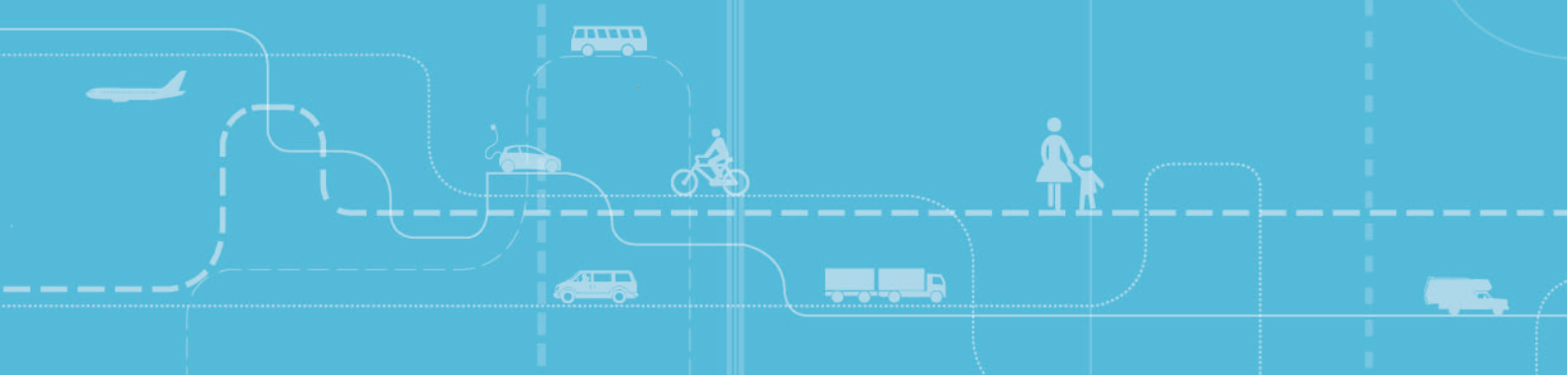


# Reisevaner på fly 2011



# Reisevaner på fly 2011

Jon Martin Denstadli og Arne Rideng

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1349-5 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1348-8 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2012

---

**Tittel:** Reisevaner på fly 2011

**Title:** International and domestic air travel in Norway 2011

**Forfattere:** Jon Martin Denstadli  
Arne Rideng

**Author(s):** Jon Martin Denstadli  
Arne Rideng

**Dato:** 05.2012

**Date:** 05.2012

**TØI rapport:** 1209/2012

**TØI report:** 1209/2012

**Sider** 49

**Pages** 49

**ISBN Papir:** 978-82-480-1349-5

**ISBN Paper:** 978-82-480-1349-5

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1348-8

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1348-8

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Avinor

**Financed by:** Avinor

**Prosjekt:** 3666 - Avinors  
reisevaneundersøkelse på fly 2011

**Project:** 3666 - Avinors reisevaneundersøkelse på  
fly 2011

**Prosjektleder:** Jon Martin Denstadli

**Project manager:** Jon Martin Denstadli

**Kvalitetsansvarlig:** Harald Thune-Larsen

**Quality manager:** Harald Thune-Larsen

**Emneord:** Luftfart  
Reisevaner  
Reisevaneundersøkelse

**Key words:** Air travel  
Travel behaviour  
Travel survey

**Sammendrag:**

Rapporten beskriver opplegg, gjennomføring og hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) på fly 2011. Undersøkelsen omfatter all ruteflyvning i Norge og all ruteflyvning mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner. I 2011 ble det foretatt 14,2 millioner reiser med fly innenlands, og 18,4 millioner reiser mellom Norge og utlandet (charter inkludert). Dette gir en vekst på henholdsvis 6,3 og 11,8 prosent per år siden forrige RVU i 2009. For utenlandstrafikken har spesielt nordmenns ferie- og fritidsreiser drevet veksten. Nesten av tre utenlandsreiser skjer nå i forbindelse med private formål. For reiser innenlands er det fortsatt en liten overvekt av arbeidsrelaterede reiser.

**Summary:**

This report presents results from the 2011 Norwegian Air Travel Survey. Information from 68 000 passenger on domestic routes and 75 000 passengers on international routes is collected and analyzed. Results show that 14.2 million passengers travelled on domestic routes in 2011, of which 51 percent were business trips. The corresponding figures for international traffic to/from airports operated by Avinor are 13.6 million and a 36 percent business share. In addition, 2.5 million passengers arrived/departed on international routes from Rygge and Torp airports, and 2.3 million travelled on non-scheduled flights. In total, international traffic to/from Norwegian airports equaled 18.4 million passengers in 2011.

Language of report: Norwegian

# Forord

Avinor har gjennomført reisevaneundersøkelser (RVU) blant flypassasjerene i Norge og til/fra utlandet siden starten på 1970-tallet. Formålet med disse undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Fram til 2003 ble undersøkelsene gjennomført sporadisk, men fra og med RVU 2003 har informasjon om flypassasjerenes reisevaner blitt samlet inn hvert annet år.

Datainnsamlingen for Reisevaneundersøkelsen på fly 2011 ble foretatt i perioden januar-desember 2011, slik at undersøkelsen dekker hele året. Avinor og Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) har ledet arbeidet, med bistand fra Transportøkonomisk institutt. Denne rapporten gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen, hvor hovedvekten er lagt på å beskrive utviklingen de siste 10-15 år, der data fra tidligere undersøkelser gjør dette mulig.

Prosjektet er finansiert av Avinor og OSL. Øystein Tvetene i Avinor har ledet arbeidet. Fra OSL har Torolf Holte deltatt aktivt. Undersøkelsen ville ikke ha vært mulig uten velvillig bistand fra regionene i Avinor.

Denne rapporten er skrevet på Transportøkonomisk institutt av Jon Martin Denstadli og Arne Rideng. Førstnevnte har vært prosjektleder. Rideng har skrevet deler av kapittel 2, mens Denstadli har skrevet de resterende delene av rapporten. Tove Ekstrøm har stått for den avsluttende tekstbehandlingen.

Oslo, mai 2012  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Datagrunnlag og metode .....	1
1.2.1	Opplegg og gjennomføring .....	1
1.2.2	Datagrunnlaget .....	2
<b>2</b>	<b>Trafikkutvikling og konkurranseflater</b> .....	<b>4</b>
2.1	Trafikkutviklingen: 19 prosent økning siste to år .....	4
2.2	Konkurransen mellom transportmidlene: Flyets markedsandeler øker .....	6
2.3	Reisefrekvenser innenlands: Høyest reiseaktivitet i nord .....	8
2.4	Oppsummering .....	12
<b>3</b>	<b>Flytrafikken innenlands</b> .....	<b>13</b>
3.1	Trafikkvolum: SAS fortsatt størst på innenriksnettet .....	13
3.2	Stamrutene: SAS og Norwegian jevnstore på de tre største .....	14
3.3	Trafikkveksten på stamrutenettet fra Oslo .....	16
3.3.1	De tre største rutene: Stavanger vokser mest .....	16
3.3.2	Oslo-Mørebyene: Høyere trafikkvekst til Ålesund og Molde .....	17
3.3.3	Trafikken nordover: Store variasjoner i trafikkutviklingen .....	18
3.4	Formål: Fortsatt flest arbeidsbetingede reiser .....	19
3.5	Oljeindustrien er en viktig driver i forretningsmarkedet .....	20
3.6	Billettpriser.....	22
3.7	Reisens varighet: Færre overnattinger siste 10 år.....	24
3.8	Fordelingen mellom menn og kvinner: Små endringer .....	25
3.9	Alder: Betydelig trafikkvekst i de eldste aldersgruppene .....	26
3.10	Tilbringertrafikken.....	27
3.11	Oppsummering .....	28
<b>4</b>	<b>Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet</b> .....	<b>29</b>
4.1	Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns andel av utenlandstrafikken synker .....	29
4.2	Konkurransen mellom lufthavnene: Flere reiser direkte .....	31
4.3	Reiseformål: Nordmenn på feriereise driver trafikkveksten .....	32
4.4	Rutetilbud og markedsandeler: Norwegian større enn SAS.....	34
4.5	Passasjerprofiler: Norwegian har fortsatt langt høyere fritidsandel enn SAS..	35
4.6	Interkontinental trafikk: 26 prosent trafikkvekst til New York.....	36
4.7	Transfermarkedet: København og Amsterdam jevnstore .....	38
4.8	Billettpriser.....	39
4.9	Oppsummering .....	41
<b>5</b>	<b>Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet</b> .....	<b>43</b>
5.1	Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet.....	43
5.1.1	Reisevolum: Personer i 20-årene kraftig overrepresentert.....	43
5.1.2	Reisemål: London fortsatt mest populært.....	44
5.1.3	Reisens varighet: Kortere ferier øker mest.....	45
5.2	Innkommende turisme til Norge.....	45

5.2.1	Reisemåte: Flytrafikken øker mer enn andre transportformer.....	45
5.2.2	Markeder: Storbritannia og Tyskland største markeder.....	47
5.2.3	Oppholdstid: Flere kortferier.....	48
5.3	Oppsummering.....	49
<b>Vedlegg.....</b>		<b>51</b>

**Sammendrag:****Reisevaner på fly 2011**

TØI rapport 1209/2012

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli og Arne Rideng  
Oslo 2012, 49 sider

Etter at finanskrisen bidro til nedgang i flytrafikken i 2009, har markedet igjen vokst kraftig. I 2011 ble det foretatt 18,4 millioner enkeltreiser med fly mellom Norge og utlandet (rute og charter samlet) og 14,2 millioner enkeltreiser innenlands. Dette representerer en vekst på henholdsvis 11,8 (utland) og 6,3 prosent (innland) per år de siste to årene. For trafikken mellom Norge og utlandet har spesielt nordmenns ferie- og fritidsreiser drevet veksten. På Avinors lufthavner sto denne typen reiser for halvparten av økningen i utenlandstrafikken med fly mellom 2009 og 2011. 64 prosent av utenlandsreisene fra Avinors lufthavner skjer nå i forbindelse med private formål. For reiser innenlands har også fritidsmarkedet vokst noe mer enn forretningstrafikken de siste to årene, men på innland er det fortsatt en liten overvekt av arbeidsrelaterte reiser (51 prosent).

Innenlands er SAS fortsatt største operatør med 46 prosent markedsandel. På reiser mellom Norge og utlandet var det imidlertid flere som valgte å reise med Norwegian enn med SAS i 2011 (gjelder utenlandstrafikk fra Avinors lufthavner).

**Om undersøkelsen**

Reisevaneundersøkelsen på fly 2011 (RVU 2011) er den foreløpig siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor gjennomfører blant sine passasjerer. Den forrige ble gjennomført i 2009. I RVU 2011 har mer enn 140 000 passasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen omfatter all flytrafikk innenlands, med unntak av reiser mellom lokale lufthavner ("kortbanenettet"), og all trafikk mellom Norge og utlandet på Avinors lufthavner. Sandefjord lufthavn Torp og Moss lufthavn Rygge er ikke med i undersøkelsen. Til sammen har disse en utenlands-trafikk på 2,5 millioner passasjerer som ikke er innbefattet i våre data. Innenlands-trafikken til disse lufthavnene er imidlertid dekket gjennom datainnsamlingen som er gjort på Avinors lufthavner.

Intervjuene ble gjennomført i én uke i hver måned for å ta høyde for sesong-variasjoner. Siden 2003 har intervjuene stort sett vært de samme med justeringer for ferieperioder som vinter- og påskeferie. Tilsvarende legges det vekt på å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man får et mest mulig representativt bilde av trafikken. Dataene er "blåst opp" slik at de avspeiler total rutetrafikk innenlands i 2011, og all rutetrafikk mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner.

**Flytrafikken innenlands**

I 2011 foretok nordmenn i gjennomsnitt 2,6 enkeltreiser hver med fly innenlands, det vil si litt over én tur-returreise. Det er som tidligere befolkningen i Nord-Norge som reiser mest med fly innenriks, og aller mest de som bor i Finnmark. Finnmarkingene foretar i gjennomsnitt 13 ganger så mange innenlandsreiser med fly som bosatte i Oppland, som reiser minst.



SAS er fortsatt største aktør på innenriksnettet med 46 prosent markedsandel. Etter noen år med trafikknedgang hadde SAS en liten passasjervekst mellom 2009 og 2011, men mister likevel markedsandeler (50 prosent i 2009). Widerøe har på sin side økt markedsandelen fra 13 til 16 prosent, slik at de to selskapene i 2011 til sammen hadde 62 prosent av innenriksmarkedet. Norwegian øker fortsatt, og har 37 prosent av trafikken etter en trafikkøkning på 18 prosent mellom 2009 og 2011.

Det er nå konkurranse på de fleste stamruterelasjonene etter at Norwegian gikk inn på strekningene Oslo-Kristiansand/Haugesund/Ålesund/Molde i 2009. Ut fra Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) er det nå bare til Kristiansund (SAS) og Bardufoss (Norwegian) at det ikke er konkurranse mellom selskapene. På åtte av de 12 stamrutene fra OSL hvor det er konkurranse er SAS største selskap. Det er fortsatt slik at majoriteten av de forretningsreisende velger SAS, mens Norwegian har flest fritidspassasjerer.

Norwegians inntreden på Oslo-Molde og Oslo-Ålesund har bidratt til betydelig trafikkvekst de siste to årene, henholdsvis 37 og 23 prosent. Til sammenligning har trafikkøkningen på Oslo-Kristiansund, hvor SAS opererer alene, vært beskjeden. Trafikkveksten på Oslo-Molde har primært kommet i fritidsmarkedet, mens både fritids- og forretningstrafikken har vokst til Ålesund.

Billettprisene fortsetter å synke. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt knapt åtte prosent mindre for billetten i 2011 enn i 2009 (nominelle priser), mens gjennomsnittsprisen for fritidsreisende var fire prosent lavere. Samlet gir dette en estimert prisnedgang på 6,6 prosent for reiser innenriks i Norge.

## Flytrafikken mellom Norge og utlandet

Utenlandstrafikken med rutefly fra Avinors lufthavner økte med hele 24 prosent mellom 2009 og 2011. Dette er nesten det dobbelte av veksten for innenlands- trafikken. Trafikkveksten på utland drives i særlig grad av fritidsreisende nordmenn, som har stått for halvparten av trafikkøkningen de siste par årene. Blant disse er det personer i 60-årene som relativt sett har økt reiseaktiviteten mest.

I alt opererte 37 selskaper internasjonale ruteflyvninger fra Avinors lufthavner i 2011. Tre selskaper (SAS, Norwegian og KLM) hadde over en million passasjerer hver. Norwegian har passert SAS som det største selskapet på utland på Avinors lufthavner. Mellom 2009 og 2011 økte Norwegian utenlandstrafikken med 34 prosent, mens SAS hadde en passasjervekst på 14 prosent. Selskapene hadde i 2011 en markedsandel på henholdsvis 33 og 31 prosent.

86 prosent av utenlandstrafikken går til europeiske destinasjoner. København er største destinasjon fra Avinors lufthavner med knapt 1,2 millioner reiser i 2011. I det interkontinentale markedet vokser Asia fortsatt noe mer enn Nord-Amerika. New York er som tidligere største interkontinentale destinasjon. Mer kapasitet og konkurranse på ruta mellom Oslo og New York (SAS og Continental) har bidratt til 26 prosent trafikkvekst de siste to årene.

35 prosent av det totale antall turistankomster til Norge skjer med fly, og fly har stått for 63 prosent av veksten i innkommende turisme siden 1998. Storbritannia og Tyskland er de største markedene for innkommende flyturisme.

Også til utlandet fortsetter billettprisene å synke, spesielt i forretningsmarkedet. En forretningsreisende til en europeisk destinasjon betalte i gjennomsnitt ca 500 kroner

mindre i 2011 enn i 2009, og knapt 1 800 kroner mindre enn i 2003 (nominell priser). Også i fritidsmarkedet er gjennomsnittlig betalt billettpris redusert, men her er bildet noe mer sammensatt.



**Summary:**

# International and domestic air travel in Norway 2011

*TOI Report 1209/2012*  
*Author(s): Jon Martin Denstadli and Arne Rødeng*  
*Oslo 2012, 49 pages Norwegian language*

---

*Since the financial crisis led to a downturn in air traffic in 2009, the market has again grown strongly. In 2011, there were 18.4 million single journeys by air between Norway and international destinations (scheduled and non-scheduled flights combined) and 14.2 million single domestic journeys. This represents an annual growth of 11.8 per cent (international) and 6.3 per cent (domestic) for the period 2009-2011. International traffic growth has primarily been driven by increased holiday and leisure travel by Norwegians. At Avinor's airports, this type of travel accounted for half of the increase in international air travel between 2009 and 2011. 64 per cent of international travel to/from Avinor's airports is now for leisure purposes. In the domestic market, too, leisure travel has grown at a higher rate than business travel in the last two years, but work-related travel still constitutes the majority of domestic air travel (51 per cent).*

*Domestically, SAS is still the biggest operator, with 46 per cent of the market. For travel between Norway and international destinations however, more passengers chose to fly with Norwegian than with SAS in 2011 (applies to international travel to/from Avinor's airports).*

## About the survey

In the 2011 Air Travel Survey (RVU 2011), more than 140,000 passengers responded to questions about their travel. The survey covers all domestic air travel, with the exception of travel between regional airports (STOL airports), and all travel between Norway and international destinations via Avinor's airports. Sandefjord Airport Torp and Moss Airport Rygge are not included in the survey. Together, these have international traffic of some 2.5 million passengers that is not included in our data. Domestic traffic to/from these airports is however included, through the data collected at Avinor's airports.

Data collection was carried out during one week each month, in order to account for seasonal variations. The data collection weeks have largely been the same since 2003, with adjustments for holiday periods such as winter and Easter holidays. Days of the week and time of day have also been taken into account, to obtain the most representative picture possible of air traffic. The data have been weighted in order to reflect total domestic scheduled traffic in 2011, and all scheduled international traffic via Avinor's airports.

## **Domestic air traffic**

In 2011, Norwegians made an average of 2.6 single domestic air journeys, or just over one return trip each. As previously, it is the population of North Norway that travels most by air domestically, the population of Finnmark being the most frequent travellers. On average, the people of Finnmark took 13 times as many domestic flights as the residents of Oppland in 2011, who travelled least by air.

SAS is still the largest airline on the domestic network, with a market share of 46 per cent. After several years of declining traffic, SAS saw a slight growth in passengers between 2009 and 2011, but still lost market share (50 per cent in 2009). Widerøe increased its market share from 13 to 16 per cent, giving the two airlines a combined 62 per cent of the domestic market. Norwegian is still growing, with 37 per cent of the traffic, following an increase of 18 per cent between 2009 and 2011.

There is now direct competition on most of the major domestic routes after Norwegian entered the Oslo-Kristiansand/Haugesund/Ålesund/Molde routes in 2009. From Oslo Airport Gardermoen (OSL), the only routes that do not have competition between the airlines are those to Kristiansund (SAS) and Bardufoss (Norwegian). On eight of the twelve main routes from OSL with competition, SAS is the largest airline. The majority of business travellers continue to choose SAS, while Norwegian carries more leisure passengers.

Norwegian's entrance on the Oslo-Molde and Oslo-Ålesund routes has led to considerable growth in traffic over the last two years (37 per cent and 23 per cent, respectively). By comparison, traffic growth on Oslo-Kristiansund, which SAS operates alone, has been modest. Traffic growth on Oslo-Molde has mainly been in the leisure market, while for Ålesund both leisure and business travel have increased.

Air fares continue to fall. On average, business travellers paid about eight per cent less for their tickets in 2011 than in 2009 (nominal prices), while the average for leisure travel was four per cent lower. This gives a combined estimated price reduction of 6.6 per cent for domestic travel in Norway.

## **Air traffic between Norway and international destinations**

International scheduled air traffic from Avinor's airports grew by as much as 24 per cent between 2009 and 2011. This is almost twice the growth in domestic travel. The growth in international traffic is being particularly driven by Norwegian leisure travellers, who accounted for half of the traffic growth of the last two years. The relative growth of travel activity has been highest for people in their sixties.

In all, 37 airlines operated international flights to and from Avinor's airports in 2011. Three airlines (SAS, Norwegian and KLM) had over a million international passengers each. Norwegian has overtaken SAS as the biggest airline using Avinor's airports. Between 2009 and 2011, Norwegian increased its traffic by 34 per cent, while SAS had a passenger growth of 14 per cent. In 2011, the airlines had a market share of 33 per cent and 31 per cent respectively.

86 per cent of international traffic is to European destinations. Copenhagen is the biggest destination from Avinor's airports, with approximately 1.2 million journeys in 2011. On the intercontinental market, Asia is still growing somewhat more than North America. As previously, New York is the biggest intercontinental destination. More capacity and more competition on the Oslo - New York route (SAS and Continental) have contributed to a 26 per cent growth in traffic in the last two years.

35 per cent of the total number of tourist arrivals into Norway are by air, and air travel has represented 63 per cent of the growth in incoming tourism since 1998. The United Kingdom and Germany are the biggest markets for incoming air tourism.

Fares to/from international destinations are also continuing to fall, especially in the business market. On average, business travellers to European destinations paid NOK 500 less in 2011 than in 2009 and about NOK 1,800 less than in 2003 (nominal prices). The average ticket price paid in the leisure travel market has also fallen, but here the picture is somewhat more complex.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Denne rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly i 2011. Undersøkelsen omfatter all ruteflyging mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2011 fra Avinors lufthavner, og i prinsippet all trafikk innenlands, med unntak av flyvninger mellom lokale lufthavne ("kortbanenettet"), i samme periode. Moss lufthavn Rygge og Sandefjord Torp er ikke med i undersøkelsen. Utenlandstrafikken fra disse lufthavnene, henholdsvis 1,5 og 1,0 millioner passasjerer i 2011, er derfor ikke inkludert i datagrunnlaget. Innenlandstrafikken er derimot dekket ved at det er intervjuet på flyvninger til Rygge og Torp fra Avinors lufthavner.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2011 er som tidligere gjennomført ved at det er delt ut og samlet inn spørreskjema blant passasjerene på utvalgte lufthavner. I 2011 ble det samlet inn data på ni lufthavner: Oslo, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø. Til sammen består datamaterialet av opplysninger fra 143 054 passasjerer, henholdsvis 67 869 på innland og 75 185 på flyvninger mellom Norge og utlandet. Spørreskjemaet som ble brukt på innenlandsrutene er vist i vedlegg 1 og tilsvarende på utenlandsrutene i vedlegg 2.

