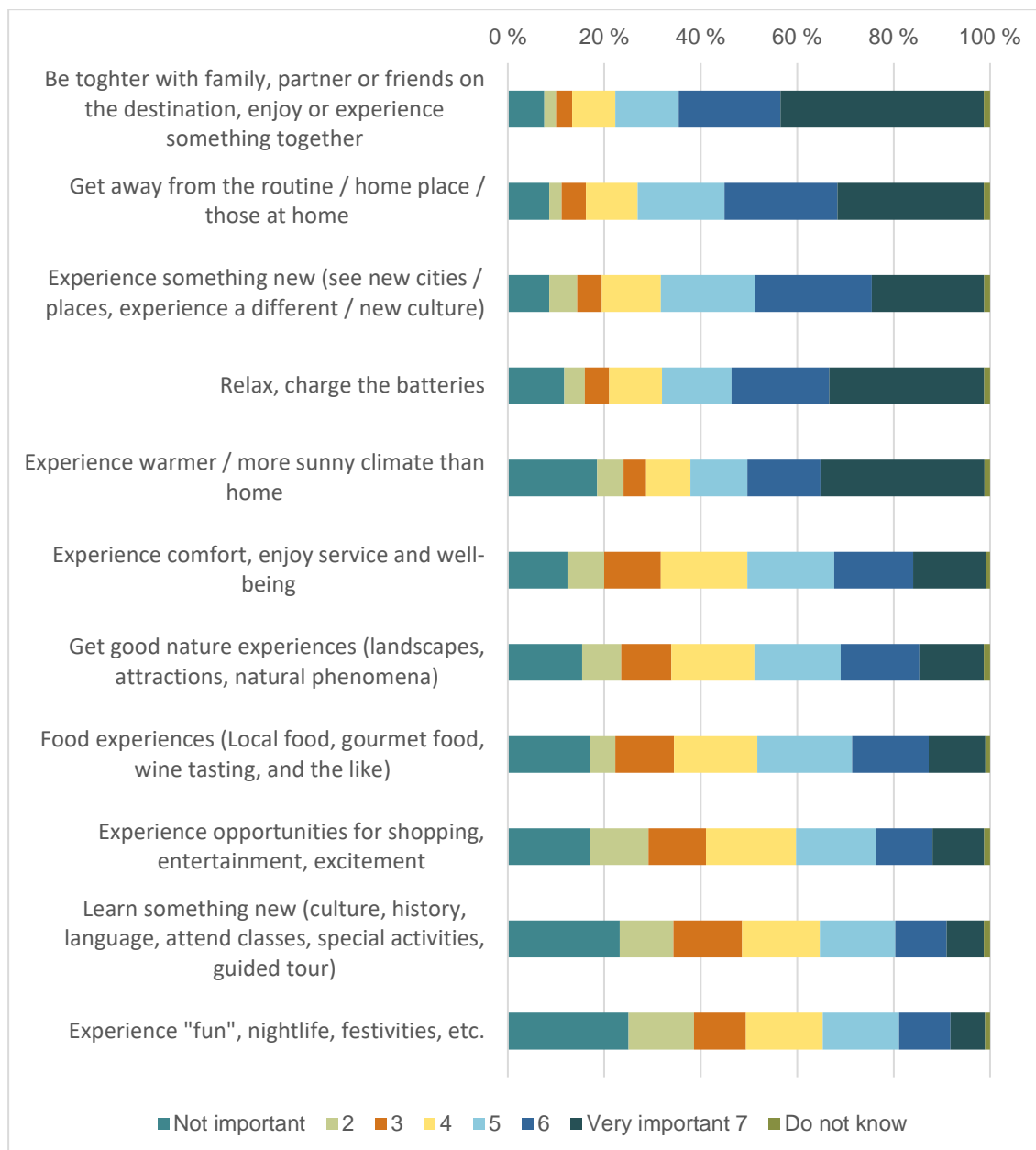


Figure C: Perceived importance of travel motives for leisure flights abroad. Percentages.

A break from everyday life, where one has time for social life and can enjoy a warmer climate, is the common travel denominator for most Norwegians.

Apart from the desire to experience better climate and sun and warmer weather than home, which is important for all groups in the population, there are nevertheless some differences in how different groups consider the five main travel motives:

Enjoying time with friends and family is stated as particularly important for women and for the age group 30-39 years.

Getting away from the routine or home location is also stated as important for those between the ages of 30 and 39 and those living in northern Norway.

Relax and "charge the batteries" is stated as more important to everyone in the age group between 30 and 59 years compared to the younger and older, and it is more important for women than men.

Experiencing something new is stated as most important for the youngest and least important for the oldest travelers.

Other motives obviously play a significant role also, such as expressed wishes to experience nature, local food and culture, and to learn something new. Shopping and nightlife is also of importance to many of the travelers. The overall picture is that the motives for traveling are highly complex, and there are few single motives that are decisive of whether to choose to travel abroad by plane.

There are also not very big differences depending on how often or where one travels, with the exception: For those traveling to other continents, the journey is considered to be particularly important. The long-haulers also have the highest average scores on most of the motivational issues. This group has obviously invested the most time and money in the journey.

A factor analysis shows that many of the travel motifs gather in four underlying patterns, which can be seen as broad segments of travelers by plane abroad:

Relaxation and pleasure - with an emphasis on getting away, decoupling, comfort, sun and warmth

Nature and cultural experiences - emphasizing physical activities and learning something new
Personal reasons - with emphasis on re-visits and maintenance of social contacts

Shopping and nightlife - with emphasis on entertainment on the trip.

The driving forces behind the flights are classic travel motifs with wide appeal, while the flights allow for a wide range of more specific activities and experiences.

Attitudes to the environmental impact of flights and general environmental behavior

The travelers were asked whether the fact that if flights could have a negative effect on climate/environment would have a bearing on whether one chose to go on a holiday/leisure trip by plane to foreign countries or not. About one fifth believed that this could have a relatively significant impact on travel activity, while over half thought that this would be relatively small.

Generally, travelers perform actions in their daily lives that may have positive environmental impacts, usually relatively simple, routine ones as they do on their own. A factor analysis of statements about how often one conducts behavior that may have an environmental impact gave a main factor reflecting reuse/waste recycling behavior and an asset/cost saving behavior. Another factor reflected less common behavior, such as paying climate quotas on flights. More than 40 per cent thought that these actions would not outweigh the environmental impact of the flights, while almost 25 per cent thought it could outweigh them to a considerable extent.

The willingness to pay higher prices on flights

What will travellers do if the prices for flights were twice as high, for example, because of increased environmental taxes? A little over half believed they would reduce the number of flights, while one third would have travelled as much as today despite double prices, but reduced other spending or reduced savings. Of the half that would reduce their flights, just

over 40 percent had chosen other means of transport and / or destinations that it was not necessary to fly to, while almost 60 percent would reduce the total number of trips.

In the (societal) economic sense, a measure of the welfare value of (private) travel can be given as the difference between what a person pays for the trip and what the person (maximum) is willing to pay. In the project, the respondents were therefore asked to assess scenarios for price increases on flights, driven by new potential charges (such as today's passenger tax). The price increase was given as a percentage increase compared to what respondents had paid for their last flight. The results gave a median value of approximately 25 per cent, and an average estimate of approx. 33 percent of the price increase one could accept. If using monetary value instead of percentages, the median will be in the range of NOK 400-500 as an acceptable price increase.

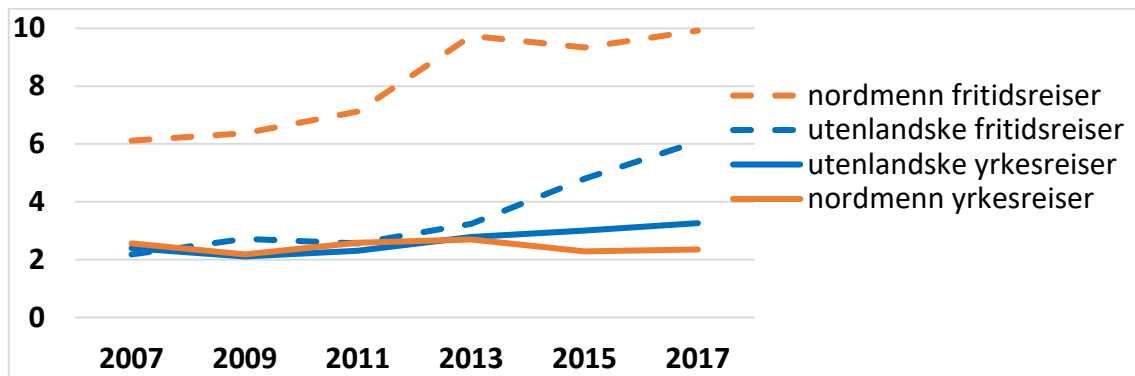
The willingness to pay increases with the respondent's age, while gender, education and household size showed no significant effect. Those who are against such taxes have lower willingness to pay. The same applies to those who express less faith in the price-rise scenario they were shown, and those who express that flights to abroad are already "expensive." The fifth of the respondents who considered that the negative impact on the climate and the environment would have a bearing on travel choices, had a slightly higher probability of yes-response (accepting the price increase). There were otherwise some differences in willingness to pay depending on the reasons and motifs for the trip, but no correlation between willingness to pay more and travel frequency last year or the length of the journey.

It was also tested whether different tax charging plans affect the willingness to pay for flights. In the overall sample, the effects were weak, for different earmarking options as well as for distance-paying fees. The respondent sample was split with regard to the price of the last flight, i.e., ticket costs return for the entire journey. The results indicate that those with low-cost flying are more negative towards distance-based tax and more positive towards earmarking of fees (and especially for biofuels). Those who have traveled expensive are more positive to distance-based fees and more negative to earmarking of fees (and especially for biofuels).

1 Bakgrunn og innhold

1.1 Utvikling i private flyreiser

Siste reisevaneundersøkelse (RVU) på fly (Thune-Larsen og Farstad, 2016) viser at nordmenn foretok 6,6 millioner ferie- og fritidsreiser med rutefly til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i 2015, en økning på 3,4 millioner reiser på 10 år. I tillegg kommer trafikken over Torp og Rygge samt chartertrafikk, som i all hovedsak er ferie- og fritidsbetenget. Følgende figur viser Avinors passasjerstatistikk t.o.m. 2017.



Kilde: Avinor

Figur 1.1: Antall passasjerer fordelt på marked, 2007-2016. Millioner passasjerer.

Figur 1.1 viser at nordmenns reiseaktivitet har ligget noenlunde konstant siden 2013, og at det i de siste årene er de utenlandske fritidsreisene som har økt. Utenlandsk trafikk har økt fra 4,6 millioner passasjerer i 2007 til 9,3 millioner i 2017, en økning i andel fra 35 til 43 prosent i perioden.

SSBs forbruksundersøkelser viser at flyreiser utgjør en økende andel av de totale forbruksutgiftene til nordmenn. Inntektselastisiteten for fritidsreiser med fly til utlandet er estimert til 1,3, og nordmenns priselastisitet for ferie-/fritidsreiser ligger i intervallet fra minus 0,43 til minus 0,3 (Østli og Thune-Larsen, 2015). Dette betyr at en 10 % økning i billettpris gir en etterspørselsreduksjon på mellom 3 og 4,3 %. Relativ lav priselastisitet kan dels forklares med mangel på alternative transportmidler, men også med at flyreiser har høy oppfattet verdi for folk. Samlet peker dette i retning av at mange prioriterer flyreiser høyt i sin privatøkonomi, og at man har stor betalingsvillighet for å kunne reise med fly.

1.2 Bakgrunn for prosjektet

Veksten i luftfarten de senere år har samfunnsmessig betydning på flere områder. På bakgrunn av at Avinor tidligere har fått utarbeidet diverse rapporter om luftfartens samfunnsnytte med vekt på yrkesreiser og sysselsettingsvirkninger (f. eks. Lian m. fl. 2005; Julsrud m.fl. 2011), er fokus i dette prosjektet å få belyst velferdsverdien av nordmenns (private) ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet.

Dette prosjektet belyser bl.a. om, og i så fall hvorfor, disse private ferie- og fritidsreisene med fly til utlandet er viktige for de reisende: Hvilken betydning har ulike typer av motiver slik som rekreasjonssøker, samvær med familie og venner, samle minner, lære noe nytt, oppleve andre kulturer, få nye impulser eller delta i aktiviteter som er spennende og utfordrende? Vi har her forstøkt å avdekke betydningen av ulike typer reisemotiver.

Velferdsverdien av flyreiser kan ut i fra et økonomisk resonnement defineres som det konsumentoverskuddet de reisende oppnår, dvs. forskjellen på deres betalingsvillighet for reisen og reisesens kostnad. Vi har derfor undersøkt hvorvidt et utvalg av de som har reist i privat regi med fly til utlandet i løpet av det siste året er villige til å betale økte priser på sine flyreiser.

Videre er det lagt vekt på å få frem de reisendes refleksjoner omkring egen reiseaktivitet i lys av klimaeffektene som en utstrakt og økende reisevirksomhet med fly til utlandet bidrar til, herunder hvordan de betrakter sine egne reisemønstre i et 5-års perspektiv (før og nå). Er den enkelte villig til å redusere flyreisenes lengde og antall dersom de blir dyrere, er man villig til å betale mer i avgifter for å redusere eller kompensere for sin reiseaktivitet, eller er man mer eller mindre innstilt på å redusere antallet flyreiser sammenliknet med å gi avkall på andre aktiviteter som også bidrar til klimautslipp? Rapporten inneholder også en analyse av variasjoner i denne typen verdsettinger av feriereiser med fly basert på demografi og andre egenskaper ved de reisende og reisen i seg selv.

Hovedgrunnet for våre analyser er en online spørreundersøkelse med respondenter fra Norstats internettpanel¹. I tillegg er det også gjennomført en kvalitativ studie basert på en fokusgruppesamtale i Oslo². Etter gjennomføring av fokusgruppen, ble det rekruttert respondenter fra et landsrepresentativt internettpanel administrert av Norstat, som ga 1220 komplette svar. Kriteriene for deltagelse i undersøkelsen var at man hadde foretatt minst én ferie- eller fritidsreise med fly utenlands siste 12 måneder som man/husholdningen hadde betalt for selv.

1.3 Innhold og struktur

Vi har strukturert denne rapporten som følger:

Kapittel 2 gir en oversikt over datasettet, de 1220 respondentene og deres private reiseaktivitet med fly til utlandet.

Kapittel 3 presenterer resultatene fra analysene av reisemotivene og motivenes viktighet.

Kapittel 4 viser de reisendes refleksjoner rundt miljø-/klimaeffektene av egne flyreiser, og miljørelatert atferd.

Kapittel 5 presenterer analysene av oppgitt villighet til å betale mer for flyreiser via økte miljøavgifter.

Kapittel 6 gir en gjennomgang av det teoretiske og metodiske grunnlaget for utformingen av prosjektet, og gjennomføringen av fokusgruppeintervjuet og spørreundersøkelsen.

En oppsummering av resultatene finnes i sammendraget.

Rapport fra fokusgruppeintervjuet, samt en del supplerende resultater, analyser, og annet materiell er presentert i vedleggene.

¹ Spørreskjemaet benyttet for online-spørreundersøkelsen er gjengitt i TØI Arbeidsdokument 51234/2017.

² En kort oppsummering av den innledende fokusgruppen finnes i avsnitt 6.2 og en mer detaljert rapport fra moderator finnes i vedlegg V.1.

Denne rapporten har en litt annerledes struktur enn vanlig i TØI-rapporter, først og fremst for å øke leservennligheten med tanke på et bredere publikum, samt oppdragivers ønske. Sammendraget kan leses selvstendig, og inneholder en mer detaljert oppsummering av de viktigste resultatene enn vanlig, i stedet for et eget kapittel til slutt som oppsummerer resultatene. Vanligvis er resultatene fra undersøkelsen/prosjektet samlet i ett kapittel etter et innledende metodekapittel. Men å måle velferdsverdien av flyreiser er en komplisert (teknisk) oppgave, og derfor har delen om betalingsvillighet i kapittel 5 en mer teknisk karakter enn presentasjonen av resultatene av reiseatferd, motiver og miljøholdninger i kapittel 2-4. I stedet for et kapittel først i rapporten som beskriver teori- og metodeanvendelse og gjennomføring av undersøkelsen, er dette i hovedsak flyttet lenger bak i rapporten i kapittel 6, for å øke leservennligheten for de som ikke er opptatt av detaljene i den teoretiske og metodiske tilnærmingen. Supplerende resultater og analyser er lagt i vedleggene av samme grunn.

2 Flyreiser til utlandet – om reisen og de reisende

I dette kapitlet ser vi nærmere på et utvalg av nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet, hvem de reisende er, hvor og når de reiser og hvor mye de har betalt for reisen, og andre egenskaper ved reisen og de reisende.

2.1 De reisende i undersøkelsen

Respondentene er rekruttert fra et landsrepresentativt utvalg i Norstats respondentpanel. Kriterier for deltagelse i online-undersøkelsen var at man hadde foretatt minst én reise med fly utenlands siste 12 måneder. Blant de som svarte på alle spørsmålene i undersøkelsen, var 48 prosent kvinner og 52 prosent menn (heretter benevnt «de reisende»). Gjennomsnittlig alder er 48 år, med de reisende noenlunde jevnt fordelt etter aldersgrupper (tabell 2.1), og på bostedsfylker proporsjonalt etter befolkningsstørrelse.

Tabell 2.1: Fordeling av de reisende i undersøkelsen etter aldersgruppe.

Aldersgruppe	Prosent	N (antall resp.)
18-29 år	18,4	224
30-39 år	16,6	202
40-49 år	16,7	204
50-59 år	17,8	217
60-69 år	16,0	195
70+ år	14,6	178
Totalt	100,0	1220

Omtrent halvparten av de reisende har fulltidsbeskjeftigelse med arbeid 32 timer eller mer per uke, og en drøy firedel er pensjonister eller trygdet. Ni prosent er deltidsarbeidende og ti prosent er studenter, og de øvrige utgjør ca. fem prosent.

En knapp firedel av deltakerne i undersøkelsen bor sammen med barn eller unge under 18 år. En drøy firedel er single voksne (med eller uten barn), og tre firedeler tilhører husholdninger med to eller flere voksne.

Uttrekket fra respondentpanelet er gjort med tanke på å få et landsrepresentativt utvalg av den delen av *befolkningen* som har reist privat minst én gang til utlandet med fly siste år, som ikke nødvendigvis gjenspeiler populasjonen av *flyreiser*, som er analyseenheten i RVU-fly (jf. Thune-Larsen og Farstad 2016). Videre er undersøkelsen gjennomført på høsten, slik at den sist foretatte reisen det rapporteres om sannsynligvis er noe skjevfordelt mot sommer/høstsesongene i forhold til undersøkelser som dekker hele året. Øvrig informasjon om utvalget, samt frekvenstabeller etter sosiodemografiske variable, er presentert i TØI Arbeidsdokument 51234/2017.

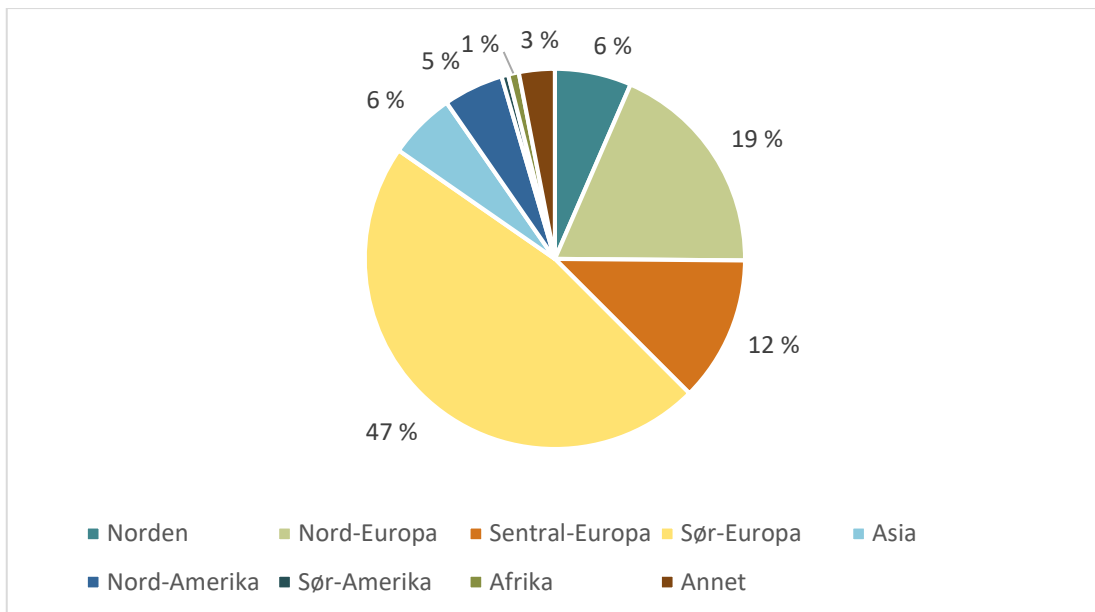
2.2 Flyreisene

2.2.1 Den sist foretatte flyreisen – hvor, når og med hvem

Den siste flyreisen man har foretatt og rapportert om her, har i de fleste tilfeller foregått i løpet av sommeren (38 prosent) eller høsten (34 prosent) 2017, med de resterende fordelt på vår og vinter.

Tre av fire (75 prosent) av reisene foregikk med rutefly, og 25 prosent var charterreiser. Av flightene var 65 prosent med direktefly og 33 prosent med minst én mellomlanding, hvor 22 prosent med mer enn én mellomlanding.

Nesten av halvparten av reisene gikk til et reisemål i Sør-Europa (47 prosent), med Nord-Europa som nest største reisemålsregion (24 prosent), og deretter Sentral-Europa (12 prosent). Vel 16 prosent gikk til reisemål utenfor Europa, som vi benevner som interkontinentale reiser, og de fleste av disse gikk til Nord-Amerika og Sørøst-Asia/Sør-Asia. Spania er største enkeltland med ca. 15 prosent av reisene.



Figur 2.1: Reisemålsområde for den sist foretatte reisen med fly utenlands. Prosentandel av reisene.

Tabell 2.2: Oppgitt reisemål, etter reisemålsområde. Prosentandel av reisene.

Reisemålsområde	Prosent av reisene
Norden (Sverige, Danmark, Finland, Island, Færøyene)	6,5
Nord-Europa (Baltikum, Tyskland, Be-Ne-Lux, Storbritannia, Irland)	17,7
Sentral-Europa (Frankrike, Sveits, Østerrike, Liechtenstein, Polen, Tsjekkia, Slovakia)	12,3
Sør-Europa, inkludert Kroatia og andre land på Balkan, Tyrkia, samt Kanariøyene, Madeira, Asorene	46,9
Russland, vest for Ural, Kaukasus	0,8
Øst-Asia (Kina, Japan, Korea, Mongolia, Russland øst for Ural)	0,7
Midtøsten, inkludert Egypt og Iran, Sentral-Asia, inkludert Afghanistan	0,4
Sør-Asia (India, Pakistan, osv.), Sørøst-Asia (Thailand, Indonesia, Vietnam, osv.)	4,6
Nord-Amerika (USA, Canada), Grønland	5,1
Mexico, Mellom-Amerika, Karibia	0,6
Sør-Amerika	0,6
Nord-Afrika (Marokko, Algerie, Tunisia, Libya)	0,4
Afrika sør for Sahara	0,5
Australia / Oceania	0,3
Annet	2,7
Totalt	100,0

2.2.2 Personer i reisefølget

Antall personer i reisefølget (som man hadde betalt billett for selv) var i gjennomsnitt omtrent tre (2,9). På reisene har 47 prosent har reist to sammen i reisefølget, 16 prosent har reist alene (dvs. kun betalt egen billett), 14 prosent var fire i reisefølget, og 10 prosent var tre personer sammen. Kun ni prosent reiste fem eller flere sammen i reisefølget.

