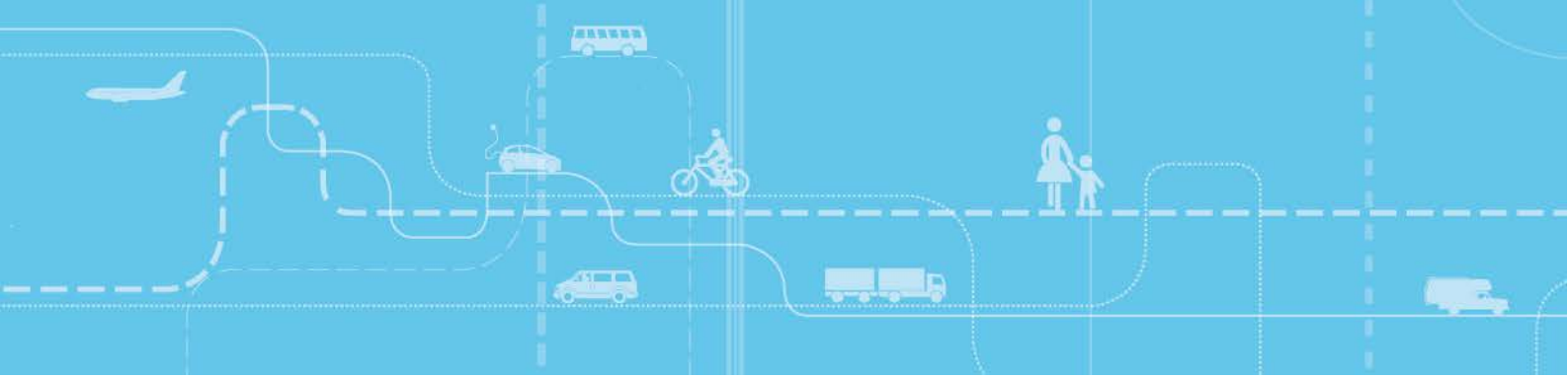


Reisevaner på fly 2013



Reisevaner på fly 2013

Jon Martin Denstadli
Harald Thune-Larsen
Petter Dybedal

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

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1063-0 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1542-0 Elektronisk versjon

Oslo, juli 2014

Tittel: Reisevaner på fly 2013

Title: International and domestic air travel in Norway 2013

Forfattere: Jon Martin Denstadli
Harald Thune-Larsen
Petter Dybedal

Author(s): Jon Martin Denstadli
Harald Thune-Larsen
Petter Dybedal

Dato: 07.2014

Date: 07.2014

TØI rapport: 1335/2014

TØI report: 1335/2014

Sider 72

Pages 72

ISBN Papir: 978-82-480-1063-0

ISBN Paper: 978-82-480-1063-0

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1542-0

ISBN Electronic: 978-82-480-1542-0

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor

Financed by: Avinor

Prosjekt: 4046 - Reisevaneundersøkelsen på fly 2013

Project: 4046

Prosjektleder: Jon Martin Denstadli

Project manager: Jon Martin Denstadli

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Quality manager: Randi Hjorthol

Emneord: Luftfart
Reisevaner
Reisevaneundersøkelse

Key words: Air travel
Travel behaviour
Travel survey

Sammendrag:

Rapporten beskriver opplegg, gjennomføring og hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) på fly 2013. Undersøkelsen omfatter all ruteflyvning i Norge og all ruteflyvning mellom Norge og utlandet fra Avinors lufthavner. I 2013 ble det foretatt 14,9 millioner reiser med fly innenlands, og 21,6 millioner reiser mellom Norge og utlandet (charter inkludert). Dette gir en vekst på henholdsvis 4,6 og 16,6 prosent siden forrige RVU i 2011. For utenlandstrafikken har spesielt nordmenns ferie- og fritidsreiser drevet veksten. To av tre utenlandsreiser skjer nå i forbindelse med private formål. For reiser innenlands utgjør private formål halvparten av trafikken.

Summary:

This report presents results from the 2013 Norwegian Air Travel Survey. Information from app. 60 000 passenger on domestic routes and about 80 000 passengers travelling internationally is collected and analyzed. Results show that 14.9 million passengers arrived/departed on domestic routes in 2013, of which 50 percent were on a business trip. The corresponding figures for international traffic is 17.2 million and a 34 percent business share. In addition, 1.8 million passengers arrived/departed on international routes from Rygge airport, and 2.6 million travelled on non-scheduled flights. In total, international traffic to/from Norwegian airports equaled 21.6 million passengers in 2013.

Language of report: Norwegian

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

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

Forord

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, og fra 2012 hvert år.

Datainnsamlingen for Reisevaneundersøkelsen på fly 2013 ble foretatt i perioden januar-desember 2013, slik at undersøkelsen dekker hele året. Avinor ved Øystein Tvetene og Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) ved Torolf Holte har ledet arbeidet. Epinion har stått for datainnsamlingen. Undersøkelsen ville ikke ha vært mulig uten velvillig bistand fra regionene i Avinor.

Denne rapporten er skrevet på Transportøkonomisk institutt, og gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen. Hovedvekten er lagt på å beskrive utviklingen de siste 10-15 år, der data fra tidligere undersøkelser gjør dette mulig. Rapporten er skrevet av Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen og Petter Dybedal. Førstnevnte har vært prosjektleder. Trude Rømming har stått for den avsluttende tekstbehandlingen.

Undersøkelsen, inkludert rapporteringen, er finansiert av Avinor.

Oslo, juli 2014

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Datagrunnlag og metode	1
1.2.1	Opplegg og gjennomføring.....	1
1.2.2	Effekter av endret datainnsamlingsmetode	3
1.2.3	Vekting av dataene	6
2	Trafikkutvikling og reisefrekvenser	7
2.1	Trafikkutvikling: Antallet terminalpassasjerer passerte 50 millioner i 2013.7	
2.2	Reisefrekvenser med fly innenlands: Størst vekst i Trøndelag	9
3	Flytrafikken innenlands	11
3.1	Trafikkvolum: SAS fortsatt størst på innenriksnettet	11
3.2	Trafikken ut fra Oslo	12
3.2.1	De tre store: Trondheim og Stavanger øker fortsatt, Bergen flater ut	13
3.2.2	Oslo-Mørebyene: Kristiansund tar igjen trafikkveksten på Ålesund og Molde.....	14
3.2.3	Oslo-Nord-Norge: Betydelig vekst til Bardufoss og Tromsø siste to år, utflating på de øvrige	15
3.3	Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger.....	17
3.3.1	Trafikkutvikling: Lik veksttakt.....	17
3.3.2	Nøkkeltall: Fritidstrafikk vokser betydelig mer enn forretningstrafikk på Bergen og Stavanger	18
3.4	Konkurransen mellom lufthavner på Østlandet og i Lofoten/Vesterålen 19	
3.4.1	Harstad/Narvik vs Lofoten/Vesterålen: Økt lekkasje til Evenes.19	
3.4.2	Sandefjord Torp vs Oslo lufthavn og Kristiansand	23
3.5	Formål: Fordelingen mellom arbeidsbetingede reiser og fritidstrafikk stabil	26
3.6	Oljeindustrien er en viktig driver i forretningsmarkedet	30
3.7	Billettpriser	31
3.8	Reisens varighet: Færre overnattinger siste 10 år.....	34
3.9	Fordelingen mellom menn og kvinner: Små endringer	35
3.10	Tilbringertrafikken.....	36
3.11	Oppsummering.....	37
4	Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet	39
4.1	Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns markedsandel faller fortsatt.....	39
4.2	Konkurransen mellom lufthavnene på Østlandet og Sørlandet: Oslo lufthavns markedsandel stabil.....	41
4.3	Konkurransen mellom Avinors lufthavner: Stadig mindre andel av passasjerene flyr via Oslo lufthavn.....	45
4.4	Reiseformål: To av tre reiser med utenlands rutefly er fritidsreiser.....	47
4.5	Markedsandeler: Wizz Air hadde størst vekst i passasjerer etter Norwegian og SAS	49
4.6	Passasjerprofiler: Høye fritidsandeler for Norwegian og Wizz Air.....	51
4.7	Interkontinental trafikk.....	52

4.8	Transfer.....	56
4.9	Reisens varighet.....	58
4.10	Billettpriser	59
4.11	Oppsummering.....	63
5	Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet	64
5.1	Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet.....	64
5.1.1	Sterk vekst i reisevolum.....	64
5.1.2	Reisemål: London fortsatt mest populært	65
5.1.3	Reisens varighet: Andelen korte feriereiser går ned	67
5.2	Innkommende turisme til Norge	68
5.2.1	Resultater fra Gjesteundersøkelsen – fly øker fortsatt mest	68
5.2.2	Utvikling i henhold til RVU fly	70
5.2.3	Markeder: Storbritannia og Tyskland største markeder.....	70
5.2.4	Oppholdstid: Nedgang i andel kortferier.....	71
5.3	Oppsummering.....	72

Sammendrag:**Reisevaner på fly 2013**

TØI rapport 1335/2014

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

Flytrafikken nådde nye rekorder i 2013 med 14,9 millioner enkeltreiser innenlands og 21,6 millioner reiser mellom Norge og utlandet (rute og charter samlet). Dette gir en vekst på henholdsvis 2,5 prosent (innland) og 8,0 prosent (utland) per år mellom 2011 og 2013. Antallet private reiser med rutefly til/fra utlandet har på 10 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 10,5 millioner reiser i 2013. Bare de siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser. Det er særlig nordmenn på feriereise til utlandet som driver trafikøkningen. Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer beskjeden. To av tre reiser med utenlands rutefly er fritidsreiser. Innenlands observeres en utflating av veksten med moderate vekstrater både for fritidstrafikken og arbeidsrelaterte reiser.