Rapporten tar for seg ruteflygninger innenlands og mellom Norge og utlandet, og det legges vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med de tidligere undersøkelsene. Kapittel 2 gir en kortfattet beskrivelse av trafikkutviklingen de senere årene, flyets plass i transportmarkedet i Norge og geografiske forskjeller i befolkningens bruk av fly som transportmiddel. I kapittel 3 diskuteres hovedtrekkene i reiseomfang og reisemønster for de innenlandske flyreisene, mens kapittel 4 omhandler trafikken på rutene til og fra utlandet. Kapittel 5 ser på fritidstrafikken til utlandet, som er det segmentet som har vokst raskest de senere årene.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2011 inneholder mye detaljert informasjon, og bare en liten del blir presentert i denne rapporten

## 1.2 Datagrunnlag og metode<sup>1</sup>

### 1.2.1 Opplegg og gjennomføring

Avinor har i løpet av de siste 30-40 årene gjennomført jevnlig reisevaneundersøkelser på fly, og undersøkelsen i 2011 er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene. Det betyr for eksempel at svarkategoriene på de enkelte spørsmålene samsvarer eller er sammenlignbare med

<sup>1</sup> En fylldigere redegjørelse for undersøkelsesopplegget er gitt i vedlegg 3.



tidligere undersøkelser, og at det metodiske opplegget i hovedtrekk også er det samme.

Intervjuene ble gjennomført i én uke i hver måned for å ta høyde for sesongvariasjoner. Siden 2003 har intervjuene stort sett vært de samme med justeringer for ferieperioder som vinter- og påskeferie. Tilsvarende legges det vekt på å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man får et mest mulig representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritids- trafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

Intervjuingen har siden 2003 skjedd ved at passasjerene på utvalgte fligheter får tildelt spørreskjema etter hvert som de ankommer området rundt avgangsskranken. De blir så anmodet om å fylle ut skjemaet og gi det tilbake til intervjueren før de går om bord i flyet.

Årets undersøkelse omfatter som nevnt all rutetrafikk innenlands med unntak av reiser mellom lokale lufthavner, samt alle ruteflyvninger mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner. Det er satt en nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen på 12 år.

## 1.2.2 Datagrunnlaget

Alle selskaper og ruter fra Avinors lufthavner som hadde betydning for trafikken mellom Norge og utlandet er representert i undersøkelsen. Likevel vil det være knyttet usikkerhet til noen av anslagene, særlig for reiser til mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken.

Innenlandstrafikken mellom stamlufthavnene er godt dekket, mens trafikken på regionale flyruter er kartlagt gjennom datainnsamlingen som er gjort på stamluft- havnene. Trafikken på Helgeland er dekket via intervjuer med passasjerer som er avreist fra Trondheim og Bodø. Reisende til/fra Lofoten er intervjuet på Bodø, mens det er samlet inn data for trafikken i Finnmark på ruter fra Tromsø. Trafikken mellom de lokale lufthavnene er derfor ikke fanget opp i undersøkelsen.

Undersøkelsen gir dermed et godt bilde av flytrafikken på stamrutenettet og mellom stamrutenettet og regionalnettet, men altså ikke mellom lokale lufthavner. Det er likevel også her noe usikkerhet i anslagene på trafikkstruktur på de minste luft- havnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder antallet genererte og attraherte reiser for mindre kommuner i Norge.

Tilgangen til populasjonsdata for de reisende er dårlig. Den eneste opplysningen som selskapene registrerer er passasjerenes billettype, mens sosiodemografiske opplysninger som for eksempel kjønn og alder ikke kan fremskaffes. Dette begrenser mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning. Det knytter seg noe usikkerhet til fordelingen mellom nordmenn og utlendinger i materialet. Tidligere undersøkelser kan tyde på at de utenlandske passasjerene er noe overrepresentert i materialet.

Vi anser likevel at undersøkelsen gir et godt bilde av trafikken med rutefly i 12- månedersperioden 1. januar 2011 – 31. desember 2011, både når det gjelder innen- landstrafikken og rutetrafikken mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner.

Dataene er ”blåst opp” slik at de avspeiler total rutetrafikk i 2011. Gjennomsnittlig oppblåsningsfaktor for innenlandsrutene er 205 og for utenlandsrutene 181. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 205 passasjerer som reiste på en innenlandsk

flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 181 passasjerer på utenlandsrutene fra Avinors lufthavner har gjort det samme.

## 2 Trafikkutvikling og konkurranseflater

### 2.1 Trafikkutviklingen: 19 prosent økning siste to år

Lufthavnnettet i Norge består av i alt 52 lufthavner fra Kristiansand i sør til Honningsvåg i nord (figur 2.1). 46 av disse eies og disse drives av Avinor, mens seks (Moss, Sandefjord, Skien, Notodden, Stord og Ørland) eies av andre. I henhold til Avinors statistikk var samlet trafikk på lufthavnene i 2011 om lag 32,6 millioner passasjerer, henholdsvis 14,2 millioner på innland og 18,4 millioner på utland (tabell 2.1). Dette representerer en vekst på hele 19 prosent de siste to årene, som sammenfaller med trafikkutviklingen i årene før finanskrisen<sup>2</sup>. Reiser på innland omfatter også de reisene som er en del av en reise til eller fra utlandet. I 2011 utgjorde dette ca 2,3 millioner reiser<sup>3</sup>.

Tabell 2.1: Flyreiser innenlands og til/fra utlandet (rute og charter samlet). 2003-2011. Tusen enkeltreiser  
Table 2.1: Domestic and international air travel (scheduled and non-scheduled operations). 2003-2011. Thousand one-way trips

Reiser (i 1000)	2011	2009	2007	2005	2003
Innland	14 183	12 562	12 751	11 132	10 323
Utland	18 382	14 714	14 777	11 759	9 486
I alt	32 565	27 276	27 528	22 891	19 809
Vekst i perioden	2009-11	2007-09	2005-07	2003-05	
Innland	13 %	-1 %	15 %	8 %	
Utland	25 %	0 %	26 %	24 %	
I alt	19 %	-1 %	20 %	16 %	

Kilde: Avinors passasjerstatistikk

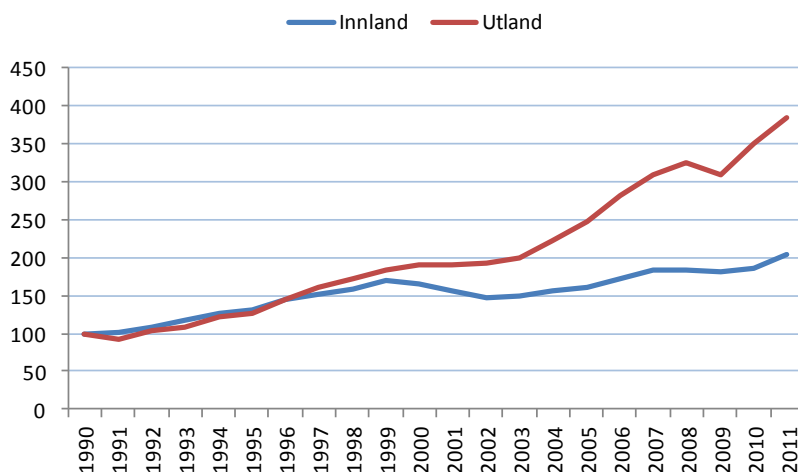
Figur 2.2 viser trafikkutviklingen år for år de siste 20 årene. Trafikken på utland var i 2011 nesten fire ganger så stor som i 1990. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 6,6 prosent i perioden. Etter en utflating av trafikken på starten av 2000-tallet, vokste utenlandsmarkedet kraftig fram til finanskrisen i 2008 (9,9 prosent per år i perioden 2004-2008). Etter trafikknedgangen i 2009 (-5,4 prosent) har antall flyreiser til utlandet økt med til sammen 25 prosent de siste to årene. På innenlandsrutene vokste trafikken jevnt fram til 1999. Deretter sank reiseaktiviteten fram til 2003, men tok seg så opp igjen i årene 2004-2007. I 2009 sank innenlandstrafikken med to prosent, mens det har vært en samlet trafikkvekst på 13 prosent de siste to årene.

<sup>2</sup> Tall for 2009 innbefatter ikke Moss lufthavn, Rygge

<sup>3</sup> Samlet vekst i innenlandstrafikken i perioden 2003-2011 var i henhold til tallene i tabell 2.1 37 prosent. Dersom vi holder reiser på innenriksnettet som er del av en utenlandsreise utenfor, var samlet vekst innland 31 prosent i samme periode.



Figur 2.1: Norske lufthavner  
 Figure 2.1: Norwegian airports



Figur 2.2 Trafikkutviklingen på fly 1990-2011 (1990=100). Antall terminalpassasjerer (både rute og charter) fordelt på innland og utland

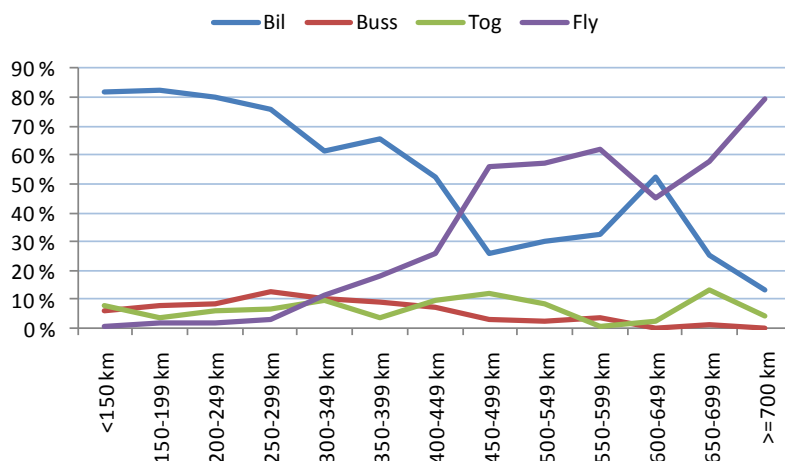
Figure 2.2: Traffic growth for domestic and international services 1990-2011 (1990=100). Scheduled and non-scheduled traffic

## 2.2 Konkurransen mellom transportmidlene: Flyets markedsandeler øker<sup>4</sup>

Flyets markedsandel øker med reiselengde (figur 2.3). Bilen er dominerende på reiser som er kortere enn 300 km. På disse reisene velger om lag 80 prosent bil. Når reisen blir over 300 km øker flyets markedsandel betydelig, spesielt i intervallet 450 til 550 km der trafikken mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger kommer inn. På de aller lengste reisene (over 700 km) velger fire av fem å reise med fly.

Buss har om lag 10 prosent av markedet opp til 350 km. Deretter faller markedsandelen, og på de lengste reisene er buss et marginalt transportmiddel. Toget står relativt sett sterkest på reiser mellom 350 og 550 km. Togets markedsandel på trafikken mellom Oslo og Trondheim/Bergen (ca 500 km) er henholdsvis 16 og 23 prosent, mens fly har 65 prosent av reisene i begge korridorene (andelene gjelder for trafikk mellom bykommunene, jf TØI-rapport 1147).

<sup>4</sup> Dette avsnittet er basert på tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 2001, 2005 og 2009 (se f.eks. TØI-rapport 1130/2011).

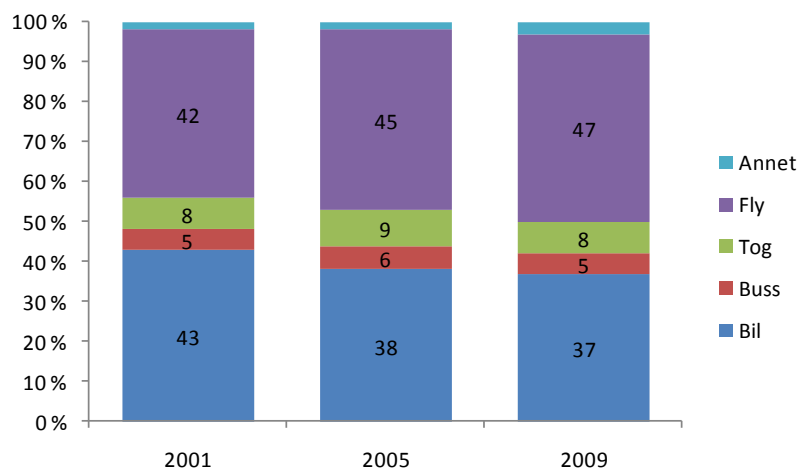


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

Figur 2.3: Transportmiddelbruk på lange reiser i Norge etter reiselengde, 2009

Figure 2.3: Transport mode use on domestic journeys by journey length, 2009

Flyets markedsandel på reiser over 300 km har vært økende på 2000-tallet (figur 2.4). I 2009 valgte 47 prosent fly på disse reisene, mot 42 prosent i 2001. Fly tar markedsandeler på bekostning av bilen, mens andelen som velger buss og tog er forholdsvis stabil.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene

Figur 2.4: Transportmiddelbruk på reiser i Norge som er 300 km eller lengre, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Prosent

Figure 2.4: Transport mode use on domestic journeys 300 km or longer, 2001, 2005 and 2009. Percent

I 2009 foretok nordmenn om lag 45 millioner reiser til og fra utlandet (tabell 2.2). Av disse ble drøyt hver femte foretatt med fly. Den høye andelen bilreiser skyldes i første rekke mange korte handleturer over grensen. I underkant av 30 millioner reiser går til Sverige. Tidligere beregninger viser at ca. 45 prosent av disse er handlereiser og at omtrent 40 prosent ender i Strømstad kommune (TØI-rapport 865/2006). Med unntak av reiser til våre nærmeste naboland og Tyskland, dominerer fly som

reisemåte. Utenlandsfergene har omtrent halvparten av markedet til Tyskland og Danmark. Rutebuss og tog spiller en beskjeden rolle på reisene til og fra utlandet.

Tabell 2.2: Nordmenns reiser til utlandet etter destinasjonsland og reisemåte. 2009

Table 2.2: International journeys by destination country and transport mode. 2009

	Antall reiser	Andel					
		Bil	Ferge	Fly	Tog	Buss	I alt
Sverige	29 185 000	93	4	1	1	1	100
Danmark	2 930 000	26	51	2	1	1	100
Finland	2 570 000	96	-	4	-	-	100
Storbritannia/Irland	1 235 000	3	4	92	-	-	100
Tyskland	1 410 000	12	48	38	-	1	100
Frankrike/BeNeLux	1 095 000	9	11	78	2	-	100
Sveits/Østerrike	215 000	7	8	83	2	1	100
Spania/Portugal	1 610 000	3	3	94	-	-	100
Italia/Tidli. Jugoslavia	800 000	9	11	78	-	2	100
Hellas/Kypros/Tyrkia	1 075 000	1	2	97	-	-	100
Russland/Polen/Baltikum	665 000	22	-	75	-	2	100
Europa øvrig	390 000	0	-	98	-	2	100
Resten av verden	1 750 000	1	-	99	-	-	100
I alt	44 930 000	69	8	21	1	1	100

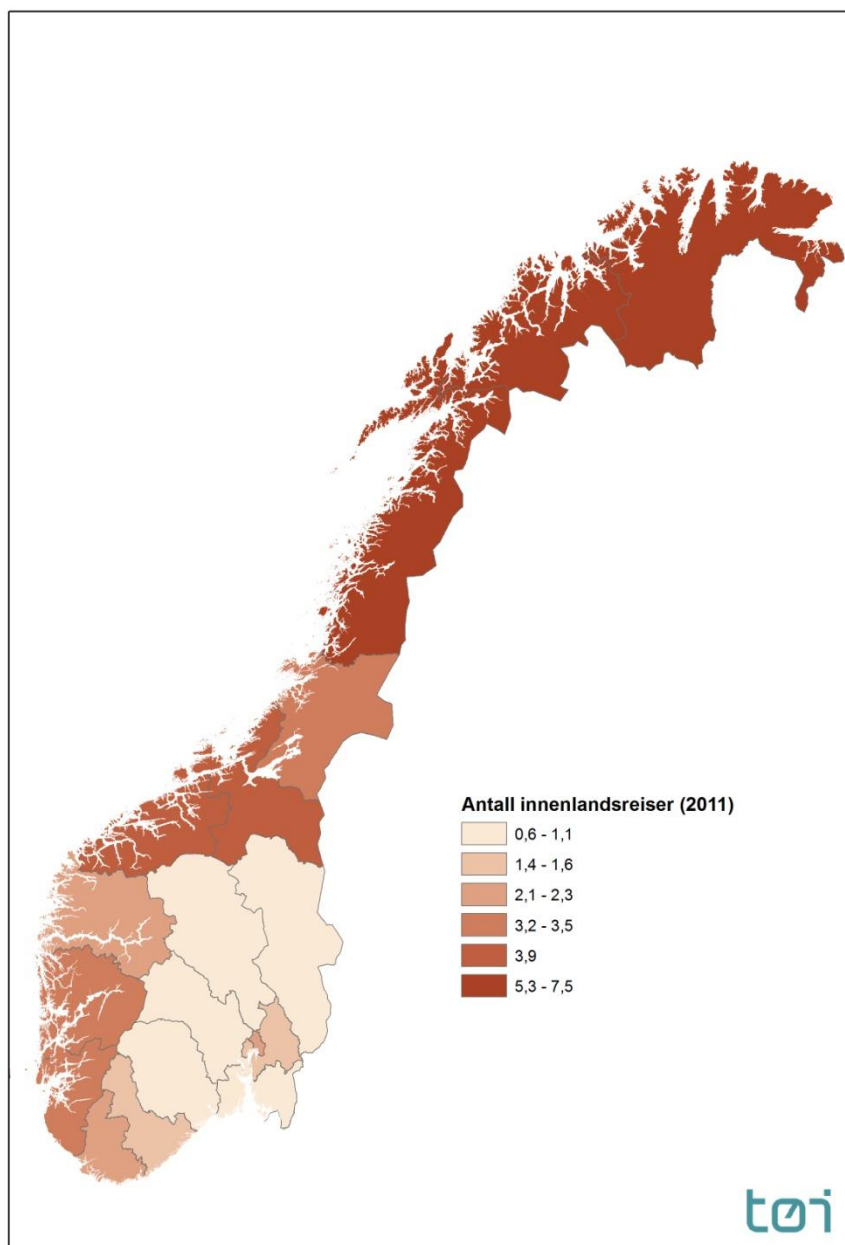
## 2.3 Reisefrekvenser innenlands: Høyest reiseaktivitet i nord

Figur 2.5 og tabell 2.3 viser reisefrekvensen fordelt på fylker<sup>5</sup>. I alt foretok bosatte i Norge 12,7 millioner enkeltreiser med fly innenlands i 2011. Fordelt på antall bosatte gir dette i gjennomsnitt 2,6 reiser per person, det vil si litt mer enn én tur/retur reise. I 1998 var reisefrekvensen 2,0, det vil si at de bosatte i Norge i gjennomsnitt reiste en tur/retur reise innenlands dette året. Økningen i reisefrekvensen fra 1998 til 2011 har altså vært 30 prosent.

Det er som tidligere store variasjoner mellom ulike deler av landet. Tabell 2.3 viser at:

- Bosatte i Nord-Norge reiser desidert mest, og aller mest de som bor i Finnmark. Finnmarkingene foretar i gjennomsnitt nesten 13 ganger så mange innenlandsreiser med fly som bosatte i Oppland, som reiser minst.
- Østfold, Hedmark og Telemark er ved siden av Oppland de fylkene som har lavest reiseaktivitet.
- Vest-Agder, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark har størst økning i reisefrekvensen fra 2009 til 2011. Troms er det eneste fylket som har en liten nedgang i reisefrekvensen i samme periode.

<sup>5</sup> Reisefrekvensen finner vi ved å dele antall reiser som foretas av de bosatte i et område med befolkningen i det samme området. Som mål på bosatte brukes gjennomsnittsbefolkningen, det vil si summen av befolkningen ved inngangen til året og ved utgangen av året, delt på to. Ettersom Rygge og Torp ikke er med i undersøkelsen, er det ikke mulig å beregne reisefrekvenser for utenlands-markedet i 2011.