De andre voksne man eventuelt reiste sammen med, var i 60 prosent av tilfellene ektefelle/samboer/kjæreste, mens øvrig familie utgjorde 19 prosent, og 18 prosent venner, kolleger eller andre bekjente.

Hvis man sammenligner de som reiser sammen med minst ett barn under 18 år med alle reisefølger samlet, er det ca. 10 prosentpoeng flere reiser til Sør-Europa og tilsvarende 10 prosentpoeng færre til Nord-Europa. For andre regioner er andelen omtrent like for reisefølger med barn som reisefølgene generelt. For de som ikke har oppgitt å reise med barn eller unge, er det bare små forskjeller sammenlignet med alle reisefølger samlet. På dette spørsmålet er det mange respondenter som ikke har fylt ut feltene for angivelse av antall barn og ungdommer, så resultatene bør tolkes med forsiktighet.

2.2.3 Pris for billettene for reisefølget

Oppgitt anslått pris for flybillettene for hele reisefølget er om lag 8800 kroner i gjennomsnitt, og median er 5600 kr. Beregnet gjennomsnittlig pris per person i reisefølget var da ca. 3700 kroner, med median på 3000 kroner.

Tabell 2.3: Oppgitt pris* betalt for billettene per person i reisefølget, etter reisemålsregion. Kr. pr billett.

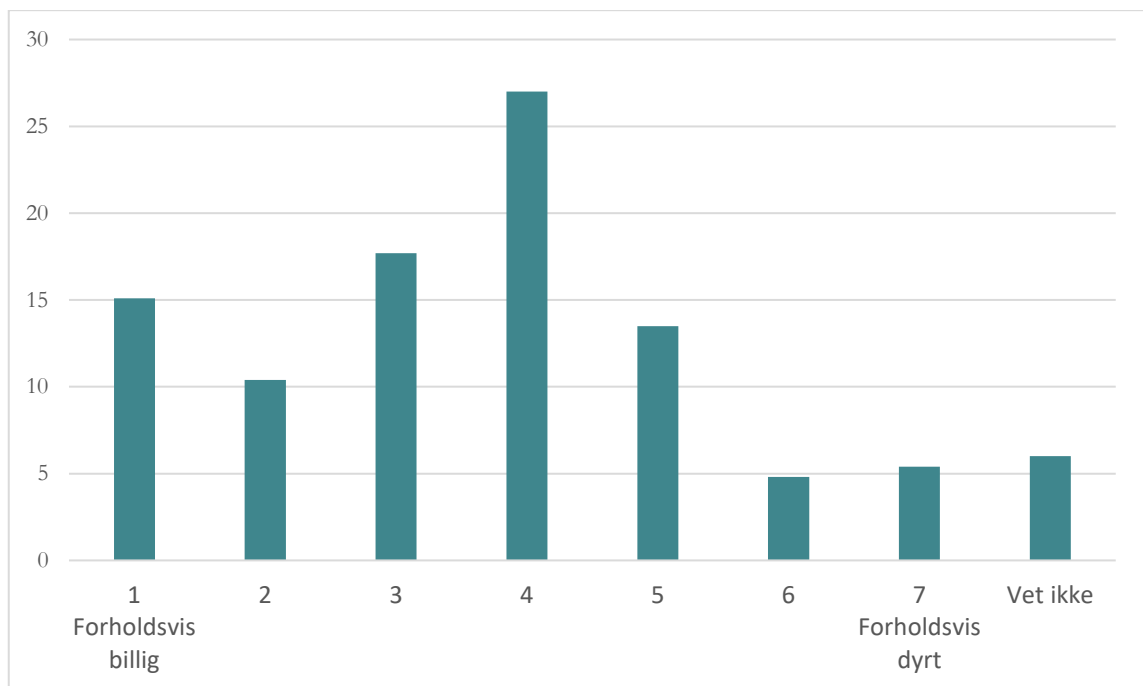
Reisemålsregion	Gjsn. pris i NOK	Std. avvik, gjsn. i NOK	Median i NOK
Nord-Europa	2130	79	2000
Sentral-Europa	2587	150	2400
Sør-Europa	3780	110	3300
Interkontinentalt/ utenom Europa	7269	366	6850
Totalt	3676	90	3000

* NB! Det er også beregnet en pris («Y») for de som ikke kunne oppgi en billettpris, som ikke er tatt med i gjennomsnittsberegningen av pris per person («X») i tabellen over.

Billettprisene er naturlig nok høyest for interkontinentale reiser (utenom Europa), med 7300 kroner i gjennomsnitt per person, og lavest for Nord-Europa, med 2100 kroner.

2.2.4 Oppfatning om kostanden med å fly utenlands

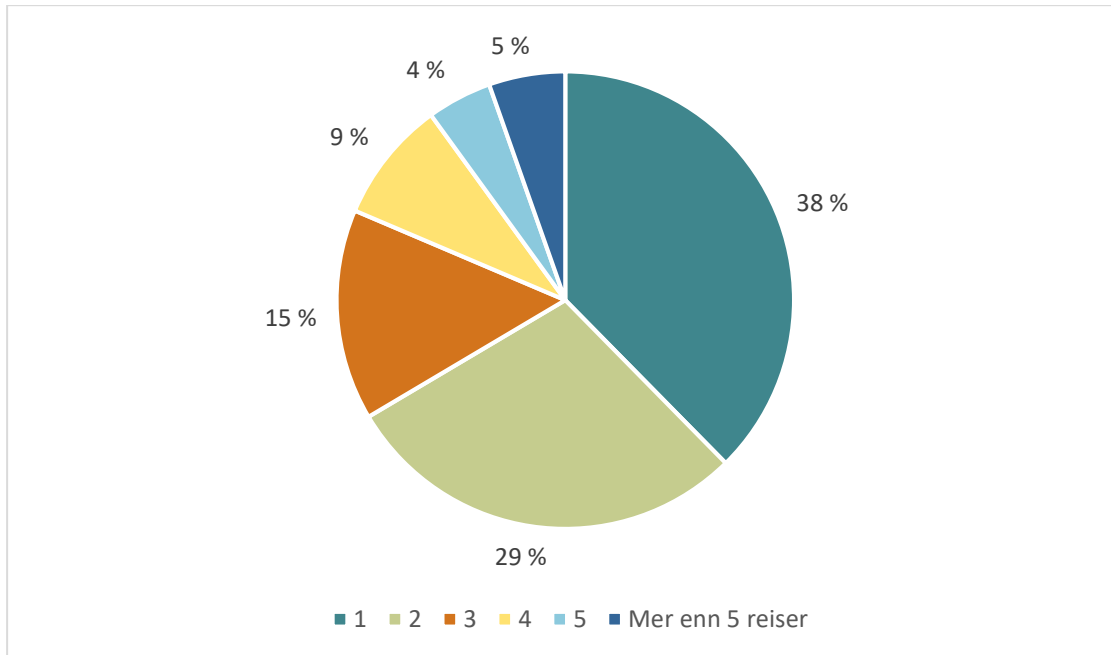
Nesten halvparten (43 prosent, score 1-3) mener kostnaden med å fly utenlands er forholdsvis lav sammenlignet med annet man kan bruke penger på (figur 2.2). 27 prosent mener det er hverken dyrt eller billig, og 24 prosent at det er forholdsvis dyrt (score 5-7). Flertallet mener altså at flyreiser til utlandet er relativt billig i forhold til kostanden på annet forbruk. På dette spørsmålet er det litt høyere score (oppfattes dyrere, score 4,1) for de som har reist utenfor Europa sammenlignet med de som har reist til andre steder i Europa (3,8).



Figur 2.2: Oppfatninger om kostanden med å fly utenlands i forhold til kostander til annet forbruk. Score på skala fra forholdsvis billig (1) til forholdsvis dyrt (7). Prosent.

2.2.5 Reisefrekvens

Antall private ferie- og fritidsreiser til utlandet med fly siste år var i gjennomsnitt 2,4, hvor antallet varierer fra 1 til 16. 38 prosent hadde hatt én slik reise, 29 prosent to reiser og 15 prosent tre. Det betyr at 80 prosent hadde tre eller færre slike reiser siste år, og bare fem prosent har hatt mer enn fem reiser.



Figur 2.3: Oppgitt antall utenlandsreiser med fly siste år. Prosent.

Tabell 2.4 nedenfor viser om man a) har reist mer eller mindre sammenlignet med for ca. 5 år siden, og b) om man tror man vil ha flere eller færre reiser om ca. 5 år sammenlignet med i dag.

Tabell 2.4: Reisefrekvens a) nå sammenlignet med for 5 år siden, og b) nå sammenlignet med hvor mye man tror man vil reise om ca. 5 år. Prosent.

Anslag på antall reiser for a) 5 år siden og om b) 5 år ift. i dag	- for 5 år siden ift. i dag	N	- om 5 år ift. i dag	N
Vesentlig færre	4,1	50	3,5	43
Litt færre	14,6	178	16,0	195
Omtrent som før	52,3	638	56,2	686
Litt flere	19,5	238	14,3	174
Vesentlig flere	8,0	98	2,9	35
Vet ikke	1,5	18	7,1	87
Totalt	100,0	1220	100,0	1220

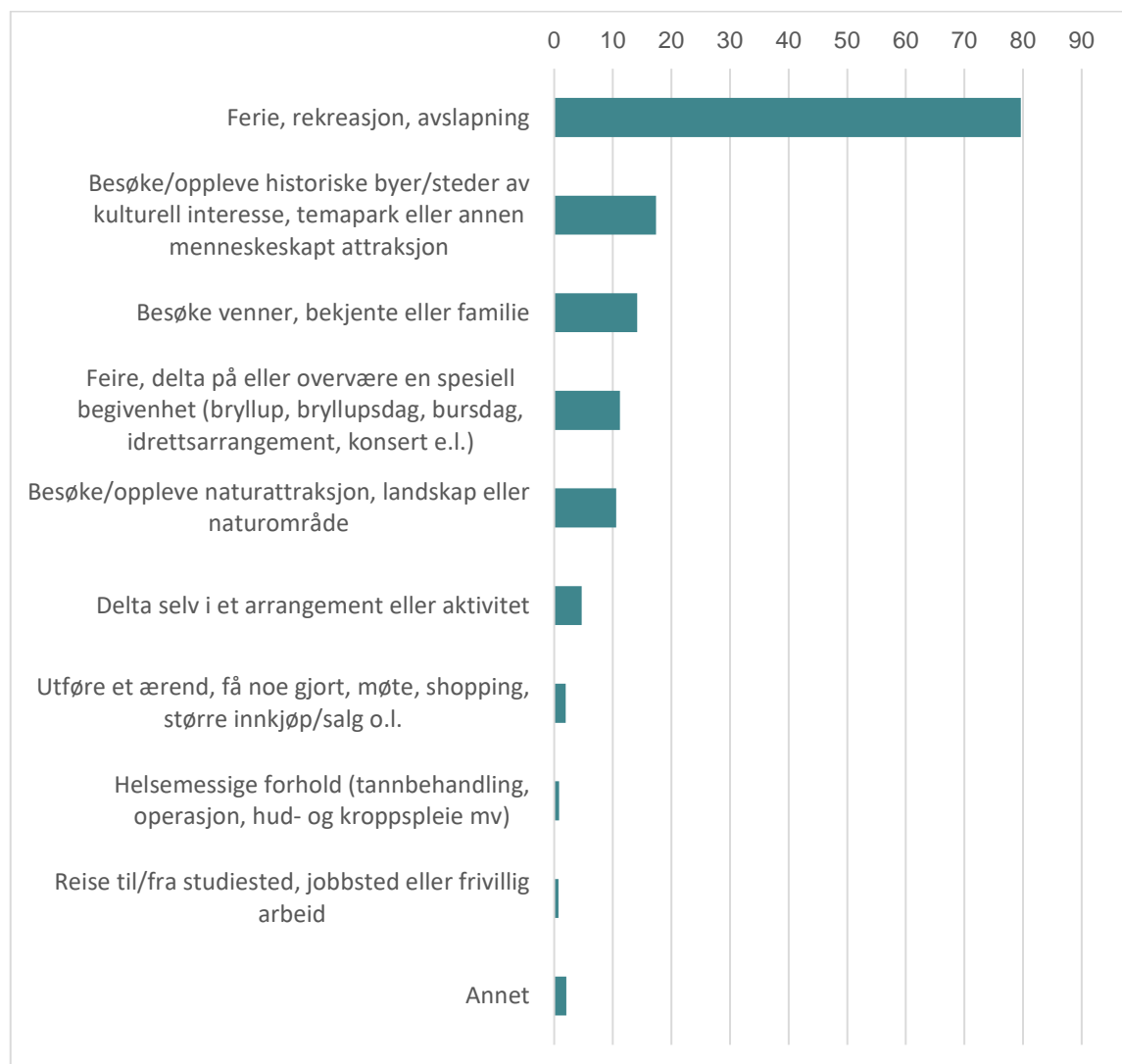
Over halvparten oppgir at de reiser like mye som før og at de kommer til å reise like mye om fem år. Det er litt sterkere tendens til økt reiseaktivitet enn til redusert, de siste fem årene. Mht. fremtidig reisefrekvens er det litt mer uvisst, og en større andel oppgir også eksplisitt at de ikke vet.

3 Reisemotiver og viktighet av reisen

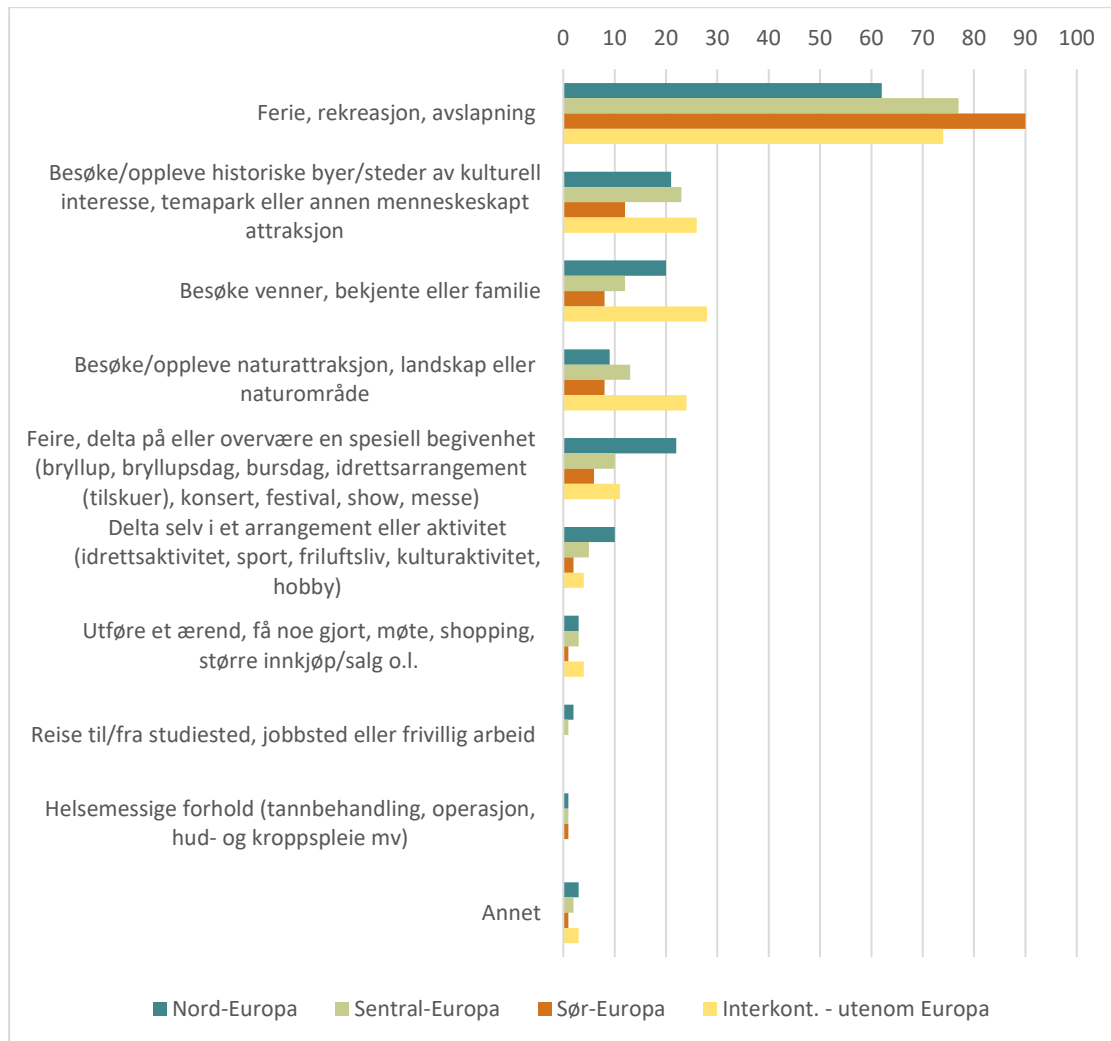
3.1 Formål og motiver for flyreisen

3.1.1 Hovedformålet med å reise

Hovedformålet med nordmenns private reiser med fly til utlandet er generelt sett definitivt ferie, rekreasjon og avslapning. Hele 80 prosent oppgir dette som hovedformålet. Andre formål som har en viss betydning, er besøk i historiske byer/steder av kulturell interesse (17 prosent), besøksreiser (14 prosent), feiringer/ arrangementer (11 prosent) og oppsøke natur/ landskaper (11 prosent).



Figur 3.1: Hovedformål med den sist foretatte private flyreisen utenlands (flere formål mulig). Prosent.



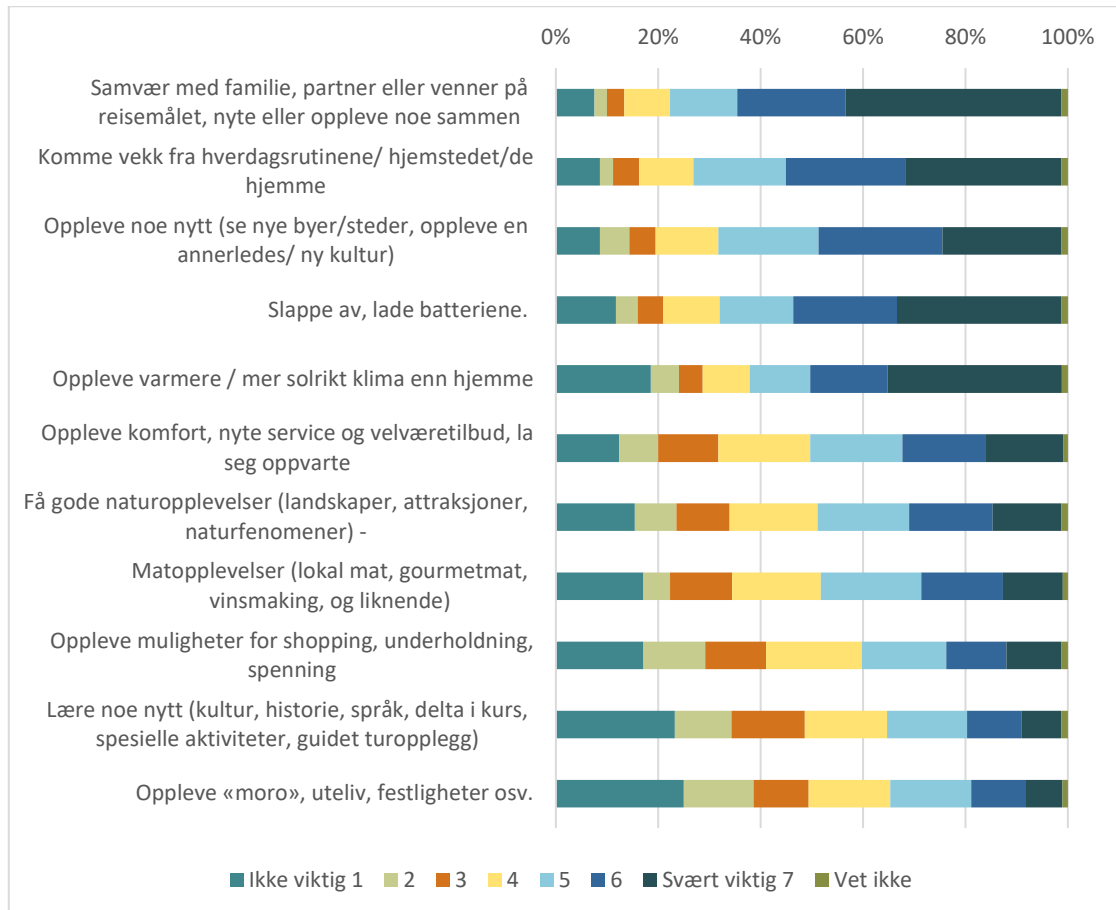
Figur 3.2: Hovedformål med den sist foretatte private flyreisen utenlands, etter reisemålsregion. Prosent.

Fordelt etter reisemålsregion ser man i figur 3.2 at ferie, rekreasjon, avslapning vurderes relativt viktigst for de som har reist til Sør-Europa, hvor om lag 90 prosent mener dette er et av formålene med reisen, mens bare 62 prosent av de som reiser til Nord-Europa mener dette er et viktig formål. For de som reiser interkontinentalt er imidlertid besøk hos venner og familie det nest oftest nevnte formålet, mens dette er relativt sjeldnere nevnt blant de som har reist sør i Europa. Samme tendens ser man for de to typiske opplevelsesformålene historiske byer/steder av kulturell interesse og natur/landskap.