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2013 (RVU 2013) er den foreløpig siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor gjennomfører blant sine passasjerer. I RVU 2013 har 140 000 passasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen omfatter all flytrafikk innenlands, og all trafikk mellom Norge og utlandet med unntak av trafikk på Moss lufthavn Rygge. Moss hadde i 2013 utenlandstrafikk på 1,85 millioner passasjerer som ikke er innbefattet i våre data. Innenlandstrafikken til Moss er imidlertid dekket gjennom datainnsamlingen som er gjort på Avinors lufthavner.

Flytrafikken innenlands

Antall reiser per innbygger (reisefrekvensen) innenlands fortsatte å øke i 2013, og ligger nå på 2,7 enkeltreiser per innbygger sammenlignet med 2,6 i 2011. Fordelt på landsdeler hadde Trøndelag størst vekst fra 2011, med en økning fra 3,7 til 4,4 enkeltreiser per innbygger, mens reisefrekvensen i Nord-Norge økte fra 5,9 til 6,4. Av fylkene ligger Finnmark stadig øverst med en reisefrekvens på 7,6 reiser per innbygger.

SAS er fortsatt største operatør på innenriksnettet med 46 prosent markedsandel. Etter mange år med stagnerende/negativ trafikktvikling for SAS og økende markedsandeler for Norwegian, har trafikktviklingen for de to selskapene vært noenlunde lik de siste to årene. Widerøe hadde størst trafikkevekst mellom 2011 og 2013 (6,2 prosent per år).

De siste to årene har trafikken innenlands økt med 2,5 prosent per år. Det representerer en utflating av veksten sammenlignet med perioden 2003-2011 (+4,1 prosent per år).

I 2013 fordelte flyreisene på innenriksnettet seg likt mellom arbeidsbetingede formål og fritidsrelaterte formål. I perioden 2003-13 økte arbeidsrelatert trafikk med 3,2 prosent per år og fritidstrafikken med 4,3 prosent. Delmarkedet med høyest gjennomsnittlig årlig vekst (2003-2013) var reiser til/fra arbeid.

Det er konkurranse på de fleste stamruterelasjonene. Ut fra Oslo er det bare til Kristiansund (SAS) og Bardufoss (Norwegian) at det ikke er konkurranse mellom selskapene. På 10 av de 13 stamrutene fra Oslo hvor det er konkurranse er SAS største selskap. Bare på Oslo-Molde, Oslo-Harstad/Narvik og Oslo-Bergen er Norwegian større enn SAS.

Det er fortsatt slik at SAS er største selskap blant forretningsreisende (51 prosent reiser med SAS), mens Norwegian er største selskap i fritidsmarkedet (44 prosent av fritidstrafikken).

Gjennomsnittlig oppgitt billettpris for reiser innenlands i 2013 var kr 2 000,-, henholdsvis kr 2 272,- for forretningsreisende og kr 1 754,- for fritidsreisende. Etter mange år med prisfall, gir dette en estimert prisøkning på 11 prosent for reiser innenriks i Norge mellom 2011 og 2013 (forretningsreiser og fritidsreiser samlet).

Flytrafikken mellom Norge og utlandet

Utenlandstrafikken med rutefly økte med hele 18 prosent mellom 2011 og 2013. Dette er mer enn fire ganger så mye som veksten for innenlandstrafikken. Trafikkveksten på utland drives i særlig grad av fritidstrafikk. Antallet private reiser med rutefly mellom Norge og utlandet har på 10 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 10,5 millioner reiser i 2013. Bare de siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser. Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer moderat, fra 3,3 millioner i 2003 til 5,4 millioner i 2013. To av tre reiser med utenlands rutefly er nå fritidsreiser (55 prosent i 2003). Nordmenn på fritidsreise har stått for mer enn halvparten av trafikkøkningen de siste par årene.

Norwegian er største selskap på utenlands trafikk til/fra Avinors lufthavner med en markedsandel på 33 prosent. SAS hadde i 2013 30 prosent. Lavkostselskapet Wizz Air har økt sin markedsandel fra 0 i 2009, til én prosent i 2011 og tre prosent i 2013. Selskapet fløy over 400 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2013.

Interkontinentale destinasjoner stod for 14 prosent av utenlands rutetraffic til og fra Avinors lufthavner i 2013. Trafikken til Asia har økt mest, men det er fremdeles flest reiser til Nord-Amerika. New York er største destinasjon, og syv av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA. 60 prosent av trafikken til New York går direkte.

I Østlands-området og på Sørlandet er det sterk konkurranse om utlandspassasjerene med overlappende influensområder. I 2013 hadde Oslo 79 prosent av utenlandstrafikken til/fra Østlandet og Sørlandet, Torp syv prosent, Rygge 12 prosent og Kristiansand to prosent. I 2006 var Oslos andel 89 prosent.

Oslo møter også konkurranse fra Avinors andre lufthavner. De siste to årene er det spesielt rutetrafikken direkte til utlandet fra Trøndelag som har økt, men også Bergen og Stavanger styrket sin posisjon i forhold til Oslo.

Utviklingen i billettpriser på utland siste to år varierer avhengig av relasjon. Over tid har prisen på forretningsreiser falt mer enn på fritidsreiser, og prisen på fritidsreiser og forretningsreiser har nærmet seg. Generelt er prisforholdet fritid/forretning redusert med 20-40 prosentpoeng, og innebærer en omfattende utjevning av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser.

Summary:

International and domestic air travel in Norway 2013

TOI Report 1335/2014

Author(s): Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen and Petter Dybedal
Oslo 2014, 72 pages Norwegian language

In 2013, there were 21.6 million single journeys by air between Norway and international destinations (scheduled and non-scheduled flights combined) and 14.9 million single domestic journeys. This represents an annual growth of 8.0 per cent (international) and 2.5 per cent (domestic) for the period 2011-2013. International traffic growth has primarily been driven by increased holiday and leisure travel by Norwegians. This type of travel accounted for more than half of the increase in international air travel between 2011 and 2013. 66 percent of international travel to/from Norway 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, and now represents 50 percent of domestic trips.

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 2013.

About the survey

In the 2013 Air Travel Survey (RVU 2013), some 140,000 passengers responded to questions about their travel. The survey covers all domestic air travel and all travel between Norway and international destinations, with the exception of traffic to/from Moss Airport Rygge. Moss has international traffic of some 1.85 million passengers that is not included in our data. Domestic traffic to/from Moss is however included, through the data collected at Avinor's airports.

Domestic air traffic

In 2013, Norwegians made an average of 2.7 single domestic air journeys, up from 2.6 trips two years ago. As previously, it is the population of North Norway that travels most by air domestically, the population of Finnmark being the most frequent travelers with an average of 7.6 air journeys in 2013. However, the largest increase is seen for the population in Trøndelag who made 4.4 domestic air journeys in 2013, up from 3.7 in 2011.

SAS is still the largest airline on the domestic network, with a market share of 46 per cent. Norwegian has 37 percent of the market and Widerøe 17 percent. Traffic growth for Widerøe was 6.2 percent per year in the period 2011-2013. Corresponding figures for SAS and Norwegian was 2.1 and 2.8 percent respectively.

Altogether, domestic air travel grew by 2.5 percent per year from 2011 to 2013, which is significantly lower than the 4.1 percent annual growth in the 10 year period 2003-2013.

Travel for private purposes comprises 50 percent of domestic air travel in Norway and 50 percent is business traffic. In the period 2003-2013 business travel grew at a rate of 3.2 percent per year and leisure travel 4.3 percent.