Figur 2.5: Reisetrekvens i fylkene. Innenlandske reiser med rutefly. 2011

Figure 2.5: Trip frequency by county. Domestic flights. 2011

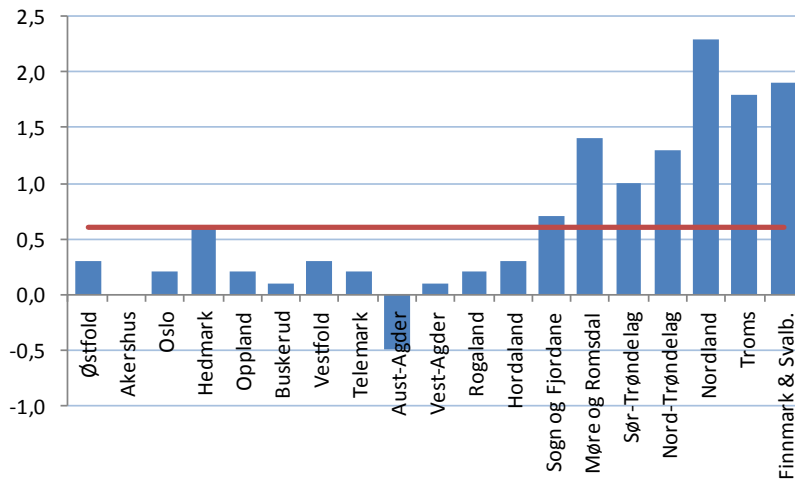


Tabell 2.3: Totalt antall reiser med rutefly i Norge og reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler. 1998-2011

Table 2.3: Total number of domestic trips and trip frequency (single trips) per year by county and region. 1998-2011

	Antall reiser 2011	Reisefrekvens				
		2011	2009	2007	2003	1998
Hele landet	12 735 000	2,6	2,3	2,4	2,1	2,0
Østlandet	3 430 000	1,4	1,2	1,3	1,1	1,1
Agder/Rogaland	2 025 000	2,8	2,6	2,9	2,4	2,7
Vestlandet	2 955 000	3,5	3,1	3,2	2,7	2,7
Trøndelag	1 575 000	3,7	3,5	3,5	3,1	2,6
Nord-Norge, inkl. Svalbard	2 750 000	5,9	5,4	5,4	4,7	3,8
Østfold	260 000	0,9	0,8	0,8	0,6	0,6
Akershus	900 000	1,6	1,4	1,6	1,4	1,6
Oslo	1 300 000	2,1	1,8	2,0	1,7	1,9
Hedmark	165 000	0,9	0,7	0,6	0,5	0,3
Oppland	120 000	0,6	0,5	0,6	0,5	0,4
Buskerud	260 000	1,0	0,8	1,0	0,7	0,9
Vestfold	265 000	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8
Telemark	160 000	0,9	0,9	0,9	0,7	0,7
Aust-Agder	155 000	1,4	1,3	1,4	1,3	1,9
Vest-Agder	390 000	2,3	1,9	2,1	1,9	2,2
Rogaland	1 500 000	3,4	3,3	3,6	2,9	3,2
Hordaland	1 700 000	3,5	3,2	3,3	2,8	3,2
Sogn og Fjordane	230 000	2,1	2,0	1,9	1,6	1,4
Møre og Romsdal	1 000 000	3,9	3,3	3,5	3,0	2,5
Sør-Trøndelag	1 160 000	3,9	3,7	3,8	3,4	2,9
Nord-Trøndelag	420 000	3,2	2,9	2,8	2,4	1,9
Nordland	1 360 000	5,7	5,1	5,1	4,4	3,4
Troms	840 000	5,3	5,4	5,4	4,4	3,5
Finmark, inkl. Svalbard	550 000	7,5	6,6	6,5	6,2	5,6

Figur 2.5 viser hvordan utviklingen absolutt sett har vært for de ulike fylkene fra 1998 og fram til i dag (horisontal linje viser et uvektet gjennomsnitt). Det er bare fylkene fra Sogn og Fjordane og nordover som har hatt nevneverdig vekst i reisefrekvensen, og størst har veksten vært i de tre nordligste fylkene. Blant bosatte i Aust-Agder var reisefrekvensen faktisk noe lavere i 2011 enn i 1998.



Figur 2.6: Endring i innenlands reisefrekvens. 1998-2011

Figure 2.6: Change in domestic trip frequency. 1998-2011

Tabell 2.4 viser reisefrekvenser for arbeidsbetingede reiser (for sysselsatte) og for fritidsreiser (for bosatte) etter fylke. I gjennomsnitt foretok sysselsatte i Norge drøyt én tur/retur reise med fly i forbindelse med arbeidsrelaterte forhold i 2011. Befolkningen gjorde i gjennomsnitt bare én flyreise i fritidssammenheng i fjor, dvs 0,5 tur/retur reise. Med andre ord går det to år mellom hver gang nordmenn i gjennomsnitt foretar en fritidsreise (t/r) med fly innenlands.

Igjen finner vi de høyeste reisefrekvensene, både i arbeid og fritid, i Nord-Norge og de laveste i innlandsfylkene. Av de større byene har sysselsatte i Trondheim (Sør-Trøndelag) høyere reisefrekvens enn sysselsatte i Bergen (Hordaland) og Rogaland (Stavanger). Sysselsatte i Oslo foretok i 2011 bare én tur/retur reise med fly i forbindelse med arbeidet, mens de som arbeider i Trondheims-regionen hadde 1,7 tur/retur reiser.

Tabell 2.4 Reisefrekvens (enkeltreiser) arbeidsbetingede reiser (sysselsatte) og fritidsreiser (bosatte) innenlands etter fylke, 2003 og 2011

Table 2.4: Trip frequency (single trips) domestic business trips (workforce in employment) and leisure trips (residents) by county, 2003 and 2011

	Reisefrekvens arbeidsbetingede reiser (for sysselsatte)		Reisefrekvens fritidsreiser (for bosatte)	
	2003	2011	2003	2011
Østfold	0,7	1,1	0,3	0,4
Akershus	1,6	1,7	0,5	0,7
Oslo	1,7	1,9	0,8	1,0
Hedmark	0,6	1,0	0,2	0,4
Oppland	0,6	0,7	0,2	0,3
Buskerud	0,9	1,1	0,2	0,4
Vestfold	1,0	1,3	0,4	0,4
Telemark	0,9	1,3	0,2	0,3
Aust-Agder	1,4	1,5	0,4	0,4
Vest-Agder	2,1	2,3	0,6	0,7
Rogaland	3,0	3,0	1,0	1,3
Hordaland	2,7	3,2	1,1	1,3
Sogn & Fjordane	1,8	1,9	0,5	0,8
Møre & Romsdal	2,7	3,4	1,1	1,3
Sør-Trøndelag	3,1	3,5	1,3	1,5
Nord-Trøndelag	2,7	3,2	0,9	1,2
Nordland	3,8	4,9	2,1	2,6
Troms	3,2	4,1	2,2	2,4
Finnmark	4,8	4,7	3,3	4,1
I alt	2,0	2,4	0,8	1,1

## 2.4 Oppsummering

Hovedpunktene i denne gjennomgangen er at:

- Det har vært en kraftig vekst i flytrafikken de siste par årene. Etter en nedgang i 2009 var samlet trafikkvekst i årene 2010 og 2011 tilsvarende som før finanskrisen (19 prosent).
- Flyets markedsandel på lange reiser er økende – 47 prosent av reisene over 300 km i Norge går med fly. Når reisen passerer 450 km er flyets markedsandeler høyere enn bilens.
- Befolkningen i Nord-Norge har langt høyere flyfrekvenser innenlands enn ellers i landet. Det er også i denne landsdelen at økningen i flyfrekvensen har vært størst de siste 10-15 årene.
- Sysselsatte i Norge foretar i gjennomsnitt drøyt én tur/retur reise med fly innenlands i forbindelse med arbeid i året. Igjen er det i Nord-Norge reisefrekvensen er størst. I fritidssammenheng reiser man sjeldnere innenlands, i gjennomsnitt går det nesten to år mellom hver gang nordmenn foretar en tur/returreise med fly innenlands.

## 3 Flytrafikken innenlands

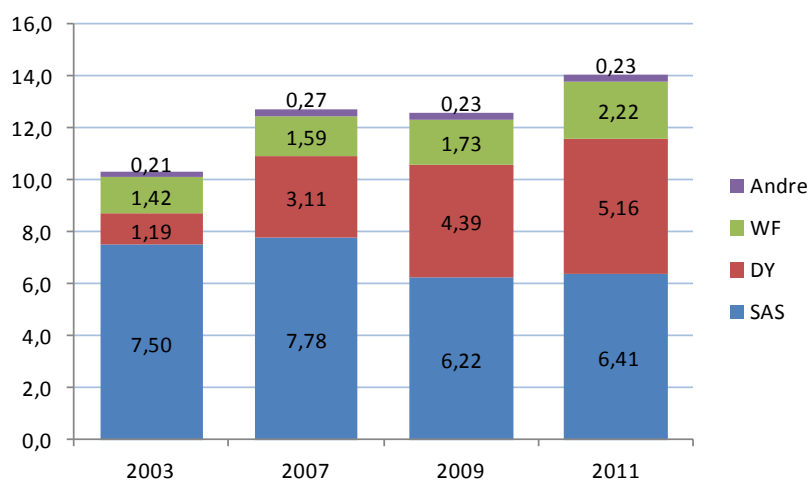
### 3.1 Trafikkvolum: SAS fortsatt størst på innenriksnettet

SAS er største operatør på innenriksnettet med 6,41 millioner passasjerer i 2011, tilsvarende 46 prosent av markedet (figur 3.1). Etter en nedgang i passasjertallet mellom 2007 og 2009, har SAS hatt en liten passasjervekst de siste to årene. Widerøe økte sin markedsandel fra 14 til 16 prosent mellom 2009 og 2011, og til sammen hadde de to selskapene 62 prosent av trafikken i 2011. Dette er ett prosentpoeng lavere enn i 2009.

Knappt 5,2 millioner passasjerer fløy innenriks med Norwegian i 2011. Dette var 18 prosent flere enn i 2009, og Norwegian økte markedsandelen fra 35 til 37 prosent.

Perioden 2003-2011 sett under ett har disse tre selskapene hatt en gjennomsnittlig årlig passasjervekst på innenriksnettet på henholdsvis 20,5 (Norwegian), 5,8 (Widerøe) og -1,7 prosent (SAS).

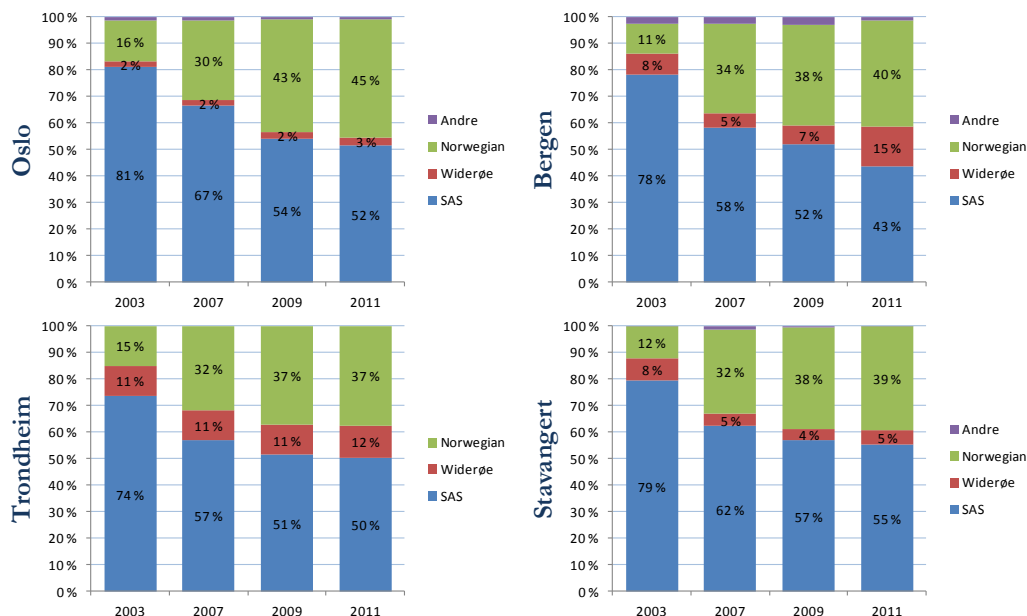
Blant de øvrige selskapene er Danish Air Transport, som blant annet flyr Florø-Bergen og Florø-Oslo, den største operatøren med 135 000 passasjerer i 2011. Som tidligere år har de øvrige selskapene bare to prosent av trafikken.



Figur 3.1: Antall passasjerer innenlands etter selskap. 2003-2011

Figure 3.1: Total number of passengers on domestic flights by airline. 2003-2011

Figur 3.2 viser selskapenes markedsandeler på de fire store lufthavnene. På disse har Norwegian naturlig nok en større del av trafikken, til sammen 42 prosent. På OSL står Norwegian for 45 prosent av innenlandsreisene, mens andelen er lavest på Trondheim med 37 prosent. På Trondheim utgjør Widerøes flyvninger nordover mot Helgeland 12 prosent av trafikken, mens 15 prosent av reisene til/fra Bergen skjer med Widerøe.



Figur 3.2: Selskapenes markedsandeler på de fire store lufthavnene. 2003-2011

Figure 3.2: Airline market share by airport. 2003-2011

### 3.2 Stamrutene: SAS og Norwegian jevnstore på de tre største

På samtlige stamruter ut fra Oslo, med unntak av Oslo-Kristiansund (kun SAS) og Oslo-Bardufoss (kun Norwegian), er det konkurranse mellom SAS og Norwegian. Også på de fleste andre relasjonene som omfatter trafikk mellom stamflughavner konkurrerer selskapene. Tabell 3.1 viser Norwegian's markedsandeler på konkurranserutene i perioden 2005-2011, totalt og i delmarkedene. Hovedtrekkene i utviklingen er:

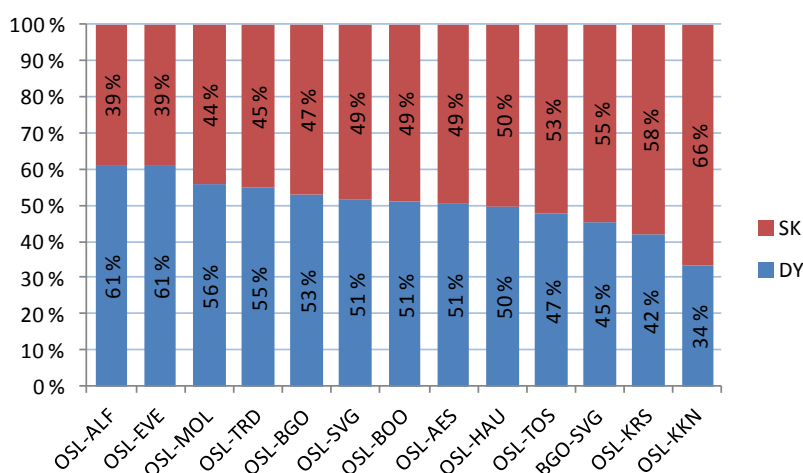
- Konkurransforholdet mellom SAS og Norwegian på de tre største rutene har stabilisert seg de siste par årene. Selskapene deler trafikken mellom Oslo-Bergen med halvparten av markedet hver, mens SAS fortsatt er noe større på Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger.
- På rutene til Nord-Norge tar Norwegian markedsandeler på Oslo-Bodø og Oslo-Evenes, mens Oslo-Tromsø/Alta er uendret siden 2009.
- På rutene hvor Norwegian gikk inn i 2009 (Oslo-Kristiansand/Haugesund/Ålesund/Molde) ligger Norwegian's markedsandel mellom 38 og 52 prosent.
- SAS (og Widerøe) har fortsatt 60 prosent av markedet på "oljeruta" mellom Bergen og Stavanger.
- På rutene nordover fra Trondheim velger om lag tre av fire å reise med SAS.
- Majoriteten av de som reiser i forbindelse med arbeid velger SAS – kun på én relasjon (Oslo-Alta) har Norwegian en større andel av den arbeidsrelaterte trafikken.
- I fritidsmarkedet har Norwegian majoriteten av passasjerene på åtte av de 15 relasjonene i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Norske markedsandeler på konkurranserelasjoner, 2005-2011

Table 3.1: Norwegian's market share on competitive routes. Total and by trip purpose, 2005-2011

Relasjon	Total PAX (1000) i 2011	Markedsandel totalt og i delmarkeder											
		Alle reiser				Arbeidsrelaterte reiser				Fritidsreiser			
		2011	2009	2007	2005	2011	2009	2007	2005	2011	2009	2007	2005
Oslo-Trondheim	1 735	48	48	44	35	41	38	40	34	55	60	50	36
Oslo-Bergen	1 680	51	50	44	34	44	45	38	34	58	56	54	34
Oslo-Stavanger	1 420	46	46	38	28	37	38	32	23	57	55	48	35
Oslo-Tromsø	895	41	41	36	31	32	31	23	23	46	48	46	35
Oslo-Bodø	710	42	39	35	25	33	31	24	19	47	46	43	29
Oslo-Evenes	505	61	55	38	24	49	46	18	6	66	59	47	34
Oslo-Kirkenes	180	32	35	-	-	31	27	-	-	32	38	-	-
Oslo-Alta	175	51	51	43	18	52	24	20	17	49	63	51	19
Bergen-Stavanger	555	40	38	37	-	31	29	32	-	61	61	52	-
Oslo-Kristiansand	495	38	40	-	-	30	30	-	-	47	55	-	-
Oslo-Haugesund	420	41	16	-	-	29	13	-	-	55	21	-	-
Oslo-Ålesund	580	44	42	-	-	33	31	-	-	55	53	-	-
Oslo-Molde	335	52	22	-	-	32	19	-	-	65	25	-	-
Trondheim-Bodø	150	23	19	-	-	13	8	-	-	33	28	-	-
Trondheim-Tromsø	160	28	29	-	-	19	21	-	-	36	35	-	-

Med unntak av Oslo-Evenes har Norwegian høyere andeler i punkt-til-punkt markedet enn for totaltrafikken på strekningene (figur 3.3). Størst er forskjellen på Oslo-Alta hvor Norwegian har 51 prosent av totaltrafikken (jf tabell 3.1) og 61 prosent av punkt-til-punkt trafikken. På Oslo-Bodø ligger andelen punkt-til-punkt ni prosentpoeng høyere. På de tre største relasjonene har Norwegian henholdsvis 55 prosent (Oslo-Trondheim), 53 prosent (Oslo-Bergen) og 51 prosent (Oslo-Stavanger) av trafikken mellom byene.



Figur 3.3: Markedsandeler for punkt-til-punkt trafikken, 2011

Figure 3.3: Market shares OD-traffic, 2011

### 3.3 Trafikkveksten på stamrutenettet fra Oslo

Tabell 3.2 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i to perioder på stamrutene ut fra Oslo; 2003-2011 (høyre del) og 2009-2011 (venstre del). Som nevnt hadde alle disse rutene, med unntak av Bardufoss og Kristiansund, konkurranse i 2011, men fem av rutene var monopolruter (SAS) fram til 2009; Kristiansand, Haugesund, Ålesund, Molde og Kirkenes.

Tabell 3.2: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på stamrutenettet ut fra Oslo. 2009-2011 og 2003-2011. Prosent

Table 3.2: Annual traffic growth on selected routes from Oslo. Percent

Oslo-	Årlig vekst (%) 2009 -11				Årlig vekst (%) 2003-11		
	Forretning	Fritid	I alt		Forretning	Fritid	I alt
Molde	6,2	25,1	16,9	Kirkenes	12,7	6,6	8,8
Tromsø	10,7	17,6	14,7	Evenes	4,6	7,8	6,8
Ålesund	11,0	10,4	10,7	Haugesund	6,2	6,0	6,1
Evenes	6,0	11,6	9,9	Molde	2,0	8,7	5,7
Bodø	3,5	12,8	8,8	Bodø	5,8	5,3	5,5
Haugesund	4,6	13,4	8,4	Ålesund	5,9	5,0	5,5
Stavanger	6,6	9,1	7,7	Stavanger	3,7	6,3	4,8
Trondheim	7,1	6,7	6,9	Tromsø	3,4	4,9	4,3
Bergen	3,7	9,7	6,4	Alta	3,3	4,8	4,3
Kristiansand	3,1	9,7	5,9	Kristiansand	3,8	3,5	3,6
Bardufoss	4,3	7,2	5,6	Kristiansund	4,6	2,0	3,5
Kirkenes	22,8	-3,3	5,5	Trondheim	3,0	4,0	3,5
Kristiansund	2,5	4,4	3,3	Bergen	2,3	4,8	3,4
Alta	-4,4	-8,6	-7,3	Bardufoss	3,5	2,5	3,0
Alle	6,0	10,0	8,0	I alt	3,7	5,2	4,4

#### 3.3.1 De tre største rutene: Stavanger vokser mest

Siden 2003 har trafikken på Oslo-Stavanger vokst med 4,8 prosent per år. Dette er vesentlig over trafikkveksten på de to andre rutene. Også de siste par årene ligger økningen på Oslo-Stavanger noe over. Fritidsmarkedet har gjennomgående vokst sterkere enn forretningstrafikken. Unntaket er Oslo-Trondheim, hvor veksten i arbeidsrelaterte reiser har vært noe sterkere enn fritidstrafikken de siste par årene.

Tabell 3.3 gir noen ytterligere nøkkeltall for disse rutene. Totaltrafikken i 2011 var 1,7, 1,7 og 1,4 millioner passasjerer for henholdsvis Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. Også i europeisk målestokk er dette store ruter. SAS og Norwegian deler trafikken mellom Oslo og Bergen med halvparten av markedet hver, mens SAS er noe større på Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger. Sistnevnte rute har tradisjonelt hatt noe høyere forretningsandel, men dette har jevnet seg ut de senere årene. Andelene forretningsreisende på disse rutene er nå 52, 53 og 54 prosent. Men oljetrafikken er fortsatt vesentlig høyere på Oslo-Stavanger – hver femte reise er relatert til olje-/gassvirksomhet. Oljetrafikken på Oslo-Trondheim er svært beskjeden.

Oslo-Trondheim har noe høyere transfertrafikk. Dette er delvis et resultat av at OSL er et viktigere knutepunkt for utenlandstrafikken fra Trøndelagsfylkene enn for Rogaland og Hordaland (beliggenhet og dårligere tilbud lokalt). Værnes er imidlertid

også selv et knutepunkt for trafikken til/fra Helgeland, og er også en viktig ”mellomstasjon” for trafikken mellom Vestlandet og Bodø/Tromsø.

Gjennomsnittlig betalt billettpris (oppgett av intervjupersonene) ligger noe høyere på Oslo-Stavanger. Det er prisen som forretningsreisende betaler som drar opp gjennomsnittet (se avsnitt 3.5 for mer detaljerte prisopplysninger).