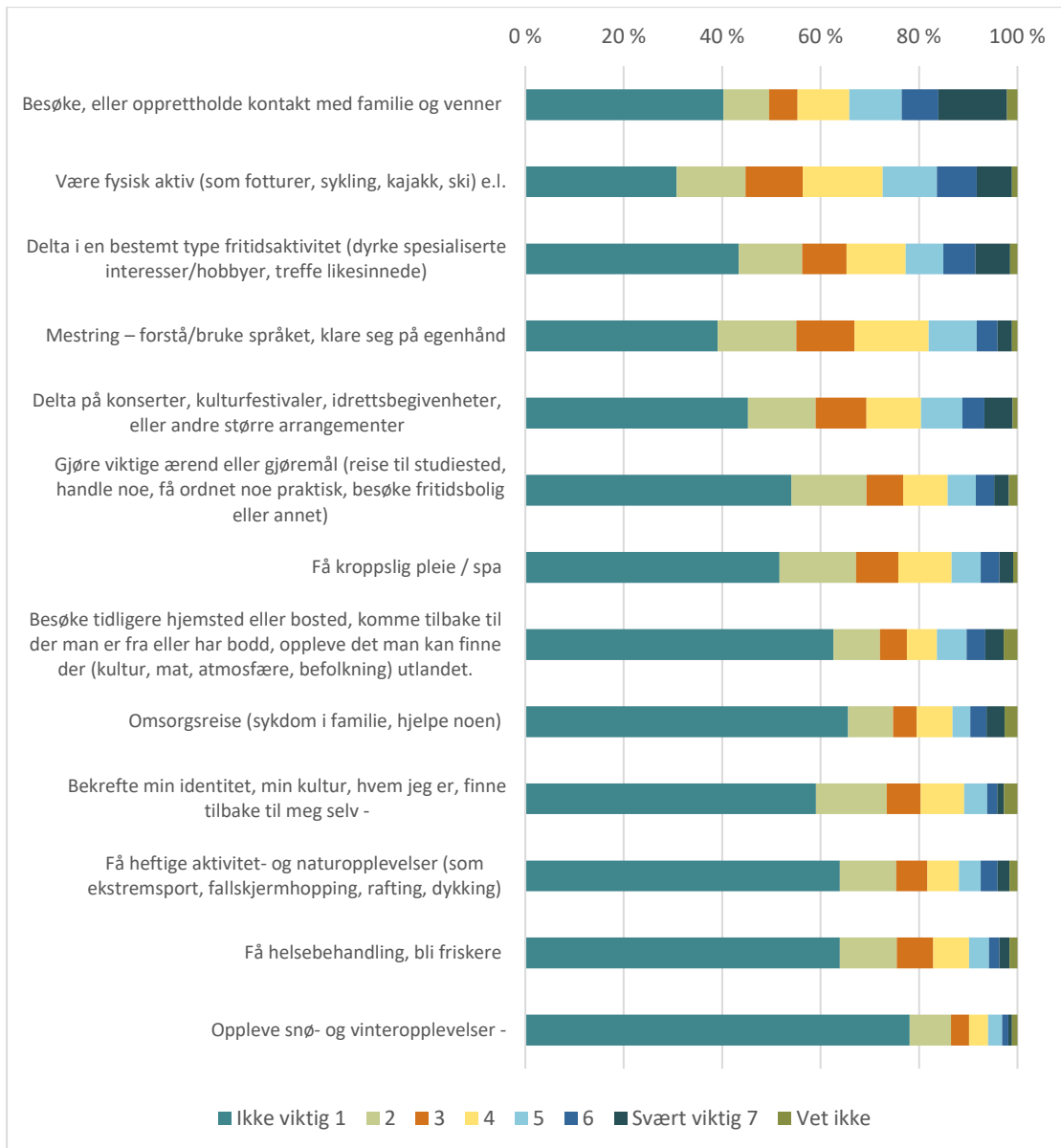
3.1.2 Hovedmotiver for å reise

Dette mønsteret avspeiler seg i hvilke motiver som de reisende oppgir for denne typen reiser. Det er i første rekke et ønske om å være sammen med sine nærmeste på reisemålet, komme seg vekk, se og oppleve noe nytt/annerledes og slappe av/lade batteriene som er dominerende. Sol og varme trekker mange, og komfortaspektene på reisen er også viktige. Reisemotivenes grad av viktighet er nærmere beskrevet nedenfor i figur 3.3a og figur 3.3b rangert etter gjennomsnittscore synkende fra øverst til nederst. Av mer spesifikke motiver ser man i Figur 3.3a at naturopplevelser, matopplevelser og shopping og liknende underholdning har relativt høy grad av viktighet, dvs. mer enn 3,5 i gjennomsnittscore på en skala fra 1 til 7 – det samme gjelder læringsaspektene og rene fornøyer («moro», uteliv, fornøyer).

Øvrige motiver, som f.eks. besøke/opprettholde kontakt med familie og venner og være fysisk aktiv (som fotturer, sykling, kajakk, ski) har lavere generell oppslutning som reisemotiv (gjennomsnittlig viktighetsgrad mindre enn 3,5), selv om de kan ha relativt stor betydning for mindre segmenter. Det samme gjelder (om enn i mindre grad) for de øvrige 13 motivasjonsaspektene rangert gjennomsnittlig noe lavere i viktighet, som vist i figur 3.3b.



Figur 3.3a: Oppfattet viktighet av reisemotiver for sist foretatte flyreise utenlands, 11 viktigste rangert etter gjennomsnittscore. Prosentandel.



Figur 3.3b: Oppfattet viktighet av reisemotiver for sist foretatte flyreise utenlands. Nr. 12-23 viktigste rangert etter gjennomsnittscore. Prosentandel.

3.1.3 Betydningen av de ulike motivene fordelt på kategorier av reisemål

Det er naturlig at man kan ha ulike motiver for reisen avhengig av hva slags sted man besøker og hvor lang reisen er. Undersøkelsen viser at motivene også varierer med reisemål, se tabell 3.1:

Tabell 3.1: Oppfattet viktighet av reisemotiver for sist foretatte flyreise utenlands, etter reisemålsregion. Gjennomsnittscore på skala fra ikke viktig (1) til svært viktig (7).

Reisemotiver	Nord - Europa	Sentral-Europa	Sør-Europa	Inter-kont.	Totalt
Samvær med familie, partner eller venner på reisemålet, nyte eller oppleve noe sammen	5,41	5,58	5,56	5,58	5,53
Komme vekk fra hverdagsrutinene/hjemstedet/de hjemme	4,82	5,32	5,45	5,08	5,22
Slappe av, lade batteriene	4,32	4,68	5,54	4,88	5,04
Opplive noe nytt (se nye byer/steder, oppleve en annerledes/ ny kultur)	4,77	5,35	4,79	5,66	4,97
Opplive varmere / mer solrikt klima enn hjemme	2,52	4,31	5,91	4,96	4,72
Opplive komfort, nyte service og velværetilbud, la seg oppvarte	3,79	4,21	4,63	4,28	4,31
Få gode naturopplevelser (landskaper, attraksjoner, naturfenomener)	3,47	4,23	4,35	4,86	4,18
Matopplevelser (lokal mat, gourmetmat, vinsmaking, og liknende)	3,66	4,20	4,29	4,36	4,13
Opplive muligheter for shopping, underholdning, spenning	4,02	4,13	3,59	4,26	3,85
Lære noe nytt (kultur, historie, språk, delta i kurs, spesielle aktiviteter, guidet turopplegg)	3,45	3,82	3,32	4,29	3,54
Opplive «moro», uteliv, festligheter osv.	3,80	3,61	3,16	3,70	3,45
Besøke, eller opprettholde kontakt med familie og venner	3,49	3,16	2,88	3,79	3,19
Være fysisk aktiv (som fotturer, sykling osv.)	2,54	2,93	3,41	3,43	3,13
Delta i en bestemt type fritidsaktivitet (dyrke interesser/hobbyer, treffe likesinnede)	3,04	2,69	2,55	3,07	2,76
Mestring – forstå/bruke språket, klare seg på egenhånd	2,46	2,88	2,52	3,22	2,64
Delta på konserter, kulturfestivaler, idrettsbegivenheter, eller andre større arrangementer	3,35	2,54	2,14	2,81	2,59
Få kroppslig pleie / spa o.l.	1,95	2,39	2,27	2,62	2,25
Gjøre viktige ærend eller gjøremål (reise til studiested, handle noe, få ordnet noe, besøke fritidsbolig)	2,48	2,27	1,99	2,23	2,18
Besøke tidligere hjemsted eller bosted, oppleve det man kan finne der (kultur, mat, atmosfære, befolkning)	2,14	2,09	1,90	2,44	2,06
Bekreft min identitet, min kultur, hvem jeg er, finne tilbake til meg selv	2,09	1,96	1,79	2,24	1,95
Omsorgsreise (sykdom i familie, hjelpe noen)	1,87	2,11	1,89	2,10	1,94
Få heftige aktivitet- og naturopplevelser (som ekstremспорт, m.m.)	1,94	1,82	1,80	2,52	1,93
Få helsebehandling, bli friskere	1,65	1,71	1,99	1,98	1,87
Opplive snø- og vinteropplevelser	1,56	1,55	1,39	1,60	1,48
Annet	3,51	2,72	2,32	3,00	2,82

Reisende med fly til andre kontinenter har gjennomsnittlig høyere score på så å si alle motivspørsmålene – noe som indikerer et generelt større personlig engasjement i denne typen reiser. Unntakene er noen av de ønskene som betyr mye ved alle kategorier av reisemål, slik som «Komme vekk fra hverdagsrutinene/hjemstedet/de hjemme» og «Slappe av, lade batteriene».

Den høye involveringen blant interkontinentale reisende kommer til uttrykk i det brede spekteret av motiver som er klart viktigere enn blant intraeuropeisk reisende – eksemplifisert ved ønskene om å «Opplive noe nytt (se nye byer/steder, oppleve en annerledes/ ny kultur)», «Lære noe nytt (kultur, historie, språk, delta i kurs, spesielle aktiviteter, guidet turopplegg)», «Mestring – forstå/bruke språket, klare seg på egenhånd», «Få gode naturopplevelser (landskaper, attraksjoner, naturfenomener)» og «Få heftige aktivitet- og naturopplevelser (som ekstremспорт, fallskjermhopping, rafting, dykking)».

Det samme gjelder også i særlig grad «Opplive muligheter for shopping, underholdning, spenning» og «Besøke, eller opprettholde kontakt med familie og venner».

De reisende til Sør-Europa skiller seg ut ved spesielt høye motivasjoner for å «Opplive varmere /mer solrikt klima enn hjemme» og «Slappe av, lade batteriene». Dette gjelder også i en viss grad for «Komme vekk fra hverdagsrutinene/hjemstedet/de hjemme» og «Opplive komfort, nyte service og velværetilbud, la seg oppvarte». Dette er motiver som generelt sett også har høye score blant reisende med fly til utlandet.

For øvrig kan man merke seg at «Få gode naturopplevelser (landskaper, attraksjoner, naturfenomener)», «Være fysisk aktiv (som fotturer, sykling, kajakk, ski) etc.» og «Matopplevelser (lokal mat, gourmetmat, vinsmaking, og liknende)» er relativt viktige motiver – om enn i mindre grad sammenliknet med dem som reiser enda lengre, dvs. interkontinentalt.

De reisende til Sentral-Europa har ikke de høyeste scorene på noen av motivspørsmålene unntatt for «Samvær med familie, partner eller venner på reisemålet, nyte eller oppleve noe sammen», der de likevel ligger nokså jevnt med de som reiser lengre av gårde. Relativt sett har «Opplive muligheter for shopping, underholdning, spenning», «Opplive noe nytt (se nye byer/steder, oppleve en annerledes/ ny kultur)» og «Lære noe nytt (kultur, historie, språk, delta i kurs, spesielle aktiviteter, guidet turopplegg)» samt «Mestring – forstå/bruke språket, klare seg på egenhånd» betydning som motivasjonsfaktorer på reiser til Sentral-Europa.

Reisende til Nord-Europa utmerker seg ved høyere motivasjonsscore enn reisende med fly til øvrig utland på faktorene «Gjøre viktige ærend eller gjøremål (reise til studiested, handle noe, få ordnet noe praktisk, besøke fritidsbolig eller annet)» og «Opplive «moro», uteliv, festligheter osv.». Disse reisende har også relativt sett høye scorer på «Besøke, eller opprettholde kontakt med familie og venner», «Delta i en bestemt type fritidsaktivitet (dyrke spesialiserte interesser/hobbyer, treffe likesinnede)» og «Opplive muligheter for shopping, underholdning, spenning» - selv om gradene av viktighet her ikke er høyere enn dem vi finner blant de som reiser til andre kontinenter.

3.1.4 Faktoranalyse av reisemotiver

Det er også utført en faktoranalyse for å avdekke underliggende mønstre i de reisendes motiver. Faktoranalyse er en metode som kan avdekke hvordan en stor mengde variabler kan forklares av et mindre sett av bakenforliggende faktorer. Analysen gjør i hovedsak to ting: 1) den finner ut hvor mange bakenforliggende faktorer variablene kan reduseres til, og 2) hvordan variablene kan kombineres i ulike faktorskårer (Friborg, 2011).

I dette tilfellet gjelder faktoranalysen hvilke reisemotiver som samvarierer og kan grupperes mht. hvor viktige de anses å være.

Dataanalysen ga en firefaktorløsning, som forklarer totalt 51,8 prosent av variasjonen i materialet (se også detaljer i vedlegg V.2):

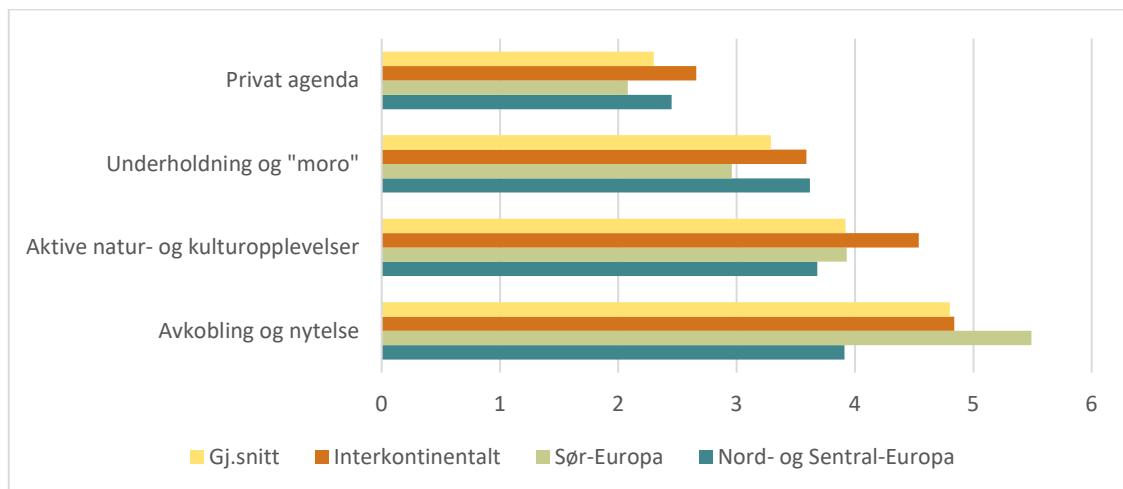
Den første faktoren representerer en orientering mot avkobling og nytelse. På denne faktoren scorer det å slappe av/ lade batteriene høyt sammen med et ønske om å komme bort fra hverdagen. Å oppleve komfort, sol og varme samt gode matopplevelser inngår også i denne motivstrukturen.

Den andre faktoren reflekterer et ønske om gode naturopplevelser og fysiske, naturbaserte aktiviteter. Likeledes er det en markert interesse for kulturopplevelser og å lære noe nytt i dette motivspekteret. Vi kan kalle denne motivorienteringen for aktive natur- og kulturopplevelser.

Den tredje motivorienteringen reflekterer en klart privat agenda, der gjenbesøk på steder man har bodd eller kommer fra, mer praktiske ærender knyttet til bestemmelsesstedet, opprettholdelse av kontakter på reisemålet og bekreftelse av egen identitet gjennom reisen, lader høyt.

Endelig er det en fjerde motivorientering i datamaterialet, som er preget av et ønske om underholdning og «moro». Her inngår en uttalt interesse for shopping, uteliv, konserter og liknende begivenheter.

De fire motivorienteringene varierer også en del i viktighet etter hvilken reisemålsregion man har besøkt (figur 3.4).



Figur 3.4: Reisemotivorienteringer etter reisemålsregion. Gjennomsnittscore på skala fra Ikke viktig (1) til Svært viktig (7).

Motivorienteringen «Avkobling og nytelse» er mest fremtredende for de som har reist til Sør-Europa.

De mer opplevelsesorienterte motivene som vi har kalt «Aktive natur- og kulturopplevelser», er mest fremtredende for de som har reist langt på interkontinentale reiser.

De mer underholdningsorienterte motivene vi har benevnt «Underholdning og moro» er aller mest typisk for reisende til Nord- og Sentral-Europa, og interkontinentale reiser.

Til sist er «Privat agenda» viktigst for de som har reist interkontinentalt.

I de fleste tilfellene er det signifikante forskjeller mellom motivorienteringene avhengig av hvilken region man har reist til. Eksempelvis er «Avkobling og nytelse»-scorene gjennomsnittlig signifikant høyere for de som har reist til Sør-Europa enn de som har reist interkontinentalt, og dette forholdet er omvendt for «Aktive natur- og kulturopplevelser».

Når det gjelder reisefrekvens er det ingen nevneverdige forskjeller i hvilken motivorientering man har avhengig av om man har reist 1, 2, eller 3 eller flere reiser siste år.

3.1.5 Viktigheten av de fem høyest rangerte motivene for ulike befolkningsgrupper

Ser man spesielt på de fem høyest rangerte reisemotivene i tabell 3.1 og figur 3.3.a er det signifikante forskjeller mellom ulike grupper reisende³:

- *Samvær med venner og familie* på reisemålet oppgis som viktigere for kvinner enn for menn, for aldersgruppen 30-39 år, og de som bor på enten Vestlandet eller Østlandet utenom Oslo.
- *Komme vekk fra hverdagsrutinene eller hjemstedet*, oppgis som viktigst for de mellom 30 og 39 år og de som bor i Nord-Norge.
- *Opplive noe nytt* oppgis som viktigst for de yngste og minst viktig for de eldste.
- *Slappe av og lade batteriene* oppgis som viktigst for alle de i aldersgruppen mellom 30 og 59 år sammenlignet med de yngre og eldre. Det er viktigere for kvinner enn menn, og for de som bor på Vestlandet.
- *Å oppleve varmere/ mer solrikt klima* oppgis som relativt viktig for alle de ulike befolkningsgruppene, men det avhenger selvsagt av reisemålsregion.

Vi har ikke data om de ulike befolkningsgruppenes livssituasjon, men man kan kanskje anta at de i 30-39 års aldersgruppen gjerne har små barn og er i etableringsfasen, og kan ha særlig behov for å rekreasere sammen med familien.

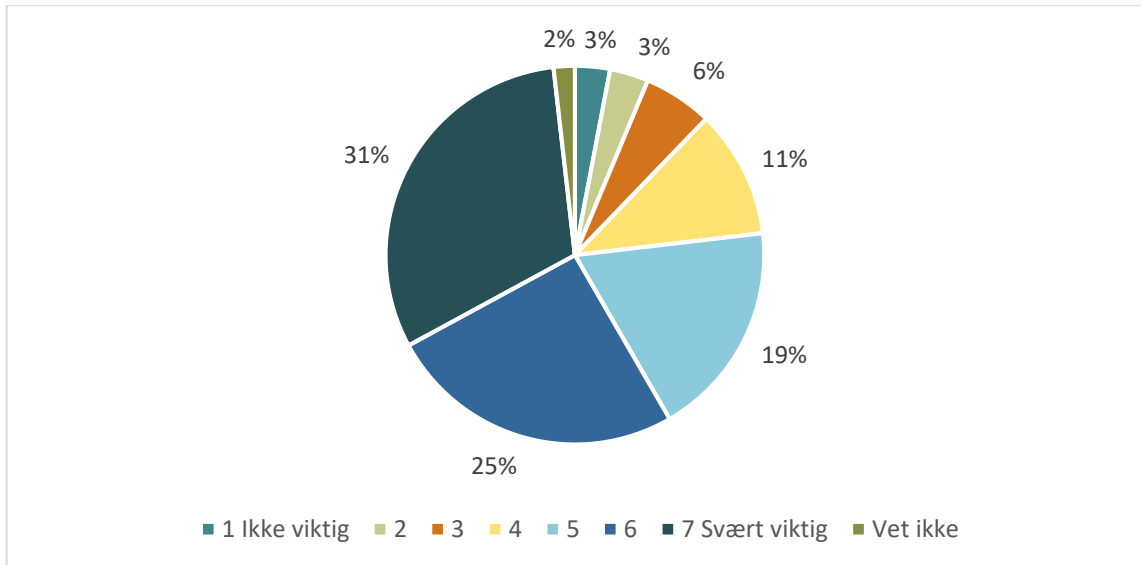
3.2 Oppfattet grad av viktighet av reisen

3.2.1 Viktigheten av siste private flyreise til utlandet

På spørsmålet «Den ferie-/fritidsreisen med fly som du har beskrevet. Var det viktig for deg å foreta denne reisen, eller ville det ikke betydd så mye om du ikke kunne reist?» er det hele 75 prosent vurderer reisen som relativt viktig (score 5 eller høyere). 12 prosent vurderer den som relativt uviktig, mens 13 prosent vurderer reisen som verken viktig eller uviktig, eller de vet ikke (figur 3.5).

Dette samsvarer ganske godt med resultatene fra den innledende fokusgruppen, hvor alle de ni deltakerne mente at den siste reisen de foretok med fly utenlands var viktig for dem, jf. avsnitt 6.2 og vedlegg V.1.

³ Rapporterte forskjeller mellom grupper er signifikante på $p < 0,05$ nivå.



Figur 3.5: Oppfattet grad av viktighet av sist foretatte private flyreise utenlands. Prosent.

Det er noen forskjeller i hvor viktig reisen oppfattes å være avhengig av hvilken aldersgruppe de reisende tilhører. Reisen anses generelt relativt viktigere jo yngre de reisende er, dvs. at i den yngste aldersgruppen 18-29 år scorer graden av viktighet høyere enn i alle de andre aldersgruppene (5,71), f. eks. sammenlignet med 70+ år (5,15).

Videre oppfattes reisen å være relativt viktigere for kvinner (5,62) enn for menn (5,25). Når det gjelder bosted, er det de som bor i Nord-Norge som vurderer reisen som viktigst (5,70) sammenlignet med f.eks. de som bor på Sørlandet/Telemark (5,12).

Tabellen nedenfor viser at det er de lange interkontinentale reisene som oppfattes å ha relativt høyest grad av viktighet. Sett i lys av at de interkontinentalt reisende scorer høyt på et bredere spekter av reisemål og reisemotiver, er det ikke overraskende at disse reisene generelt sett anses som viktigere.

Tabell 3.2: Oppfattet grad av viktighet av sist foretatte flyreise utenlands, etter reisemålsregion. Gjennomsnittscore på skala fra ikke viktig (1) til svært viktig (7).

Reisemålsregion	Gjennomsnittscore	N
Nord-Europa	5,27	238
Sentral-Europa	5,50	121
Nord og Sentral-Europa samlet	5,35	359
Sør-Europa	5,41	462
Interkontinent.-utenom Europa	5,70*	128
Totalt	5,43	949

*Signifikant forskjellig fra de øvrige, $p < 0,05$

Også større kostnader og mer tidsbruk knyttet til slike lange reiser tilsier at de prioriteres enda høyere enn de øvrige reisene. Det at de interkontinentale reisene antakeligvis foretas sjeldnere enn reiser innen Europa kan også bidra til øke oppfattelsen av relativ viktighet for slike lange reiser.

Når det gjelder reisefrekvens har det lite å si for vurderingen av viktigheten av den sist foretatte private flyreisen, dvs. at den er omtrent like viktig uavhengig av hvor ofte man reiser.

3.2.2 Betydningen av topp fem motiver for oppfattet viktighet av reisen

Når det gjelder de fem høyest rangerte reisemotivene i tabell 3.1 er det faktisk overraskende få forskjeller i vurderingen av viktigheten av disse i forhold til hvor ofte man har reist siste år. Den eneste identifiserbare forskjellen er at motivet «Samvær med familie, partner eller venner på reisemålet, nyte eller oppleve noe sammen» er relativt viktigere for de som har reist én gang enn de som har reist mer enn én gang siste år. Det kan tolkes slik at på den ene reisen man har gjort det siste året, blir samværet med andre relativt viktigere på den reisen, enn om man har reist flere ganger sammen med andre siste år.

Nærmere analyser viser også at det er gjennomgående små forskjeller enkeltvis i hvordan disse «topp fem» motivene påvirker hvor viktig man mener reisen var generelt sett basert på hvilken region man hadde besøkt.

4 Holdninger og atferd relatert til miljøeffekter

I dette kapitlet ser vi nærmere på de reisendes daglige miljøhandlinger og synspunkt på om disse kan veie opp for klimaeffektene av flyreiser. Videre undersøkes holdninger til klimaeffekter av flyreiser, om informasjon om klimaeffekter har noen betydning for om de vil reise mer eller mindre i fremtiden, og holdninger til og reaksjoner på økte avgifter som følge av mulige klimaeffekter. I framstillingen har vi, etter oppdragsgivers ønske, lagt vekt på å få frem eventuelle forskjeller mht. reisefrekvens, hvor ofte men reiser, og reisemålsregion, dvs. hvor langt man reiser, som har betydning for klimaeffekten av reisene man foretar. Dette sammenholdes her med holdninger til klima/miljø og relatert atferd. Av plasshensyn er andre egenskaper ved de reisende i panelutvalget, som demografiske, sosioøkonomiske, osv., i mindre grad beskrevet i dette kapitlet.