There is now direct competition on most of the major domestic routes. From Oslo Airport Gardermoen (OSL), the only routes that do not have competition between the airlines are those to Kristiansund (operated by SAS) and Bardufoss (operated by Norwegian). On 10 of the 13 main routes from OSL with competition, SAS is the largest airline. The three routes with higher market shares for Norwegian are Oslo-Molde, Oslo-Harstad/Narvik and Oslo-Bergen.

SAS is still the market leader in the business segment. In 2013, 51 percent of all domestic business passengers chose SAS. Norwegian is the largest operator in the leisure segment (44 percent of domestic leisure passengers travel with Norwegian).

Average fare for domestic journeys in 2013 was NOK 2 000,-. Business travelers paid an average fare of NOK 2 272, and leisure travelers paid NOK 1 754 (estimates are based on fares reported by the individual respondents). This gives an estimated increase in fares of 11 percent between 2011 and 2013.

Air traffic between Norway and international destinations

International scheduled air traffic from Avinor's airports grew by as much as 18 percent between 2011 and 2013. This is more than four times the growth in domestic travel. Leisure travel is the main driver of the growth in international traffic. In the period 2003-2013, the number of scheduled air leisure trips increased from 4.3 to 10.5 million. In the last two years, the number of leisure travel is up by 1.8 million. Business travel has grown at a significantly lower rate, up from 3.3 million journeys in 2003 to 5.4 million journeys in 2013. Leisure travel constitutes 66 percent of international scheduled air travel, compared to 55 percent in 2003. The growth in international traffic is being particularly driven by Norwegian leisure travelers, who accounted for more than half of the traffic growth in 2003-2013.

Norwegian is the largest operator with a market share of 33 percent in 2013. SAS had 30 percent of the market. Low cost airline Wizz Air opened routes from Norway in 2009, and has now a market share of three percent (400 000 PAX).

14 percent of international traffic is to intercontinental destinations. North-America is still the most popular destination, although Asia is experiencing the largest growth. As previously, New York is the single most popular intercontinental destination. Seven of the top 15 intercontinental destinations are in North America.

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

Fares to/from international destinations have generally been falling since 2003, especially in the business market. The difference between fares paid by business and leisure travelers on the same routes is declining, and the price ratio leisure/business is reduced by 20-40 percentage points during the last 10 years. On average, business travelers to European destinations paid NOK 3 850 in 2013 and leisure travelers NOK 2 400.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Denne rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly (RVU fly) i 2013, og ser på utviklingen i flytrafikken de siste 10 årene.

Tallgrunnlaget som rapporten bygger på omfatter all ruteflyging mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2013 fra Avinors lufthavner og Sandefjord Torp, og i prinsippet all trafikk innenlands i samme periode. For trafikk mellom Norge og utlandet er ikke Moss lufthavn Rygge med i datagrunnlaget.

RVU 2013 er som tidligere reisevaneundersøkelser på fly gjennomført ved at passasjerene på utvalgte lufthavner har fylt ut et spørreskjema om reisen de var på den aktuelle dagen. I 2013 ble det samlet inn data på i alt 17 lufthavner (se avsnitt 1.2). Til sammen består datamaterialet av opplysninger fra 135 384 passasjerer på ruteflygninger, henholdsvis 57 373 på innland og 78 011 på utland¹.

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 tidligere undersøkelser. Kapittel 2 gir en kortfattet beskrivelse av trafikktviklingen de senere årene og geografiske forskjeller i befolkningens bruk av fly som transportmiddel. I kapittel 3 diskuteres hovedtrekkene i reiseomfang og reisemønster for innenlandske flyreiser, mens kapittel 4 omhandler trafikken på rutene til og fra utlandet. Kapittel 5 ser på fritidstrafikken til utlandet.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2013 inneholder mye detaljert informasjon, og bare en liten del blir presentert i denne rapporten.

1.2 Datagrunnlag og metode

1.2.1 Opplegg og gjennomføring

Avinor har i løpet av de siste 30-40 årene gjennomført jevnlig reisevaneundersøkelser på fly. RVU 2013 bygger på undersøkelsesopplegget som er benyttet fra og med 2003, men med ett viktig unntak: Mens respondentene tidligere har fylt ut spørreskjema på papir, ble det i RVU 2013 benyttet nettbrett. Mulig effekter av endret datainnsamlingsmetode er diskutert i avsnitt 1.2.2.

Spørreskjema og svarkategorier i RVU 2013 er sammenfallende med tidligere år. På innland er det imidlertid lagt til to alternativer på spørsmålet om reisens hovedformål; (i) helsereiser («til/fra sykehus/medisinsk behandling») og (ii) kultur- og sportsrelaterte reiser («til/fra kultur-/sportsarrangement»).

¹ Det ble også gjort intervjuer med passasjerer på charter-flygninger (knappt 5 000 spørreskjema), men charter-trafikken behandles ikke i denne rapporten.

På Oslo ble det intervjuet så godt som hver dag i 2013. For hver måned ble det utarbeidet kvoter på antall intervju på den enkelte relasjonene ut fra lufthavnen. Intervjuene ble fordelt over uke, ukedag og tid på døgnet, slik at man får et mest mulig representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

Tilsvarende opplegg ble også benyttet på de øvrige lufthavnene. Trafikken (og implisitt kvotene) på de andre lufthavnene er vesentlig mindre, og antall dager det ble intervjuet på er følgelig færre. Det er imidlertid gjennomført intervjuer i hver måned, og intervjudagene ble spredt over den enkelte måneden.

Det er satt en nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen på 12 år.

Tabell 1.1 viser antall svar fordelt på lufthavn. Alle selskaper og ruter fra Avinors lufthavner og Sandefjord Torp som hadde betydning for trafikken er representert i undersøkelsen. Likevel vil det være knyttet usikkerhet til noen av trafikkestimaterne som presenteres i rapporten. For utland gjelder dette særlig for reiser til mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken. For innland er det usikkerhet knyttet til anslagene på trafikkstruktur på de minste lufthavnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder antallet genererte og attraherte reiser for mindre kommuner i Norge.

Tabell 1.1: Antall innsamlede spørreskjema blant passasjerer på ruteflygninger i RVU 2013 etter lufthavn
Table 1.1: Total number of collected questionnaires by market (domestic/international) and airport

	Innland	Utland	I alt
Ålesund	2 328	1 535	3 863
Alta	1 580	-	1 580
Bergen	6 102	9 633	15 735
Bodø	7 843	17	7 860
Harstad/Narvik	1 126	95	1 221
Haugesund	1 278	1 049	2 327
Hammerfest	1 199	-	1 199
Kirkenes	1 561	-	1 561
Kristiansand	1 579	1 443	3 022
Kristiansund	1 629	22	1 651
Molde	2 099	29	2 128
Oslo	9 195	42 142	51 337
Sandefjord	1 955	2 698	4 653
Stavanger	5 216	11 623	16 839
Tromsø	4 952	297	5 249
Trondheim	6 612	7 428	14 040
Vadsø	1 119	-	1 119
I alt	57 373	78 011	135 384

1.2.2 Effekter av endret datainnsamlingsmetode

Mens respondentene tidligere har fylt ut spørreskjema på papir, ble det som nevnt benyttet nettbrett i RVU 2013. Det er flere fordeler ved å bruke nettbrett fremfor papirskjema:

- Data blir registrert automatisk i en database, og man slipper skanning av skjema. Kostnadmessig har dette en positiv effekt, det gir raskere tilgang til data og man unngår mulige feil som kan oppstå i prosessen med å skanne skjema.
- Andelen ubesvarte spørsmål minimeres, gitt at man benytter «tvungne svar», dvs. at respondenten ikke kan gå videre i skjemaet med mindre man har besvart spørsmålet. Hvert skjema blir dermed mer komplett utfylt (men påliteligheten i svarene vil man fortsatt ikke ha kontroll på).
- Etterbehandling av dataene, og spesielt informasjon om start- og endepunkter for reisene (OD), reduseres betydelig.
- Bruk av moderne teknologi kan øke engasjementet hos enkelte grupper (men også redusere det i andre grupper).

Endring av datainnsamlingsmetode gir utfordringer med sammenlignbarheten over tid. Det er godt dokumentert at ulike datainnsamlingsmetoder gir ulike respons-effekter, både med hensyn til hvor mange som svarer, hvem som svarer og hvordan man svarer. Erfaringer fra nasjonale reisevaneundersøkelser som kombinerer telefon og internett viser blant annet at tilbøyeligheten til å svare på internett ikke overraskende varierer med alder (eldre foretrekker telefon), og at mobilitetsestimater varierer mellom ulike metoder (internett gir flere rapporterte reiser enn telefon)².