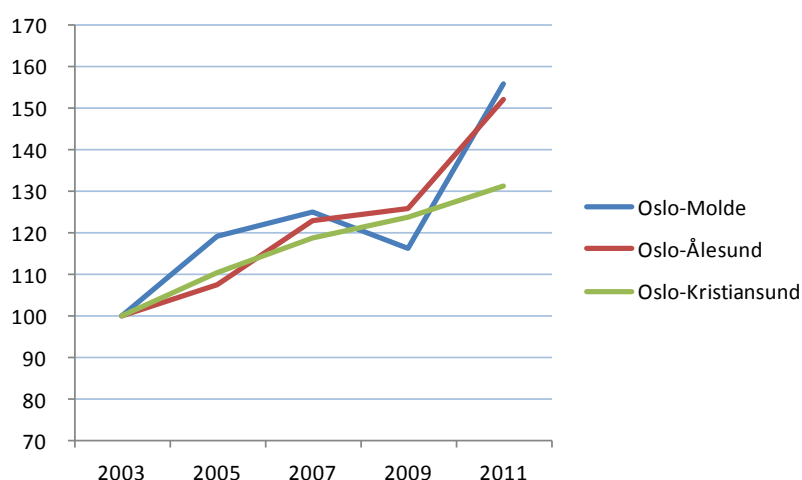
Tabell 3.3: Nøkkeltall for de tre største rutene innenlands, 2011

Table 3.3: Key figures for the three main domestic routes, 2011

	Oslo-Trondheim	Oslo-Bergen	Oslo-Stavanger
Total PAX	1 730 000	1 680 000	1 420 000
Markedsandeler (SAS/Norwegian)	52/48	49/51	54/46
Andel forretningstrafikk	52	53	54
Andel oljerelatert trafikk	4	10	20
Andel transfer	33	28	30
Gjennomsnittspris 2011	Kr 1 400	Kr 1 356	Kr 1 481

### 3.3.2 Oslo-Mørebyene: Høyere trafikkvekst til Ålesund og Molde

Rutene mellom Oslo og Mørebyene var fram til 2009 kun trafikkert av SAS (med unntak av en kort periode i 2003 hvor Norwegian var inne på Oslo-Ålesund). I løpet av 2009 gikk Norwegian inn på de to største, Oslo-Ålesund (580' PAX i 2011) og Oslo-Molde (335' PAX i 2011). Tabell 3.2 viste at sistnevnte har hatt høyest trafikkvekst de siste par årene (16,9 prosent per år), mens Oslo-Ålesund er nummer tre (10,7 prosent per år). Til sammenligning økte trafikken på Oslo-Kristiansund med bare 3,3 prosent årlig mellom 2009 og 2011. Figur 3.4 viser trafikkutviklingen mer detaljert i perioden 2003-2011. Fram til 2007 økte trafikken noenlunde jevnt på alle relasjonene. Under finanskrisen gikk trafikken på Oslo-Molde tilbake syv prosent, mens antall reiser til/fra de andre byene viste svak vekst. De siste par årene har som nevnt konkurranserutene vokst vesentlig sterkere enn Oslo-Kristiansund.



Figur 3.4: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og Mørebyene (2003=100)

Figure 3.4: Traffic development Oslo-Ålesund/ Molde/ Kristiansund. (2003=100)

Norwegians inntreden har med andre ord ført til økt vekst. Trafikkveksten på Oslo-Molde har primært kommet i fritidsmarkedet (tabell 3.2), mens både fritid og arbeidsrelatert trafikk har økt med 10-11 prosent per år til Ålesund. Vekstratene på



disse to rutene ligger over snittet for de 14 stamrutene fra OSL i perioden, mens veksten på Oslo-Kristiansund ligger betydelig under.

Trafikkveksten har i all hovedsak kommet i influensområdet til Ålesund og Molde. Noe økt lekkasje kan spores fra Ørsta-Volda til Vigra: I 2009 ble 12 prosent av trafikken mellom Vigra og OSL generert/attrahert i Hovdens influensområde, i 2011 var andelen 15 prosent. Til tross for dette har imidlertid trafikken mellom Ørsta/Volda og Oslo også økt betydelig de senere årene med en dobling i passasjer-tallet mellom 2007 og 2011 (76' PAX i 2011). I forretningsmarkedet ligger t/r-prisene mellom Ørsta/Volda og Oslo vesentlig høyere enn mellom Ålesund og Oslo (ca 900 kroner), mens fritidsreisende betaler drøyt 200 kroner mer.

Bedre tilbud mellom Molde og Oslo har ikke økt lekkasjen fra Kvernberget. Ni prosent av trafikken Årø-OSL i 2011 ble generert/attrahert i Kristiansunds influensområde.

Prisene fra Oslo til henholdsvis Ålesund, Molde og Kristiansund har alle blitt redusert de siste par årene (se avsnitt 3.5 for detaljer).

### 3.3.3 Trafikken nordover: Store variasjoner i trafikkutviklingen

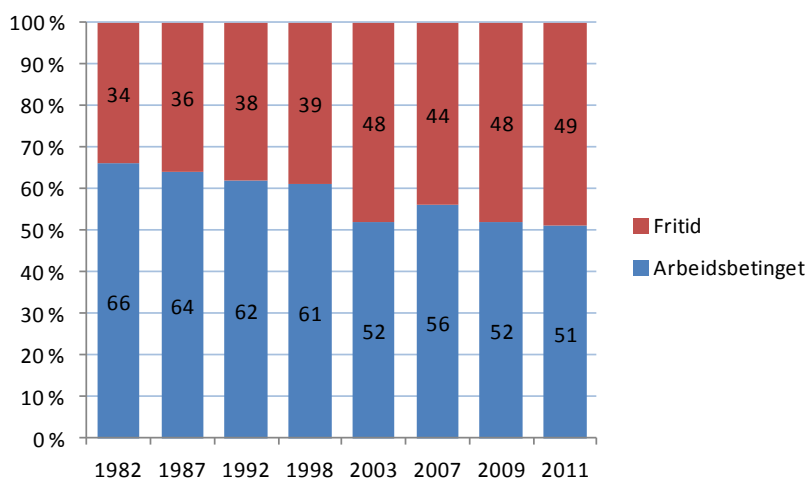
Trafikken på rutene til Nord-Norge har hatt ulik utvikling (jf tabell 3.2). Hovedtrekkene er:

- Oslo-Tromsø er største rute med 870 000 reisende i 2011. Trafikkveksten de siste par årene har vært hele 14,7 prosent per år. Fritidsmarkedet har økt mer enn arbeidsrelaterte reiser. Perioden sett under ett (2003-2011) har imidlertid trafikkveksten vært som for gjennomsnittet. I hele perioden har det vært konkurranse på ruta.
- Oslo-Bodø har også vært konkurranserute siden 2003. Dette er nest største relasjon nordover med 690 000 passasjerer i 2011. Både perioden sett under ett og de siste to årene, har passasjerveksten på Oslo-Bodø ligger over gjennomsnittet.
- Oslo-Kirkenes er ruta som har hatt størst vekst relativt sett, 8,8 prosent per år, hele perioden sett under ett. Spesielt arbeidsrelatert trafikk har vokst mye. Her må man imidlertid ta i betraktning at passasjer-tallet er beskjedent, under 100 000 i 2003 og 180 000 i 2011.
- Oslo-Bardufoss har i hele perioden stort sett vært en monopolrute hvor selskapet som har hatt kontrakt med Forsvaret, med noen få unntak, har vært enerådende. Både de siste par årene, og perioden sett under ett, har trafikkveksten på Oslo-Bardufoss ligger godt under gjennomsnittet.
- Oslo-Alta er en annen rute med beskjeden vekst, og en markant trafikknedgang siden 2009 (-7,3 prosent per år). I starten av perioden (2003-05) bidro utbyggingen av Snøhvitfeltet til sterk trafikkvekst på Oslo-Alta, men etter 2007 har trafikken gått tilbake.

Det har vært til dels betydelige reduksjoner i billettprisene mellom Oslo og byene i Nord-Norge. Generelt er det slik at prisnedgangen har vært større på reiser mellom Sør- og Nord-Norge enn mellom byer i Sør-Norge (se avsnitt 3.5 for detaljer). I 2011 betalte reisende mellom Nord-Norge og Sør-Norge i gjennomsnitt 28 prosent mindre for billetten enn i 2003 (målt i nominelle priser).

### 3.4 Formål: Fortsatt flest arbeidsbetingede reiser

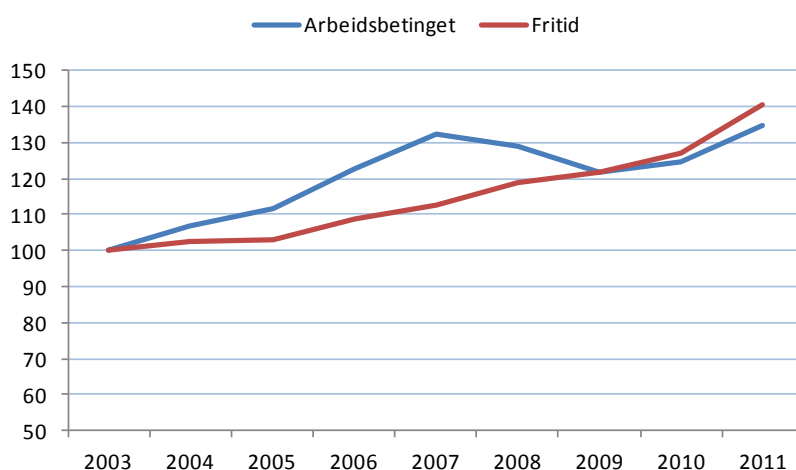
I 2011 var 51 prosent av reisene på innenriksnettet relatert til ulike arbeidsbetingede formål<sup>6</sup>, mens 49 prosent var fritidsrelaterte (figur 3.5). Fordelingen mellom arbeidsrelaterte reiser og fritidstrafikk har holdt seg stabil de siste 8-10 årene, med en liten overvekt av reiser i forbindelse med arbeid. Det var i femårsperioden etter åpningen av Gardermoen at fritidstrafikken relativt sett ”tok av”.



Figur 3.5: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål, 1982-2011

Figure 3.5: Domestic routes by trip purpose, 1982-2011

Veksten i de to delmarkedene den siste 10-årsperioden har vært noe ulik. Mens fritidsmarkedet har vokst jevnt med ca 3-4 prosent per år (10 prosent siste år), viser de arbeidsbetingede reisene klare konjunkturmessige svingninger med trafikknedgang i årene 2008-2010. Siste år ga en vekst på om lag åtte prosent, slik at antall arbeidsbetingede reiser i 2011 var litt over nivået i 2007.



Figur 3.6: Utviklingen i innenlands forretnings- og fritidstrafikk, 2003=100

Figure 3.6: Traffic development on domestic routes. Business and leisure travel, 2003=100

<sup>6</sup> Arbeidsrelaterte formål inkluderer reiser til/fra arbeid og yrkesreiser i forbindelse med kurs/konferanser, salg, innkjøp, serviceoppdrag, konsulentbistand etc.

Tabell 3.4 viser årlig vekst i ulike delmarkeder. Hovedmomentene er:

- I perioden sett under ett (2003-11) økte den arbeidsrelaterte trafikken med 3,9 prosent per år og fritidstrafikken med 4,6 prosent.
- Delmarkedet med høyest gjennomsnittlig årlig vekst (2003-2011) var reiser til/fra arbeid. Oljeindustrien står for om lag 45 prosent av disse reisene. Som den øvrige arbeidsrelaterte trafikken er disse reisene konjunkturutsatt med nær nullvekst i perioden 2007-09. Utbyggingen av Snøhvitfeltet bidro til særlig sterk vekst i begynnelsen av perioden (2003-07).
- Den kraftige nedgangen i reiser forbundet med kontakt med hovedkontor, datterselskap etc. i perioden 2007-09 kan være resultat av økt bruk av videokonferanser. Det er i ”bedriftsinterne” møter at videokonferanser har størst utbredelse, og nedgangskonjunkturen i disse årene kan ha utløst økt bruk. Det er imidlertid verdt å merke seg at veksten i dette delmarkedet de siste par årene har vært tilsvarende som for andre typer arbeidsrelaterte reiser. Dette er likevel et lite marked.
- 44 prosent av fritidsreisene er besøksreiser og 34 prosent ferie-/helgeturer. Veksten i disse delmarkedene har vært sammenfallende de siste par årene, men i et 10-års perspektiv har ferie-/helgeturer hatt noe større trafikkvekst.

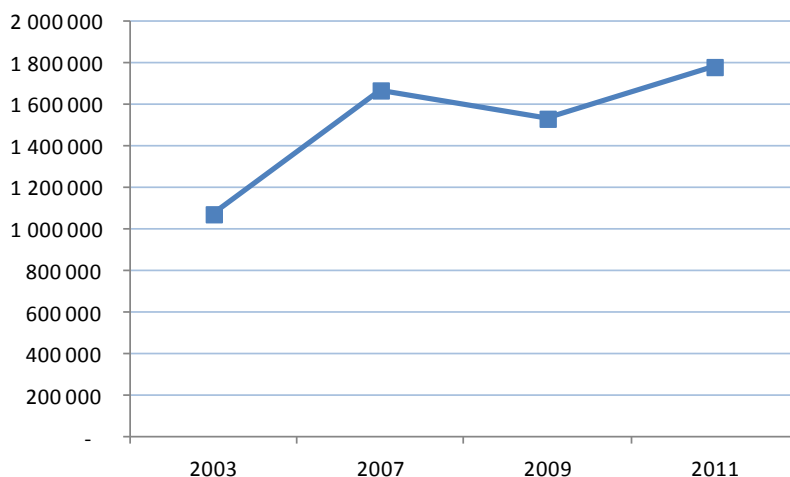
Tabell 3.4: Gjennomsnittlig årlig vekst i delmarkeder

Table 3.4: Annual traffic growth by travel purpose

	Andel av reise i 2011	Gjennomsnittlig årlig vekst		
		2003-2011	2007-2009	2009-2011
Til/fra arbeid	14	6,7	0,8	6,8
Kurs, konferanse	16	3,3	-1,8	4,0
Salg, innkjøp	4	2,3	-4,9	5,8
Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.	3	1,1	-12,8	5,5
Serviceoppdrag/konsulentbistand	4	1,7	-8,8	3,9
Annen forretnings-/tjenestereise	11	3,7	-7,7	7,8
Besøke slekt/venner	21	3,7	0,7	7,6
Ferie-/helgetur og lignende	17	5,6	5,9	7,6
Annen privat reise	11	4,9	5,5	11,0
Alle reiser	100	4,1	-0,6	7,0
Arbeidsrelaterte reiser	51	3,9	-3,9	5,7
Fritidsreiser	49	4,6	3,4	8,3

### 3.5 Oljeindustrien er en viktig driver i forretningsmarkedet

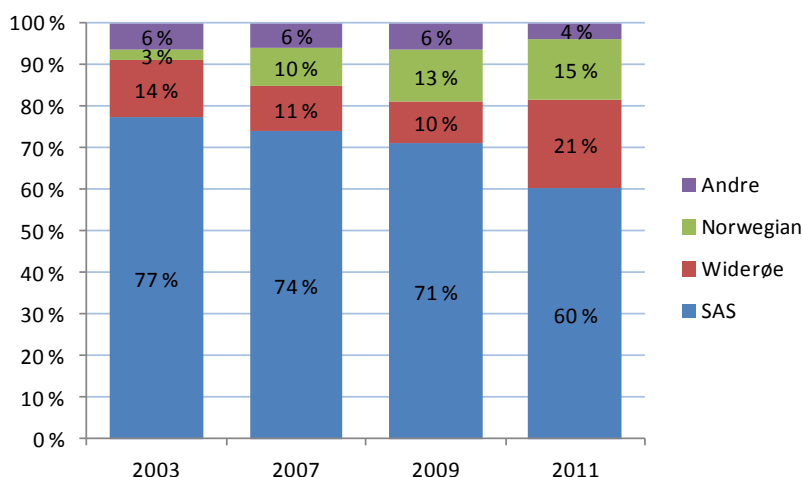
I alt ble det foretatt knapt 1,8 millioner flyreiser innenlands i tilknytning til olje- og gassvirksomhet i 2011 (figur 3.7). Dette er økning på 16 prosent fra 2009, det vil si noe sterkere enn veksten i arbeidsrelaterte reiser totalt som var på 12 prosent. Hver fjerde arbeidsrelaterte reise er nå en olje-/gassreise, mot 21 prosent i 2003. Oljetrafikken er med andre ord en større del av forretningsmarkedet nå enn for 8-10 år tilbake.



Figur 3.7: Utviklingen i antall reiser forbundet med olje-/gassvirksomhet på innenriksnettet. 2003-2011. Antall enkeltreiser

Figure 3.7: Total number of domestic oil/gas related journeys. 2003-2011. Single journeys

Figur 3.8 viser at SAS fortsatt har klart størst markedsandel for olje-/gassrelaterte reiser. 60 prosent av reisene går med SAS, 15 prosent med Norwegian, 21 med Widerøe og fire prosent med andre selskaper (Danish Air Transport klart største). I 2009 hadde SAS 71 prosent av oljetrafikken. Deler av SAS sin reduksjon og Widerøes vekst har bakgrunn i at Widerøe har tatt over SAS' trafikk på enkelte "oljetunge" ruter, for eksempel Bergen-Kristiansund. Til sammen har SAS og Widerøe drøyt 80 prosent av trafikken, tilsvarende andel som for to år tilbake.



Figur 3.8: Selskaperens andel av olje- og gassmarkedet

Figure 3.8: Oil/gas related traffic by airline

De 10 mest "oljeavhengige" rutene har alle, med unntak av Bergen-Stavanger, passasjergrunnlag under 100 000 (tabell 3.5). De fleste av disse er primært opprettet med formål å betjene oljeindustrien, og mange har høye andeler transfertrafikk til sokkelen. På ruta mellom Bergen og Florø er det for eksempel bare tre prosent fritidstrafikk, og om lag 90 prosent av de arbeidsrelaterte reisene er i forbindelse med olje-/gassvirksomhet.

For de tre største rutene innenlands har Oslo-Stavanger 20 prosent oljerelatert trafikk, Oslo-Bergen 10 prosent mens Oslo-Trondheim bare har fire prosent oljetrafikk.

Tabell 3.5: De 10 største "oljerutene" innenlands  
Table 3.5: 10 largest domestic "oil/gas routes"

	Total PAX	Olje/gass	Andel
Bergen-Florø	42 000	35 000	83
Stavanger-Skien	3 500	2 800	80
Stavanger-Kristiansund	11 000	8 500	77
Bergen-Kristiansund	75 000	55 000	73
Stavanger-Kristiansund	28 000	18 000	64
Trondheim-Kristiansund	12 500	7 200	58
Bergen-Haugesund	15 000	8 500	57
Stavanger-Sandefjord	90 000	42 000	47
Bergen-Skien	23 000	10 500	46
Bergen-Stavanger	555 000	240 000	43

### 3.6 Billettpriser

I reisevaneundersøkelsene spørres passasjerene om hva de betalte for billetten tur-retur, inkludert avgifter og gebyrer. Det er knyttet noe usikkerhet til disse opplysningene. 23 prosent av respondentene har ikke svart på spørsmålet, og denne andelen er høyere blant forretningsreisende enn blant fritidsreisende. Disse forskjellene har nok delvis sammenheng med at en større andel av de som reiser i arbeid ikke har en fysisk billett, og kan derfor ha problemer med å oppgi prisinformasjon. Eventuelle firmarabatter fanges ikke opp i disse undersøkelsene.

Andelen ubesvart har imidlertid holdt seg stabil over tid. Det er derfor grunn til å anta at undersøkelsene gir et rimelig bilde av prisutviklingen, mens det er større usikkerhet knyttet til selve prisnivået.

I tabell 3.6 er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser for i alt 14 relasjoner i 2011. Prisene gjelder bare reiser på den bestemte strekningen, det vil si kun passasjerer som reiser mellom de to byene uten viderereise. I tillegg viser tabellen priser og prisutviklingen på reiser mellom Oslo og ruteområder på regionalnettet. Hovedtrekkene er som følger:

- En gjennomsnittsbillett for en innenlands flyvning kostet i 2011 kr 1 770,-, henholdsvis kr 2 080,- for forretningsreisende og kr 1 460,- for fritidsreisende. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt knapt åtte prosent mindre for billetten i 2011 enn i 2009 (nominelle verdier), mens gjennomsnittsprisen for fritidsreisende var fire prosent lavere. Samlet gir dette en estimert prisnedgang på 6,6 prosent for reiser innenriks i Norge.
- Siden 2003 har flyprisene i Norge gått ned med 17 prosent (nominelt) i følge disse tallene. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt hele 21 prosent mindre for billetten i 2011 enn i 2003, mens de som reiser privat betalte seks prosent mindre (dvs ca 100 kroner).

- Prisene på de tre største relasjonene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger ligger på ca kr 1 100,- i fritidsmarkedet og om lag kr 1 600,- i forretningsmarkedet. Forretningsreisende til/fra Stavanger betaler noe mer. Prisen som forretningsreisende betaler har blitt jevnt redusert de siste åtte årene. I fritidsmarkedet har det vært en del svingninger, og de reisende betaler i gjennomsnitt ikke mindre enn hva de gjorde i 2003, målt i nominelle kroner.
- Prisforskjellen mellom en reise på stamrutenettet i Sør-Norge og en reise mellom stamflughavner i Sør- og Nord-Norge er ca 200 kroner i forretningsmarkedet og om lag 500 kroner i fritidsmarkedet.
- Forretningsreisende mellom Sør- og Nord-Norge betaler drøyt 40 prosent mindre for billetten nå enn i 2003, målt i nominelle kroner. Også de siste to årene har gjennomsnittsprisene gått betydelig ned (10 prosent). I fritidsmarkedet har prisene sunket med ca 10 prosent siden 2003.
- Tre relasjoner peker seg ut med særlig sterk nedgang i rapportert betalt billettpris: Oslo-Haugesund, Oslo-Molde og Oslo-Kristiansund. På de to første gikk Norwegian inn i 2009, mens SAS fortsatt er eneste selskap på Oslo-Kristiansund. Prisnedgangen på Oslo-Ålesund og Oslo-Kristiansund, hvor Norwegian også gikk inn i 2009, er vesentlig mindre.
- Forretningsreisende mellom kortbanenettet i Nordland (Lofoten og Helgeland) og Oslo betaler omtrent dobbelt så mye som de som reiser mellom Bodø og Oslo. Forskjellene er noe mindre i fritidsmarkedet.