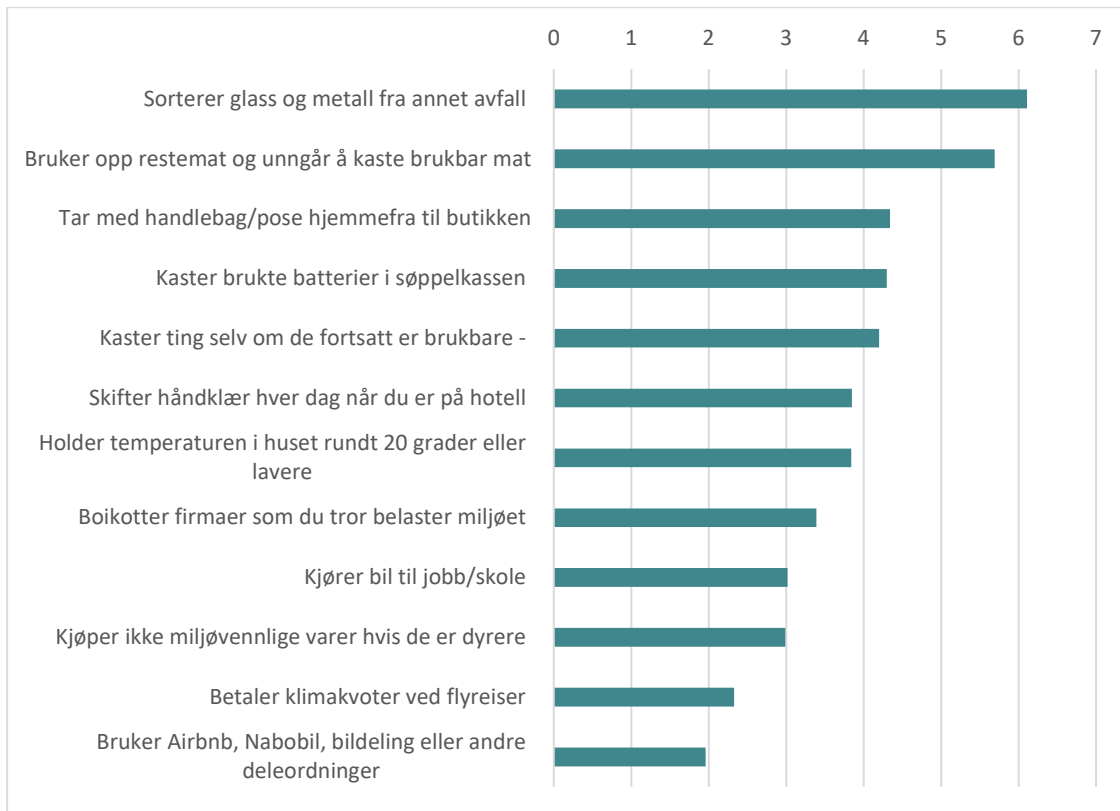
4.1 Miljøatferd i hverdagen

Det er også interessant å undersøke om de reisende foretar seg ting i det daglige som man kanskje anser kan kompensere noe for de flyreisene man har vært på. Utvalget av respondenter ble derfor spurt om hvor ofte de gjør ting i hverdagen som har miljøkonsekvenser.

Figur 4.1 nedenfor viser svarene på spørsmålet: «Hvor ofte gjør du følgende?» på en skala fra 1=*aldri* til 7=*alltid*. (Gjennomsnitt er snudd/invertert for noen av spørsmålene ettersom skalaen er omvendt i spørsmålsstillingene, for eksempel «Kaster **ikke** brukte batterier i søppelkassen» osv.)

Gjennomgående gjør mange relativt enkle rutinemessige tiltak – de sorterer glass, metall o.l. svært ofte, og de unngår å kaste mat/ bruker opp restemat nesten like ofte, se figur 4.1. De gjør også følgende relativt ofte: Tar med handlebag/pose hjemmefra til butikken, kaster ikke brukte batterier i søppelkassen, lar være å kaste ting som fortsatt er brukbare og holder temperaturen i huset rundt 20 grader eller lavere.

På den andre siden er de mindre tilbøyelige til å boikotte firmaer som man tror belaster miljøet, og de unngår ikke å kjøre bil til jobb/skole, eller kjøper miljøvennlige varer hvis de er dyrere. Aller minst har de som vane å betale klimakvoter ved flyreiser, eller bruke Airbnb, Nabobil, bildeling eller andre deleordninger.



Figur 4.1: Miljørelatert atferd på andre områder enn flyreiser. Gjennomsnittscore på skala fra aldri (1) til alltid (7).

En fullstendig prosentfordelt oversikt (med fullstendig tekst) over miljøtiltakene de reisende gjør finnes i vedlegg V.4. Det er også foretatt en faktoranalyse (jf. avsnitt 3.1.4) av miljøatferdsaspektene, med en detaljert oversikt i vedlegg V.3. Den viser to hovedfaktorer av miljøatferd, en som fokuserer på gjenbruk og sparing av ressurser, «Gjenbruk», og en på tiltak som indirekte reduserer belastning på miljøet, «Eco-Fly».

Ser vi nærmere på miljøatferd sammenlignet med reisefrekvens er det få signifikante⁴ forskjeller i miljøatferd basert på hvor mange ganger man har reist med fly utenlands siste år. Det er altså vanskelig å finne noe klart mønster utfra reisefrekvens, bortsett fra en svak tendens til at de som reiser oftest også gjør noe flere miljøtiltak i det daglige.

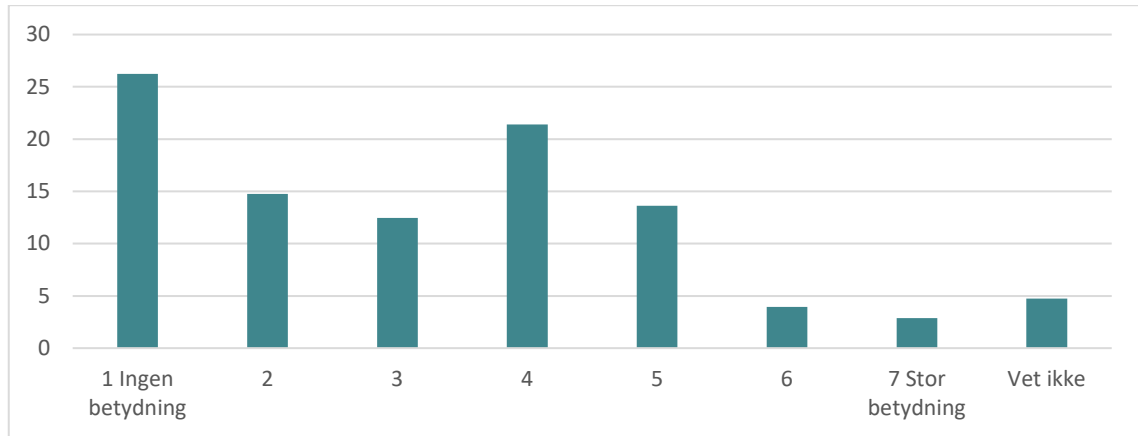
Reisemålsregion for siste private reise med fly har også generelt lite å si for om man gjør miljøtiltak i det daglige. De eneste signifikante forskjellene finner man i at de som har reist til Sør-Europa har en litt høyere tilbøyelighet til å bruke delingstjenester enn de som har reist andre steder. Den samme gruppen har samtidig litt større tendens til å kjøre bil til jobb eller skole enn andre.

4.2 Holdninger til klima, flyreiser og forbruksvaner

De reisende ble spurt om, gitt at man anser at flyreiser har en negativ effekt på klima og miljø, det ville ha noen betydning for om man velger å dra på en ferie-/fritidsreise med fly utenlands. En fjerdedel avviste at dette ville ha noen som helst betydning, og omtrent like mange var usikre eller inntok et mellomstandpunkt (som nok delvis også uttrykker en viss usikkerhet). Ca. en femtedel mente at dette kunne ha en relativ stor betydning for

⁴ Signifikante forskjeller på $p < 0,05$ nivå.

reiseaktiviteten, mens over halvparten mente at dette vil ha ingen eller relativt liten betydning.



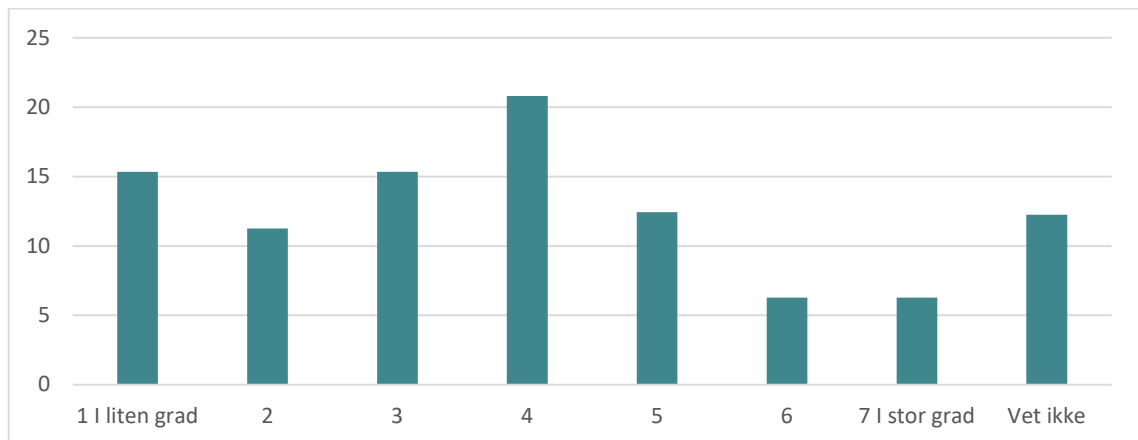
Figur 4.2: Klimaeffekter av flyreiser og reisetilbøyelighet. Gjennomsnittscore på skala fra ingen betydning (1) til stor betydning (7). Prosent.

Det er de som har reist med fly privat to ganger siste år som i størst grad vurderer å avstå fra reiser på grunn av negative klimaeffekter. Denne gruppen har signifikant høyere score på dette spørsmålet enn de andre som har reist mindre eller mer enn to ganger sist år.

Vi har også undersøkt om det er forskjeller på de som har reist til ulike regioner mht. betydning av reisenes klimaeffekter for om man velger å dra på en ferie-/fritidsreise med fly utenlands, jf. figur 4.2. Her er det bare marginale forskjeller, dvs. at de som har reist kort har omtrent samme oppfatning om dette som de som har reist langt. Altså er det ingen signifikante forskjeller mht. dette spørsmålet avhengig om man har reist til Nord- eller Sentral-Europa, Sør-Europa eller interkontinentalt (utenom Europa).

Panelet ble også spurt om i hvilken grad man mener det man eventuelt gjør i det daglige for å redusere miljøbelastningen, veier opp for negative miljøeffekter av flyreisene (figur 4.3).

Det er en nokså stor spredning i svarene, og relativt mange er usikre. Fire av ti tillegger det man gjør i det daglige for å redusere miljøbelastningen relativt liten betydning i denne sammenhengen, mens én av fire mener at dette i nokså stor grad veier opp for flyreisene.

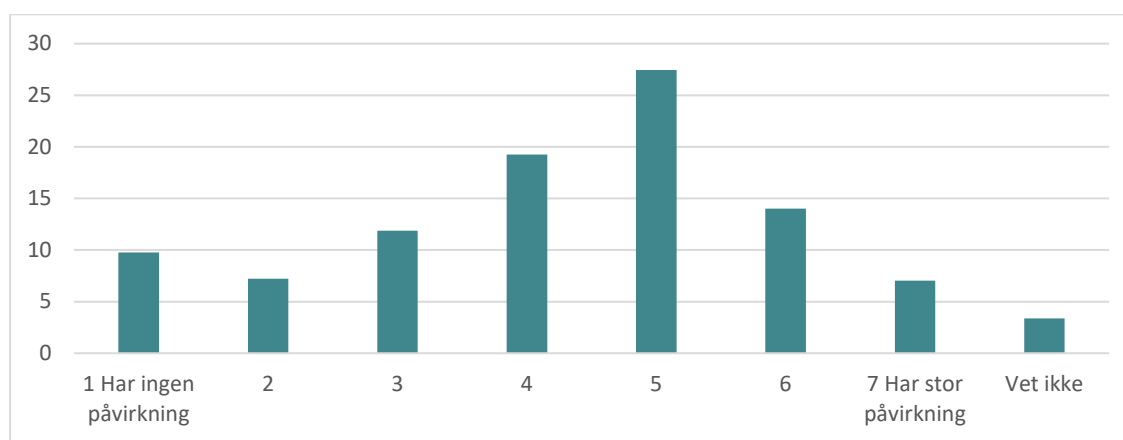


Figur 4.3: Om daglige gjøremål for å redusere miljøbelastningen veier opp for miljøeffekter av flyreisene. Gjennomsnittscore på skala fra i liten grad (1) til i stor grad (7). Prosent.

Ca. en firedel mener altså at det man i gjør i det daglige veier opp mot miljøeffekter av flyreisene. Men hva gjør eventuelt denne firedelen av miljøtiltak i det daglige? Gjør de i større grad slike tiltak, jf. figur 4.1.? Ja, det ser slik ut – mht. tiltakene nevnt i figur 4.1 svarer denne firedelen gjennomsnittlig i større grad at de gjør det miljømessig mest positive i forhold til de som ikke tror det, og det gjelder samtlige tiltak. Altså gjør de som tror deres daglige tiltak veier opp for effektene også i større grad miljømessig gunstige tiltak i det daglige.

Det er ellers ingen forskjeller i oppfatninger om tiltak i det daglige veier opp for miljøeffektene av flyreisene avhengig av reisemålsregion for siste flyreise.

På spørsmål om i hvilken grad informasjon om miljøeffekter påvirker en til å endre forbruksvaner, svarer de fleste at dette har relativt stor påvirkning, jf. figur 4.4. Det ser m.a.o. ut til å være en ganske høy tilbøyelighet for å la kunnskap påvirke egen forbrukeratferd.



Figur 4.4: Hvorvidt informasjon om miljøeffekter påvirker en til å endre forbruksvaner. Fordeling av gjennomsnittscore på skala fra har ingen påvirkning (1) til har stor påvirkning (7). Prosent.

Gruppen som har to reiser siste år har litt høyere tilbøyelighet til å ville endre forbruksvaner på grunn av informasjon om miljøeffekter enn de som har reist sjeldnere eller oftere, som vist i tabell 4.1 nedenfor:

Tabell 4.1: Holdninger til miljøeffekter av flyreisene man foretar, etter reisefrekvens. Gjennomsnittscore på skala fra i stor grad (1) til i liten grad (7).

Reisefrekvens privat med fly utenlands	1 reise siste år	2 reiser siste år	3 eller flere	Gj.snitt
Hvis det er slik at flyreiser kan ha negativ effekt på klima og miljø, vil dette ha noen betydning for om du velger å dra på en ferie-/fritidsreise med fly utenlands?	3,28	3,58*	3,03	3,28
I hvilken grad vil du si at det som du eventuelt gjør i det daglige for å redusere miljøbelastningen veier opp for eventuelle negative miljøeffekter av flyreisene dine?	4,24	3,98	4,01	4,09
I hvilken grad påvirker informasjon om miljøeffekter deg til å endre forbruksvaner?	4,22	4,60*	4,26	4,35

*Signifikant forskjellig fra de andre gruppene, $p < 0,05$

Mht. holdninger til flyavgifter (dvs. i hvilken grad man godtar avgifter eller ikke, eller mener øremerking gjør avgifter mer godtagbare osv.) er det bare marginale forskjeller avhengig av om man har reist ofte eller sjelden siste år. Respondentene ble spurt om deres reaksjon på

en stor prisøkning på flyreiser. Blant disse var det de som reiste oftest, dvs. 3 eller flere flyreiser siste år, som var mest negative til en slik betydelig økning. Det er kanskje forståelig, siden de oftest reisende ville bli mest påvirket mht. samlet årlig reisekostnad av en betydelig prisøkning. Det er ellers ingen direkte sammenheng mellom antall private utenlandsreiser med fly siste år og oppgitt husholdningsinntekt, så man kan ikke uten videre anta at de som reiser mye har bedre råd, og dermed er kanskje mer villige til å godta en dobling i pris.

4.3 Holdninger til miljøavgifter på flyreiser

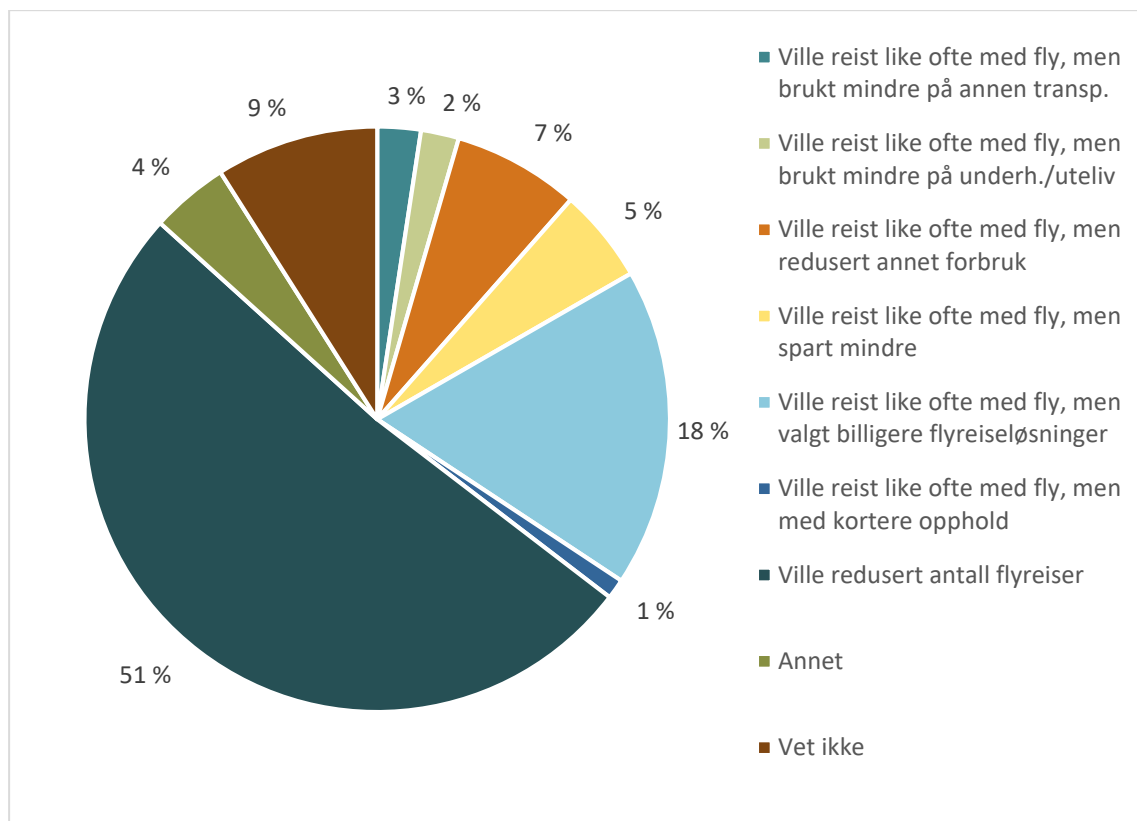
Hva vil de reisende gjøre om prisen på flyreiser ble vesentlig høyere? Respondentene ble spurt om hva de ville ha gjort om flyreisen de hadde gjennomført ble dobbelt så dyr som det de hadde betalt.

Litt over halvparten (51 prosent) ville redusert antall flyreiser, som vist i figur 4.5 nedenfor. Ca. en tredel (35 prosent) ville ha reist like mye som i dag til tross for doble priser, men redusert på annet forbruk eller spart mindre (reduisert sparingen sin). De resterende 13 prosent ville gjort noe annet eller vet ikke hva de ville ha gjort.

Av den halvdel som ville redusert sine flyreiser hadde drøyt 40 prosent valgt andre transportmidler og/eller reisemål som det ikke var nødvendig å fly til, mens knapt 60 prosent ville redusert antall reiser i alt.

Det er de på Vestlandet (68 prosent) og Midt-Norge (64 prosent) som i størst grad hadde avstått fra å reise ved en dobling i pris, f.eks. sammenlignet med de fra Oslo (50 prosent). Det er ellers ikke noe forskjell på menn og kvinner, ei eller noe klart mønster om man reduserer antall reiser eller ikke avhengig av aldersgruppe eller husholdningenes inntekt.

På dette spørsmålet er det heller ingen særlige forskjeller mht. hva man ville ha gjort avhengig av reisemålsregion for siste flyreise eller reisefrekvens (1, 2, 3 eller flere flyreiser siste år), dvs. hvor man har reist eller hvor ofte spiller liten rolle for hva man tror man ville gjort ved en dobling i pris. Det er, noe overraskende, heller ingen forskjeller på dette spørsmålet sett opp mot til hvilken region man har reist til. Her kunne man kanskje tenke seg at man ved en prisdobling heller hadde avstått fra å reise på de lange (og vanligvis dyrere) reisene, men resultatene tyder altså på at en del (12 prosent) da heller ville redusert annet forbruk og likevel reist.

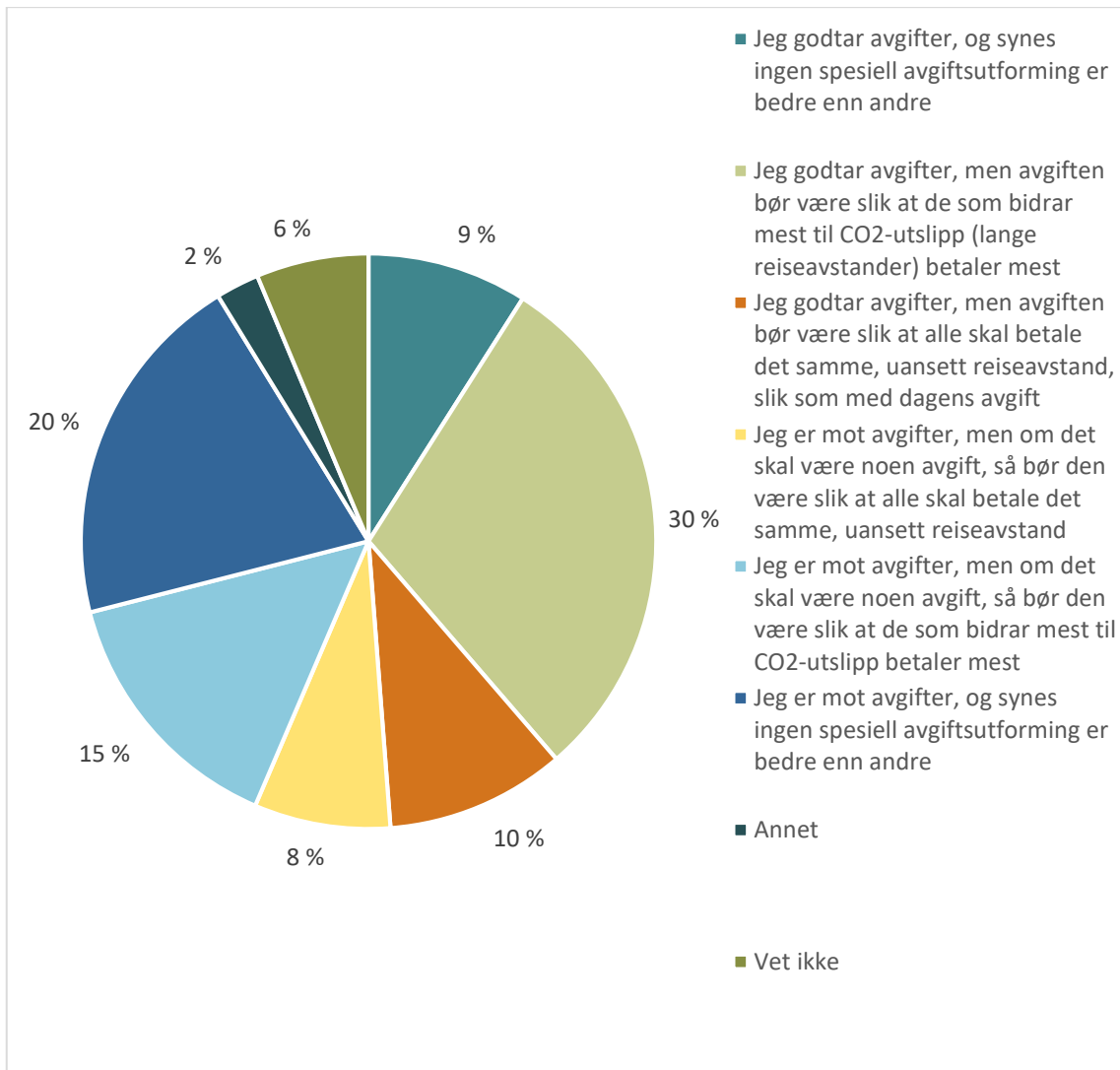


Figur 4.5: Hva man ville ha gjort ved en dobling i pris på flyreiser. Prosent.