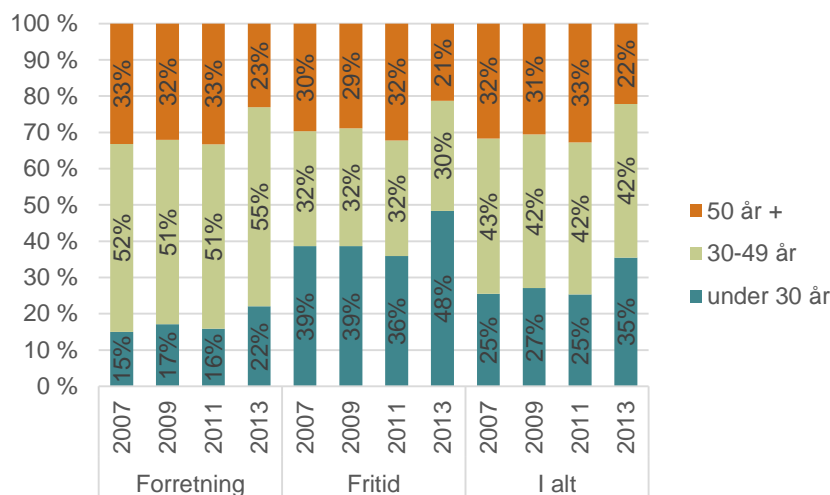
Papirskjema og nettbrett er ikke i samme grad som internett og telefon forskjellige metoder. Responsmåten er lik (man krysser av for svarkategorier og skriver inn informasjon på åpne spørsmål), og ingen av metodene innebærer interaksjon mellom intervjuer og respondent (som ved bruk av telefon). Dette taler for at overgangen fra papir til nettbrett i liten grad skal påvirke resultatene, og at resultatene fra RVU fly 2013 er direkte sammenlignbare med tidligere undersøkelser.

På samme tid er alderssammensetningen i utvalgene i RVU fly 2013 og tidligere RVUer vesentlig forskjellig. Figur 1.1 viser alderssammensetningen i utvalgene i de siste fire reisevaneundersøkelsene på fly (innland i figur 1.1a og utland i figur 1.1b):

- I RVU 2007, 2009 og 2011 varierte andelen respondenter i alderen 12-29 år mellom 25 og 27 prosent på innland og mellom 24 og 26 prosent på utland. I RVU 2013 er andelen respondenter under 30 år 35 prosent både på innland og utland.
- Andelen respondenter 50 år og eldre har tidligere ligget på om lag en tredel både på innland og utland. I RVU 2013 er bare drøyt 20 prosent av respondentene 50 år eller eldre.

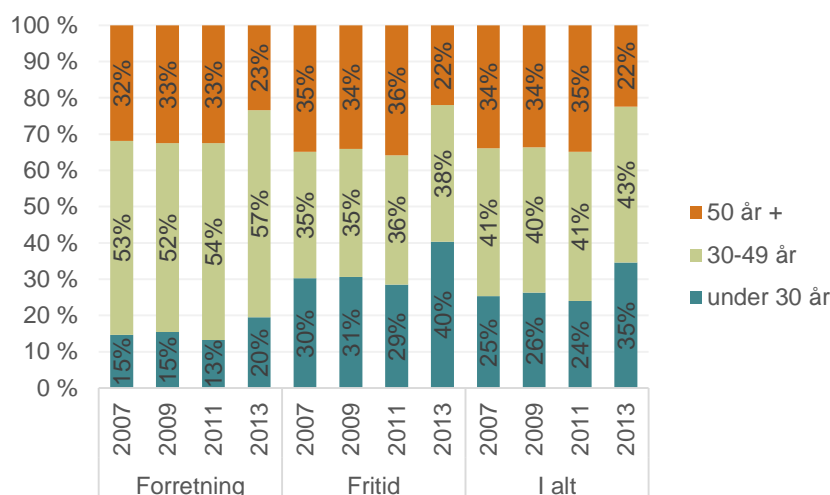
Sammenlignet med tidligere undersøkelser har utvalget i RVU 2013 en vesentlig høyere andel personer under 30 år, og en vesentlig lavere andel personer som er 50 år og eldre.

² Se blant annet artikler av Christensen og Kagerbauer m fl. i "Transport Survey Methods: Best practice for decision making". Emerald Group Publishing Limited, 2013



Figur 1.1a: Alderssammensetningen av utvalget (nordmenn) i reisevaneundersøkelsene på fly innland 2007-2013

Figure 1.1a: Age distribution of respondents in Avinor's domestic air travel surveys by segment (business and leisure), 2007-2013. Respondents residing in Norway



Figur 1.1b: Alderssammensetningen av utvalget (nordmenn) i reisevaneundersøkelsene på fly utland 2007-2013

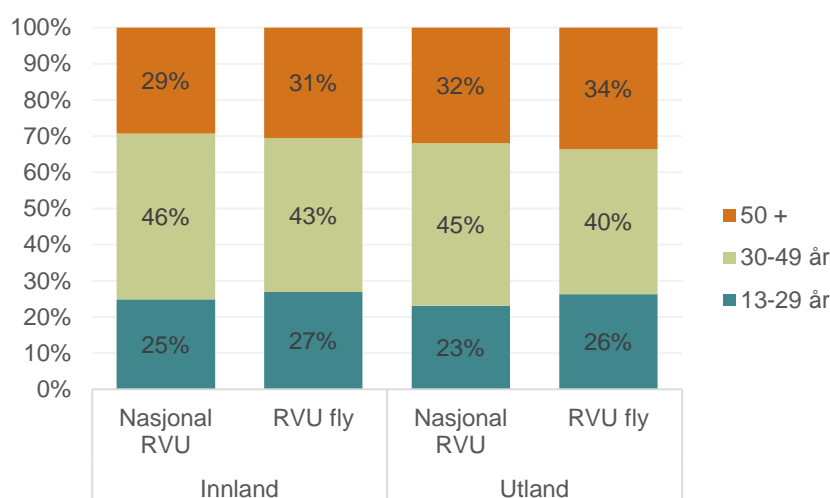
Figure 1.1b: Age distribution of respondents in Avinor's international air travel surveys by segment (business and leisure), 2007-2013. Respondents residing in Norway

Tilgangen til populasjonsdata for flypassasjerer er dårlig, og siden RVU er en utvalgsundersøkelse, har vi ingen fasit på hvordan sammensetningen av flypassasjerene faktisk er med hensyn til kjønn, alder, bosted, reisefrekvens etc.

I 2009 ble den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført. Dette er en landsdekkende undersøkelse om nordmenns reiseaktiviteter. Også her intervjues det hver dag gjennom hele året for å fange opp sesongvariasjoner. Undersøkelsen gir derfor et «gjennomsnittsbilde» av reiseaktiviteten til nordmenn i de årene den gjennomføres. Nasjonal RVU er en utvalgsundersøkelse hvor utvalget trekkes fra det sentrale folkeregisteret. Intervjuingen skjer på telefon. I RVU 2009 rapporterte

respondentene til sammen ca. 3 000 flyreiser innenlands og ca. 4 000 flyreiser mellom Norge og utlandet. Selv om utvalget er vesentlig mindre enn i RVU fly, gir undersøkelsen likevel en god pekepinn på hvem flypassasjerene er.

I figur 1.2 har vi sammenstilt aldersfordelingen for flyreiser i nasjonal RVU 2009 og RVU fly 2009 for henholdsvis reiser i Norge og reiser mellom Norge og utlandet. Kort oppsummert viser undersøkelsene godt sammenfall, noe som styrker påliteligheten i estimatene. I tillegg var aldersfordelingen forholdsvis stabil i perioden 2007-2011 (figur 1.1a og figur 1.1b). Vi vurderer det derfor som lite sannsynlig at populasjonen har endret seg såpass mye aldersmessig mellom 2011 og 2013. Det er grunn til å anta at overgangen til nettbrett har hatt konsekvenser for alderssammensetningen av utvalget.