Tabell 3.6: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks for 2003-2011. Punkt-til-punkt trafikk

Table 3.6: Average fare (NOK) on major domestic routes and price indices in 2003-2011. Point-to-point-traffic

Relasjon	Gjennomsnittspris t/r			Prisindeks (2003=100)								
	Formål			Forretning			Private			Alle reiser		
	Forretning	Privat	Alle	2007	2009	2011	2007	2009	2011	2007	2009	2011
Oslo-Bergen	1 533	1 136	1 356	90	79	73	101	101	100	95	84	79
Oslo-Trondheim	1 631	1 149	1 400	93	85	80	108	107	110	98	90	87
Oslo-Stavanger	1 816	1 088	1 481	93	87	86	116	109	102	99	91	87
Oslo-Kristiansand	1 538	1 005	1 367	108	76	70	105	64	71	113	73	70
Oslo-Haugesund	1 687	1 181	1 432	119	99	76	115	103	65	122	99	76
Oslo-Ålesund	1 674	1 198	1 426	112	84	76	114	92	92	114	86	82
Oslo-Molde	1 429	1 160	1 277	111	91	62	135	118	104	119	95	73
Oslo-Kristiansund	1 955	1 240	1 598	102	109	85	103	130	91	110	116	88
Oslo-Alta	1 898	1 936	1 926	70	67	56	88	105	97	78	89	79
Oslo-Evenes	1 750	1 812	1 795	74	49	51	81	104	91	76	78	72
Oslo-Bodø	1 780	1 630	1 690	65	63	54	88	98	91	77	80	72
Oslo-Tromsø	1 970	1 560	1 700	71	72	65	89	100	94	79	84	76
Bergen-Stavanger	1 701	907	1 434	90	96	89	79	88	86	91	93	87
Bergen-Trondheim	1 860	1 041	1 416	74	68	59	86	90	79	74	71	64
Trondheim-Bodø	2 236	1 340	1 561	103	77	74	114	112	114	126	90	83
Sør-Norge	1 643	1 136	1 406	96	85	78	108	104	100	101	89	82
Sør-Nord	1 848	1 688	1 746	69	63	56	86	99	91	77	79	72
Oslo-Lofoten <sup>1)</sup>	3 414	2 724	2 968	83	89	72	82	87	83	84	89	79
Oslo-Helgeland* <sup>2)</sup>	4 040	2 839	3 354	89	85	82	100	103	102	95	92	86
Innenlands alle ruter <sup>3)</sup>	2 080	1 460	1 770	90	86	79	98	98	94	94	89	83
* Få observasjoner i enkelte år												
<sup>1)</sup> Leknes og Svolvær												
<sup>2)</sup> Brønnøysund, Mosjøen., Sandnessjøen, Mo i Rana												
<sup>3)</sup> Kun flygninger innenriks, ikke inkl. utenlandsk transfer												

### 3.7 Reisens varighet: Færre overnattinger siste 10 år

12 prosent av flyreisene innenlands er dagsreiser, dvs at utreise og hjemreise skjer på samme dag (tabell 3.7). Denne andelen er redusert siden 2003, primært på grunn av at det er færre yrkesreisende som er på dagsturer. I 2011 var drøyt hver femte yrkesreise (dvs alle arbeidsrelaterte formål med unntak av reiser til/fra arbeid) en dagsreise, mot 27 prosent i 2003.

Åtte prosent av de som benytter fly mellom bosted og arbeidssted er på en dagsreise. Anslagsvis utgjør dette 155 000 reiser i året. Også denne andelen er redusert de siste 8-10 årene. Personer som jobber innenfor oljerelatert virksomhet er overrepresentert

i denne gruppen (34 prosent), og Bergen-Stavanger er den desidert største ”pendlerruta”.

Bare fem prosent av de private reisene har utreise og hjemreise på samme dag, og denne andelen har holdt seg stabil.

Gjennomsnittlig varighet på flyreisene innenlands er drøyt seks netter. I alle delmarkedene har varigheten holdt seg stabil de siste par årene, men i et 10-års perspektiv er varigheten redusert noe.

Tabell 3.7: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reisemål. 2003-2011

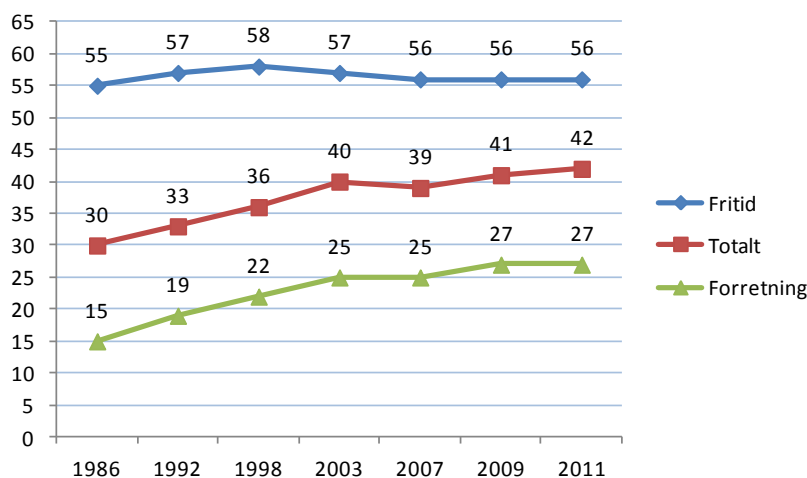
Table 3.7: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003-2011

	2011	2009	2007	2003
Andel dagstur – alle reiser	12	12	14	15
Andel dagsturer – til/fra arbeid	8	9	9	11
Andel dagsturer – yrkesreiser	22	22	25	27
Andel dagsturer – private reiser	5	5	5	4
Varighet* – alle reiser	6,2 netter	6,2 netter	7,1 netter	7,1 netter
Varighet* – reiser til/fra arbeid	11,7 netter	11,6 netter	12,5 netter	12,2 netter
Varighet* – yrkesreiser	2,7 netter	2,8 netter	3,7 netter	3,5 netter
Varighet* – private reiser	7,4 netter	7,4 netter	8,2 netter	8,4 netter

\* For reisende med 1 til 99 netter.

### 3.8 Fordelingen mellom menn og kvinner: Små endringer

Menn er fortsatt i klart flertall på norske innenriksflygninger – 58 prosent av reisene foretas av menn og 42 prosent av kvinner (figur 3.9). I forretningsmarkedet er menn i klart flertall, mens det er en liten overvekt av kvinner i fritidsmarkedet. Etter en jevnt økende kvinneandel har fordelingen mellom menn og kvinner holdt seg stabil de siste par årene.



Figur 3.9: Andelen kvinner blant flypassasjerene etter reisens formål. Innenlands trafikk

Figure 3.9 : Percentage of female passengers on domestic routes. Percent



Tabell 3.8 viser en sterk dominans av menn i aldersgruppene hvor yrkesaktiviteten er størst (30-69 år). For personer i 20-årene og for de eldste er fordelingen mellom menn og kvinner noe mer jevn, mens det for tenåringsene er et kvinneoverskudd. Personer i alderen 20-59 år er overrepresentert blant flypassasjerene sett i forhold til befolkningen. De utgjør 82 prosent av de reisende, men bare 64 prosent av befolkningen.

Tabell 3.8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2011. Prosent

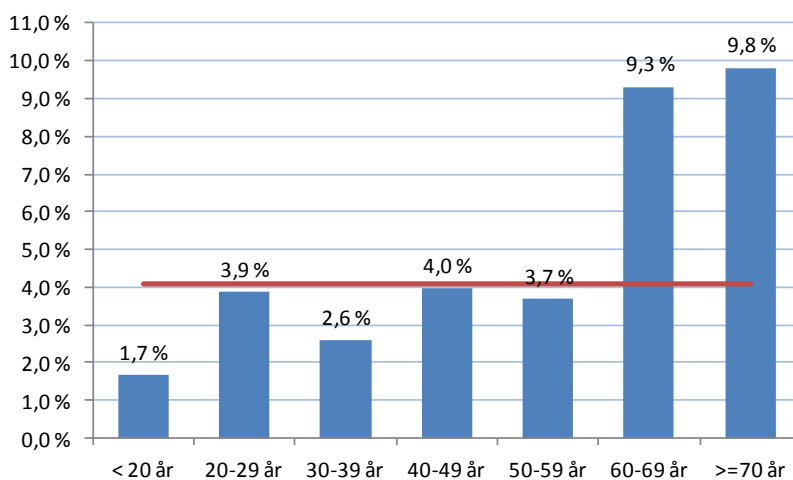
Table 3.8: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2011. Percent

Alder	Andel av		Prosentandel i hver aldersgruppe (flypassasjerer)	
	Befolkningen	Flypassasjerene	Menn	Kvinner
12-19 år	11	5	41	59
20-29 år	16	21	52	48
30-39 år	16	20	63	37
40-49 år	17	22	63	37
50-59 år	15	19	61	39
60-69 år	13	10	60	40
70 år og eldre	12	13	55	45
I alt	100	100	58	42

### 3.9 Alder: Betydelig trafikkvekst i de eldste aldersgruppene

Figur 3.10 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst for ulike aldersgrupper mellom 2003 og 2011. Innenlandstrafikken vokste med 4,1 prosent per år i perioden. Trafikkveksten var desidert størst blant de over 60 år, mer enn det dobbelte av gjennomsnittet. Også de siste par årene har de eldste aldersgruppene økt reiseaktiviteten med fly vesentlig mer enn andre. Dette gir seg også utslag i alderssammensetningen om bord i flyene, hvor andelen over 60 år nå er oppe i 13 prosent, mot ni prosent i 2003 og seks prosent i 1992 (tabell 3.9). Gjennomsnittsalderen på innenriksflyene er nå 42 år.

Trafikkveksten har vært lavest blant de aller yngste og blant personer i 30-årene.



Figur 3.10: Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i ulike aldersgrupper. 2003-2011

Figure 3.10: Average annual traffic growth by age. 2003-2011

Tabell 3.9: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder, 1992-2011. Prosent

Table 3.9: Airline passengers (12 years and above) by age, 1992-2011. Percent

Alder	2011	2009	2007	2003	1998	1992
12-19 år	5	6	6	6	4	5
20-29 år	21	21	20	22	20	21
30-39 år	20	20	21	22	25	27
40-49 år	22	22	22	22	26	28
50-59 år	19	19	20	19	19	12
60-69 år	10	9	10	7	5	4
70 år +	3	3	3	2	2	2
I alt	100	100	100	100	100	100
Gj.snittsalder	42 år	41 år	41 år	40 år	40 år	39 år

### 3.10 Tilbringertrafikken

Hvordan man kommer seg til lufthavnen er betinget av det lokale transporttilbudet, og varierer dermed mellom de ulike lufthavnene. Det varierer også mellom passasjerer som reiser innenriks og til utlandet (høyere kollektivandel for reiser innenriks), og mellom genererte og attraherte reiser (høyere bilandeler for genererte reiser).

Tabell 3.10 viser tilbringertrafikken for de fire største lufthavnene. Tallene inkluderer tilbringer i forbindelse med reiser i Norge og til utlandet. I tallene for utland inngår både rute- og chartertrafikk. For chartertrafikken er tallene noe usikre for Bergen, Trondheim og Stavanger ettersom man her har begrenset antall intervjuer.

Tabell 3.10: Transportmidler brukt på reisen til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner (innland og utland). 2011. Prosent

Table 3.10: Access modes to Oslo, Bergen, Trondheim and Stavanger airports (domestic and international flights). 2011. Percent

	Oslo			Bergen			Trondheim			Stavanger		
	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt
Buss	23	19	21	26	22	25	42	23	38	14	9	12
Flytoget	40	28	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Annet tog	6	7	7	-	-	-	7	7	7	-	-	-
I alt kollektivtrafikk	69	54	61	26	22	25	49	29	45	14	9	12
Taxi	5	6	5	27	19	24	13	9	13	31	28	30
Bil, parkert	12	22	18	18	22	19	16	38	20	18	21	19
Bil, returnert	10	14	13	24	33	27	15	21	16	31	36	33
Leiebil	1	2	2	3	2	3	4	2	4	3	3	3
Annet	2	2	2	3	2	3	2	1	2	2	3	3
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Oslo lufthavn skiller seg ut med en svært høy kollektivandel (62 prosent). Dette har særlig sammenheng med et godt tilbud (Flytoget) og den store avstanden fra flyplassen til Oslo sentrum. Flytoget er den klart største transportøren med 34 prosent av tilbringerreisene. I tillegg kom syv prosent med NSBs ordinære tog, slik at toget samlet sett sto for 41 prosent av disse tilbringerreisene til Oslo lufthavn i 2011. Togandelen var

likevel lavere enn i 2009 (47 prosent), noe som skyldtes stans i togtrafikken sommeren 2011 på grunn av arbeider ved Oslo S og Oslo-tunellen. 22 prosent av passasjerene ankom med buss, noe som var en økning på fire prosentpoeng fra 2009. Samlet sett gikk imidlertid kollektivandelen noe ned mellom 2009 og 2011 (62 versus 65 prosent), men dette skyldtes mye arbeidene ved Oslo S.

Trondheim har nest høyest kollektivandel (45 prosent). Seks av syv kollektivreiser til Værnes går med buss, mens hver syvende skjer med tog. Til Flesland benytter hver fjerde passasjer kollektivtransport til lufthavnen, mens bare 12 prosent av tilbringertrafikken til Sola skjer med kollektivtransport.

### 3.11 Oppsummering

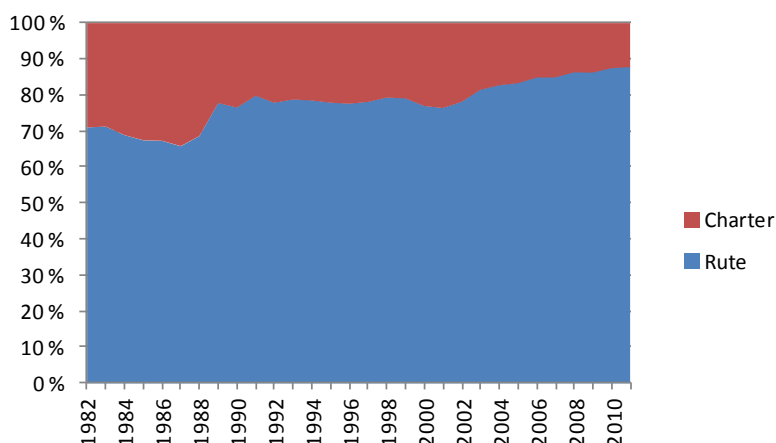
Hovedtrekkene i innenlandstrafikken er:

- Norwegian tar fortsatt markedsandeler i innenriksmarkedet og har nå 37 prosent av trafikken etter en trafikkøkning på 18 prosent mellom 2009 og 2011. Men SAS er fortsatt største operatør (46 prosent markedsandel).
- På åtte av de 12 stamrutene fra OSL hvor det er konkurranse er SAS største selskap.
- Etter at Norwegian i 2009 gikk inn på Oslo-Ålesund og Oslo-Molde har trafikken på disse rutene vokst betydelig, mens det bare har vært en svak trafikkøkning på Oslo-Kristiansund.
- De siste par årene har veksten i fritidsmarkedet vært noe høyere enn i forretningsmarkedet, men totalt sett er det fortsatt en liten overvekt av arbeidsrelaterte reiser på innenriksnettet.
- SAS/Widerøe har fortsatt et godt grep om den oljerelaterte trafikken. Siden 2007 har Norwegian andel av denne trafikken "bare" økt med fire prosentpoeng.
- Billettprisene fortsetter å synke. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt knapt åtte prosent mindre for billetten i 2011 enn i 2009, mens gjennomsnittsprisen for fritidsreisende var fire prosent lavere. Samlet gir dette en estimert prisnedgang på 6,6 prosent for reiser innenriks i Norge, målt i nominelle priser.

## 4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet

### 4.1 Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns andel av utenlands- trafikken synker

I 2011 ble det foretatt 18,4 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet. Dette fordeler seg på 16,1 millioner reiser med rutefly og 2,3 millioner reiser med charterfly. Chartermarkedet har vokst med 11 prosent de siste to årene, mens rutetrafikken økte med 27 prosent. Charterreisenes andel av totaltrafikken til utlandet er avtakende (figur 4.1). I 2011 gikk 12 prosent av utenlandsreisene med charterfly og 88 prosent med rutefly. I ”toppåret” 1987 var charterandelen 34 prosent. Utviklingen de senere årene skyldes blant annet opprettelsen av direkte ruteflygninger til destinasjoner som tidligere bare ble dekket med charterfly.

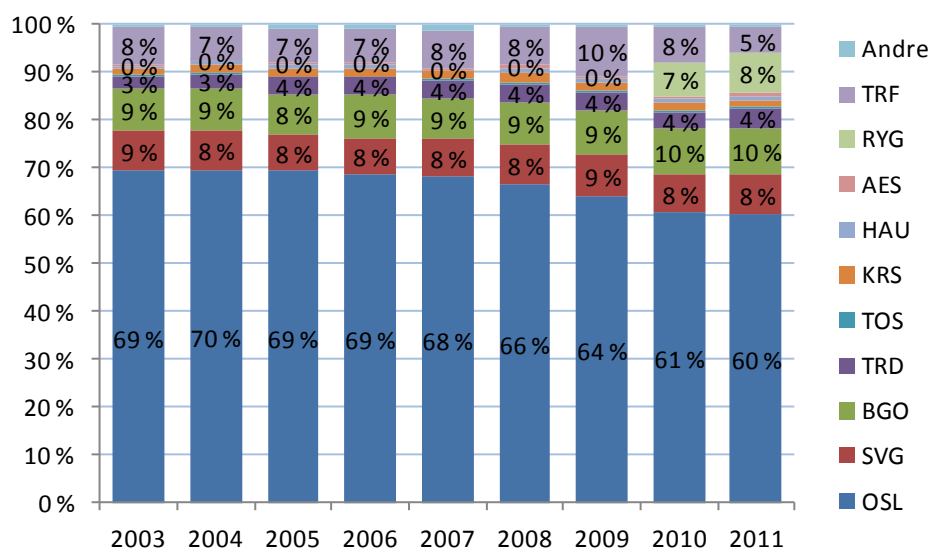


Figur 4.1: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2011  
Figure 4.1: Distribution of passengers travelling on scheduled flights and non-scheduled flights to/from Norway. 1982-2011

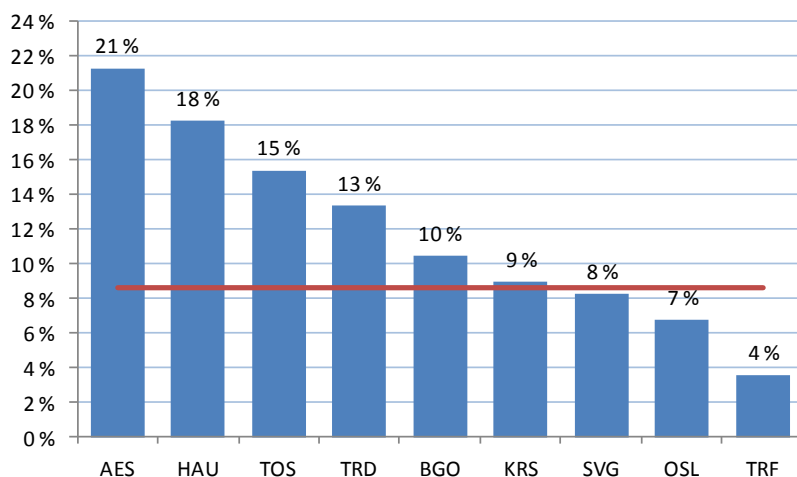
I alt 13 lufthavner hadde utenlandstrafikk over 10 000 passasjerer i 2011. Av disse hadde 10 rutetrafikk, mens det på de øvrige kun gikk charterfly (det er også noe begrenset chartertrafikk fra enkelte andre lufthavner). Oslo lufthavn (OSL) er den klart største avreiselufthavnen for reiser mellom Norge og utlandet. I 2011 hadde OSL drøyt 11 millioner terminalpassasjerer på utland, tilsvarende 60 prosent av utenlandsmarkedet. Siden forrige RVU i 2009 har utenlandstrafikken på OSL økt med 17 prosent, eller drøyt 1,6 millioner reiser. OSL har stått for knapt halvparten av den totale passasjerveksten i disse to årene.

Figur 4.2 viser lufthavnenes andel av utenlandstrafikken i årene mellom 2003 og 2011, og figur 4.3 gir gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i samme periode (rød vertikal linje indikerer snittet for all trafikk; 8,6 prosent). Hovedtrekkene er:

- OSLS andel av utenlandstrafikken har sunket – i 2003 gikk 69 prosent av reisene over hovedflyplassen mot 60 prosent i 2011. Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden var 6,7 prosent.
- Den relative trafikkveksten har vært størst på de mindre lufthavnene Ålesund, Haugesund og Tromsø. Trafikken på disse er imidlertid beskjeden og utgjør samlet sett ikke mer enn to prosent av totalen.
- Av de store lufthavnene utover OSL har Trondheim hatt den største veksten i perioden med 13 prosent per år. Trondheim hadde i 2011 720 000 utenlands-passasjerer, men har fortsatt vesentlig mindre direkte utenlandstrafikk enn Bergen (1,5 mill) og Stavanger (1,8 mill). Samlet har Trondheim, Stavanger og Bergen 22 prosent av den direkte utenlandstrafikken, dvs litt høyere enn i starten av perioden.
- Sandefjord hadde betydelig vekst fram til 2009 (12,1 prosent per år), men har de siste par årene hatt trafikknedgang. Trafikken i 2011 var 67 prosent av nivået i 2009, og markedsandelen i 2011 var fem prosent (mot 10 prosent i 2009).
- Knappt 40 prosent av trafikkveksten de siste to årene har kommet på Rygge, som nå er jevnstor med Bergen med drøyt 1,5 millioner passasjerer i 2011. Rygge har totalt åtte prosent av utenlandstrafikken.



Figur 4.2: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken. 2003-2011. Prosent  
 Figure 4.2: International traffic by departure airport. 2003-2011. Percent



Figur 4.3: Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst på utland i perioden 2003-2011

Figure 4.3: Average annual international traffic growth 2003-2011 by airport

## 4.2 Konkurransen mellom lufthavnene: Flere reiser direkte

Konkurransen mellom OSL og de øvrige lufthavnene som har utenlandsruter er stor. Mot Rygge og Sandefjord er de funksjonelle influensområdene overlappende. Beregninger basert på RVU fly 2009 viste at ni prosent av utenlandstrafikken som ble generert/atrahert i OSLs influensområde gikk via Sandefjord. Men på samme tid var det også betydelig lekkasje fra Sandefjord til OSL, og volummessig var disse lekkasjene omtrent like store. OSL møter også konkurranse fra Avinors andre lufthavner etter hvert som tilbudet på disse bedres, og fra de andre hovedlufthavnene i Norden på transfertrafikken.