Det er også interessant å undersøke om man vil godta en avgift eller ikke, og i så fall om dette avhenger av hvordan en eventuell avgift er utformet (figur 4.5). Nesten halvparten godtar en økning i avgifter på flyreiser (49 prosent), mens 42 prosent godtar det ikke, og ni prosent vet ikke.

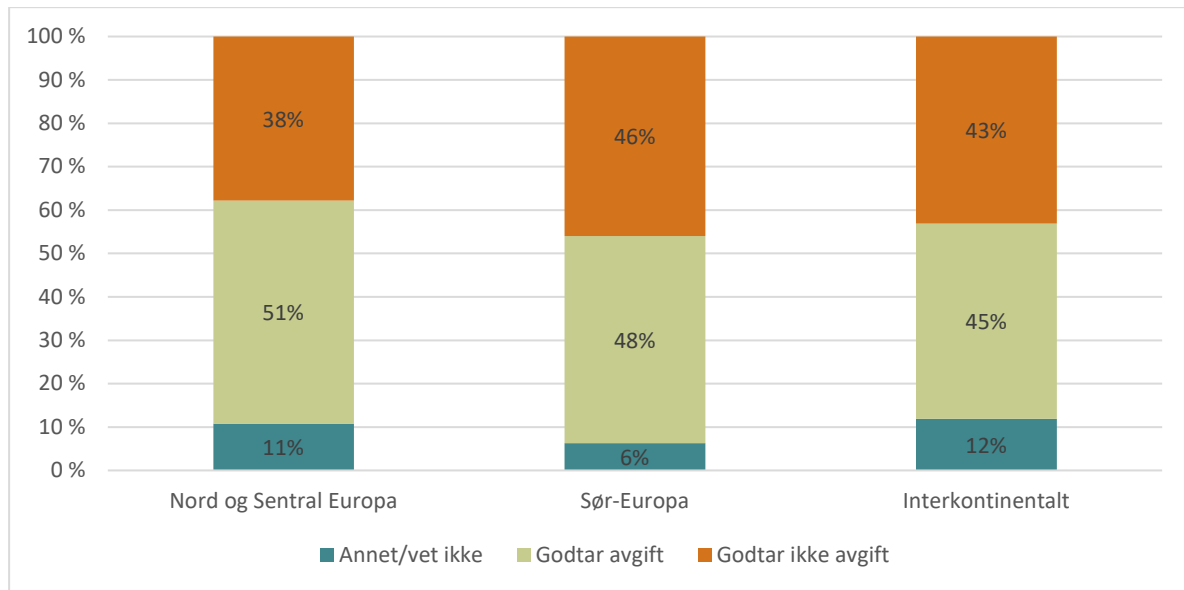
Kvinner har i større grad aksept for en økning avgift (62 prosent) sammenlignet med menn (46 prosent). Det er også den yngste aldergruppen 18-29 år (og de over 60) som har størst andel som godtar slike avgifter, mens det i aldergruppen 50-59 år er lavest andel (47 prosent). Høyest andel av de som godtar en slik avgift er bosatt i Oslo (61 prosent), mens det blant de som bor i Nord-Norge er lavest andel (50 prosent) som godtar avgiften.

Imidlertid er det noe forskjell på villigheten til å godta avgifter etter hvordan den er utformet. Det er mest gehør (30 prosent) for en avgift når avgiften er utformet slik at de som bidrar mest til CO₂-utslipp (lange reiseavstander og mellomlandinger) betaler mest, se figur 4.6.



Figur 4.6: Hvilket av følgende utsagn som best beskriver ens holdning til flyavgifter. Prosent.

Det er små forskjeller mht. dette spørsmålet (om man godtar avgifter eller ikke) avhengig av reisemålsregion for siste flyreise (figur 4.7). Det er noe høyere andel (51 prosent) av de som har reist til Nord- eller Sentral-Europa som er villige til å godta en avgift, mens de som har reist interkontinentalt har en høyere andel (43 prosent) som ikke er villige til å godta det. Det kan ha sammenheng med at en avgift som f.eks. er avstandsbestemt/med (flere) mellomlandinger vil bli høyest for de som reiser lengst.



Figur 4.7: Hvilket av følgende utsagn som best beskriver ens holdning til flyavgifter, etter reisemålsregion. Prosent.

Reisefrekvens, dvs. antall private flyreiser siste år, har ingen signifikant betydning for hvilken holdning man har til å godta flyavgifter.

Tabell 4.2 viser hvordan de reisende vurderte de foreslåtte alternativene for øremerking generelt. Tabellen viser at størst andel vurderer en eller annen form for øremerking av avgiftene som best, mens nesten en firedel ikke vet.

Tabell 4.2: Andeler som krysset av for øremerkingsalternativer ved økt miljøavgift på flyreiser.

	Prosent	N
Ingen øremerking	10,2 %	130
Øremerket biodrivstoff for fly	19,0 %	243
Øremerket regnskogsbevaring	14,5 %	185
Øremerket høghastighetstog	28,2 %	360
Øremerket annet formål	4,7 %	60
Vet ikke	23,4 %	298
Totalt	100,0%	1276

I neste kapittel (5) vil vi se nærmere på betalingsvilligheten for private flyreiser til utlandet under ulike forutsetninger for økning i avgifter/billettpris.

5 Betalingsvillighet ved økning i avgift/pris

I (samfunns)økonomisk forstand kan et mål på velferdsverdien av (private) flyreiser være gitt som forskjellen mellom det man betaler for reisen og det man (maksimalt) er villig til å betale. I prosjektet ble de reisende derfor bedt om å vurdere scenarier for prisøkninger på flyreiser, drevet fram av nye potensielle klimarelaterte avgifter (à la dagens flyseteavgift). Det ble også testet om ulike avgiftsutførelser påvirket villigheten til å betale mer for flyreiser. Resultatene fra analysene om betalingsvillighet er presentert i dette kapitlet. En mer utførlig forklaring av den teoretiske og metodiske tilnærmingen finnes i kapittel 6, og enkelte supplerende analyser finnes i vedlegg V.6.

5.1 Fordelinger av de reisende mht. spørsmål om prisøkninger

5.1.1 Scenario for økt miljøavgift på flyreiser

For å kunne estimere velferdsverdien, representert gjennom betalingsvilligheten for reisene, ble de reisende spurt om hvorvidt de ville akseptere prisøkning på flyreiser.

Scenarioteksten som innledet til spørsmål om villighet til å betale høyere pris for flyreiser er vist i tekstboksen under.

Billettprisen for flyreisen som du har beskrevet var om lag X kroner for en voksen person, og ca Y kroner i flybilletter for hele reisefølget ditt.

I dag må alle flypassasjerer betale en fast avgift (flyseteavgift) på 80 kr.

Avgiften går inn til den norske stat og finansierer generell offentlig aktivitet, ytelser og overføringer.

Anta at du skal gjennomføre samme type flyreise, men at prisen da ville være K % høyere enn det som var prisen som du/din husstand betalte.

En slik prisøkning kan komme av nye avgiftsreguleringer som EU/EØS innfører for å følge opp Paris-avtalen om klimatiltak.

Den oppgitte prisøkningen, proSENTSatsen K , var enten 15, 45 eller 75 prosent av oppgitt flyreisekostnad (mens en andel av respondentene, de som deltok i piloten, fikk 25, 50 eller 75 prosent). Denne prisøkningen ble randomisert mellom respondentene (altså med ca. en tredjedels sjans for hver av disse prosentøkningene).

Vi ønsket å teste effekten av en avstandsvarierende avgift, i forhold til dagens faste avgift samtidig med effekten av ulike øremerkingstyper, istedenfor en fiskal avgift til statskassen (lik dagens flyseteavgift). Etter det innledende scenarioet om økte flypriser fikk respondenten dermed enten én av fire mottakere av avgiften, samt enten en fast avgift som i dag eller en avgift som ville variere med reiseavstand. Dette er vist i tekstboksen under.

<i>Inntektene fra avgiften skal gå til den norske stat.</i>	<i>Inntektene fra avgiften skal gå til økt bruk av norsk trevirke i flydrivstoff.</i>	<i>Inntektene fra avgiften skal gå til oppkjøp av regnskogarealer i tropiske land.</i>	<i>Inntektene fra avgiften skal gå til utbygging for høyhastighetstog i Norge og mot utlandet.</i>
<i>Avgiften blir en fast avgift, lik for alle reisende, uavhengig av flyreisens lengde, men høyere enn den flyseteavgiften vi har i dag.</i>		<i>Størrelsen på avgiften vil avhenge av hvor langt man flyr. Alle vil betale mer enn i dag, men særlig de som flyr lengre avstander.</i>	
<i>Billettprisen for flyreisen du beskrev ville da vært ca Z kr per flybillett (inkludert alle avgifter) for 1 voksen person. (Ca R kr for samme reisefølge som på din siste ferie-/fritidsreise med fly til utlandet.)</i>			

De oppgitte beløpene, den nye økte prisen for en voksenbillett, Z kr, og den nye økte prisen for reisefølget, R kr, var beregnet som oppgitt flyreisekostnad (X og Y) ganget med den tilordnede prosentøkningen (K).

Deretter fikk respondentene spørsmål om de var villige til å betale den økte flyreiseprisen, som vist i tekstboksen under (et såkalt enkeltbundet valg).

<i>Hadde du vært villig til å betale omtrent M kr mer per flybillett for reisen som du beskrev tidligere (Z kr i stedet for X kr)</i>			
<i>pga økt fast avgift</i>		<i>pga ny avstandsbestemt avgift</i>	
<i>som skal gå til den norske stat?</i>	<i>som skal gå til økt bruk av norsk trevirke i flydrivstoff?</i>	<i>som skal gå til oppkjøp av regnskogarealer i tropiske land?</i>	<i>som skal gå til utbygging for høyhastighetstog i Norge og mot utlandet?</i>
<i>(Ca N kr mer for hele reisefølget.)</i>			
Ja, helt sikkert			
Ja, trolig			
Usikker / Vet ikke			
Nei, trolig ikke			
Nei, helt sikkert ikke			

Beløpet M var prisøkningen for en voksenbillett tur-retur (dvs. den nye prisen, Z , minus den opprinnelige prisen, X). Beløpet N var prisøkningen for hele reisefølget (dvs. differansen mellom ny pris, R , og opprinnelig pris, Y .) (Dette ble vist som faktiske kronebeløp for respondentene i selve spørreskjemaet, ikke bokstaver som i tekstboksene her.)

og fiskal⁵ (vel 26 % på hver). Grunnen til dette er at høyhastighetstog ikke ble inkludert i pilottest (i oktober 2017), og at vi inkluderer pilotdataene sammen med dataene fra hovedundersøkelsen (i november 2017).

5.2 Oppgitt villighet til å betale økt pris på flyreiser

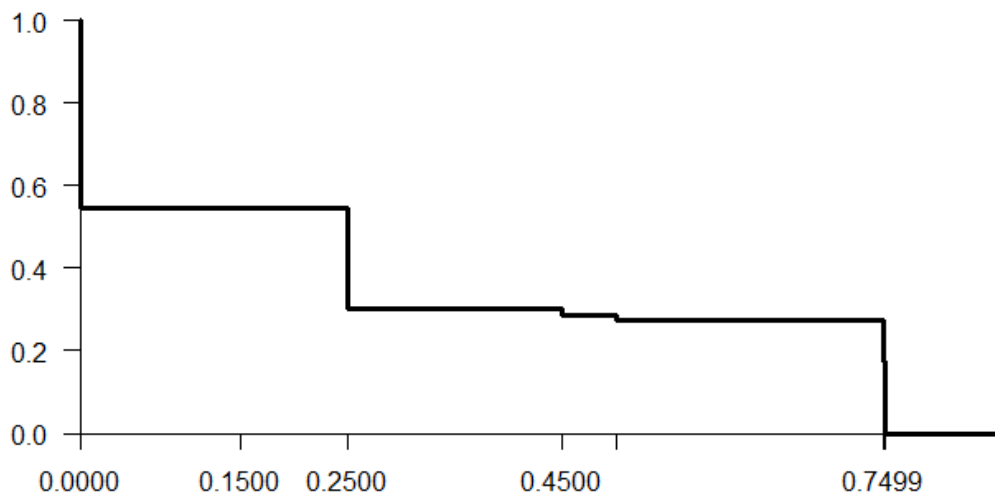
5.2.1 Andelen ja-svar til ulike prosentvise prisøkninger

Figur 5.1 viser en utglattet funksjon for ja-svar til de ulike prosentøkningene i prisene på flybillettene som respondentene ble stilt overfor,⁶ dvs. det første ja-nej-spørsmålet. Med «ja»-svar menes her både «ja, helt sikkert» og «ja, trolig». Her skiller det ikke mellom ulike øremerkinger eller evt. avgiftsvariasjon med reiselengde – alle oppgitte svar på spørsmålet om villigheten til å betale det økte beløpet er slått sammen. I de tilfellene der andelen ikke har vært synkende med økt beløp, er beløp og andeler slått sammen inntil en har oppnådd avtakende kurve (Kriström 1990).⁷

⁵ Avgift til «statskassen», uten øremerking, som ved dagens flyseteavgift.

⁶ Om respondenten ikke oppga flybillettprisene for siste reise, så ble det beregnet en pris basert på oppgitt reisemål (Y for reisefølget og X per voksen person). Det ble beregnet priser for vel 30 % av respondentene. 899 oppga gjennomsnittspris for reisefølget lik ca 8830 kr (fra 500 til 100.000), og for 409 respondenter som ikke oppga flybillettpris for reisefølget, ble det beregnet en gjennomsnittspris lik ca 11930 (fra 900 til 72.000), som altså ligger litt over de oppgitte beløpene. Den oppgitte/beregnete gjennomsnittsprisen for reisefølget til de 1308 som fikk dette spørsmålet blir dermed ca 9800 kr. Den gjennomsnittlige voksenbillettprisen (tur-retur), for de 1308 respondentene, ble beregnet til ca 3730 kr (fr 100 til 32.000), og denne dannet hovedutgangspunktet for å utlede prisøkninger som respondentene ble bedt om å vurdere om de ville betale.

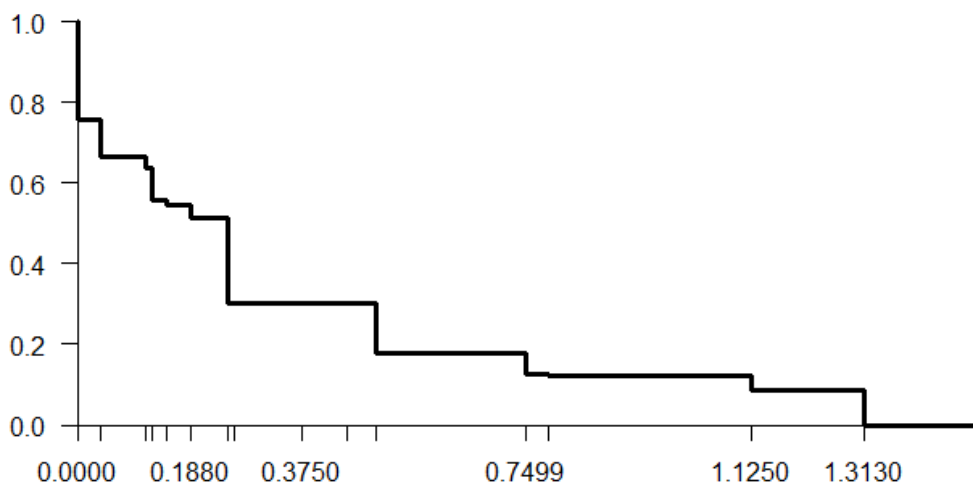
⁷ I utgangspunktet er den empirisk gitte sannsynligheten for «ja» til beløp A_i , π_i , lik andelen «ja». Det kreves så at $\pi_{i+1} \leq \pi_i$, når $A_{i+1} > A_i$. Hvis dette ikke er tilfelle, erstatter en disse empirisk-estimerte sannsynlighetene med et sammenslått sannsynlighetsestimert. Hvis vi benevner antallet «ja»-svar til beløp A_i for k_i og antallet som vurderte denne prisøkningen for n_i , så erstatter man π_i og π_{i+1} med $(k_i + k_{i+1}) / (n_i + n_{i+1})$. Dette fortsetter en med inntil den empirisk gitte overlevelsesfunksjonen er monotont avtakende. Denne utskiftingsprosessen kalles den sammenslåtte-tilstøtende-violatorer-algoritmen (*pooled adjacent violators algorithm*, PAVA), som er basert på Ayer et al. (1955). Når overlevelsesfunksjonen er monotont avtakende, så vil sekvensen med «ja»-andeler gi en fordelingsfri sannsynlighetsmaksimerende estimator.



Figur 5.1: Polert empirisk overlevelsesfunksjon – andelen «ja»-svar ved økende prosentøkning av oppgitt (eller beregnet) flybillettpris for siste reise – enkeltbundet spørsmål.

Halvparten av de spurte («medianen») har svart «ja» til en prosentøkning mellom 25 % og 45 %. Det kan også beregnes en gjennomsnittlig prosentøkningssaksept, gitt fra arealet under funksjonskurven, og dette blir lik 28 %.⁸

Vi kan gjøre noe tilsvarende med de dobbeltbundne svarene, altså bruke både svarene som er brukt for figuren ovenfor samt svarene på oppfølgingsspørsmålet, om respondentene ville ha betalt et høyere/lavere beløp, jf. figur 5.2.



Figur 5.2: Polert empirisk overlevelsesfunksjon – svargiving ved doble spørsmål om prosentøkning av oppgitt (eller beregnet) flybillettpris for siste reise – dobbeltbundne spørsmål.

⁸ Gjennomsnittsberegningen er basert på metodikken til Kaplan og Meier (1958), og det samme er gitt fra Turnbull (1976).

For de dobbeltbundne svarene får vi altså mer (statistisk) informasjon om hvor betalingsvilligheten ligger. Medianen ligger mellom 25,0 % og 26,3 %, mens gjennomsnittet er beregnet til 33,4 %.

Vi kan knytte disse prosentene til de oppgitte prisene på siste flyreise, dvs. ca 3700 kroner i gjennomsnitt tur-retur per (voksen) person og median lik 3000 kroner. 25 prosent av 3000 kr er 750 kr, mens 30 prosent av 3700 kr er ca 1100 kr.

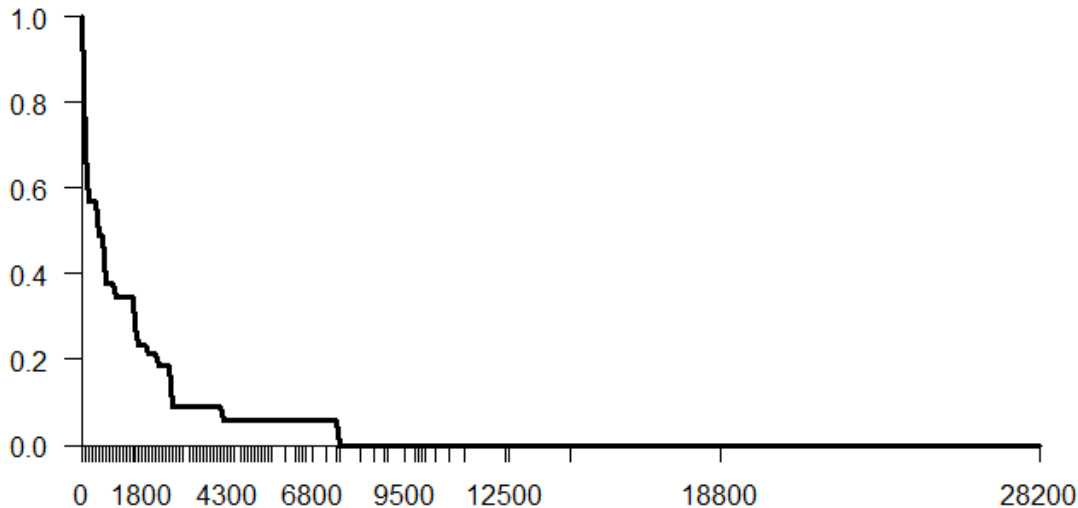
5.2.2 Andelen som ville godta en fordobling av prisen

Fra den polerte overlevelsesfunksjonen for de dobbeltbundne svarene, har vi at ca 12,4 % sa ja til en prisøkning på snaut 80 prosent og at ca 12,2 % sa ja til en prisøkning på ca 110 prosent. Dette gir et estimert intervall for andelen som ville reise selv om prisene ble doblet (100 prosent økning), for tilsvarende flyreise som den rapporterte.

Men det å være villig til å betale det doble vil selvsagt avhenge av prisen i utgangspunktet. Det vil være en større andel som svarer ja om dobling av prisen skulle bety at man betaler 600 kr i stedet for 300 kr, sammenliknet med en økning fra 3000 kr til 6000 kr.

5.2.3 Andelen ja-svar til ulike prisøkninger i kroner (M)

Vi kan så gjøre samme eksersis for de ulike prisøkningene i kroner som respondentene ble stilt overfor, nærmere bestemt beløpet M , prisøkningen for en (voksen)billett tur-retur. Igjen vil vi med «ja»-svar mene både «ja, helt sikkert» og «ja, trolig», og vi har slått sammen alle svar uansett om disse var knyttet til avgiftsvariasjon med reiselengde eller ikke og uavhengig av øremerking (figur 5.3).



Figur 5.3: Polert empirisk overlevelsesfunksjon – andelen «ja»-svar ved stigende prisøkning (M) – enkeltbundet spørsmål.

Det er ikke så lett å lese det direkte ut av figuren, men medianen ligger mellom 400 og 500 kroner. Maksimumsbeløpet for ja-svar er 7500 kr. Gjennomsnittlig betalingsvillighet basert på arealet under funksjonskurven er ca. 1230 kroner. Om en kun aksepterte helt sikre ja-svar, så ville medianen bli 0 og gjennomsnittlig betalingsvillighet ca. 330 kroner.

5.2.4 En logistisk modell av ja-svar med individkarakteristika

Vi testet effekten av ulike individkarakteristika på ja-svarene (i den enkeltbundne modellen). I det følgende brukes den naturlige logaritmen av respondentens alder og av årlig husholdningsinntekt (gitt fra midtpunkt i inntektsklasser). Vi tar også med svar på noen holdningsspørsmål, og fra disse er det laget dummy-variable. Videre tar vi med dummyvariable for hhv avstandsbestemt avgift og øremerket avgift (uten å skille mellom øremerkingstyper). I tillegg er det tatt inn latente variable (faktorer) estimert fra svarene på spørsmålene om reisemotiver og miljørelatert atferd. Tabell 5.2 gir en oversikt over alle variablene som brukes i modellen.