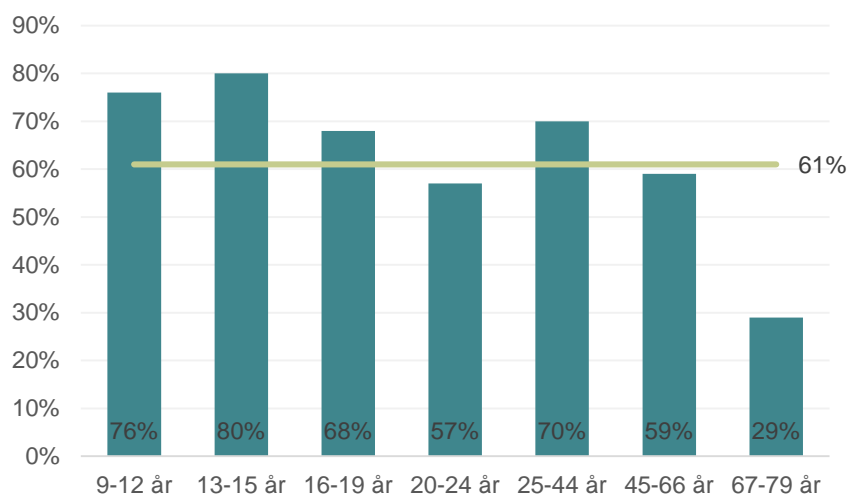


Figur 1.2: Aldersfordelingen av flypassasjerer i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 og nordmenn i RVU fly 2009

Figure 1.2: Age distribution of respondents in the National Travel Survey 2009 and in Avinor's Air Travel Survey 2009. Domestic and international passengers respectively

Nettbrett er fortsatt en ny teknologi for mange. I henhold til Norsk mediebarometer hadde 61 prosent av Norges befolkning 9-79 år tilgang til nettbrett i 2013³. Flypassasjerer har gjennomgående høyere utdanning og inntekt enn resten av befolkningen, slik at utbredelsen i målgruppen for RVU fly nok er høyere. Men Norsk mediebarometer viser at tilgangen til nettbrett varierer betydelig med alder, og det vil også gjelde flypassasjerene. Blant personer i alderen 67-79 år har bare 29 prosent tilgang. Eldre mennesker er derfor mindre fortrolige med å bruke nettbrett, og mange eldre vil etter alt å dømme ha en større barriere for å svare på nettbrett enn på et papirskjema.

³ http://ssb.no/kultur-og-fritid/artikler-og-publikasjoner/_attachment/171863?_ts=14545270bb0



Figur 1.3: Andel av befolkningen med tilgang til nettbrett etter alder. 2013

Figure 1.3: Percentage of population with access to tablets by age group. 2013

Basert på overstående vil vi konkludere med at omleggingen fra papir til nettbrett har påvirket alderssammensetningen i utvalget, og at vi i RVU fly 2013 relativt sett har fanget opp for mange passasjerer under 30 år og for få passasjerer over 50 år.

1.2.3 Vekting av dataene

Dataene er «blåst opp» slik at de avspeiler total rutetraffikk i 2013. Som grunnlag for oppblåsingen er det brukt trafikk tall for de enkelte flightene på en relasjon. Trafikktallene er hentet fra Avinors statistikk. Det er tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer, 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 oppblåsningsfaktoren, mens nevneren blir antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende flight.

Dataene er «blåst opp» for hver relasjon (og selskap om det er flere inn på ruta) for hver måned. På de største relasjonene er materialet også «blåst opp» for ulike tider på døgnet og ukedag.

Det er også vektet for alder (jf. diskusjon over). Grunnlaget her er alderssammensetningen i RVU fly 2011. I dette ligger at man forutsetter at det ikke har skjedd endringer i alderssammensetningen for flypassasjerene de siste to årene.

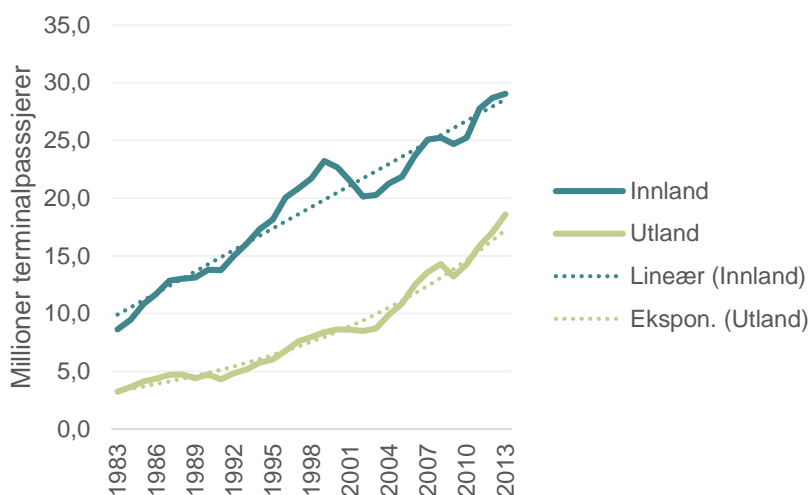
Gjennomsnittlig oppblåsningsfaktor for innenlandsrutene er 255 og for utenlandsrutene 219. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 255 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 255 passasjerer på utenlandsrutene fra Avinors lufthavner og Sandefjord Torp 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.

2 Trafikkutvikling og reisefrekvenser

2.1 Trafikkutvikling: Antallet terminalpassasjerer passerte 50 millioner i 2013

Flytrafikken samlet for alle de 52 norske lufthavnene nådde 51,4 millioner terminalpassasjerer i 2013, fordelt på 29,9 millioner innlandspassasjerer og 21,6 millioner utlandspassasjerer. Av dette stod Avinors 46 lufthavner for 47,6 millioner terminalpassasjerer fordelt på 29 millioner på innland og 18,6 millioner på utland.

Avinors utlandstrafikk har over de siste 30 årene økt eksponentielt med en vekstrate på seks prosent årlig, men veksten har vært sterkt preget av konjunktorene. Samlet sett var det ingen vekst i utlandstrafikken i 10 av de siste 30 årene, i periodene 1986-1991, 1999-2002 og 2008-2010. Til gjengjeld har trafikken økt med gjennomsnittlig 9,2 prosent per år i de øvrige 20 årene. Også fra 2010 til 2013 og i 2013 har veksten ligget på 9,2 prosent per år.



Figur 2.1: Trafikkutvikling Avinor 1983-2013. Millioner terminalpassasjerer fordelt på innland og utland

Figure 2.1: Passenger traffic at Avinor airports 1983-2013. Million terminal passengers, domestic and international

Innlandstrafikken økte med 6,4 prosent per år til 1999, da Avinors innlandstrafikk nådde 23,2 millioner terminalpassasjerer. Utviklingen i innlandstrafikken etter 1999 kan deles i tre faser:

- Fra 1999 til 2002 falt innlandstrafikken med 4,7 prosent per år på grunn av lavere tilbudt antall seter, monopolsituasjon på hovedrutene og økte billettpriser. Trafikken kom ned i 20 millioner terminalpassasjerer i årene 2002-2003.
- Med økende konkurranse og fallende billettpriser økte innlandstrafikken med 5,4 prosent årlig fra 2003 til 2007, da trafikkveksten stoppet opp i flere år på grunn av finanskrisen.

- Siden 2007 har veksten ligget på gjennomsnittlig 2,5 prosent, men med stagnasjon til 2010 og innhenting etter finanskrisen i 2011. Siden 2011 har veksten vært avtagende, med en vekst på 3,3 prosent i 2012 og 1,3 prosent i 2013, da Avinors innlandstrafikk nådde 29 millioner terminalpassasjerer.

Tabell 2.1 viser hvordan vekstratene har variert med konjunktorene.

Tabell 2.1 Årlig vekst i Avinors trafikk etter periode 1983-2013. Terminalpassasjerer.

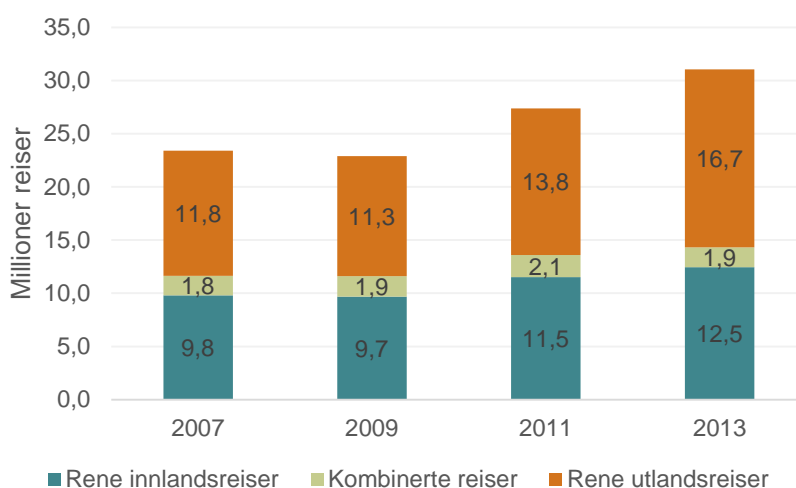
Table 2.1 Annual traffic growth 1983-2013. Terminal passengers Avinor.