Undersøkelsen i 2011 inkluderer ikke Rygge og Sandefjord og vi kan derfor ikke si noe om hvordan konkurransen mellom OSL og disse to lufthavnene har utviklet seg. Tabell 4.1 viser andelen utenlandsreiser (rutetraffic) som genereres/atrahert i Trøndelag, Hordaland og Rogaland etter om avreisen var fra den lokale lufthavnen eller OSL<sup>7</sup>. Det mest markante trekket de siste to årene er at Flesland har styrket sin posisjon mot OSL. Bare 20 prosent av utenlandstrafikken til/fra Hordaland går nå over OSL mot drøyt 30 prosent i 2009. For Rogaland (både Stavanger og Haugesund) og Trøndelag er det mindre endringer siden forrige undersøkelse, men tendensen mot at en større andel av trafikken går lokalt fortsetter. Ser vi på hele perioden 2003-2011 har spesielt Værnes styrket sin posisjon mot OSL.

<sup>7</sup> I tillegg kommer reiser over andre lufthavner (f eks Torp), men disse reisene utgjorde i 2009 ikke mer enn 5-7 prosent av totaltrafikken til/fra disse regionene.

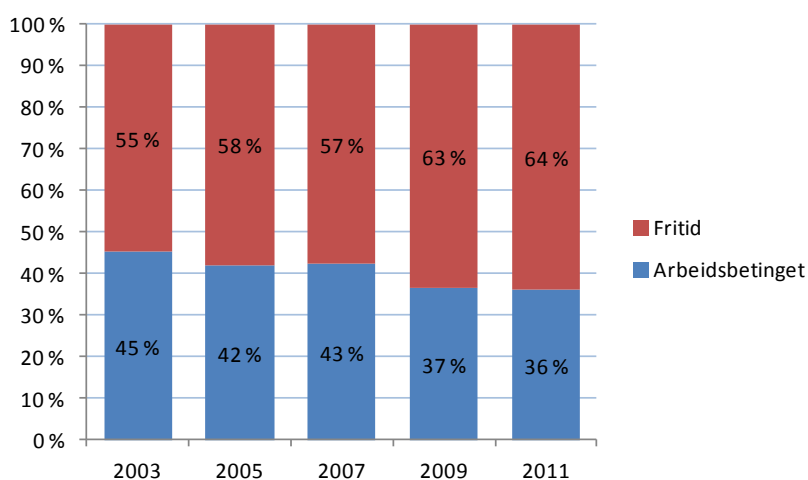
Tabell 4.1: Andel av utenlandsreisene med rutefly som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland som går over OSL eller den lokale lufthavnen. 2003-2011

Table 4.1: International scheduled trips to/from Trøndelag, Hordaland and Rogaland by departure airport. 2003-2011

	2011		2009		2007		2003	
	Direkte	OSL	Direkte	OSL	Direkte	OSL	Direkte	OSL
Trøndelag	51	49	48	52	39	61	36	64
Hordaland	80	20	69	31	66	34	64	36
Rogaland	78	22	77	23	70	30	78	22

### 4.3 Reiseformål: Nordmenn på feriereise driver trafikkveksten

Figur 4.4 viser utenlandsreisene med rutefly fordelt etter hovedformål i perioden 2003-2011 for Avinors lufthavner samlet. Andelen arbeidsrelaterte reiser har falt betydelig i løpet av perioden, spesielt etter 2007. I 2011 ble det foretatt om lag 4,9 millioner arbeidsbetingede reiser mellom Norge og utlandet og 8,7 millioner private reiser. Tilsvarende tall i 2007 var henholdsvis 4,8 og 6,5 millioner reiser, og går vi tilbake til 2003 var fordelingen 3,3 millioner arbeidsrelaterte reiser og 4,3 millioner fritidsreiser.



Figur 4.4: Fordelingen mellom utenlands forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner. 2003-2011

Figure 4.4: Distribution of international business and leisure travel at Avinor airports. 2003-2011

Økningen i fritidstrafikken har særlig kommet innenfor ferie- og helgeturer. 38 prosent av alle flyreiser med rutefly mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner skjer nå i forbindelse med kortere eller lengre ferieopphold (tabell 4.2). Andelen besøksreiser ligger stabilt rundt 18 prosent. Veksten i forretningstrafikken har vært beskjeden i forhold til fritidstrafikken. Det er imidlertid verdt å merke seg at andelen reiser til/fra arbeid har holdt seg konstant i perioden, dvs at trafikkveksten her har vært tilsvarende som for totalmarkedet.

Tabell 4.2: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 2003-2011. Prosent

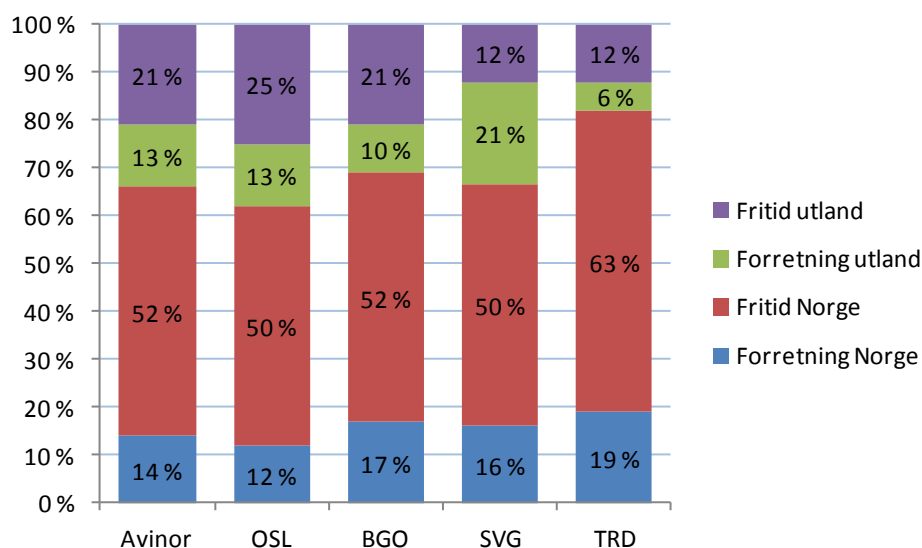
Table 4.2: International scheduled air travel by purpose. 2003-2011. Percent

Formål	2011	2009	2007	2005	2003
Arbeidsbetingede reiser i alt	36	37	43	42	45
- Yrkesreise	28	29	34	34	37
- Reise til/fra arbeid	8	8	9	8	8
Private reiser i alt	64	63	57	58	55
- Besøk hos slekt og venner <sup>1)</sup>	18	19	18	18	18
- Ferie-/helgetur	38	36	33	33	29
- Annen privat reise	8	8	6	7	8
I alt	100	100	100	100	100

I figur 4.5 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reiseformål og bosted (generert/attrahert trafikk). Prosenttallene viser delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2003-2011 for de fire store lufthavnene og Avinor totalt.

Hovedtrekkene er:

- Drøyt halvparten av veksten i utenlandstrafikken fra Avinors lufthavner har kommet i hjemmemarkedet for fritidsreiser. Forretningstrafikken står samlet for 27 prosent av veksten, mens innkommende fritidstrafikk står for 21 prosent.
- Trondheim skiller seg ut ved at hele 63 prosent av veksten har kommet i generert fritidstrafikk (hjemmemarkedet). Innkommende trafikk fra utlandet står for bare 18 prosent av veksten.
- I Stavanger har forretningstrafikken stått for en vesentlig større del av trafikkveksten enn ved de andre lufthavnene.



Figur 4.5: Delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2003-2011

Figure 4.5: Share of total international traffic growth (2003-2011) by segment

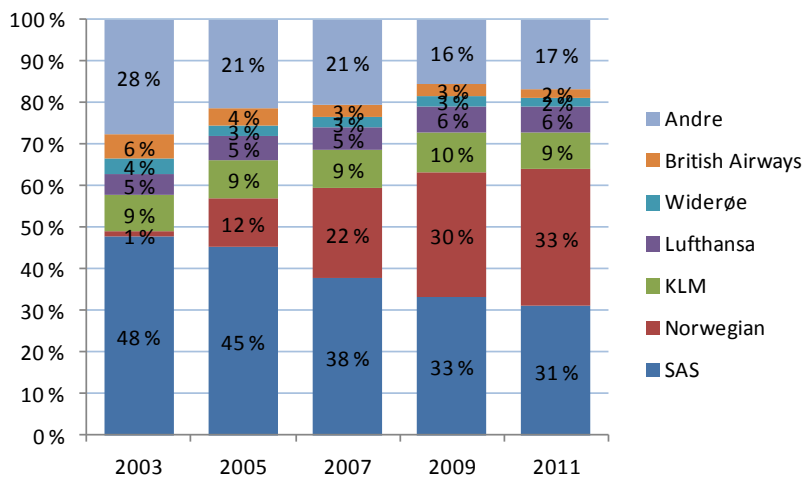


## 4.4 Rutetilbud og markedsandeler: Norwegian større enn SAS

I alt opererte 37 ulike flyselskaper internasjonale ruteflyvninger fra Avinors lufthavner i 2011. Markedet domineres av noen få store. Tre selskaper (SAS, Norwegian, og KLM) hadde over en million passasjerer hver, mens hele 21 hadde under 100 000 passasjerer.

Figur 4.6a og 4.6b viser markedsutviklingen for de seks største selskapene i henholdsvis andeler og faktisk passasjertall. Tallene gjelder rutetraffikk på Avinors lufthavner. Norwegian har gått forbi SAS som største operatør, og hadde i 2011 om lag 4,4 millioner passasjerer på utland rute, tilsvarende 33 prosent av markedet. SAS hadde 31 prosent markedsandel med et passasjertall på drøyt 4,2 millioner.

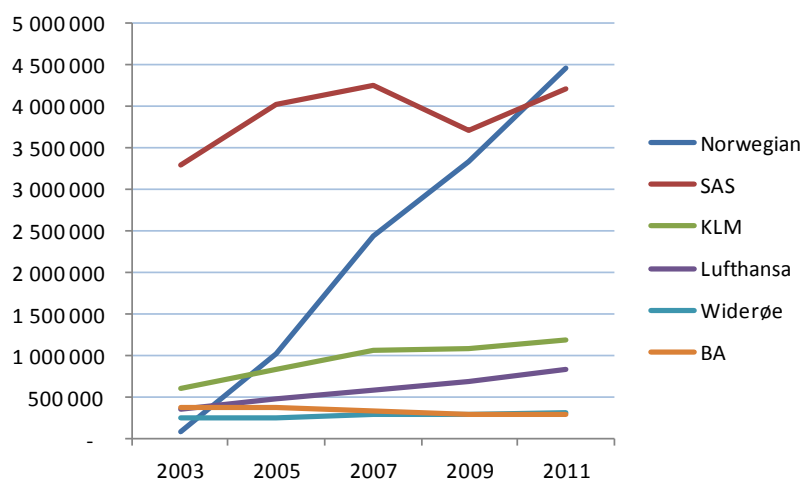
Lufthansa har seks prosent av markedet mot fem i 2003, mens KLM i hele perioden har ligget på 9-10 prosent. Widerøe har tapt markedsandeler, og har nå bare to prosent av trafikken, mot fire prosent i 2003. British Airways har hatt trafikknedgang siden 2003, og hadde i fjor bare to prosent markedsandel.



Figur 4.6a: Markedsandeler på Avinors lufthavner for de største flyselskapene på utenlandsnettet. 2003-2011

Figure 4.6a: Airline market shares. International scheduled traffic to/from airports owned by Avinor. 2003-2011

Figur 4.6b illustrerer den veldige trafikkveksten til Norwegian. Også de siste par årene har Norwegian hatt betydelig større passasjervekst enn de andre selskapene. Men SAS har også økt trafikken siden 2009, og hadde i 2011 et passasjervolum omtrent som i 2007.



Figur 4.6b: Passasjertall på Avinors lufthavner for de seks største operatørene på utenlandsnettets, 2003-2011

Figure 4.6b: Number of passengers travelling by airline. International scheduled traffic on airports owned by Avinor. 2003-2011

## 4.5 Passasjerprofiler: Norwegian har fortsatt langt høyere fritidsandel enn SAS

Tabell 4.3 gir noen nøkkeltall for de største selskapene. Norwegian er eneste lavkostselskap, og har en noen annen passasjerprofil enn de øvrige. Dette kommer spesielt frem i andelen forretningstrafikk (lavere), andelen nordmenn (høyere) og andelen som skal videre med fly (lavere). Norwegian har fortsatt en noe yngre aldersprofil. Om lag 30 prosent av Norwegian's passasjerer er under 30 år. Gjennomsnittsalderen har likevel jevnet seg ut noe de senere årene, blant annet som følge av at Norwegian har fått en høyere andel eldre passasjerer.

KLM og Lufthansa skiller seg ut med høye transferandeler ("matetrafikk"). Bare hver fjerde passasjer med disse selskapene skal til henholdsvis Amsterdam og de fire tyske byene som Lufthansa trafikkerer fra Norge (Düsseldorf, Hamburg, Frankfurt og München).

Nesten to av tre utenlandspassasjerer med Widerøe reiser i arbeidsrelaterte formål. Mye av dette er oljetrafikk til Aberdeen fra Stavanger og Bergen.

Tabell 4.3: Nøkkeltall for de største selskapene på utland. Avinors lufthavner. 2011

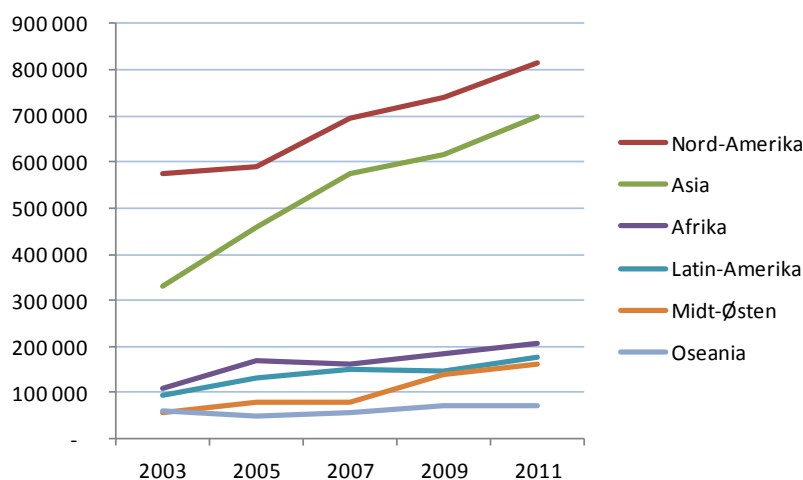
Table 4.3: Passenger characteristics by airline. Avinor airports. 2011

Selskap	Andel				Alder				Gj.snitt
	Forretning	Nordmenn	Turister*	Transfer	<30 år	30-49 år	50-67 år	Over 67 år	
Norwegian	22	73	14	4	29	38	26	7	41,8
SAS	46	59	15	33	20	44	30	6	43,6
KLM	40	62	16	74	22	43	29	6	43,0
Lufthansa	43	60	16	74	23	45	27	5	42,2
Widerøe	64	55	10	23	18	49	29	4	43,3
British Airways	42	44	17	49	25	44	26	5	41,6

\*Turister angir hvor stor andel av passasjerene som er bosatt i utlandet og som har ferie/helgetur eller besøke slekt/venner som formål med reisen, og som har minst en overnatting på reisen,

## 4.6 Interkontinental trafikk: 26 prosent trafikkvekst til New York

Den interkontinentale trafikken med utgangspunkt i Avinors lufthavner var på 2,2 millioner reiser i 2011, tilsvarende 16 prosent av total utenlandstrafikk. 84 prosent av utenlandstrafikken går med andre ord til/fra Europa. Fordelingen mellom europeisk og interkontinental trafikk er den samme som tidligere år. Figur 4.7 viser utviklingen i det interkontinentale markedet i perioden 2003-2011<sup>8</sup>.



Figur 4.7: Interkontinentale reiser etter reisemål. 2003-2011

Figure 4.7: Intercontinental air traffic by destination region. 2003-2011

Nord-Amerika og Asia er de klart største markedene med henholdsvis 815 000 og 700 000 reiser i 2011. Asia fortsetter å vokse noe sterkere enn Nord-Amerika, henholdsvis 14 og 10 prosent mellom 2009 og 2011. Også veksten til Midt-Østen fortsetter etter at Qatar Airways begynte å trafikere Doha. I tillegg har Norwegian sesongrute til Dubai.

Tabell 4.4 gir nøkkeltall for interkontinentale destinasjoner med over 40 000 passasjerer i 2011:

- New York er fortsatt største destinasjon med 210 000 reiser i 2011, en økning på 40 000 fra 2009. Både SAS og Continental flyr nå direkte fra Oslo, og halvparten av trafikken går direkte (mot 23 prosent i 2009). 80 prosent av trafikken er fritid.
- Trafikken til Bangkok har økt med 15 000 passasjerer siden 2009. Markedet er dominert av fritidstrafikk. Thai Airways flyr direkte fra Oslo, og 45 prosent av de reisende benytter direkteruten.
- De øvrige byene har vesentlig færre passasjerer. Dubai skiller seg ut med sterk vekst. I fjor var trafikken om lag 60 000, mot 45 000 i 2009.
- Østover er fortsatt Singapore, Beijing og Manila de største destinasjonene. Trafikken til Singapore har vokst med 7 000 passasjerer de siste par årene, mens det ikke har vært noen vesentlig endring til Beijing og Manila. Over halvparten av trafikken til Singapore er forretningsrelatert.

<sup>8</sup> For 2011 gjelder tallene kun for Avinors lufthavner. I 2009 hadde 95 prosent av de interkontinentale reisene utgangspunkt i en av Avinors lufthavner.

Tabell 4.4: Nøkkeltall for de 10 største interkontinentale destinasjonene. 2011

Table 4.4: Key figures for 10 largest intercontinental destinations. 2011

	PAX	Andel fritid	Viktigste hub	Oppgitt billettpris		
				Forretning	Fritid	Gjennomsnitt
New York	210 000	80 %	Direkte fra OSL (49 %)	8 560	6 310	6 760
Bangkok	155 000	94 %	Direkte fra OSL (45 %)	-	8 350	-
Dubai	61 000	67 %	Direkte fra OSL (38 %)	10 460	6 220	7 350
Singapore	52 000	47 %	Amsterdam (21 %)	15 300	8 320	11 970
Houston	47 000	21 %	Amsterdam (47 %)	15 650	-	-
Beijing	42 000	67 %	København (39 %)	11 150	8 960	9 760
San Francisco	41 000	76 %	London (27 %)	-	8 860	-
Manila	41 000	66 %	Amsterdam (44 %)	-	10 880	-

I 2011 nådde 13 prosent av de som reiste til en annen verdensdel sin endelige destinasjon uten å måtte foreta flybytte. I 2009 var andelen syv prosent. Amsterdam er det klart viktigste knutepunktet for den interkontinentale trafikken. Anslagsvis 420 000 reiser går via Amsterdam, tilsvarende 20 prosent av trafikken i 2011.

Tabell 4.5 viser viktigste knutepunkt (hub) for reiser til de ulike verdensdelene:

- Afrika: Hver sjettede reise går direkte (Norwegian fra OSL til Marrakech og Agadir). Amsterdam er største hub med 23 prosent av trafikken, Frankfurt har 15 prosent.
- Asia: Omtrent hver fjerde reise går direkte (Thai Airways til Bangkok og Pakistan Air til Islamabad og Lahore). Også til Asia er Amsterdam størst hub (19 prosent), mens 15 prosent av trafikken går via København.
- Latin-Amerika: Trafikken sprer seg på flere knutepunkt. Amsterdam størst, men både Paris, Frankfurt og London har store deler av trafikken.
- Midt-Østen: 18 prosent direkte (Norwegian til Dubai og Qatar til Doha). Amsterdam og Frankfurt største knutepunkt, men trafikken over Istanbul (13 prosent) øker.
- Nord-Amerika: Hver fjerde reise går direkte (SAS og Continental til New York). Amsterdam og London største huber. Reykjavik har åtte prosent av trafikken.
- Oceania: London klart største knutepunkt. 12 prosent flyr med Thai Airways via Bangkok.

Tabell 4.5: Knutepunkt for interkontinentale reiser. 2011

Table 4.5: Hub airport for intercontinental destinations. 2011

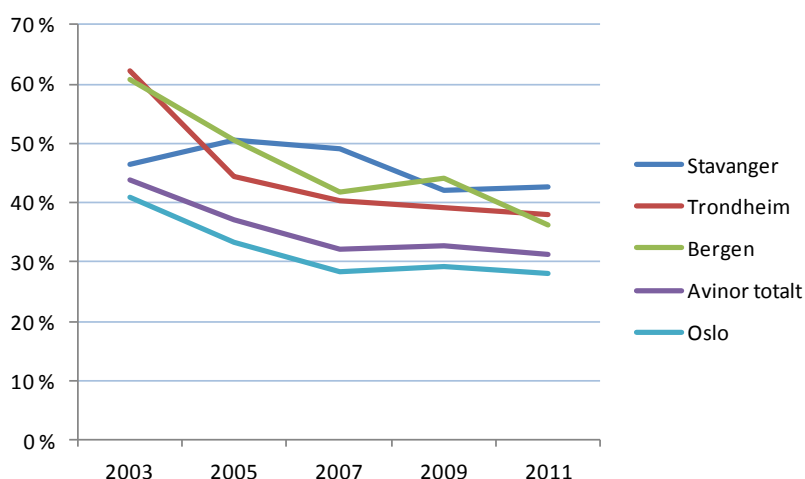
	Afrika	Asia	Latin-Amerika	Midt-Østen	Nord-Amerika	Oceania
Direkte	17	24	-	18	25	-
Amsterdam	23	19	26	20	20	12
Frankfurt	15	10	18	14	11	16
København	4	15	3	6	11	8
London	12	6	16	3	15	30
Helsingfors	-	7	-	-	1	5
Paris	8	2	20	3	2	3
Andre	21	18	17	37	16	26
I alt	100	100	100	100	100	100

## 4.7 Transfermarkedet: København og Amsterdam jevnstore

Transfermarkedet (passasjerer med flybytte i utlandet) fra Avinors lufthavner utgjorde 4,23 millioner passasjerer i 2011, tilsvarende 31 prosent av trafikken. Dette betyr at drøyt to av tre reisende nådde sitt endelige reisemål med direktefly fra Norge. Denne andelen har vært stabil de siste 4-5 årene. Går vi tilbake til 2003 var det imidlertid "bare" 57 prosent som slapp flybytte.