Tabell 5.2: Variabler for analyse av betalingsvillighet.

Variabel	Gj.snitt	St.feil	St.avvik	Median	Min	Maks
Billettpris	1 702	50	1 791	1 100	0	18 800
Reisefrekvens siste år	2,37	0,05	1,84	2	0	25
Antall i reisefølget	2,88	0,06	2,17	2	0	15
Antall i husholdningen	2,29	0,03	1,24	2	0	10
Husholdningsinntekt	861 337	13 646	433 676	900 000	150 000	2 250 000
Alder	48,2	0,42	17,3	48,0	18	89
Høyere utdanning	0,66	0,01	0,47	1	0	1
Kvinne	0,48	0,01	0,50	0	0	1
Øremerket avgift (i valgscenario)	0,46	0,01	0,50	0	0	1
Avstandsbetinget avgift (i valgscenario)	0,35	0,01	0,48	0	0	1
Mot avgifter	0,42	0,01	0,49	0	0	1
Tror ikke at avgift vil bli innført	0,25	0,01	0,43	0	0	1
Ville reist sjeldnere om prisene ble doblet	0,51	0,01	0,50	1	0	1
Vurderer at det er dyrt å fly utenlands	0,24	0,01	0,42	0	0	1
Negative miljøeffekter har påvirkning på reisebeslutning	0,20	0,01	0,40	0	0	1
Den beskrevne reisen var svært viktig	0,31	0,01	0,46	0	0	1
Reiser mer enn før	0,28	0,01	0,45	0	0	1
Vil reise mer i framtiden	0,18	0,01	0,39	0	0	1
Grønt-forbruk - atferdsfaktor	0,00	0,02	0,75	0,01	-1,82	2,45
Avslapning - motivfaktor	0,00	0,03	0,92	0,17	-2,86	1,81
Moro - motivfaktor	0,00	0,02	0,84	0,03	-2,09	2,76
Nytt - motivfaktor	0,00	0,02	0,89	-0,10	-2,40	2,30

Tabell 5.3 viser modellestimatet med de fleste av de opplistede variablene inkludert. At færre svarer «ja» når prisøkningen stiger, er et underliggende krav for teoretisk gyldighet. At høyere inntekt øker sannsynligheten for «ja» er også i tråd med økonomiteoretiske forventninger. Videre er det positiv sammenheng mellom alder og ja-sannsynlighet, mens det er ingen statistisk sammenheng mellom «ja» til ny avgift og kjønn, høy utdanning eller husholdningsstørrelse.

Avgiftsutføring/øremerkingstype har ikke hatt effekt på ja-svarene, samlet sett. Dette kan indikere at preferansene for hvordan avgiften blir tatt inn er «svake» sammenliknet med verdsettingen av flyreisene som sådan (eller at preferansene er heterogene og «utlikner hverandre»).

At de som er mot avgifter har lavere tendens til å svare ja er selvsagt som forventet. Det er heller ikke uventet at de som har mindre tro på scenariet, det at nye avgifter blir innført, tilkjennegir lavere betalingsvillighet. Lavere sannsynlighet for «ja» fra de som synes flyreiser til utlandet allerede er «dyrt», er også som forventet. Den femtedelen i utvalget som tilkjennega at flyreisens negative effekt på klima og miljø ville ha betydning for reisevalg, hadde noe høyere sannsynlighet for ja-svar.

Tabell 5.3: Estimert ikke-lineær logitmodell av «ja»-svar, med forklaringsvariabler.

Variabel	Koeffisient	P-verdi
LN(prisøkning)	-0,892	0,000
LN(husstandsinntekt)	0,481	0,003
LN(alder)	0,468	0,055
Høyere utdanning	-0,173	0,323
Kvinne	-0,133	0,421
Øremerket avgift (i valgscenario)	-0,110	0,499
Avstandsbetinget avgift (i valgscenario)	0,095	0,538
Mot avgifter	-0,811	0,000
Tror ikke at avgift vil bli innført	-0,675	0,000
Ville reist sjeldnere om prisene ble doblet	-0,071	0,650
Vurderer at det er dyrt å fly utenlands	-0,568	0,004
Negative miljøeffekter har påvirkning på reisebeslutning	0,415	0,036
Den beskrevne reisen var svært viktig	0,141	0,418
Reiser mer enn før	-0,076	0,685
Vil reise mer i framtiden	0,290	0,161
Grønt-forbruk - atferdsfaktor	0,192	0,094
Avslapning - motivfaktor	-0,127	0,184
Moro - motivfaktor	-0,195	0,045
Nytt - motivfaktor	-0,053	0,582
Reisefrekvens siste år	0,029	0,563
Antall i husholdningen	-0,051	0,494
Antall i reisefølget	0,019	0,603
Konstant	-2,039	0,333
Antall respondenter		954
Nagelkerke		29,6 %
Cox & Snell		21,7 %
Median betalingsvillighet		500

For de latente variablene er det en viss positiv sammenheng mellom ja-svar og «grønt-forbruksfaktoren» (som også ladet på betaling av frivillige klimavoter), mens det er negativ sammenheng mellom ja-svar og ulike reisemotiv, men statistisk signifikant her kun for de som søker «moro».

Det er ingen sammenheng mellom sannsynligheten for ja-svar og reisefrekvens siste året eller reisefølgestørrelse.

I en tilsvarende modell for kun helt sikre ja-svar, så vil strukturen i stor grad forbli den samme, men noen av sammenhengene blir svakere. Det vil ikke lenger være statistisk signifikant sammenheng mellom ja-svar og oppfatningen om at det er dyrt (allerede) å reise med fly til utlandet eller det at flyreisers negative effekt på klima og miljø vil ha betydning for reisevalg. Videre vil det være ikke være statistisk signifikant sammenheng mellom ja-svar og reisemotivet om å søke «moro», men det å søke «avslapning». (Medianestimatet fra en slik helt-sikre-ja-modell, med samme variabler som i tabellen over, er på snaut 100 kr.)

Lineære modeller (uten bruk av den naturlige logaritmen av prisøkningen og andre kontinuerlige variable) gir tilsvarende resultater, for alle ja-svar så vel som for helt sikre ja-svar.

5.2.5 Motsatte avgiftspreferanser mellom de som reiser billig og de som reiser dyrt

Utvalget ble splittet i tre omtrent like store grupper mht. prisen på siste flyreise (tur-retur for reisefølget), altså «lav», «middels» og «høy». Deretter ble logit-modeller kjørt for de tre gruppene separat. Tabell 5.4 viser en modell der dummyene for avstandsvarierende avgift og øremerkingstyper er tatt med.

Tabell 5.4: Estimerte ikke-lineær logitmodeller av «ja»-svar – de med billige reiser vs. de med dyre reiser.

Variabel	«Lav» pris (pris ≤ 4500 kr)		«Høy» pris (pris ≥ 10000 kr)	
	Koeffisient	P-verdi	Koeffisient	P-verdi
LN(prisøkning)	-0,689	0,000	-1,154	0,000
Avstandsbestemt avgift	-0,272	0,192	0,420	0,084
Høyhastighetstog-øremerking	0,088	0,777	-0,471	0,163
Regnskog-øremerking	0,291	0,321	-0,292	0,352
Biodrivstoff-øremerking	0,487	0,092	-0,630	0,062
Konstant	3,940	0,000	7,589	0,000
Antall respondenter	419		436	
Nagelkerke	12,7 %		21,1 %	
Cox & Snell	9,5 %		14,3 %	
Median betalingsvillighet	340		660	

Tabellen indikerer at de to gruppene har stikk motsatte avgiftspreferanser. De som har reist billig er mer negative til avstandsbestemt avgift og mer positive til øremerking av avgiftene (og for biodrivstoff er koeffisienten signifikant positiv på 10 %-nivå). De som har reist dyrt er mer positive til avstandsbestemt avgift (koeffisienten signifikant positiv på 10 %-nivå) og mer negative til øremerking av avgiftene (og for biodrivstoff er koeffisienten signifikant negativ på 10 %-nivå).

I tilsvarende modeller for kun helt sikre ja-svar, så vil det for lavprisgruppen kun være signifikant negativ sammenheng for avstandsbestemt avgift, mens for høyprisgruppen vil det kun være signifikant negativ sammenheng med biodrivstoff-øremerking.

I vedlegg V.6 vises supplerende analyser med enkle logitmodeller av hhv. enkeltbundne svar og dobbeltbundne svar mht. prosentøkninger.

5.2.6 Kort oppsummert om betalingsvillighet

En stor andel av de reisende uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene – halvparten sier ja til ca. 25 % prisøkning, eller til ca. 400-500 kr økning per flybillett tur-retur. Alternative avgiftsutforminger har relativt begrenset effekt på villigheten til å betale mer, i utvalget samlet sett. Men de som har foretatt de dyreste reisene, er klart mer positive til en avstandsavhengig avgift.

6 Teori, metode og gjennomføring

Dette kapitlet gir en mer detaljert oversikt over den teoretiske og metodiske tilnærmingen som er valgt, og gjennomføringen av fokusgruppen og spørreundersøkelsen i prosjektet.

6.1 Velferdsverdien av private flyreiser

Det å måle velferd, eller velferdsverdier, er en komplisert oppgave. Selve flyreiseaktiviteten er i seg selv et uttrykk for en velferdsverdi, siden folk med dette synes villige til å bruke tid og penger på ferie- og fritidsreiser. Vi kan definere velferd som det personlige utbyttet som den enkelte sitter igjen med ved å delta på ulike arenaer i samfunnet (Allardt, 1977). Dette ligger nært opp til det som en i økonomisk terminologi vil benevne som konsumentoverskuddet – betalingsvilligheten for aktiviteten minus kostnaden. En kan anta at dersom velferdsgevinsten vurderes som større ved å oppholde seg i andre omgivelser enn på hjemstedet, vil det oppstå et ønske om å reise vekk i ferie- og fritidssammenheng. Dette kan både skyldes at det er sider ved hjemstedet som har mangler eller er utilfredsstillende (push-faktorer), eller det kan være forårsaket av at andre steder er verdt å besøke fordi de representerer noe som oppfattes om attråverdig (pull-faktorer) (Crompton, 1979). Tradisjonelt har push-motivene vært ansett som forklaringer på hvorfor man ønsker å reise vekk, mens pull-faktorene har vært avgjørende for valg av reisemål (Gossens, 2000).

Økende forbruksevne, flere og bedre reisetilbud, generelt mer geografisk mobilitet i samfunnet (som følge av mer fleksibilitet i valg av arbeids- og utdanningssted som igjen øker etterspørselen etter besøksreiser både til og fra studie-/arbeidssted), og bedre tilrettelegginger av ulike reisemål er utviklingstrekk som muliggjør realisering av stadig høyere velferdsnivåer gjennom reisevirksomhet. Markant økende andeler av inntekten går med til fritidsforbruk – definert som «transport, kultur og fritid» i Statistisk Sentralbyrås klassifisering (SSB, 2013). En reisevant befolkning har også en høy beredskap for stadig nye reiser, og destinasjoner verden over konkurrerer om å gi de reisende best mulige personlige reiseopplevelser. Utvikling av sosiale media knytter de fleste av oss stadig hyppigere til mennesker som oppholder seg andre steder (både i eget og i andre land). Forbrukernes utstrakte bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (Kaplan og Haenlein, 2010), spesielt i form av nærmest allemannseie av smarttelefoner, øker tilgjengeligheten til reisemål og attraksjoner, også som et resultat av at reiselivsindustrien – inkludert flyselskapene – responderer raskt på mulighetene for stadig mer effektiv og individuelt tilpasset markedsføring og salg fremstøt.

Reisemotivene avspeiler hvilke typer av velferdsgevinster den enkelte søker å realisere. Ferie- og fritidsreisene kan ha ulike betydninger (Evans et al., 1996): Det kan være sosiale behov knyttet til å etablere nye eller for å vedlikeholde kontakter, samvær med familie og venner eller sosial anerkjennelse. Eller det kan være individuelle ønsker om å oppleve bedre klima enn hjemme, komfort, rekreasjon, underholdning og frikobling fra hverdagens begrensninger og rutiner (hedonisme). Reisemotivene kan også være forankret i ønsker om personlig vekst og stimulering gjennom kulturelle opplevelser og intellektuelle impulser (Fodness, 1994), slik fremveksten av ulike typer evenementer og festivaler med læringsfokus er eksempler på. Ulike reisemål tilbyr attraksjoner, opplevelser og aktiviteter

som er tilpasset en mer og mer urban befolkning med ønsker om nærhet til natur, opplevelser av spektakulære landskaper og en aktiv livsstil (Fredman og Haukland, 2016). Sterkere spesialisering og involvering i ulike nisjepregede aktiviteter forutsetter deltakelse på arenaer med ulike geografiske lokaliseringer og dermed økt reisevirksomhet (Funk og Bruun, 2007).

Også ungdoms ønsker om fart og spenningsrelaterte aktiviteter (Haukeland, 1993) vil i noen grad være tuftet på bruk av private flyreiser. Den utstrakte reisevirksomheten er et karaktertrekk ved moderne samfunn (Sheller og Urry, 2004), og kan også være en identitetsbygger og -markør for den enkelte (Bauman, 1996).

6.2 Fokusgruppe

6.2.1 Gjennomføring

For å få enda dypere innsikt i ferie- og fritidsreisendes verdsetting av reiser med fly ble det i anvendt et fokusgruppeintervju i september 2017, med ni deltagere rekruttert av Norstat, og med ekstern moderator. I fokusgruppeprosessen oppnådde man å få en rikere innsikt i hvorfor og i hvilke sammenhenger man drar på private flyreiser, og en dypere forståelse av hvordan man resonerer rundt verdsettingen av slike reiser, inkludert de vurderinger og valg man gjør som reisende. Denne informasjonen ga ytterligere innsikt i de mønstre man finner i den kvantitative panelundersøkelsen, og supplerende forklaring på funn fra denne. I tillegg ble resultatene fra fokusgruppen brukt som input til internettpanel-spørreundersøkelsen mht. å teste respondentenes reaksjon på ulike spørsmål, og evne til å svare på disse, samt å framskaffe forslag fra respondentene og moderator til utforming av spørreundersøkelsen.

6.2.2 Kort oppsummert om resultatene fra fokusgruppen.

Fra diskusjonen i fokusgruppen kom det fram at:

- Alle deltakerne mente at den siste reisen de hadde foretatt med fly var viktig for dem.
- De fleste uttrykte entusiasme og glede over reisen de hadde foretatt.
- Noen uttrykte en dypfølt glede ved reisen. Denne gleden så ut til å være svært personlig knyttet til sosiale relasjoner og å oppleve spesielle begivenheter, og ha velvære på reisen/oppholdet.
- Mange av deltagerne mente at hvis de ikke lenger fikk muligheten til å reise utenlands med fly på privatreiser ville de blitt [opplevelsesmessig] "fattigere" og at det ville vært "begrensende".
- Deltakerne oppga at de hadde mange forskjellige motiver for å foreta en privat reise med fly. Det viste seg å være et sammensatt bilde av motiver, hvor den ene grunnen ikke opplevdes som viktigere enn den andre.
- En feriereise kunne for eksempel inneholde en sosial faktor som å holde kontakten med venner og familie, kombinert med det å lære noe nytt, opprettholde språkferdigheter og å slappe av, lade batteriene og kose seg med god mat og drikke.
- Alle deltakerne nevnte det å oppleve noe annet, noe det ikke er mulig å oppleve i Norge, som en svært viktig grunn til å velge privatreiser utenlands med fly.
- Å reise med fly innebærer også at destinasjoner langt unna, på andre kontinenter, oppleves å være innenfor rekkevidde.

- Alle deltakerne (utenom en) trodde de kom til å fly mer i framtiden. De aller fleste mente at de flyr oftere nå enn for fem år siden, både i fm. jobb og privat.
- De aller fleste deltakerne tenkte ikke på klimaeffekten når de selv valgte å dra på en privat flyreise i inn- eller utland.
- Noen deltakere hadde et slags personlig «klimaregnskap» i tankene, hvor positive handlinger i det daglige ble veid opp imot de negative konsekvensene av flyreiser.
- Generelt så det ut til at mange av deltakerne opplevde at deres valg om å enten foreta private flyreiser eller å velge alternativ transport ikke hadde så mye å si i det store og hele miljøbildet.
- Det så ut til å være en generell oppfatning at de som forurenser bør betale for det, og at en avgift forbundet med å fly kan forventes som en naturlig konsekvens av dagens situasjon og arbeidet med å nå klimamålene.
- Likevel var det mange som mente at selve avgiften måtte gå til tiltak for et bedre klima, hvis ikke så var de ikke villige til å betale (mer).
- Ved økte flypriser, som for eksempel en dobling av prisene, sa nesten alle at de ville endre atferd. Noen sa at de ville reise sjeldnere på interkontinentale reiser. Noen tenkte at de kanskje ville være borte i en lengre periode hvis de først skulle dra, eller at de ville reist sjeldnere, men ingen sa at de ville sluttet å reise med fly.

Det er ellers i hovedsak resultatene fra internettpanel-undersøkelsen som er presentert i denne rapporten, mens en mer detaljert rapport fra moderator for fokusgruppen finnes i vedlegg V.1.

Detaljerte frekvenstabeller med prosentfordeling nedbrutt på kjønn, aldersgruppe og bostedsandel er tidligere utarbeidet som egen Excel-fil som vedlegg til TØI Arbeidsdokument 51234/2017.

6.3 Opplegg for spørreundersøkelsen

I etterkant av fokusgruppen ble det gjennomført en landsdekkende undersøkelse av den norske flyreisende befolkningens motiver for, holdninger, prioriteringer og atferd knyttet til private flyreiser til utlandet, som ble benyttet til å analysere velferdsverdien av slike reiser. Undersøkelsen kartla denne befolkningens verdsetting av private flyreiser veid opp mot klimautslipp fra slike reiser. Den tok for seg holdninger og atferd mht. velferdsverdien av flyreiser i forhold til andre mulig kompensierende aktivitetsområder som medfører slike utslipp.

Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av et landsrepresentativt utvalg av respondenter i et online-respondentpanel disponert av Norstat, og ga svar fra 1220 respondenter. Kriterier for deltagelse i online-undersøkelsen var at man hadde foretatt minst én ferie/fritidsreise med fly utenlands siste 12 måneder som man hadde betalt for privat. Undersøkelsen foregikk i løpet av november 2017. Dette er en undersøkelsesmetode TØI har benyttet for liknede undersøkelser av befolkningens ferievaner og forbruk i det NFR-støttede prosjektet TOURIMPACT ledet av TØI (se bl.a. Farstad og Dybedal, 2010a; 2010b).

Spørreskjema til online-undersøkelsen er presentert i vedlegg til TØI Arbeidsdokument 51234/2017. Respondentene ble bl.a. spurt om holdninger til private flyreiser til utlandet generelt, og knyttet til utenlandsreiser foretatt siste år spesielt, med fokus på sist foretatte private flyreise til utlandet. For noen vil dette være nært i tid, for andre kan det være en sommer- eller juleferie. Ved å benytte denne datainnsamlingsmetoden kan man innhente informasjon knyttet til reiser over hele året, og ikke bare reiser foretatt innenfor en kort

periode på høsten, slik det ville ha vært ved tradisjonelt intervju ved lufthavn innenfor oppdragets tidsramme. Ved denne utvalgsmetoden kan man også sikre et landsrepresentativt utvalg av befolkningen, uavhengig av lufthavn/reiserute, reisefrekvens og sannsynlighet for å bli valgt for intervju (pga. reisefrekvens). I tillegg er denne metoden kostnadseffektiv i forhold til personlige lufthavnintervjuer (som brukt f. eks. i RVU-fly). Utvalget var trukket slik at en fikk dekket alle fylker, reisendes aldersgrupper og kjønn, husholdningstyper og en rekke andre sosiodemografiske variabler som kan ha innvirkning på hvordan de private flyreisene verdsettes.

Undersøkelsen ga informasjon om reisefrekvens og reiseatferd for ulike typer private flyreiser til utlandet innen dette utvalget av befolkningen, slik at man kunne få en grundigere innsikt i omfanget og sammensetningen av denne reiseaktiviteten blant de som reiser på slike reiser til utlandet. Dernest inneholdt undersøkelsen en del spørsmål om hvorfor man foretar slike reiser, holdninger til slike reiser, og hvordan man oppfatter reiseaktiviteten i forhold til miljøspørsmål.

Dette undersøkelsesdesignet ga også mulighet til å legge inn en seksjon med vurdering av ulike valgalternativer for å kunne analysere betalingsvilje for private flyreiser vurdert opp mot avgifter relatert til klimautslipp. Hensikten var å gi indikasjoner på velferdsverdien av reisene i forhold til klimaeffektene av dem. Dvs. på hvor mye slike reiser verdsettes i forhold til den oppfattede verdien av reduksjon i klimautslipp ved å avstå fra dem, eller kompensatorisk ved å redusere andre utslippsproduserende aktiviteter. Aksepten for ulike avgiftsutforminger ble også testet. Resultatene i denne delen ble sammenlignet med holdnings- og atferdsspørsmålene i første del, som gir ytterligere innsikt i hva som påvirker respondentenes verdsetting av flyreisene.

6.4 Flyreiser og miljøutfordringer

Behovet for å reise kommer i konflikt med miljøutfordringene. Nordmenn har god tro på at vi som forbrukere kan bidra til en mer miljø- og klimavennlig utvikling gjennom at vi etterspør miljøriktige varer og tjenester (Tangeland, 2013). På mange forbruksområder omsettes positive miljøholdninger til miljøvennlige handlinger, men dette synes i mindre grad å gjelde flyreiser. En tidligere britisk studie viste for eksempel at folk er lite villige til å endre transportmiddelbruken eller redusere antall flyreiser, til tross for stor bevissthet om skadevirkningene av flytransport på klimaet (Howarth et al., 2009). En stadig økende oppslutning om at flytransporten har negative miljøeffekter, er heller ikke opplagt (UK Government, 2014).

Gapet mellom holdning og atferd kan delvis forklares med at ferie- og fritidsreiser med fly er et gode som man vanskelig gir slipp på (se f.eks. Hares et al., 2010). For noen kan det også handle om identitet og selvpresentasjon, i den forstand at utstrakt reisevirksomhet uttrykker verdier og interesser som man ønsker å bli identifisert med. Om man opplever en kognitiv konflikt i form av at holdninger og atferd ikke er i overensstemmelse, kan dette håndteres på ulike måter. For eksempel kan det håndteres ved fornektelse, kompenserende atferd (f.eks. bruker kollektivtransport på daglige reiser), ansvars-fraskrivning (ansvaret for klimaendringene ligger ikke hos den enkelte, men på kollektivt nivå). Eller man kan endre holdningene slik at de blir i tråd med atferden. Klimatrusselen blir imidlertid stadig mer alvorlig, og spørsmålet er om gapet mellom oppmerksomhet/ holdninger og atferd endrer seg.

6.5 Estimering av hypotetisk betalingsvillighet

6.5.1 Konsumentoverskudd som velferdsmål

I (samfunns)økonomisk forstand kan et mål på velferdsverdien av (private) reiser, som tidligere nevnt, være gitt som forskjellen mellom det konsumenten betaler for reisen og det konsumenten (maksimalt) er villig til å betale (konsumentoverskuddet). Faktisk betalingsvillighet er for så vidt uttrykt i markedet, ved aksept av gitte markedspris. Men mange konsumenter vil kunne ha høyere (maksimal) betalingsvillighet enn markedsprisen, noe som indikeres ved en avtakende etterspørselskurve (Varian, 2010).

Estimering av maksimal betalingsvillighet, eller villighet til å betale en gitt høyere pris, er ingen enkel oppgave. Gitt at en ikke kan hente denne informasjonen fra markedet, så må en ty til spørreskjembaserte data. Det stilles flere typer krav til utforming og kontekst for spørsmål om hypotetisk betalingsvillighet. En kan ikke uten videre spørre om villighet til å betale økt pris på flyreiser – det ville ikke gi estimat på maksimal betalingsvillighet, en framtidig atferdsintensjon, men heller et mål på en holdning. Sannsynligvis ville et slikt mål ha overestimert betydelig det som er faktisk betalingsvillighet (Harrison, 2006).