	1983-86	1986-1991	1991-99	1999-2002	2002-07	2007-2013	1983-2013
Innland	10,7 %	3,3 %	6,8 %	-4,7 %	4,5 %	2,5 %	4,1 %
Utland	10,6 %	-0,3 %	8,7 %	0,5 %	9,9 %	5,3 %	6,0 %
Sum	10,7 %	2,4 %	7,2 %	-3,2 %	6,2 %	3,5 %	4,7 %

Antallet innlands flyreiser er langt lavere enn antallet terminalpassasjerer siden en reise uten flybytte tilsvarer en terminalpassasjer både ved avgang og ankomst. Ved flybytte (innlands transfer) telles reisen ytterligere to ganger, og en reise tilsvarer da fire terminalpassasjerer.

Mange innlands flyreiser er dessuten tilslutningsreiser til utlandet (utenlands transfer). Trekker vi fra tilslutningsreisene får vi antallet «rene» innenlands flyreiser. Antallet rene innlandsreiser er beregnet til 12,5 millioner i 2013.

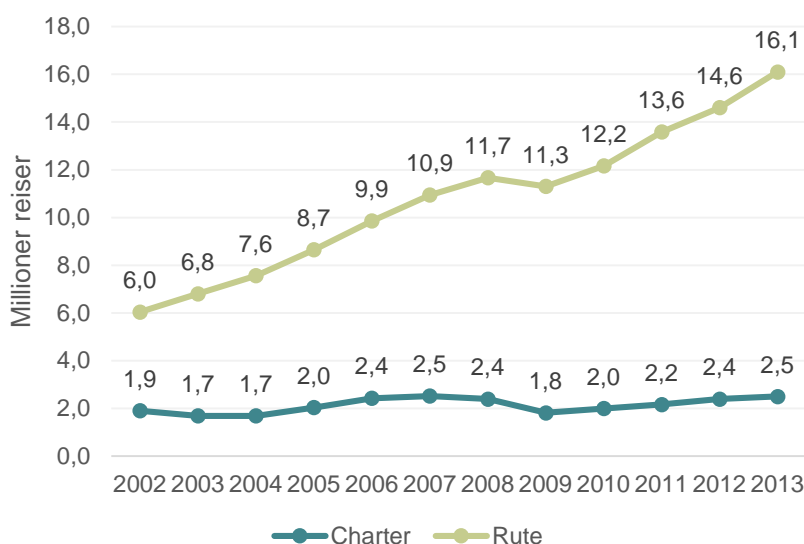
I figur 2.2 gjengis utviklingen i antall flyreiser i reisevaneundersøkelsene for 2007-2013 fordelt på rene innlandsreiser, rene utlandsreiser og kombinasjonsreiser innland/utland. Fra 2007 til 2013 økte antall flyreiser i Avinors undersøkelser med 4,8 prosent årlig fra 23,4 millioner reiser i 2007 til 31,1 millioner i 2013. Antallet rene innlandsreiser økte med 4,1 prosent per år til 12,5 millioner, mens antallet rene utlandsreiser økte med 6,0 prosent per år til 16,7 millioner reiser i 2013. I tillegg kommer kombinasjonsreisene, som har endret seg lite i antall siden 2007.



Figur 2.2: Trafikkutvikling Avinor 2007-2013. Millioner flyreiser.

Figure 2.2: Passenger traffic at Avinor airports 2007-2013 by type of trip. Million journeys (single trips).

Utlandstrafikken (inkludert kombinasjonsreiser innland/utland) kan igjen deles på rute og charter. Figur 2.3 viser at praktisk talt all vekst siden 2002 har skjedd med rutefly. Antall reiser med rutefly til/fra utlandet har økt med 9,3 prosent per år siden 2002, mens antall charterreiser har økt med 2,5 prosent per år.



Figur 2.3: Trafikkutvikling Avinor 2002-2013. Millioner utlands flyreiser fordelt på rute og charter

Figure 2.3: Traffic at Avinor airports 2002-2013. Million international journeys, split into scheduled and charter

2.2 Reisefrekvenser med fly innenlands: Størst vekst i Trøndelag

Antall reiser per innbygger (reisefrekvensen) innenlands fortsatte å øke i 2013, og ligger nå på 2,7 enkeltreiser per innbygger sammenlignet med 2,6 i 2011. Totalt ble det foretatt 14,6 millioner enkeltreiser med fly i Norge i 2013. 93 prosent av disse reisene ble foretatt av personer bosatt i Norge, mens personer bosatt utenfor Norge stod for syv prosent.

Fordelt på landsdeler hadde Trøndelag størst vekst fra 2011, med en økning fra 3,7 til 4,4 enkeltreiser per innbygger, mens reisefrekvensen i Nord-Norge økte fra 5,9 til 6,4.

Av fylkene ligger Finnmark stadig øverst med en reisefrekvens på 7,6 reiser per innbygger, mens Troms fikk størst vekst, med en økning fra 5,3 til 6,8 fra 2011 til 2013. Veksten for bosatte i Troms er oppsiktsvekkende høy sett på bakgrunn av at trafikken på Tromsø lufthavn bare økte med 4 prosent fra 2011 til 2013.

Til gjengjeld har reisefrekvensen gått ned i Østfold, muligens på grunn av den drastiske reduksjonen av rutetilbudet innenlands på Moss fra 2011 til 2013.

Siden 1998 har reisefrekvensen for hele landet økt fra 2,0 til 2,7 reiser per innbygger, mens Troms har økt aller mest med en tilnærmet doubling siden 1998.

Tabell 2.2: Totalt antall reiser med rutefly i Norge og reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler 1998-2013

Table 2.2: Total number of domestic trips and trip frequency (single trips) per year by county and region 1998-2013

	Antall reiser 2013	Reisefrekvens					
		2013	2011	2009	2007	2003	1998
Hele landet	13 590 000	2,7	2,6	2,3	2,4	2,1	2,0
Østlandet	3 460 000	1,4	1,4	1,2	1,3	1,1	1,1
Agder/Rogaland	2 220 000	3,0	2,8	2,6	2,9	2,4	2,7
Vestlandet	2 930 000	3,4	3,5	3,1	3,2	2,7	2,7
Trøndelag	1 950 000	4,4	3,7	3,5	3,5	3,1	2,6
Nord-Norge, inkl. Svalbard	3 060 000	6,4	5,9	5,4	5,4	4,7	3,8
Østfold	170 000	0,6	0,9	0,8	0,8	0,6	0,6
Akershus	1 020 000	1,8	1,6	1,4	1,6	1,4	1,6
Oslo	1 260 000	2,0	2,1	1,8	2,0	1,7	1,9
Hedmark	160 000	0,8	0,9	0,7	0,6	0,5	0,3
Oppland	110 000	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,4
Buskerud	250 000	0,9	1,0	0,8	1,0	0,7	0,9
Vestfold	310 000	1,3	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8
Telemark	190 000	1,1	0,9	0,9	0,9	0,7	0,7
Aust-Agder	170 000	1,5	1,4	1,3	1,4	1,3	1,9
Vest-Agder	420 000	2,4	2,3	1,9	2,1	1,9	2,2
Rogaland	1 630 000	3,6	3,4	3,3	3,6	2,9	3,2
Hordaland	1 650 000	3,3	3,5	3,2	3,3	2,8	3,2
Sogn og Fjordane	250 000	2,3	2,1	2,0	1,9	1,6	1,4
Møre og Romsdal	1 020 000	3,9	3,9	3,3	3,5	3,0	2,5
Sør-Trøndelag	1 490 000	4,9	3,9	3,7	3,8	3,4	2,9
Nord-Trøndelag	460 000	3,4	3,2	2,9	2,8	2,4	1,9
Nordland	1 360 000	5,7	5,7	5,1	5,1	4,4	3,4
Troms	1 100 000	6,8	5,3	5,4	5,4	4,4	3,5
Finmark, inkl. Svalbard	570 000	7,6	7,5	6,6	6,5	6,2	5,6