Til tross for flere direkteruter fra Norge har altså transferandelen ikke gått ned. Dette henger blant annet sammen med at reise-mønstret blir mer diversifisert. I reisevaneundersøkelsen 2011 var det i alt oppgitt 959 ulike byer som endelig destinasjon for reisen. I 2009 var dette tallet 837, og i 2003 "bare" 557 byer.

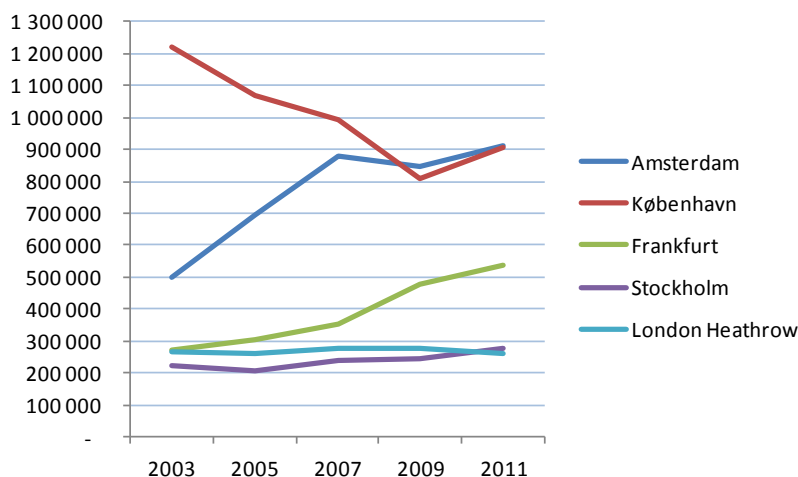
Figur 4.8 viser utviklingen i andelen passasjerer med flybytte i utlandet for Avinor totalt og for de største lufthavnene. På samtlige lufthavner har det vært en nedgang i transferandelen perioden sett under ett. Høyest direktetraffikk har OSL, her når 72 prosent av passasjerene sin endelige destinasjon uten flybytte (en del av disse har imidlertid innenlands transfer, f.eks. Tromsø-Oslo-Paris). Transferandelen er høyest på Stavanger, hvor 43 prosent er avhengig av flybytte. Transfermarkedet på disse lufthavnene var i 2011 henholdsvis 2,78 millioner (OSL), 540 000 (SVG), 530 000 (BGO) og 190 000 (TRD).



Figur 4.8: Andel av passasjerene som er avhengig av flybytte i utlandet etter avreiselufthavn i Norge. 2003-2011

Figure 4.8: Percentage of passengers with transfer abroad by Norwegian departure airport. 2003-2011

Amsterdam er som nevnt det viktigste knutepunktet for den interkontinentale trafikken, men når vi inkluderer trafikk til/fra europeiske destinasjoner er Kastrup og Schipol jevnstore, hver på drøyt 900 000 transferpassasjerer fra Norge i 2011 (figur 4.8). Etter mange år med nedgang, økte transfertrafikken på Kastrup i fjor med 12 prosent. Dette har sammenheng med SAS' trafikkvekst, som igjen var sterkere enn KLMs. Ellers viser figur 4.9 at Frankfurt fortsetter å øke sin betydning som knutepunkt, med en vekst på 13 prosent mellom 2009 og 2011.



Figur 4.9: Antall transferpassasjerer på de fem største utenlandske knutepunktene, 2003-2011

Figure 4.9: Number of transfer passengers on five largest foreign hubs, 2003-2011

## 4.8 Billettpriser

Tabell 4.6 gir billettpriser på noen utvalgte relasjoner. Som for innland gjelder at det er usikkerhet knyttet til prisopplysningene, og som for innland har drøyt 20 prosent av respondentene ikke har svart på spørsmålet om hva de betalte for billetten. Også på utland har imidlertid andelen ubesvart vært stabil i perioden slik at man kan anta at tallene gir et rimelig godt bilde av utviklingen. Noen hovedtrekk er:

- På samtlige av disse relasjonene har gjennomsnittlig betalt billettpris blant forretningsreisende falt vesentlig mer enn blant fritidsreisende. Denne utviklingen er sammenfallende med innland (se over).
- Oslo-Stockholm og Oslo-København er de to største punkt-til-punkt markedene. Prisene på disse relasjonene er forholdsvis sammenfallende, ca kr 1 900,- blant forretningsreisende og om lag kr 1 200,- blant fritidsreisende. Prisutviklingen perioden sett under ett har også vært noenlunde lik.
- I forretningsmarkedet er det prisene mellom Oslo og Frankfurt som har falt mest, hele 52 prosent siden 2003.
- Også fritidsreisende til Frankfurt betaler langt mindre enn tidligere, men denne trafikken er liten. En vesentlig større fritidsrute er Oslo-Alicante hvor gjennomsnittlig betalt billettpris nå er 24 prosent lavere enn i 2003.

Tabell 4.6: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks. 2003-2011. Punkt-til-punkt trafikk

Table 4.6: Average fare (NOK) on major international routes and price indices. 2003-2011. OD-traffic

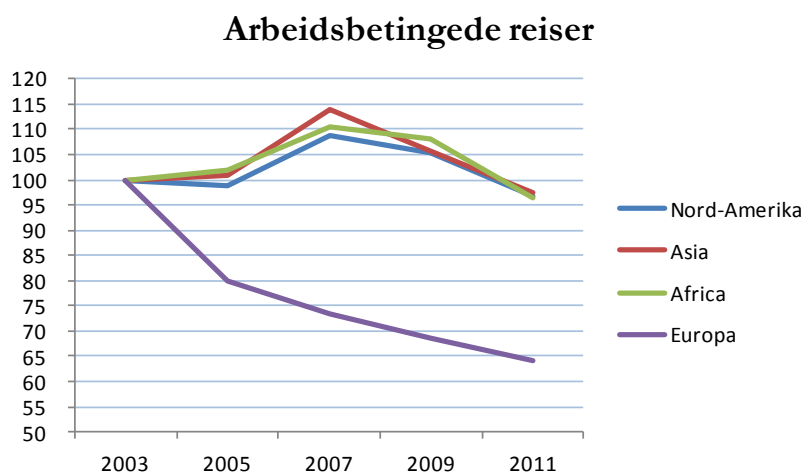
	Forretning	Fritid	Alle	Prisindeks (2003=100)								
				Forretning			Fritid			Alle reiser		
				-07	-09	-11	-07	-09	-11	-07	-09	-11
Oslo-København	1 945	1 270	1 655	72	74	62	92	88	88	75	71	65
Oslo-Stockholm	1 842	1 178	1 611	65	64	56	98	100	94	66	61	55
Oslo-London	2 987	1 805	2 249	98	74	77	90	84	81	95	77	78
Oslo-Amsterdam	2 668	1 926	2 146	69	70	59	88	86	85	71	70	63
Oslo-Paris	3 077	2 270	2 474	64	56	50	66	78	80	58	61	59
Oslo-Alicante	<sup>1)</sup>	2 540	2 522	<sup>2)</sup>	<sup>2)</sup>	<sup>2)</sup>	85	81	76	84	79	74
Oslo-Frankfurt	3 410	1 953	2 634	61	56	48	84	69	61	64	53	46
Stavanger-London	3 983	1 939	2 692	94	66	70	142	89	90	107	63	63
Bergen-København	2 622	1 502	1 911	61	70	56	86	109	83	74	85	61

<sup>1)</sup>For få observasjoner til å kunne gi tall

<sup>2)</sup>Ikke tilstrekkelig antall observasjoner i tidligere år til å kunne gi utviklingstall

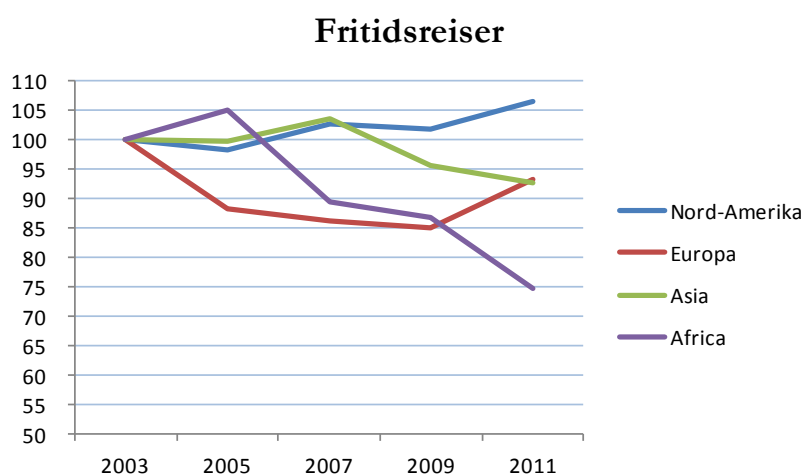
Figur 4.10a og b viser prisutviklingen på reiser til Europa og de tre største interkontinentale regionene for forretnings- og fritidspassasjerer. Prisutviklingen for store geografiske markeder er også avhengig av hvilke destinasjoner som besøkes innenfor hver region, men figurene gir noen generelle utviklingstrekk:

- Passasjerer på forretningsreise i Europa betalte i gjennomsnitt 35 prosent mindre i 2011 enn hva de gjorde i 2003.
- Prisnedgangen til europeiske destinasjoner står i kontrast til interkontinentale reisemål. Her betaler forretningsreisende i gjennomsnitt ikke vesentlig mindre enn hva de gjorde for åtte år siden. Trenden etter 2007 er imidlertid prisnedgang.
- For fritidsreisende er bildet mer sammensatt. Etter flere år med prisnedgang økte gjennomsnittsprisen til europeiske destinasjoner med ca 200 kroner mellom 2009 og 2011.
- Til Nord-Amerika er gjennomsnittsprisen på en fritidsreise gått noe opp, mens det motsatte har skjedd til asiatiske destinasjoner. Gjennomsnittlig billettpris til afrikanske destinasjoner har på den annen side gått betydelig ned.



Figur 4.10a: Prisutviklingen på forretningsreiser mellom Norge og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika. 2003=100

Figure 4.10a: Fare indices for business passengers travelling between Norway and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America. 2003=100



Figur 4.10b: Prisutviklingen på fritidsreiser mellom Norge og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika. 2003=100

Figure 4.10b: Fare indices for leisure passengers travelling between Norway and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America. 2003=100

## 4.9 Oppsummering

Hovedtrekkene i utenlandstrafikken er:

- Trafikken over Avinors "store lufthavner" øker relativt sett mer enn OSL. OSLs andel av utenlandstrafikken har derfor gått noe ned, men fortsatt står OSL for 60 prosent av trafikkvolumet.
- Trafikkveksten på utland drives i særlig grad av fritidsreisende nordmenn, som står for drøyt halvparten av veksten i perioden 2003-2011.



- Norwegian har passert SAS som det største selskapet på utenlandstrafikk fra Avinors lufthavner. De siste par årene har Norwegian økt trafikken med 34 prosent, mens SAS hadde en passasjervekst på 14 prosent.
- 86 prosent av utenlandstrafikken går til europeiske destinasjoner. København er største destinasjon fra Avinors lufthavner med knapt 1,2 millioner reiser i 2011.
- I det interkontinentale markedet vokser Asia fortsatt noe mer enn Nord-Amerika. New York er som tidligere største interkontinentale destinasjon. Konkurransen på Oslo-New York har bidratt til 26 prosent trafikkvekst de siste to årene.
- Billettprisene fortsetter å synke, spesielt i forretningsmarkedet. En forretningsreisende til en europeisk destinasjon betalte i gjennomsnitt ca 500 kroner mindre i 2011 enn i 2009, og knapt 1 800 kroner mindre enn i 2003. Også i fritidsmarkedet er gjennomsnittlig betalt billettpris redusert, men her er bildet noe mer sammensatt.

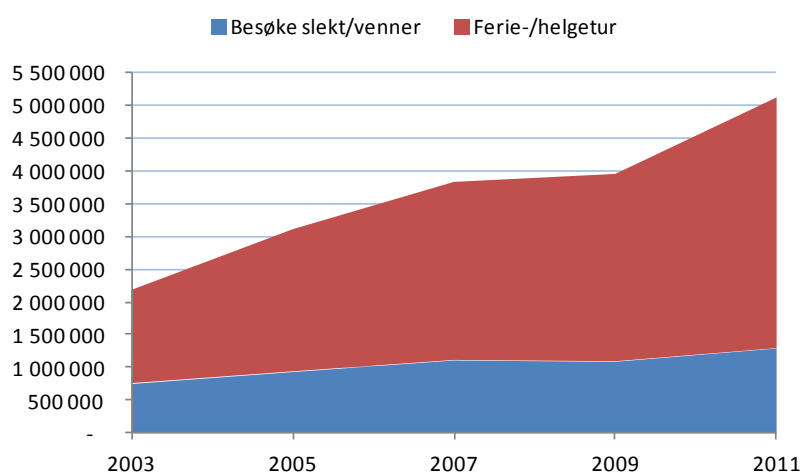
## 5 Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet

### 5.1 Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet

#### 5.1.1 Reisevolum: Personer i 20-årene kraftig overrepresentert

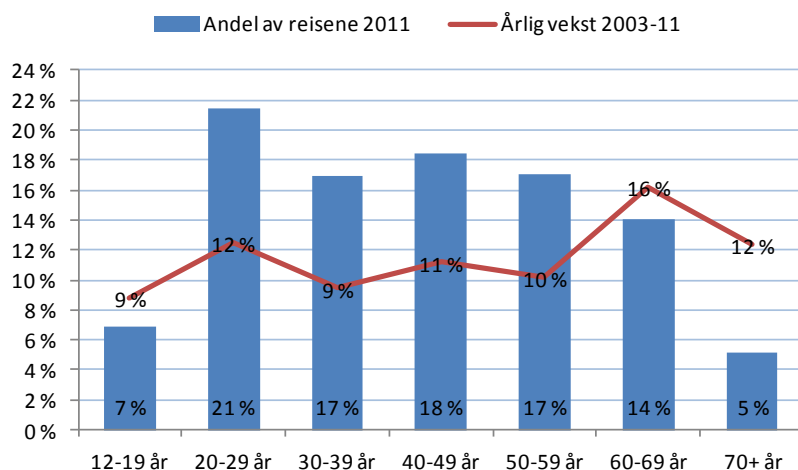
Nordmenns ferie- og fritidsreiser sto som nevnt for om lag halvparten av veksten i utenlandstrafikken i perioden 2003-2011. Figur 5.1 viser at nordmenn foretok 5,13 millioner ferie- og fritidsreiser til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i fjor (trafikken fra Rygge og Torp kommer i tillegg). Dette var knapt tre millioner flere enn i 2003, og representerer en årlig vekst på 11,3 prosent i perioden.

Ferie-/helgeturer utgjorde 75 prosent av fritidstrafikken og besøksreiser 25 prosent i 2011. Andelen ferie-/helgeturer har vært jevnt økende i perioden. De to delmarkedene har vokst med henholdsvis 13,2 og 7,0 prosent årlig siden 2003.



Figur 5.1: Utviklingen i nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly i perioden 2003-2011. Antall enkeltreiser  
 Figure 5.1: International leisure air travel during the period 2003-2011. Number of single journeys

Drøyt hver femte ferie- og fritidsreise blir foretatt av personer i 20-årene (figur 5.2). Dette alderssegmentet utgjør 15 prosent av befolkningen over 12 år, og er dermed kraftig overrepresentert blant disse flypassasjerene. Imidlertid er det i de eldste aldersgruppene at veksten har vært størst i de siste 8-10 årene, og da spesielt blant de i AFP-alder (60-69 år). I perioden 2003-2011 økte personer i 60-årene sine ferie- og fritidsreiser med fly med 16,2 prosent per år.



Figur 5.2: Nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet etter alder. Andel av reisene i 2011 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2011

Figure 5.2: International leisure air travel by age. Share of trips in 2011 and average annual growth in the period 2003-2011. Norwegian residents

### 5.1.2 Reisemål: London fortsatt mest populært

Ikke mindre enn 621 ulike byer er oppgitt som endelig destinasjon for nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet i RVU 2011<sup>9</sup>. Drøyt 80 prosent av reisene går til europeiske destinasjoner. Denne andelen har holdt seg stabil de siste 8-10 årene.

London er som tidligere den mest populære destinasjonen med ca 460 000 reiser (tabell 5.1). Samtlige av Avinors lufthavner som har utenlands rutetrafikk, med unntak av Kristiansand og Tromsø, har direkteforbindelse til London. I perioden 2003-2011 økte trafikken til London litt mer enn den gjennomsnittlige veksten for alle destinasjoner (12,8 mot 11,3 prosent per år). København er nest største destinasjon med 280 000 reiser i 2011. Alle lufthavner, med unntak av Tromsø, har direkteforbindelse til København. Trafikkveksten har vært 33 prosent de siste par årene, men vurderer man hele perioden 2003-2011 har trafikken til København hatt lavere vekst enn gjennomsnittet.

De siste par årene har Barcelona relativt sett hatt den største veksten. Her økte trafikken med 60 000 fra 2009 til 2011. I tillegg til OSL har nå Bergen direkterute til Barcelona. Berlin har også blitt et svært populært reisemål for nordmenn. Fra 2003 har trafikken blitt mer enn seksdoblet. Bergen, Oslo og Stavanger hadde alle direkteruter til Berlin i 2011 (og Trondheim fra mars 2012).

<sup>9</sup> Destinasjon regnes her som den lufthavnen man oppgir som sitt endelige reisemål. Denne byen er ikke nødvendigvis selve reisemålet, man kan f.eks. leie bil eller ta tog/buss for å komme seg videre til den egentlige destinasjonen.

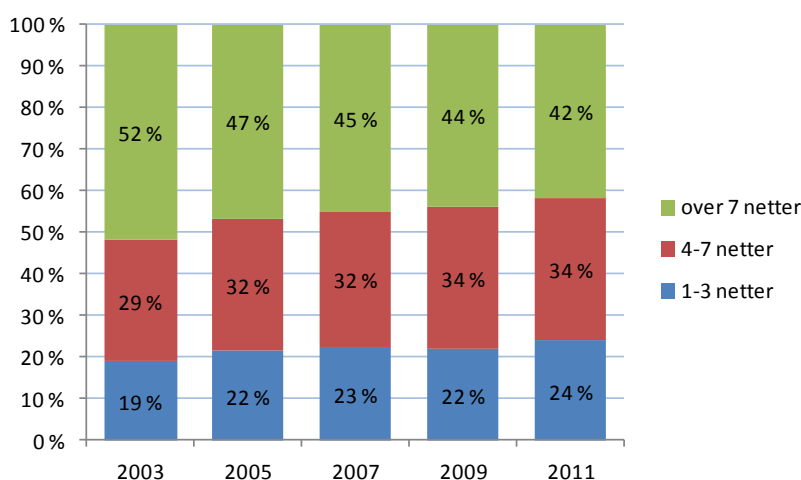
Tabell 5.1: 10 mest populære reisemål for nordmenn på ferie-/fritidsreise

Table 5.1: 10 most popular destinations for international leisure air travel. Norwegian residents

	PAX 2011	Trafikkvekst (%)	
		2009-11	Gj. snittlig årlig vekst (%) 2003-11
London	460 000	39	12,8
København	280 000	33	7,7
Alicante	220 000	38	4,9
Stockholm	170 000	21	13,9
Barcelona	160 000	60	13,0
Paris	160 000	10	6,1
Nice	155 000	24	7,8
Malaga	150 000	15	4,0
Las Palmas	130 000	53	15,9
Berlin	130 000	37	26,4
Alle destinasjoner	5 130 000	30	11,3

### 5.1.3 Reisens varighet: Kortere ferier øker mest

Drøyt 40 prosent av nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet er av minst én ukes varighet (figur 5.3). Lengre opphold er med andre ord den vanligste ferieformen. Det er likevel kortere opphold som øker mest. Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2011 for reiser under en ukes varighet var 14 prosent (begge delmarkedene), mens de lengre reisene (over en uke) vokste med åtte prosent per år i samme periode.



Figur 5.3: Antall netter borte fra bostedet for nordmenn på ferie-/fritidsreise. 2003-2011

Figure 5.3: Number of nights away from home. Norwegian leisure travelers, 2003-2011

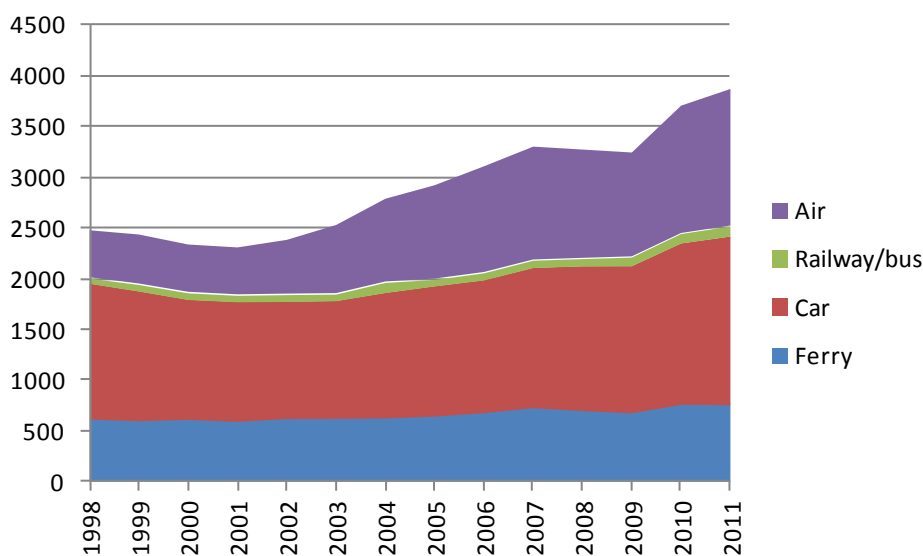
## 5.2 Innkommende turisme til Norge

### 5.2.1 Reisemåte: Flytrafikken øker mer enn andre transportformer

Rundt 6,7 millioner utenlandske besøkende kom til Norge i 2011. Av disse var i underkant av fem millioner overnattingsgjester, mens nesten 1,3 millioner var på en dagsreise. I tillegg er det beregnet at om lag 457 000 utenlandske cruisepassasjerer

kom på besøk til en eller flere norske havner (Gjesteundersøkelsen, TØI-rapport 1166/2011).