6.5.2 Kriterier for hypotetiske betalingsmekanismer

Selv om flyreiser, med ulike markedspriser, kan velges eller forkastes av konsumentene, så ligger det en teoretisk føring på å bruke tvungne betalingsmekanismer ved spørsmål om aksept av prisøkning. En prisøkning må settes inn i en kontekst som er slik at den mulige prisøkningen synes realistisk/troverdig, og helst slik at respondenten oppfatter at hans/hennes svar ikke er fullstendig likegyldig mht. det som vil kunne bli framtidig policyutforming (Carson og Groves, 2007).

Den europeiske Paris-avtaletilpasningen gir et mulig scenariogrunnlag for økte klima-/miljøavgifter på transport, selv om dette også er politisk kontroversielt. Uansett kan en anta at denne tematikken, og kanskje også Paris-avtalen (og nåværende og tidligere EU-/EØS-vurderinger av avgiftspolitik), ikke er helt ukjent for de fleste flyreisende. Videre ble det innført en flyseteavgift i 2017 – en fast sats lik 80 kroner per passasjer, som altså ikke varierer med f.eks. reiseavstand. Dermed kan evt. scenarioer med nye økte avgifter knyttes, mer eller mindre direkte, til norske myndigheters beslutningsdomene.

Når en betaler avgift på en vare eller en tjeneste, hvorvidt det er merverdiavgift eller en miljøavgift, så vil betalingsvilligheten for avgiften primært reflektere betalingsvillighet for varen/tjenesten. Men, betalingsvilligheten for varen/tjenesten kan likevel endre seg med en avgift som samtidig forbedrer en mer underliggende kvalitet ved forbruket av varen/tjenesten. Et eksempel på dette er miljøavgifter som gir garantier for mer bærekraftighet i produksjon/konsum. Da kunne en tenke seg at noen forbrukere ville betale mer for en tjeneste som har de samme synlige/følbare kvalitetene som andre tjenester, men som i tillegg gir en forbedret bærekraft i produksjon/konsum. Om prisene på flyreiser er for lave mht. den økonomiske verdsettingen av de negative eksterne miljø-/klimaeffektene, så vil en økt avgift kunne vurderes som priskorrigerende (Brendemoen og Vennemo, 1996; Braathu, 2017). Det er denne priskorrigerende effekten som utgjør det viktigste samfunnsøkonomiske grunnlaget for avgifter.

6.5.3 Test av betalingsmekanismens mulige effekt på oppgitt betalingsvillighet

Enkelte vil dog trolig ikke forstå avgiftens primæreffekt, priskorrigerings/etterspørselsdemping, men kun forstå mulige sekundæreffekter av at avgiftsmidlene brukes til f.eks. klimaeffektreduserende formål. I en norsk studie av klimaavgift på fossilt drivstoff ble det funnet at øremerking av avgifter ga signifikant høyere betalingsvillighet enn ved bruk av vanlig fiskalavgift (Sælen og Kallbekken, 2011). I den studien valgte respondentene mellom alternative øremerkinger av avgiften samt et alternativ uten øremerking. I en nederlandsk studie av betalingsvillighet for klimaavgifter, gjennomført blant passasjerer ved Schiphol, ble avgiftsøkningen presentert å skulle gå til «investering i trær», dog uten nærmere spesifisering (Brouwer et al., 2008). Videre ble det i den nederlandske studien presentert at avgiften varierte med flyreiselengden.

Tre relevante øremerkingstyper for vår internettbaserte spørreundersøkelse var følgende:

- «Biojetdrivstoff»: Avinor har utredet mulighetene for bruk av topper/kvist og massevirke fra norsk skog som råstoff i jetdrivstoff (Rambøll 2017), og har dermed selv foreslått dette som en type øremerking.
- «Høyhastighetstog»: Øremerking blir til en viss grad benyttet i transportsektoren, ved at bomavgifter også finansierer gang- og sykkelinfrastruktur, og i nyeste NTP påpekes det også at en også bør åpne for bruk av bompenger til drift av kollektivtiltak (SD 2016-2017).
- «Regnskog»: Investering i trær ble brukt av Brouwer et al. (2008), og oppkjøp/betaling for vern av regnskogareal har vært brukt både i forbindelse med frivillige klimavotebetaling (for flypassasjerer) og norsk offentlig klimapolitikk (<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/klima--og-skogsatsingen/kos-innsikt/hvorfor-norsk-regnskogsatsing/id2076569/>).

Dette kunne innarbeides i spørreundersøkelsen, sammen med vanlig fiskal avgift. Videre ble det vurdert som relevant å ta med en sammenlikning mellom dagens faste avgift og en reiseavstandsbasert avgift (å la den benyttet av Brouwer et al. 2008).

6.5.4 Ulike utforminger av spørsmål om betalingsvillighet

Spørsmålene om betalingsvillighet har sitt grunnlag i en metode som benevnes som *betinget verdsetting* (eng.: *contingent valuation*, Bateman og Willis, 1999; Johnston et al., 2017). Slike spørsmål har vært utformet på ulike måter – det har vært stilt åpne spørsmål om «maksimal betalingsvillighet» og ja-nei-spørsmål til oppgitte beløp, såkalt enkeltbundne valg. For mer statistisk presisjon, kan en følge opp med et nytt beløp (høyere enn det første beløpet hvis «ja» og lavere hvis «nei») og spørre på nytt om aksept eller ikke, som gir dobbeltbundne valg (Hanemann og Kanninen, 1999). Generelt vil det å oppgi beløp, og spørre om ja-nei til dette beløpet, likne mer på det som folk vanligvis står overfor i markedet, vurdering av priser og om de skal kjøpe varen/tjenesten eller ikke. Selv om enkeltbundne valg gir mindre informasjon, rent statistisk, så har det vært det foretrukne spørsmålsformatet (Carson og Groves, 2007). Dobbeltbundne valg kan likevel være et godt alternativ, eller tillegg, for man kan altså «bare» følge opp med et tilleggsspørsmål. Hvis en betydelig andel skifter fra ja til nei eller fra nei til ja, så gir det en indikasjon på at oppfølgingsspørsmålet fungerer. Hvis en ender opp med stort sett ja-ja eller nei-nei, så fungerer det ikke. En kan også ta med et åpent spørsmål om maksimal betalingsvillighet til slutt, men slike spørsmål er svært vanskelige å svare på, og en kan også forvente at svarene vil være «styrte» av de prisøkningene en er blitt spurt om å svare ja eller nei til.

6.5.5 Mulighet for å dempe eventuell hypotetisk overdrivelse

Betinget verdsetting og tilsvarende «uttrykte preferansemeter» har i flere sammenhenger blitt vurdert å kunne føre til «hypotetisk overdrivelse» av betalingsvilligheten (Harrison, 2006). Det er dog ikke helt opplagt at alle vil overdrive betalingsvilligheten når en spør om de vil godta en prisøkning på et gode de etterspør. En kan tenke seg at det er en strategisk interesse heller å underdrive betalingsvilligheten (Carson og Groves, 2007). Det kan altså være snakk om feilkilder som trekker i hver sin retning – en hypotetisk overdrivelse og en strategisk underdrivelse. Flere studier har vist at hypotetisk overdrivelse kan «dempes», eller fjernes, ex post, ved å spørre om hvor sikre respondentene er på sitt ja eller nei til en pris(endring), at de mest sikre ja-svarene kan predikere faktisk atferd (Loomis, 2014). På grunn av lengde og kompleksitet på spørreskjemaet ble imidlertid en slik vurdering av hvor sikker man var på svaret mht. prisendringene ikke brukt i denne undersøkelsen.

Referanser

- Allardt, E. 1977. *Att ha, att älska, att vara: om välfärd i Norden*. Argos.
- Ayer, M., Brunk, H.D., Ewing, G.M., Reid, W.T. & Silverman, E. 1955. An empirical distribution function for sampling with incomplete information. *Annals of Mathematical Statistics*, 26(4): 641-647.
- Bateman, I.J. & Willis, K.G. (eds.) 1999. *Valuing Environmental Preferences: The Theory and Practice of the Contingent Valuation Method in the US, EU and Developing Countries*. Oxford: Oxford University Press.
- Bauman, Z. 1996. From Pilgrim to Tourist – or a Short History of Identity. In S. Hall & P. du Gay (Eds.) *Questions of Cultural Identity*. London: Sage
- Braathu, T.H. 2017. Miljøøkonomiske virkemidler – Dokumentasjon av statistikken. Notater 2017/10, Statistisk sentralbyrå, Oslo-Kongsvinger.
- Brendemoen, A. & Vennemo, H. 1996. The marginal cost of funds in the presence of environmental externalities. *Scandinavian Journal of Economics*, 98(3): 405-422.
- Brouwer, R., Brander, L. & Van Beukering, P. 2008. “A convenient truth”: air travel passengers’ willingness to pay to offset their CO2 emissions. *Climatic Change*, 90(3): 299-313.
- Carson, R.T. & Groves, T. 2007. Incentive and informational properties of preference questions. *Environmental and Resource Economics*, 37(1): 181-210.
- Crompton, J.L. 1979. Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6, 408-424.
- Denstadli, J. M., Farstad, E. og Thune-Larsen, H. 2014. *Pendling med fly*. TØI rapport 1337/2014.
- Drews, S. & van den Bergh, J. 2016. What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies, *Climate Policy*, 16(7), 855-876.
- Evans, M.J., Moutinho, L., & van Raaij, W.F. 1996. *Applied consumer behaviour*. London: Addison-Wesley Publishing Ltd.
- Farstad, Eivind, Arne Rideng og Iratxe Landa Mata 2011. *Gjesteundersøkelsen 2011*. TØI rapport 1166/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind og Petter Dybedal 2011. *Nasjonal ferie- og forbruksundersøkelse vinteren 2009*. TØI rapport 1119/2010. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind og Petter Dybedal 2011. *Nasjonal ferie- og forbruksundersøkelse sommeren 2008*. TØI rapport 1092/2010. Oslo: Transportøkonomisk institutt

- Fodness, D. 1994. Measuring Tourist Motivation. *Annals of Tourism Research*, 21, 555-581
- Fredman, P., & Haukeland, J. V. 2016. New challenges for managing sustainable tourism in protected areas. A Scandinavian Perspective. In T. Hammer, I. Mose, D. Siegrist, & N. Friborg, O. (2011) *Faktoranalyse*.
https://www.researchgate.net/profile/Oddgeir_Friborg/publication/235437791_Faktoranalyse_Factor_analysis/links/0912f511aab21bf852000000/Faktoranalyse-Factor-analysis.pdf. Lesedato: 23.05.2018.
- Weixlbaumer (Eds.), *Parks of the Future. Protected Areas in Europe Challenging Regional and Global Change* (pp. 137–137). München: oekom verlag.
- Funk, D.C. & Bruun, T.J. 2007. The role of socio-psychological and culture-education motives in marketing international sport tourism: A cross-cultural perspective. *Tourism Management*, 28(3), 806-819
- Gossens, C. 2000. Tourism information and pleasure motivation. *Annals of Tourism Research*, 27(2), 301-321
- Hanemann, W.M. & Kanninen, B.J. 1999. "Statistical considerations in CVM." Ch. 11, pp.302-441, in Bateman, I.J. & Willis, K.G. (eds.). *Valuing Environmental Preferences: The Theory and Practice of the Contingent Valuation Method in the US, EU and Developing Countries*. Oxford: Oxford University Press.
- Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. 2010. Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 466-473.
- Harrison, G.W. 2006. Experimental evidence on alternative environmental valuation methods. *Environmental and Resource Economics*, 34(1): 125-162.
- Haukeland, J. V. 1993. *Den norske feriedrømmen - en analyse av nordmenns feriemotiver*. TØI rapport 164. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukeland, J. V. 1986. *Hjemmeferie, et velferdsproblem? - en leveårsstudie av personer som ikke har reist på sommerferien*. TØI rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., og Uteng, T. P. 2014. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. TØI report 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Johnston, R.J., Boyle, K.J., Adamowicz, W., Bennett, J., Brouwer, R., Cameron, T.A., Hanemann, W.M., Hanley, N., Ryan, M., Scarpa, R., Tourangeau, R. & Vossler, C.A. 2017. Contemporary guidance for stated preference studies. *Journal of the Association of Environmental and Resource Economists*, 4(2), 319-405.
- Julsrud, T. E., Gjerdåker, A. og Thune-Larsen, H. 2011. *Luftfartens betydning i en global verden*. TØI report 1158/2001. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kaplan, A. M., & Haenlein, M. 2010. Users of the world, unite! The challenges and opportunities of Social Media. *Business Horizons*, 53(1), 59–68.
- Kaplan, E.L. & Meier, P. 1958. Nonparametric estimation from incomplete observations. *Journal of the American Statistical Association*, 53(282): 457-481.

- Kriström, B. 1990. A non-parametric approach to the estimation of welfare measures in discrete response valuation studies. *Land Economics*, 66(2): 135-139.
- Lian, J.I., Bråthen, S., Johansen, S.; Strand, S. 2005. *Luftfartens samfunnsnytte – Dokumentasjon av nytt og skisse til et løpende rapporteringsystem*. TØI report 807/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Loomis, J.B. 2014. Strategies for overcoming hypothetical bias in stated preference surveys. *Journal of Agricultural and Resource Economics*, 39(1): 34-46.
- Rambøll. 2017. Bærekraftig drivstoff til luftfart – Status 2017. Rapport, mai 2017, Rambøll, Oslo.
- Sheller. M. & Urry, J. 2004. *Tourism Mobilities. Places to Play, Places in Play*. Routledge.
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 2013. *Forbruksundersøkelsen, 2012*. <https://www.ssb.no/inntekt-og-forbruk/statistikker/fbu/aar/2013-12-17>
- Sælen, H. og Kalbekken, S. 2011. A choice experiment on fuel taxation and earmarking in Norway. *Ecological Economics*, 70, 2181–2190.
- Tangeland, T. 2013. *Miljøholdninger blant norske forbrukere. Endringer i perioden 1993 – 2012*. Prosjektnotat nr. 2-2013, Statens institutt for forbruksforskning.
- Thune-Larsen, H. og Farstad, E. 2016. *Reisevaner på fly 2015*. TØI rapport 1516/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Turnbull, B.W. 1976. The empirical distribution function with arbitrary grouped, censored and truncated data. *Journal of the Royal Statistical Society – Series B*, 38(3): 290-295.
- UK Government 2014. *Public experiences of and attitudes towards air travel: 2014*. Statistical Release #23 (https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/336702/experiences-of-attitudes-towards-air-travel.pdf)
- Varian, H.R. 2010. *Intermediate Microeconomics: A Modern Approach*. 8th ed. New York / London: W.W. Norton & Company.
- Vågane, L., Brechan, I., og Hjorthol, R. 2011. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Østli, V. & Thune-Larsen, H. 2015. *Prognosemodell for flyreiser mellom Norge og utlandet*. TØI-rapport 1442/2015. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg

V.1 Oppsummering fra fokusgruppe om velferdsverdien av private flyreiser

Oppdragsgiver: TØI

Rekruttering: Norstat

Gjennomføring hos Norstat, Oslo 25.9.2017

Moderator: Tonje Gotschalksen

Det var 9 deltakere, 5 menn og 4 kvinner i alderen 24 til 56. Alle hadde foretatt minst en flyreise i løpet av det siste året i inn- eller utland som de hadde betalt for privat. Det var spredning i bakgrunn fra flere steder i landet og 1 deltaker hadde utenlandsk opprinnelse.

Viktigheten av reisene:

Alle deltakerne mente at den siste reisen de foretok med fly var viktig for dem. Noen svarte at på en skala fra 1-10 hvor en ikke var viktig i det hele tatt og 10 var veldig viktig, så ville de gi denne reisen en score mellom 7 og 12. De fleste uttrykket entusiasme og glede over reisen de hadde foretatt og noen sa også at det å reise og oppleve nye steder var en interesse eller hobby og at de reiste så ofte som mulig.

Det mange uttrykket som viktig med å dra til nye steder var å kunne se med egne øyne, få en førstehåndserfaring fra et sted og en kultur og ikke bare måtte ta til takke med andres formidling.

Noen uttrykket en dypfølt glede ved reisen. Denne gleden så ut til å være svært personlig som å se igjen familie og venner, gå på fotballkamp og følge laget sitt, ta med kjæresten til et spesielt sted eller oppleve å "virkelig kose seg".

Da deltakerne ble spurt om hvordan de hadde opplevd det hvis de ikke lenger fikk muligheten til å reise utenlands med fly på privatreiser brukte de ord som at de ville blitt "fattigere" og at det ville vært "begrensende". De så det ikke lenger som mulig å nå noen destinasjoner de hadde lyst til å reise til ved bruk av andre transportmidler på den tiden de hadde til rådighet.

Motiver - grunner for å reise privat med fly:

De fleste hadde foretatt flere privatreiser med fly i løpet av det siste året. Vi fokuserte på den siste private flyreisen de foretok, men diskuterte også tidligere private reiser hvor fly var brukt som transportmiddel. Deltakerne oppga at de hadde mange forskjellige motiver

for å foreta en privat reise med fly. Det viste seg å være et sammensatt bilde av motiver, hvor den ene grunnen ikke opplevdes som viktigere enn den andre. Det å kategorisere grunner og motiver var en øvelse deltakerne oppfattet som litt konstruert og det gjenspeilet ikke den tilnærmingen de selv hadde. En feriereise kunne for eksempel inneholde en sosial faktor som å holde kontakten med venner og familie, det å lære noe nytt, opprettholde språkferdigheter og å slappe av, lade batteriene og kose seg med god mat og drikke. For mange er en privatreise noe eget og unikt som helt klart har sammensatte motiver som forandrer seg fra reise til reise.

På et dypere plan kan også en reise handle om egen identitet og utvikling. For noen kan det å reise tilbake til landet du opprinnelig kommer fra, eller har studert i, og dermed tilbrakt mye av den formende barndomstiden eller som ung voksen, bli et møte med seg selv. På et dypere plan får reisen deg til å reflektere over eksistensielle spørsmål som; hvem var jeg da og hvem er jeg nå? Hva er det med dette landet som har formet meg til den jeg er? Andre grunner til hvorfor en flyreise til utlandet ble valgt handlet mer om tilgjengelighet og kostnader. Luksus som restaurantbesøk, drikke, klær og spa blir generelt oppfattet som billigere i utlandet enn i Norge. I denne sammenhengen blir selve flyreisen oppfattet som en del av et større kostnadsbilde for hele turen. Fly, hotell og flere dagers spa kommer billigere ut totalt sett hvis du tar turen til Gdansk sammenliknet med å gjøre noe liknende hjemme.

Det kan virke som om opplevelser verdsettes høyt i vårt samfunn i dag og alle deltakerne nevnte at det å oppleve noe annet, noe det ikke er mulig å oppleve i Norge som en svært viktig grunn til å velge privatreiser utenlands med fly. "For å gå på den kinesiske mur må du reise dit". Fly blir foretrukket som transportmiddel fordi det gir kortest mulig reisetid slik at man får mest ut av den dyrebare fritiden på stedet man reiser til. Mange var villige til å betale noen hundrelapper ekstra for flybilletten for å kunne reise direkte, særlig på kortere turer. Å reise med fly innebærer også at destinasjoner langt unna, på andre kontinenter, oppleves å være innenfor rekkevidde.

Deltakernes grunner for å foreta privatreiser med fly:

- Besøke familie, opprettholde kontakt med tradisjon og kultur
- For opplevelsens skyld; avveksling, se noe nytt og annerledes, oppleve gamle steder/byer, treffe folk
- Tematurer, trøffeltur i Piemonte, vinsmaking
- Delta på fotballkamp med Liverpool, gå på konsert
- Praktisk, jobbintervju/audition

- Ferie, slappe av, komme bort fra hverdagen, oppleve frihet, kose oss myte sola og spise god mat, dra til et sted uten mobildekning
- Oppleve ting man ikke kan oppleve i Norge; gå på den kinesiske mur, få spesielle naturopplevelser, varme, snorkling, progrockfestival i Nederland
- Feire 17. mai i utlandet, for å få noe mer intenst enn hjemme, oppleve noe spesielt få noe mer
- Gi bistand, frivillig arbeid både som profesjonell og som ufaglært -"ekstra par hender"

- Reise for å studere
- Nostalgi, gjenoppleve steder
- Shopping i London og Paris osv, for å finne større og annet vareutvalg.
- Språk, opprettholde språkferdigheter, oppleve mestring. Vedlikeholde morsmål
- Førstehånds erfaring, ikke igjennom andre

Grunner til å ikke reise mer utenlands med fly:

Det som stopper flest fra å reise mer utenlands med fly er mangel på tid. Jobb, familie og andre plikter hjemme var det de fleste deltakerne sa var hovedgrunnen til at de ikke reiste mer. Den andre hovedgrunnen var økonomi. Økonomi ser ut til å være sammensatt av tapt arbeidstid og kostnader ved selve reisen. En nevnte miljøfaktorer. Denne deltakeren hadde et veldig bevisst forhold til de belastende miljøkonsekvensene som flygninger representerer og hadde gitt seg selv en kvote på en flygning i året.

Meninger om framtidig reiseaktivitet:

Alle deltakerne utenom den ene som var svært miljøbevisst trodde de kom til å fly mer i framtiden. Dette hang sammen med oppfatningen av at det er lave priser og god tilgjengelighet og at det å reise er noe mange liker.

De aller fleste mente at de flyr oftere nå enn for fem år siden, både med jobben og privat. Kostnaden for flyreiser generelt ble av deltakerne sett på som billigere nå enn før i forhold til andre ting man bruker penger på, og nivået nå ble oppfattet som "billig".

Avgifter:

Det så ut til å være en generell oppfatning blant deltakerne at de som forurenser bør betale for det. At en slik ordning kom til å komme og at en avgift forbundet med å fly kom til å bli større enn den er i dag så de fleste ut til å forvente som en naturlig konsekvens av dagens situasjon og arbeidet med å nå klimamålene. Allikevel var det mange som mente at selve avgiften måtte gå til arbeidet for et bedre klima, hvis ikke så var de ikke villige til å betale. Da ble avgiften bare sett på som en "tom" avgift som gikk rett inn i statskassen på linje med alle andre avgifter. Ingen tenkte på en avgift for å fly som noe de betalte som en kompensasjon for å få fly.

Hvordan en slik avgift organiseres nå så det ut til å være noe forvirring rundt. Spørsmål deltakerne stilte var om flyseteavgiften var en lik avgift for alle personer og alle reiselengder og videre om dette var rettferdig eller ikke. Det var også forvirring blant deltakerne om hvilke flyreiser som brukte minst drivstoff, de korte eller de lange. Noen mente at det spiller en stor rolle hvor mange ganger flyene tar av og lander for hvor mye drivstoff de bruker, ikke hvor mange mil de kjører når de først er oppe i lufta. Dette førte til noe forvirring rundt spørsmålet om en drivstoffavgift i stedet for en flyseteavgift.

Generelt ønsket deltakerne konkret, objektiv og etterprøvable informasjon om dagens situasjon med tydelige eksempler de kan forholde seg til for å lettere kunne vurdere hva de tenker er riktig og galt og hva de syntes det er rimelig å akseptere når det gjelder avgiftsnivå. Dette vil være viktig å ta med i betraktningen når spørsmålene skal utvikles videre for den større undersøkelsen på nett.