3 Flytrafikken innenlands

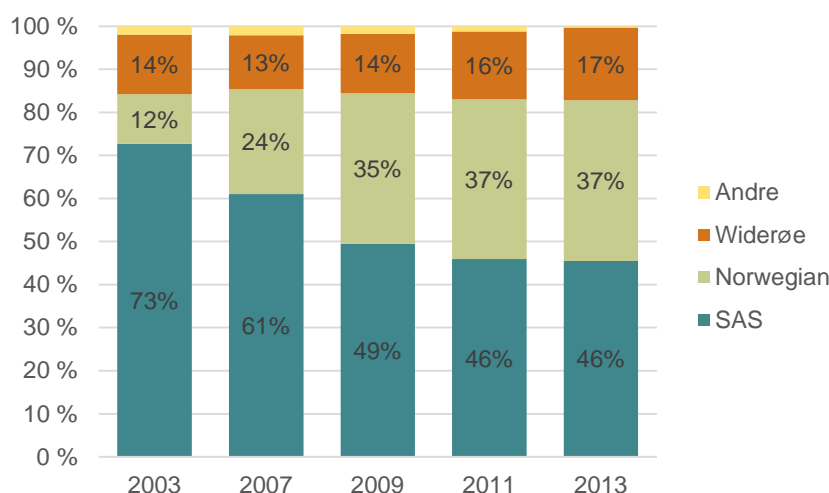
3.1 Trafikkvolum: SAS fortsatt størst på innenriksnettet

Totalt antall passasjerer kommet/reist på innland i 2013 var 14,9 millioner. SAS er største operatør på innenriksnettet med 6,8 millioner passasjerer, som gir en markedsandel på 46 prosent, det samme som i 2011 (figur 3.1 og tabell 3.1). Etter mange år med stagnerende/negativ trafikkutvikling, har SAS økt trafikken med drøyt to prosent per år siden 2009. SAS hadde likevel færre passasjerer i 2013 enn 10 år tidligere (inkludert Braathens).

Widerøe har 17 prosent av markedet (2,5 millioner passasjerer), opp ett prosentpoeng fra 2011. Trafikken med Widerøe vokste sterk mellom 2009 og 2011. Denne veksten var også et resultat av at selskapet tok over SAS sine ruter mellom Bergen og Kristiansand/Molde/ Kristiansund. Mellom 2011 og 2013 økte trafikken med Widerøe med knapt 300 000 passasjerer (6,2 prosent årlig vekst).

Knapt 5,6 millioner passasjerer fløy innenriks med Norwegian i 2013, som gir en markedsandel på 37 prosent. Dette er drøyt 300 000 flere passasjerer enn i 2011. Norwegian's trafikkvekst de siste to årene har vært svakere enn Widerøe, men noe bedre enn SAS.

Blant de øvrige selskapene er Danish Air Transport (DAT) den største operatøren med knapt 40 000 passasjerer i 2013. DAT har hatt en kraftig trafikkreduksjon (100 000 færre passasjerer enn i 2011) etter at de tapte anbudet på rutene fra Florø til Bergen og Oslo i 2012. Det er nå Widerøe som trafikkerer disse strekningene. Oslo-Stord og Bergen-Moss var de største rutene for DAT i 2013.



Figur 3.1: Markedsandeler for innenlands flytrafikk. 2003-2013

Figure 3.1: Market shares on domestic flights. 2003-2013

Tabell 3.1: Antall passasjerer innenlands og trafikkvekst etter flyselskap. 2003-2011

Table 3.1: Total number of passengers and traffic growth on domestic flights by airline. 2003-2011

	Antall passasjerer (mill.)					Årlig trafikkvekst (%)				
	2003	2007	2009	2011	2013	2003-07	2007-09	2009-11	2011-13	2003-13
SAS	7,5	7,8	6,2	6,5	6,8	0,9	-10,6	2,3	2,1	-1,0
DY	1,2	3,1	4,4	5,3	5,6	27,2	18,8	9,5	2,8	16,7
WF	1,4	1,6	1,7	2,2	2,5	2,9	4,2	13,5	6,2	5,8
Andre	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	6,7	-7,3	-12,5	-44,3	-12,6
I alt	10,3	12,8	12,6	14,2	14,9	5,4	-0,7	6,2	2,5	3,7

3.2 Trafikken ut fra Oslo

Tabell 3.2 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i to perioder på stamrutene ut fra Oslo; 2003-2013 (høyre del) og 2011-2013 (venstre del). Med unntak av Bardufoss og Kristiansund, opererte både SAS og Norwegian disse rutene i 2013.

De siste to årene har trafikken ut fra Oslo til byene i tabell 3.2 økt med 2,3 prosent per år. Det representerer en utflating av veksten sammenlignet med 10-årsperioden 2003-2013 (+4,0 prosent per år), men det er betydelige variasjoner. Trafikken mellom Oslo og Bardufoss økte fra 165 000 til 210 000 passasjerer mellom 2011 og 2013 (12,3 prosent årlig vekst), mens det var færre som reiste mellom Oslo og Kirkenes. De siste par årene er det flere strekninger som har hatt tilnærmet nullvekst.

Tabell 3.2: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på de største rutene fra Oslo. 2011-13 og 2003-13

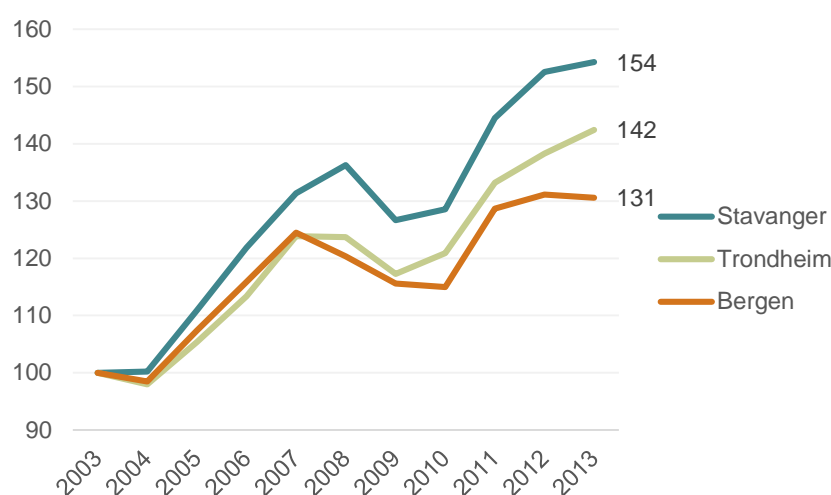
Table 3.2: Average annual traffic growth on selected routes from Oslo. 2011-2013 and 2003-2013

	Årlig vekst (%) 2011-13			Årlig vekst (%) 2003-13			Total PAX 2013
	Forretning	Fritid	I alt	Forretning	Fritid	I alt	
Trondheim	2,7	4,2	3,4	3,1	4,2	3,6	1 861
Bergen	0,5	1,0	0,7	1,8	3,9	2,7	1 709
Stavanger	0,8	6,3	3,3	3,0	6,2	4,4	1 523
Tromsø	8,9	2,4	5,0	4,9	4,8	4,8	1 045
Bodø	1,5	-0,6	0,3	5,3	4,5	4,8	732
Ålesund	-3,6	5,7	1,1	3,9	5,1	4,5	593
Harstad/Narvik	19,6	-7,1	1,4	7,3	4,5	5,5	519
Kristiansand	-3,8	5,0	0,2	2,1	3,6	2,8	492
Haugesund	0,2	2,7	1,4	4,9	5,3	5,1	431
Molde	13,1	-7,1	1,0	4,0	5,2	4,6	339
Bardufoss	25,5	-5,6	12,3	6,0	-0,6	3,3	209
Kristiansund	10,6	-1,2	6,1	5,8	1,3	4,0	199
Alta	-11,6	5,6	0,1	0,4	5,3	3,7	173
Kirkenes	-11,8	4,0	-2,3	7,2	5,9	6,3	172
I alt	2,7	2,0	2,3	3,5	4,6	4,0	9 997

3.2.1 De tre store: Trondheim og Stavanger øker fortsatt, Bergen flater ut

De tre største rutene innenlands, Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger, hadde alle over 1,5 millioner passasjerer i 2013. Oslo-Trondheim er den største ruta i Norge (utland inkludert) med 1,9 millioner passasjerer. I henhold til statistikk fra Eurostat var Oslo-Trondheim den sjetteste flyruta i Europa i 2011. Oslo-Bergen (1,7 mill.) og Oslo-Stavanger (1,5 mill.) var henholdsvis nummer åtte og nitten. Drøyt en tredel av alle flyreiser innenlands går på disse rutene.

Trafikkveksten på rutene var noenlunde sammenfallende fra 2002 til 2006 (figur 3.2). De siste 7-8 årene har imidlertid Oslo-Stavanger hatt større vekst enn de to andre. I 2013 var trafikken på Oslo-Stavanger 54 prosent høyere enn i 2003 (42 og 31 prosent høyere på henholdsvis Trondheim og Bergen). Det er fritidstrafikken som primært har drevet veksten på Oslo-Stavanger – bare de siste to årene har det blitt anslagsvis 85 000 flere fritidsreiser. Men også mellom Oslo-Trondheim/Bergen har fritids- trafikken vokst betydelig mer enn forretningstrafikken (tabell 3.2).