Turisttrafikken, definert som bosatte i utlandet som har ferie/helgetur eller besøke slekt/venner som formål med reisen, og som har minst en overnatting på reisen, utgjorde 3,9 millioner besøkende. Av disse brukte knapt 1,4 millioner fly på reisen. Figur 5.4 viser at turisttrafikken med fly har vokst mer enn de andre transportformene. I perioden 1998-2011 stor fly for hele 63 prosent av trafikkveksten. Etter en liten nedgang under finanskrisen i 2008 og 2009, har antall flyturister økt med 32 prosent de siste to årene.

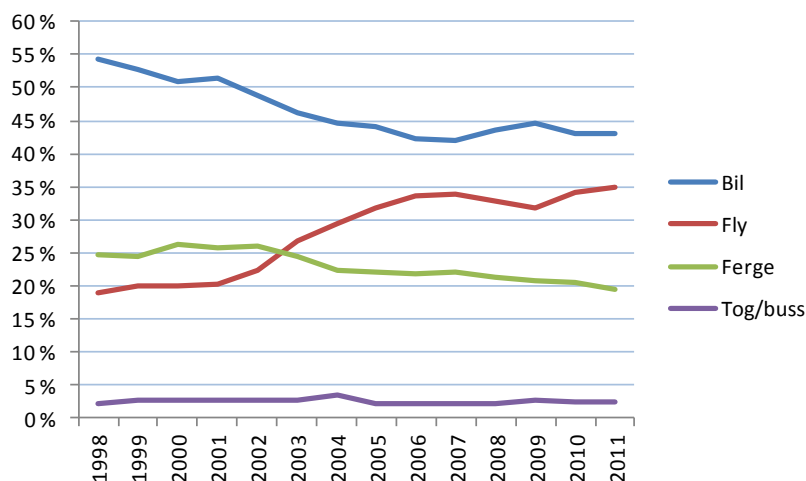


Kilde: Gjesteundersøkelsen

Figur 5.4: Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel

Figure 5.4: Total number of tourists (in thousands) with overnight stay by transport mode

Flyturistene utgjorde i 2011 35 prosent av det totale antall turistankomster til Norge (figur 5.5). Etter en kraftig vekst i perioden 2002-2006 har denne andelen vært stabil. Bil er fortsatt den mest populære transportmåten for utlendinger på besøk til Norge – 43 prosent av turistankomstene i fjor var med bil. Men relativt sett har veksten i bil- og fergeankomstene de siste 10-15 årene vært vesentlig mindre enn for flytrafikken. Bare 2-3 prosent av utenlandske turister benytter tog eller buss på reisen til Norge. Denne andelen har holdt seg stabil.



Kilde: Gjesteundersøkelsen

Figur 5.5: Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel

Figure 5.5: Total number of tourists (in thousands) with overnight stay by transport mode

Turisttrafikken over Avinors lufthavner ble nesten fordoblet i perioden 2003-2011, tilsvarende 10 prosent årlig vekst. Fire av fem utenlandske turister på Avinors lufthavner kom i 2011 over OSL (tabell 5.2). Denne andelen har sunket noe de siste 8-10 årene, i 2003 var den 83 prosent. Relativt sett har turisttrafikken på Trondheim vokst mest (17 prosent per år), men her er volumet fortsatt lite (45 000 passasjerer i 2011). Bergen er nest største innfallspurt til Norge med drøyt 200 000 turister i 2011. Bergen har i perioden hatt større årlig vekst enn Oslo.

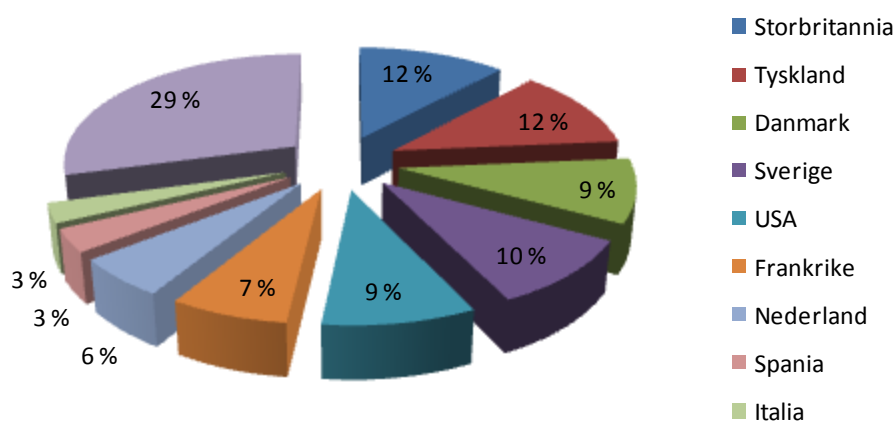
Tabell 5.2: Lufthavnenes andel av turisttrafikken i 2011 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2011

Tabell 5.2: Incoming tourism by airport in 2011 and mean annual traffic growth in the period 2003-2011

Avreiselufthavn	Andel av turisttrafikken i 2011	Årlig vekst 2003-11
Oslo	79	9
Bergen	12	13
Stavanger	5	11
Trondheim	2	17
Kristiansand	1	9
Avinor i alt	100	10

## 5.2.2 Markeder: Storbritannia og Tyskland største markeder

I alt kom det besøkende fra 110 ulike land over Avinors lufthavner i 2011. Storbritannia og Tyskland er de største markedene hver med om lag 230 000 reiser, tilsvarende 12 prosent markedsandel (figur 5.6). Den største veksten de siste par årene har imidlertid kommet fra Sverige (om lag 30 prosent økning fra 2009), mens Storbritannia, som lenge var det største markedet, vokste med 15 prosent. Av de mindre nasjonene har Finland økt betydelig de senere årene. Med 50 000 reiser utgjorde finske turister knapt tre prosent av markedet i 2011.

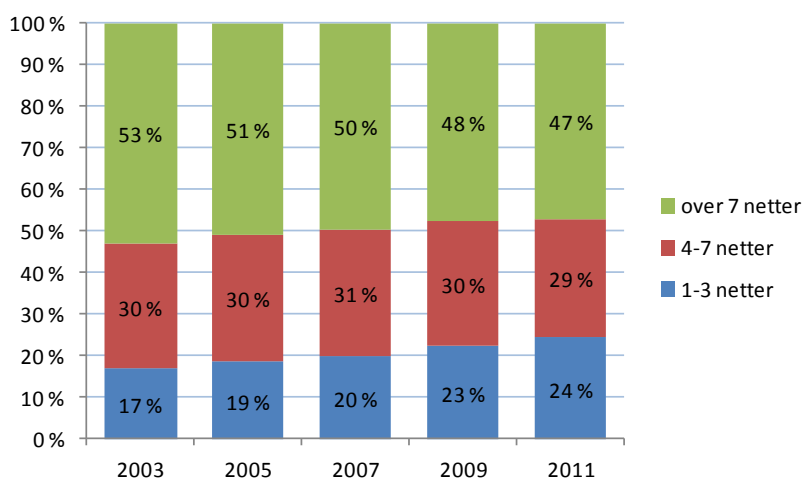


Figur 5.6: Hjemland for flyturister til Norge, 2011

Figure 5.6: Resident country for tourists travelling by air to Norway, 2011

### 5.2.3 Oppholdstid: Flere kortferier

Knappt halvparten av flyturistene er borte fra bostedet i syv netter eller mer<sup>10</sup>. Lengre opphold er med andre ord den vanligste ferieformen blant de besøkende. Den mer langsiktige trenden er imidlertid klar – i løpet av de siste 8-10 årene har markedet for korte opphold vokst mer enn for andre ferieformer.



Figur 5.7: Antall netter borte fra bostedet for flyturister til Norge, 2011

Figure 5.7: Number of nights away from home, International tourists to Norway, 2011

46 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med besøk til slekt og venner, mens 54 prosent kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold. Denne fordelingen holdt seg stabil mellom 2003 og 2011. Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreise med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 30 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2011 (tabell 5.3).

<sup>10</sup> I undersøkelsen spør man om antall netter borte fra bostedet på reisen. For turister på rundreise kan noen av overnattingene ha vært i andre land.

Tabell 5.3: Delmarkedenes andel av turisttrafikken i 2011

Tabell 5.3: Incoming tourism by segment. 2011

	Besøk slekt/venner	Ferie/fritid	I alt
1-3 netter	14 %	10 %	24 %
4-7 netter	14 %	15 %	29 %
over 7 netter	17 %	30 %	47 %
I alt	46 %	54 %	100 %

### 5.3 Oppsummering

Hovedtrekkene i ferie- og fritidsmarkedet er:

- Nordmenn på ferie- og fritidsreise sto for drøyt halvparten av veksten i utenlandstrafikken med fly mellom 2003 og 2011. Veksten i dette markedet har vært spesielt høy blant personer over 60 år, som nå står for nærmere hver femte ferie- og fritidsreise med fly til utlandet.
- London er det klart mest populære reisemålet for nordmenn, men relativt sett har trafikken til Barcelona økt mest de senere årene.
- 35 prosent av det totale antall turistankomster til Norge skjer med fly. Fly har stått for 63 prosent av veksten i innkommende turisme siden 1998. Storbritannia og Tyskland er de største markedene for innkommende flyturisme.
- Markedet for korte opphold (1-3 netter) vokser sterkere enn andre ferieformer. Fortsatt er det imidlertid slik at knapt halvparten av flyturistene til Norge er borte fra hjemmet over syv netter.





# Vedlegg











# Datagrunnlag og metode

## Populasjonen

Populasjonen i undersøkelsen defineres som følger:

- Innland: Alle reiser med rutefly i Norge med unntak av reiser mellom regionale lufthavner. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.
- Utland: Alle reiser til/fra Norge fra Avinors lufthavner som ble gjennomført i perioden 1. januar 2009 – 31. desember 2009. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.

En flyreise defineres som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybytte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis. Hele eller deler av reisen kan også foregå med helikopter. Til enhver reise i populasjonen er knyttet en person, og summen av alle disse personene utgjør en teoretisk "bestand" eller gruppe av personer. Bestanden er teoretisk fordi den bare avspeiler hvem som har foretatt reisene, og fordi hver person teller med en tyngde som er lik det antall reiser vedkommende har foretatt i løpet av undersøkelsesperioden, når det skal relateres til populasjonen av reiser.

De som reiser på barnebillett (under 12 år) er ikke med i populasjonen.

## Utvalgsplan

Datainnsamlingen ble gjennomført på ni lufthavner: Oslo, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø. For hver lufthavn ble det utarbeidet en intervjuplan for hvert tertial hvor man forsøkte å få et mest mulig tilfeldig utvalg, tatt hensyn til de begrensinger som lå i at det kun var en person på hver lufthavn som gjennomførte intervjuene. På de fire største lufthavnene, hvor det er jevn trafikk over hele døgnet, var utvalgsprosedyren som følger: For hver intervjudag ble det trukket ut en tilfeldig flight. Denne, og alle etterfølgende og forutgående flighter i et intervall på omtrent 45 minutter (som var beregnet intervjutid per flight), ble tatt med i utvalget for denne dagen. Noen skjønnsmessige vurderinger ble imidlertid gjort for å sikre at alle flighter var representert i utvalget over en periode på fire måneder.

På de øvrige lufthavnene ble det også trukket ut en tilfeldig flight for hver intervjudag. På mange mindre lufthavner kan det imidlertid gå lang tid mellom hver avgang slik at man her måtte foreta enkelte tilpasninger for å få en mest mulig effektiv utnyttelse av intervjukapasiteten.

Trafikken over lufthavnene varierer veldig. Oslo er Norges største lufthavn med 21,1 millioner passasjerer kommet og reist i 2011 (innland og utland inkl. transfer), mens for eksempel Ålesund hadde 930 000 passasjerer kommet og reist. Fordi de enkelte lufthavnene har så ulik trafikk, er det ønskelig å variere utvalgsprosenten. Utvalgsprosenten er definert som antall intervjupersoner i prosent av antall enheter (her: reiser). Dette er ønskelig for å få et visst antall



intervjupersoner fra alle lufthavner og fra alle ruter som går fra lufthavnene. Dette innebærer at utvalgsprosenten er lavere på tunge ruter, som for eksempel Oslo-Trondheim, enn på små ruter som for eksempel Bodø-Svolvær.

Det har også vært viktig å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man får et representativt bilde av trafikken. Det er særlig viktig fordi forholdet mellom arbeidsbetingede reiser og private reiser varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

### Tidspunkter for intervjuing

På alle lufthavner ble det intervjuet en uke hver måned, med unntak av januar og februar da det kun ble foretatt intervjuer på OSL, Trondheim, Bergen og Stavanger. Tabellen nedenfor viser svarinngangen fordelt på måned. Til sammen ble det foretatt i underkant av 150 000 intervjuer fordelt på knapt 68 000 på innland, drøyt 75 000 på rute utland og drøyt 4 000 på charterflyvninger.

*Vedleggstabell 1: Undersøkellesperioder og antall svarskjema i 2011*

*Appendix table 1: Survey periods and number of respondents in 2011*

	Innland	Utland rute	Utland charter	I alt
Januar	2 440	5 158	350	7 948
Februar	2 326	5 570	253	8 149
Mars	6 105	5 866	147	12 118
April	5 915	4 657	21	10 593
Mai	7 194	5 759	474	13 427
Juni	5 671	7 045	528	13 244
Juli	4 861	7 754	409	13 024
August	6 625	6 806	404	13 835
September	5 351	6 882	526	12 759
Oktober	6 816	7 204	400	14 420
November	7 128	6 414	464	14 006
Desember	7 437	6 061	307	13 805
Total	67 869	75 185	4 283	147 328

### Selskaper

Alle selskaper som har noen betydning for flytrafikken på Avinors lufthavner er representert i undersøkelsen. På innland er det intervjuet på flighter til følgende selskaper: SAS, Norwegian, Widerøe, Danish Air Transport, Helitrans, City Airline, Lufttransport, Air Norway, Cimber Air og DOT LT.

Når det gjelder utenlandstrafikken er også selskapene bredt representert. 37 selskaper som driver rutetrafikk mellom Norge og utlandet er inkludert i undersøkelsen.

## **Spørreskjema**

I de seneste undersøkelsene har det ikke blitt foretatt endringer i spørreskjemaene. Spørsmålsformuleringer på de mest sentrale spørsmålene er også i stor grad sammenfallende med undersøkelsene på 1990-tallet (og tidligere).

Spørreskjemaet for innland ble trykt i to språkversjoner, en norsk og en engelsk. Spørreskjemaet for utland ble trykt i 11 språkversjoner for intervjuer foretatt på Oslo lufthavn: Norsk, engelsk, svensk, finsk, dansk, tysk, fransk, italiensk, polsk, spansk og portugisisk. På de øvrige lufthavnene ble det benyttet åtte ulike språkversjoner.

## **Praktisk gjennomføring**

Denne undersøkelsen er et samarbeidsprosjekt mellom Avinor, Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) og Transportøkonomisk institutt (TØI). Avinor og OSL har finansiert undersøkelsen og ledet arbeidet. TØI har bidratt i planleggingen, utarbeiding av utvalgsplaner, klargjøring av datafiler, oppblåsing av data-materialet, samt skrevet denne rapporten. Intervjuingen av passasjerene ble gjennomført av Faktum Markedsanalyse.

Intervjuingen skjedde ved at passasjerene på de utvalgte flightene fikk tildelt spørreskjema etter hvert som de ankom området rundt avgangssranken. De ble anmodet om å fylle ut skjemaet og gi det tilbake til intervjueren før de gikk om bord i flyet. Tilbakemeldinger fra intervjuerne tyder på at gjennomføringen stort sett gikk bra, og at spørreskjema ble delt ut på de aller fleste avgangene som var trukket ut. Enkelte ganger kunne imidlertid forsinkelser og andre uregelmessigheter i forhold til oppsatt ruteplan skape problemer, noe som blant annet førte til færre informanter enn forventet på enkelte avganger. Samtlige utfylte spørreskjema ble registrert gjennom optisk lesing.

Svarprosenten for reisevaneundersøkelsen på fly har vært nedadgående. I 1998 ble den anslått til rundt 50 prosent, mens den tidligere hadde ligget mellom 60 og helt opp i 80 prosent. Dette har først og fremst sammenheng med at den praktiske gjennomføringen ved disse undersøkelsene var noe annerledes. Tidligere ble spørreskjemaene som regel delt ut om bord i flyet og samlet inn av flypersonalet. Denne måten å gjennomføre intervjuene på har dessverre ikke vært mulig etter 1998. På grunn av at alle intervjuene ble foretatt ved avgangssranken, er det grunn til å anta at svarprosenten for de senere undersøkelsene er vesentlig lavere enn den var i 1998. Stikkprøver de senere årene viser at svarprosenten (regnet av antall passasjerer om bord i flyet) anslagsvis ligger på 20-25 prosent.

En lavere svarprosent er likevel akseptabel dersom frafallet ikke er systematisk på noen måte. Det er ikke gjennomført grundige frafallsanalyser. Stikkprøver som er gjort tidligere viser at utenlandske passasjerer kan være noe overrepresentert i datamaterialet (gjelder undersøkelsen på utland). Det er imidlertid ikke foretatt noen vektning for å eventuelt korrigere for dette.

Ved siden av den generelle svarprosenten, er svarprosenten på de enkelte spørsmålene av betydning. Det er viktig at utfyllingen er mest mulig komplett, slik at andelen ubesvart på enkeltspørsmålene er lavest mulig. Hovedinntrykket er at informantene har fylt ut spørreskjemaet på en grundig måte. For de fleste spørsmål ligger andelen ubesvart mellom en og fem prosent. Unntaket er spørsmålet om reisesens pris. Her er det drøyt 20 prosent av respondentene ikke har gitt noe svar. Det er derfor usikkerhet knyttet til prisopplysningene.

## Hvor godt er datagrunnlaget?

### Representativitet

Siden alle selskaper av betydning som drev ruteflyging i Norge og mellom Norge og utlandet i 2011 er dekket av undersøkelsen, gir dataene et godt bilde av flytrafikken i dette året. Det er likevel usikkerhet i anslagene på trafikkomfang og trafikkstruktur på de minste lufthavnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder antallet genererte og attraherte reiser for de mindre kommunene i Norge. På utland knytter det seg som nevnt særlig usikkerhet til nasjonsfordelingen.

Antall svar fordelt på innland/utland og på selskaper er gitt i vedleggstabell 2. 37 prosent av skjemaene er besvart av passasjerer på en av SAS sine flighter. Norwegian har en andel på 29 prosent, mens 12 prosent av skjemaene ble fylt ut av passasjerer på Widerøes flighter. Blant de utenlandske selskapene er KLM det klart største.

*Vedleggstabell 2: Antall intervju fordelt på selskap og innland/utland. Rutetrafikk  
Appendix table 2: Number of interviews by carrier. Scheduled flights*

	Innland	Utland rute	I alt rute
SAS	31 967	20 795	52 762
Norwegian	21 772	19 843	41 615
Widerøe	13 223	3 492	16 715
KLM	-	9 315	9 315
Lufthansa	-	5 940	5 940
British Airways	-	1 543	1 543
Icelandair	-	1 288	1 288
Ryamair	-	1 273	1 273
Øvrige	907	11 687	12 594
I alt	67 869	75 176	143 045

Når det kommer til *de reisende*, er tilgangen til populasjonsdata dårlig. Dette begrenser mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning.

## Oppblåsing til årstrafikk

Et bredt utvalg av selskaper, ruter og relasjoner sammen med et stort volum gir et godt grunnlag for en representativ undersøkelse. Men for at den skal avspeile totaltrafikken i en bestemt periode, er det nødvendig å ”blåse opp” datagrunnlaget. Det er fire grunner til dette.

1. Fordi vi har ulik utvalgsprosent i hvert stratum.
2. Fordi det er forskjeller i svarprosentene mellom de enkelte relasjoner.
3. Fordi de enkelte intervjuperiodene representerer ulike perioder av året.
4. Fordi vi ønsker å presentere tallene i samsvar med den totale trafikken i perioden 1. januar 2009 – 31. desember 2009.

Som grunnlag for oppblåsingen av utenlandsdataene er brukt trafikktall på de enkelte flighter i hver av tidsperiodene som undersøkelsesukene representerer. Trafikktallene er hentet fra Avinors statistikk. Det er tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer på den enkelte flight, inkludert de som er i transfer. Dette samsvarer med antall passasjerer som i teorien skal få tilbud om å fylle ut skjemaet. Trafikken på en flight i hver periode blir telleren i oppblåsingsfaktoren, mens nevneren blir antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende flight.

På de største relasjonene er materialet ”blåst opp” for ulike tider på døgnet (før kl 10, kl 10-14, kl 14-18 og etter kl 18), mens det øvrige materialet er ”blåst opp” med grunnlag i trafikken på de enkelte leg. Det er også her tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer på lufthavnen, inkludert de som er i transfer. Oppblåsingsfaktoren blir dermed trafikken på et leg i hver periode dividert med antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende leg.

Under oppblåsingen er undersøkelsesperioden delt i tre sesonger:

1. Første tertial 2009 (1. januar-30. april)
2. Andre tertial 2009 (1. mai-31. august)
3. Tredje tertial 2009 (1. september-31. desember)

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 205 og for utenlandsrutene 181. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 205 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 181 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er noe lavere enn for innland, gjenspeiler at det er intervjuet forholdsvis flere på utenlandsrutene enn på innenlandsrutene.