Doble flypriser og begrensninger:

Ved økte flypriser som for eksempel en dobling av prisene sa nesten alle at de ville endre atferd. Noen sa at de ville reise sjeldnere på interkontinentale reiser. Noen tenkte at de kanskje ville være borte i en lengre periode hvis de først skulle dra og at de ville reist sjeldnere, men ingen sa at de ville sluttet å reise med fly. En dobling i flyprisene så naturlig nok ut til å ha større konsekvenser for familier med hjemmeboende barn enn for voksne uten barn eller med fraflyttede barn. Deltakerne med flere barn sa at dyrere flybilletter ville føre til færre og sjeldnere reiser med fly og at de måtte planlegges bedre. De flyreisene deltakerne først og fremst sa de ville kuttet ut var helgeturen til en storby i Europa for å shoppe eller for å feire utdrikningslaget til en kompis.

For å betale for den dyrere flybilletten var mange villige til å gi opp "hverdagsluksus" som kaffen på veien til jobben, eller ting og tang man kjøper på impuls, men egentlig ikke trenger. Alle deltakerne mente at en slik planlegging og sparing allikevel ville bli oppfattet som "verdt det" hvis grunnen til sparingen var en mulighet til å reise med fly dit de ville. Alle deltakerne sa at de ville spare opp til reisen på forhånd. Ingen sa at de ville låne penger for å reise. Det var en generell en oppfatning blant deltakerne at de å låne til forbruk er en dårlig ide og at det regnes som økonomisk uklokt.

Hvis det innføres restriksjoner og begrensninger som gjør at deltakerne ikke lenger kan fly så langt og så ofte de vil mente mange at det ville føre til en opplevelse av at "verden igjen blir større" og "mindre tilgjengelig". Noen snakket om "å miste frihet". De aller fleste trodde at de da ville ha erstattet reiser med fly med reiser med bil. Rekkevidden for en vanlig ferietur når bilen brukes som framkomstmiddel ble av deltakerne oppfattet å være Europa. Kun en tenkte på det å reise med tog som en mulighet og foretrakk å velge det mest miljøvennlige alternativet til å fly.

Noen var også opptatt av at begrensninger eller økte flypriser ville føre til sosiale ulikheter mellom de som fortsatt ville ha råd til å reise med fly og de som ikke lenger ville ha råd. Slik det er nå oppfattes det å reise med fly som så billig og tilgjengelig at det er noe alle lag av befolkningen i Norge har muligheten til å benytte seg av. Begrensninger eller fordyrende tiltak ville i deres mening ikke ramme folk med god økonomi som uansett ville kunne "kjøpe seg ut av det".

Flyreiser og klimaspørsmål:

De aller fleste deltakerne tenkte ikke på klimaeffekten når de selv valgte å dra på en privat flyreise i inn- eller utland. Noen få slet med "dårlig samvittighet" etter å ha bestilt en flyreise. En var klart og tydelig opptatt av miljøspørsmål og hadde valgt å fly så lite som mulig.

Grunnene til at de aller fleste ikke tenkte på klimaspørsmålene når de valgte å fly syntes å være flere. Det kunne se ut som om det er en del tåkelegging rundt spørsmålene og at mange var usikre på hvem de skulle høre på i den store diskusjonen rundt klimaeffekten av å fly. For andre så det ut til å være en slags bortforklaringsmodell som gjorde seg gjeldene. De trodde rett og slett ikke på effekten av at vi i Norge ville gjøre noe fra eller til for klima hvis vi endret atferd og fløy mindre. " Her i Norge er vi bare 5 millioner, det er halvparten av Londons befolkning", "I USA flyr de hele tiden, skal vi begynne noe sted så er det i USA og Kina".

For andre igjen er det konkrete sammenlikninger mellom flytransporten og annen miljøbelastende transport, som shipping og de store containerskipene, som gjør at de tenker at deres flyreiser ikke representerer noen stor miljøforskjell i det store bildet. Mange deltakere så ut til å ha den oppfatningen at å redusere CO2 utslipp var viktig, men at det måtte komme tiltak andre steder i verden og i andre sektorer som ville ha mye større effekt enn å redusere flytrafikken for private flyreiser i Norge.

Så og si ingen trodde på tall fra Cicero. At en flyreise tur retur Oslo-London ville tilsvare 5500km med bil, eller et halvt års bilkjøring var de ikke overbevist om.

De aller fleste trodde at dette måtte være for hele flyet og ikke per hode. Da vi fikk verifisert fra bakrommet at det handlet om per hode så var det mange som reagerte med å ikke tro det. En reagerte med "er det virkelig så mye?".

Siden de avviste informasjonen var det vanskelig å si om slik informasjon ville ha fått dem til å endre atferd eller ikke.

Her igjen ønsket deltakerne konkrete tall og utregninger de kunne forholde seg til og ikke estimater som de opplevde svevde litt i løse luften. De ønsket blant annet å se informasjon om drivstoff per km for fly og så sette dette i forhold antall kilometer per flyreise og mengden utslipp av CO2. I tillegg var de skeptiske til kilder og ønsket tall og utregninger fra uavhengige og objektive kilder.

Noen deltakere hadde laget et slags klimaregnskap i hodet, hvor alle positive handlinger som å spise lite kjøtt, kjøpe så få nye klær som mulig, resirkulere, reise kollektivt, ble veiet opp imot de negative konsekvensene av private flyreiser, "Jeg gjør så godt jeg kan i det små".

Generelt så det ut til at mange av deltakerne opplevde at deres valg om å enten foreta private flyreiser eller å velge alternativ, mer miljøvennlig transport ikke hadde så mye å si i det store og hele miljøbildet. Det kan være en mulighet for at de emosjonelle fordelene ved å reise er så store at mange ikke ønsker å ta innover seg at flyreiser har store konsekvenser for klimaet.

Råd til spørreskjema på nett:

For en større spørreundersøkelse på nettet mente deltakerne at det var viktig for de som skulle delta å kunne angi hvorfor noe var viktig eller ikke på en skala fra 1-10 i stedet for å forsøke å få til en rangering av de viktigste grunnene til å reise med fly.

V.2 Faktoranalyse for reisemotiver

Det ble kjørt en faktoranalyse for å avdekke underliggende mønstre ("latente variable») i de reisendes oppgitt viktighet av 24 ulike reisemotiver.

Tabell V.2.1: Faktoranalyse av oppgitte reisemotiv. Prinsippal komponentanalyse m/ varimax-rotasjon.

Reisemotiv – viktighet	Avkobling og nytelse	Aktive natur- og kulturopplevelser	Privat agenda	Underholdning og moro
Viktighet av å slappe av, lade batteriene	,824	,084	-,056	-,125
Viktighet av å komme vekk fra hverdagsrutinene/hjemstedet/de hjemme	,724	,088	-,069	,192
Viktighet av å oppleve komfort, nyte service og velværetilbud, la seg oppvarte	,660	,102	,032	,205
Viktighet av å oppleve varmere / mer solrikt klima enn hjemme	,613	,307	,033	-,426
Viktighet av matopplevelser (lokal mat, gourmetmat, og liknende)	,544	,409	,006	,182
Viktighet av å få gode naturopplevelser	,166	,762	,051	-,077
Viktighet av å være fysisk aktiv (som fotturer, sykling, kajakk, ski)	,069	,674	,265	-,221
Viktighet av å lære noe nytt (kultur, historie, språk, delta i kurs, spesielle aktiviteter, guidet turopplegg)	-,045	,639	,094	,368
Viktighet av å oppleve noe nytt (se nye byer/steder, oppleve en annerledes/ ny kultur)	,238	,556	-,217	,414
Viktighet av å besøke tidligere hjemsted eller bosted, komme tilbake til der man er fra eller har bodd	,049	,082	,761	,081
Viktighet av å gjøre ærend eller gjøremål (reise til studiested, handle noe, få ordnet noe praktisk, besøke fritidsbolig eller annet)	,006	,139	,684	,133
Viktighet av å besøke, eller opprettholde kontakt med familie og venner	-,025	-,130	,663	,001
Viktighet av å bekrefte min identitet, min kultur, hvem jeg er	,038	,236	,637	,229
Viktighet av å oppleve muligheter for shopping, underholdning, spenning	,372	,019	,141	,697
Viktighet av å oppleve «moro», uteliv, festligheter osv.	,207	,026	,219	,687
Viktighet av å delta på konserter, kulturfestivaler, idrettsbegivenheter, eller andre større arrangementer	-,127	,167	,320	,534
Viktighet av samvær med familie, partner eller venner på reisemålet, nyte eller oppleve noe sammen	,429	-,165	,076	,042
Viktighet av mestring – forstå/bruke språket, klare seg på egenhånd	,133	,480	,410	,162
Viktighet av å få heftige aktivitets- og naturopplevelser	-,008	,462	,451	,202
Viktighet av å delta i en bestemt type fritidsaktivitet (dyrke spesialiserte interesser/hobbyer, treffe likesinnede)	-,221	,361	,373	,349
Viktighet av å få kroppslig pleie / spa	,368	,295	,368	,101

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 6 iterations.

En firefaktorløsning forklarer totalt 51,8 prosent av variasjonen i materialet. Den første faktoren representerer en orientering mot «avkobling og nytelse». Denne faktoren lader på mange av de mest oppgitt motivene for å reise, som å slappe av / lade batteriene, komme seg bort fra hverdagen, oppleve komfort og oppleve sol og varme. Den andre faktoren ladet på det vi kan benevne som «aktive natur- og kulturopplevelser» (eller «dannelsesreisemotiver»). Den tredje motivfaktoren reflekterer en «privat agenda», der gjenbesøk på steder man har bodd eller kommer fra, mer praktiske ærender knyttet til bestemmelsesstedet, opprettholdelse av kontakter på reisemålet og bekreftelse av egen identitet gjennom reisen, lader høyt. En fjerde motivfaktor lader på motiver av typen «underholdning og moro», som også omfatter shopping og konserter og liknende begivenheter.

V.3 Grad av viktighet av ulike reisemotiver (prosentfordelt)

Tabell V.3.1: Grad av viktighet av ulike reisemotiver (prosentfordelt)

	Ikke viktig 1	2	3	4	5	6	Svært viktig 7	Vet ikke	Totalt	Gj.sn.	St. avvik	N
Samvær med familie, partner eller venner på reisemålet, nyte eller oppleve noe sammen	7,5	2,5	3,4	8,9	13,1	21,1	42,1	1,3	100,0	5,51	1,85	1292
Komme vekk fra hverdagsrutinene/hjemstedet/de hjemme	8,6	2,5	5,1	10,7	18,0	23,4	30,3	1,3	100,0	5,28	1,84	1292
Opplive noe nytt (se nye byer/steder, oppleve en annerledes/ ny kultur)	8,6	5,7	5,2	12,2	19,6	24,2	23,3	1,2	100,0	5,01	1,87	1292
Slappe av, lade batteriene.	11,7	4,3	5,0	11,0	14,4	20,2	32,1	1,2	100,0	4,96	2,12	1286
Opplive varmere / mer solrikt klima enn hjemme	18,5	5,5	4,7	9,2	11,8	15,2	34,0	1,1	100,0	4,71	2,32	1286
Opplive komfort, nyte service og velværetilbud, la seg oppvarte	12,4	7,6	11,7	18,0	18,0	16,3	15,1	0,9	100,0	4,41	1,94	1292
Få gode naturopplevelser (landskaper, attraksjoner, naturfenomener) -	15,4	8,1	10,4	17,2	17,9	16,3	13,4	1,3	100,0	4,25	2,02	1292
Matopplevelser (lokal mat, gourmetmat, vinsmaking, og liknende)	17,1	5,2	12,1	17,3	19,7	15,9	11,7	1,0	100,0	4,06	2,01	1286
Opplive muligheter for shopping, underholdning, spenning	17,1	12,0	11,9	18,7	16,5	11,8	10,7	1,2	100,0	3,91	2,00	1292
Lære noe nytt (kultur, historie, språk, delta i kurs, spesielle aktiviteter, guidet turopplegg)	23,2	11,1	14,3	16,1	15,7	10,6	7,7	1,3	100,0	3,58	2,00	1119
Opplive «moro», uteliv, festligheter osv.	25,0	13,6	10,7	16,0	15,8	10,7	7,1	1,1	100,0	3,53	2,01	1292
Besøke, eller opprettholde kontakt med familie og venner	40,2	9,3	5,8	10,5	10,7	7,5	13,9	2,1	100,0	3,28	2,35	1292
Være fysisk aktiv (som fotturer, sykling, kajakk, ski) e?	30,7	14,0	11,6	16,2	11,0	8,1	7,1	1,1	100,0	3,21	2,01	1286
Delta i en bestemt type fritidsaktivitet (dyrke spesialiserte interesser/hobbyer, treffe likesinnede)	43,4	12,9	9,0	12,0	7,6	6,6	7,0	1,5	100,0	2,86	2,09	1292
Mestring – forstå/bruke språket, klare seg på egenhånd	39,1	16,0	11,8	15,1	9,8	4,3	2,9	1,1	100,0	2,71	1,82	1286
Delta på konserter, kulturfestivaler, idrettsbegivenheter, eller andre større arrangementer	45,2	13,8	10,3	11,1	8,4	4,5	5,7	1,0	100,0	2,62	1,95	1286
Gjøre viktige ærend eller gjøremål (reise til studiested, handle noe, få ordnet noe praktisk, besøke fritidsbolig eller annet)	54,1	15,2	7,5	9,0	5,7	3,7	3,0	1,7	100,0	2,30	1,83	1292
Få kroppslig pleie / spa	51,6	15,6	8,6	10,8	5,9	3,8	2,8	0,9	100,0	2,29	1,74	1286
Besøke tidligere hjemsted eller bosted, komme tilbake til der man er fra eller har bodd, oppleve det man kan finne der (kultur, mat, atmosfære, befolkning) utlandet	62,6	9,4	5,5	6,1	6,1	3,8	3,8	2,8	100,0	2,23	1,98	1292
Omsorgsreise (sykdom i familie, hjelpe noen)	65,6	9,2	4,8	7,3	3,6	3,3	3,7	2,6	100,0	2,19	1,97	1292
Bekreft min identitet, min kultur, hvem jeg er, finne tilbake til meg selv -	59,1	14,4	6,9	8,8	4,6	2,1	1,4	2,7	100,0	2,10	1,75	1119
Få heftige aktivitet- og naturopplevelser (som ekstremsport, fallskjermhopping, rafting, dykking)	63,9	11,4	6,4	6,4	4,4	3,4	2,4	1,6	100,0	2,07	1,80	1292
Få helsebehandling, bli friskere	63,9	11,6	7,4	7,3	4,0	2,1	2,0	1,6	100,0	1,98	1,66	1286
Opplive snø- og vinteropplevelser	78,1	8,4	3,7	3,9	2,9	1,2	0,7	1,1	100,0	1,58	1,35	1286
Annet, vennligst spesifiser	30,4	1,4	0,8	4,4	2,6	2,6	9,0	48,8	100,0	5,33	3,12	666

V.4 Miljøatferd

Oversikt over handlinger man gjør i det daglige, som kan ha miljøeffekter:

Hvor ofte gjør du følgende? (Gjennomsnitt (mean) er snudd for de gule feltene ettersom skalaen er omvendt i spørsmålsstillingene)

Tabell V.4.1: Miljørelatert atferd i det daglige. Gjennomsnittsscore på skal fra aldri(1) til alltid (7).

	Aldri	1	2	3	4	5	6	Alltid	7	Sum	Gj.sn.	St. avvik	N
Sorterer glass og metall fra annet avfall -	3,8	2,7	2,5	4,5	6,8	15,7	64,0	100,0	6,11	1,577	1077		
Bruker opp restemat og unngår å kaste brukbar mat -	1,6	2,1	3,9	10,5	16,6	31,5	33,9	100,0	5,69	1,379	1089		
Tar med handlebag/pose hjemmefra til butikken	14,0	11,0	9,3	13,9	14,3	20,0	17,5	100,0	4,34	2,050	1089		
Kaster brukte batterier i søppelkassen -	48,5	13,6	6,2	8,3	7,8	6,0	9,7	100,0	4,30	2,116	1069		
Kaster ting selv om de fortsatt er brukbare -	20,8	26,8	22,1	18,3	7,7	3,3	1,1	100,0	4,20	1,423	1083		
Skifter håndklær hver dag når du er på hotell	25,8	20,2	15,4	14,3	9,3	6,5	8,5	100,0	3,85	1,918	1071		
Holder temperaturen i huset rundt 20 grader eller lavere	15,6	14,5	12,9	19,0	13,3	14,2	10,5	100,0	3,84	1,934	1076		
Boikotter firmaer som du tror belaster miljøet	20,2	14,4	14,5	23,0	16,8	7,7	3,6	100,0	3,39	1,723	967		
Kjører bil til jobb/skole -	30,9	10,9	4,5	6,8	6,8	9,5	30,6	100,0	3,02	2,543	952		
Kjøper ikke miljøvennlige varer hvis de er dyrere	7,5	9,9	16,5	33,4	14,4	8,8	9,4	100,0	2,99	1,609	1008		
Betaler klimavoter ved flyreiser	58,1	8,9	6,3	11,9	5,0	3,3	6,6	100,0	2,33	1,909	799		
Bruker Airbnb, Nabobil, bildeling eller andre deleordninger	64,6	10,5	6,1	7,8	6,8	3,3	1,0	100,0	1,96	1,551	1022		

V.5 Miljøatferd faktoranalyse

Følgende tabell viser en tofaktoranalyse av oppgitt frekvens av atferd som kan ha miljøkonsekvenser. Det ble funnet to hovedfaktorer, som vist i tabell V. 5.1.

Tabell V.5.1: Faktoranalyse av oppgitt frekvens av miljørelatert atferd. Prinsippal komponentanalyse m/varimax-rotasjon.

	Gjenbruk	Eco-fly
Kaster IKKE ting (som) (selv om de) fortsatt er brukbare	,658	,052
Bruker opp restemat og unngår å kaste brukbar mat	,645	,084
Kaster IKKE brukte batterier i søppelkassen	,616	,128
Sorterer glass og metall fra annet avfall	,605	,059
Tar med handlebag/pose hjemmefra til butikken	,524	,356
Skifter IKKE håndklær hver dag når du er på hotell	,520	,054
Boikotter firmaer som du tror belaster miljøet	,200	,679
Betaler klimavoter ved flyreiser	-,054	,600
Bruker Airbnb, Nabobil, bildeling eller andre deleordninger	-,202	,596
Holder temperaturen i huset rundt 20 grader eller lavere	,211	,411
Kjører IKKE bil til jobb/skole	,172	,379
Kjøper (IKKE ikke) miljøvennlige varer hvis de er dyrere	,151	,258

Den første faktoren har høy score på de utbredte atferdene som fokuserer på gjenbruk og sparing av ressurser, og man kan benevne faktoren som «Gjenbruk». Den andre faktoren har høy score på noen av de mindre utbredte atferdsområdene, som f.eks. det å betale for klimavoter, og denne faktoren kan man kalle «Eco-fly».⁹

Gjennomgående oppga mange at de relativt ofte gjennomførte enkle rutinemessige tiltak, som i tillegg kan ha et finansielt insentiv, som avfallssortering, det å unngå å kaste mat og brukbare ting, ta med pose hjemmefra til butikken, og holde temperaturen i huset relativt lav. Det er mindre utbredt at man boikotter firmaer som man tror belaster miljøet, unngår å kjøre bil til jobb/skole, eller kjøper miljøvennlige varer når disse er dyrere. Noe av det aller minst utbredte er det å betale klimavoter ved flyreiser.

⁹ De som uttrykte at hverdagslige gjøremål for å redusere miljøbelastningen i relativt stor grad kunne veie opp for de negative miljøeffektene av å reise med fly, hadde signifikant høyere score både på Eco-fly-faktoren og Gjenbruk-faktoren.

V.6 Enkle logit-modeller av betalingsvillighet

Enkeltbundne og dobbeltbundne svar på prosentøkninger

Følgende tabeller viser enkle logitmodeller av hhv enkeltbundne svar og dobbeltbundne svar mht. prosentøkninger. Modellene inkluderer kun prosentøkningen som uavhengig variabel, pluss konstantledd.

Tabell V6.1: Estimert ikke-lineær logitmodell av «ja»-svar – enkelt-bunden modell – prosentøkninger.

Variabel	Koeffisient	St.feil	Z-verdi
Prosentøkning	-2,7992	0,2672	-10,48
Konstant	0,5583	0,1252	4,46
Antall respondenter		1281	
Log-likelihood		-763,4	
AIC		1530,8	
BIC		1541,1	
LR		120,1	
McFadden pseudo R ² (justert)		7,05 %	
Median betalingsvillighet	1,2207 (22,1 % mer)		
Gjennomsnittlig betalingsvillighet trunkert til høyeste bud (75 %)	1,2872 (28,7 % mer)		
Gjennomsnittlig betalingsvillighet	1,5204 (52,0 % mer)		

Tabell V6.2: Estimert ikke-lineær logitmodell av doble ja-nej-svar – dobbelt-bunden modell – prosentøkninger.

Variabel	Koeffisient	St.feil	Z-verdi
Prosentøkning	-3,7432	0,1369	-27,34
Konstant	0,8882	0,0623	14,25
Antall respondenter		1281	
Log-likelihood		-1749,4	
AIC		3502,8	
BIC		3513,1	
LR		0	
Median betalingsvillighet	1,268 (26,8 % mer)		
Gjennomsnittlig betalingsvillighet trunkert til høyeste bud (131,3 %)	1,406 (40,6 % mer)		
Gjennomsnittlig betalingsvillighet	1,43 (43,0 % mer)		

Medianestimatene er omtrent lik det man fikk fra ikke-parametriske modeller, mens de estimerte gjennomsnittene ligger høyere, fordi den parametriske modellen normalt vil «tillate» betalingsvillighet over høyeste bud. (25 % av 3000 kr er 750 kr, og 40 % av 3700 kr er snaut 1500 kr.)

Disse enkle logitmodellene dokumenterer at både de enkeltbundne og de dobbeltbundne svarene har teoretisk gyldighet, fordi prosentøkningkoeffisienten er klart signifikant negativ. Det indikerer at respondentene gjennomgående har vurdert scenarioene som troverdige og at de har forstått det de ble spurt om.

Enkeltbundne svar på prisøkninger (M)

Følgende tabell viser en enkel logitmodell av enkeltbundne svar mht økningen i prisen på en voksenbillett tur-retur (M). Modellen inkluderer kun prisøkningen som uavhengig variabel, pluss konstantledd.¹⁰

Tabell V6.3: Estimert ikke-lineær logitmodell av «ja»-svar – enkelt-bunden modell – prisøkninger (M).

Variabel	Koeffisient	St.feil	Z-verdi
LN(prisøkning)	-0,8011	0,0693	-11,57
Konstant	4,8678	0,4757	10,23
Antall respondenter		1281	
Log-likelihood		-745,3	
AIC		1494,6	
BIC		1504,9	
LR		156,3	
McFadden pseudo R ² (justert)		9,25 %	
Median betalingsvillighet		436	
Gjennomsnittlig betalingsvillighet trunkert til høyeste bud		2275	
Gjennomsnittlig betalingsvillighet		Uendelig (fordi priskoeffisienten er <1)	

Medianestimatet fra denne modellen er snaut 500 kroner, mens det trunkerte gjennomsnittet er på nesten 2300 kroner.

Også for denne modellen har vi en klart negativ priskoeffisient som indikerer teoretisk gyldighet, at spørsmålet om betalingsvillighet har fungert som det skal.

¹⁰ Prinsipielt kan denne modellen også estimeres for dobbeltbundne svar, tilsvarende som for prosentøkninger, men vår budvektor med penger ble langt mer komplisert enn budvektoren for prosentøkninger. Siden det ble knyttet an til respondentenes oppgitte (eller beregnede) pris for siste flyreise, så endte vi opp med 118 ulike kombinasjoner av første prisøkning (M) og enten oppfølgende økte ($U_{høyere}$) eller reduserte prisøkning (U_{lavere}).

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