Figur 3.2: Trafikkutviklingen på Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger (2003=100)

Figure 3.2: Traffic development at Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger (2003=100)

Tabell 3.3 gir noen flere nøkkeltall for disse rutene:

- SAS er største operatør mellom Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger, mens det er flere som velger Norwegian på Oslo-Bergen. På alle relasjonene er Norwegian størst i fritidsmarkedet og SAS størst i forretningsmarkedet.
- Oslo-Trondheim har tidligere hatt en høyere andel fritidstrafikk, men nå ligger forretningsandelen på 52 prosent på alle tre relasjonene. På Oslo-Trondheim/Stavanger var volumet på forretningstrafikken i 2013 35 prosent høyere enn 10 år tidligere, mens den var 19 prosent høyere på Oslo-Bergen.
- Oljetrafikken utgjør fortsatt en vesentlig høyere andel av trafikken på Oslo-Stavanger – hver sjette reise er relatert til olje-/gassvirksomhet. Det er likevel nedgang i oljetrafikken mellom Oslo og Stavanger – anslagsvis var det 30 000 færre oljerelaterte reiser i 2013 enn i 2011. Oljetrafikken på Oslo-Trondheim er svært beskjeden.
- Oslo-Trondheim har som tidligere høyere transfertrafikk. Dette skyldes to forhold: (i) dårligere utlandstilbud fra Værnes gjør at flere reiser utenlands via

Oslo lufthavn (se avsnitt 4.3), og (ii) Værnes er knutepunkt for trafikk mellom Sør-Norge og Helgeland. På samtlige strekninger er andelen transfer lavere i 2013 enn den var i 2011.

- Gjennomsnittlig betalt billettpris (oppført av intervjupersonene) ligger på +/- 1 600 kroner. Forretningsreisende til Bergen betaler knapt 100 kroner mindre enn de som reiser til Trondheim eller Stavanger (se avsnitt 3.7 for detaljerte prisopplysninger).

Tabell 3.3: Nøkkeltall for de tre største rutene innenlands. 2013

Table 3.3: Key figures for the three main domestic routes. 2013

	Oslo- Trondheim	Oslo- Bergen	Oslo- Stavanger
Markedsandeler (SAS/Norwegian)			
- Totalt	51/49	47/53	54/46
- Fritid	42/58	40/60	46/54
- Forretning	59/41	53/47	61/39
Andel forretningstrafikk	52	52	52
Andel oljerelatert trafikk	4	10	17
Andel transfer	29	27	22
Gjennomsnittspris 2013	Kr 1 612	Kr 1 577	Kr 1 624

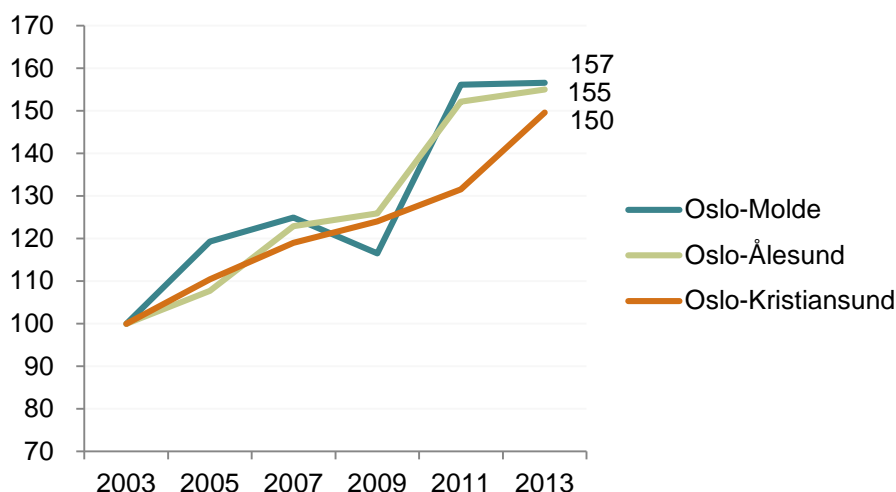
3.2.2 Oslo-Mørebyene: Kristiansund tar igjen trafikkveksten på Ålesund og Molde

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 (591' passasjerer i 2013) og Oslo-Molde (336' passasjerer i 2013).

Figur 3.3 viser at konkurranserutene vokste vesentlig sterkere enn Oslo-Kristiansund mellom 2009 og 2011. De siste par årene har imidlertid trafikken på disse flatet ut, mens passasjertallet på Oslo-Kristiansund har økt med 30 000 (6,1 prosent per år, jf. tabell 3.2).

Som vist i tabell 3.2, er det arbeidsrelatert trafikk, og spesielt relatert til oljenæringen, som har drevet veksten – i 2013 var det 12 000 flere oljerelaterte reiser mellom Oslo og Kristiansund enn i 2011. To av tre reiser mellom Oslo og Kristiansund skjer i arbeidsrelaterte formål, og mer enn hver tredje reise er knyttet til olje-/gass-virksomhet (tabell 3.4).

Setekapasiteten på Oslo-Kristiansund økte med 7,2 prosent mellom 2011 og 2013, mens den økte med 5,8 og 1,4 prosent til henholdsvis Ålesund og Molde.



Figur 3.3: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og Mørebyene (2003=100)

Figure 3.3: Traffic development Oslo-Ålesund/Molde/Kristiansund (2003=100)

Det er liten lekkasje mellom Møre-byene. For reiser innenlands betjener flyplassene primært nærområdet.

Det er fortsatt vesentlig dyrere å reise mellom Oslo og Kristiansund enn mellom Oslo og Ålesund/Molde, både for forretningsreisende og fritidsreisende (se avsnitt 3.7 for detaljer).

Tabell 3.4: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Mørebyene. 2013

Table 3.4: Key figures for air routes between Oslo and Ålesund/Molde/Kristiansund. 2013

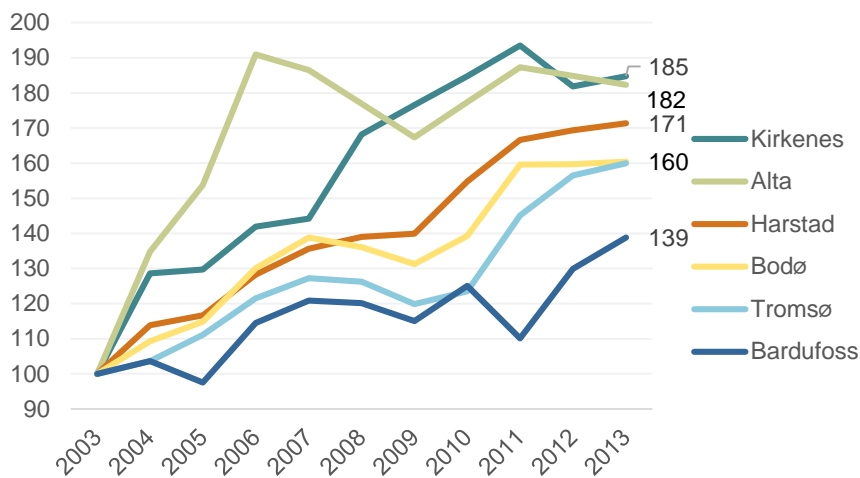
	Oslo- Ålesund	Oslo- Molde	Oslo- Kristiansund
Markedsandeler (SAS/Norwegian)			
- Totalt	56/44	48/52	100/-
- Fritid	43/57	43/57	100/-
- Forretning	71/29	53/47	100/-
Andel forretningstrafikk	46	47	66
Andel oljerelatert trafikk	10	11	37
Gjennomsnittspris 2013	Kr 1 621	Kr 1 655	Kr 2 101

3.2.3 Oslo-Nord-Norge: Betydelig vekst til Bardufoss og Tromsø siste to år, utflating på de øvrige

Trafikken på rutene til Nord-Norge har hatt ulik utvikling (jf tabell 3.2). Hovedtrekkene er (jf. figur 3.4 og tabell 3.5):

- Oslo-Tromsø passerte en million passasjerer i 2012, og er med det Norges fjerde største rute. Veksten i arbeidsrelatert trafikk har vært betydelig, spesielt de siste par årene, og ligger godt over gjennomsnitt for innenlandsreiser. Trafikkøkningen på fritid har vært omtrent som for gjennomsnittet (4,8 prosent per år). I hele perioden (2003-2013) har det vært konkurranse på ruta.

- Oslo-Bodø har også vært konkurranserute siden 2003. Dette er nest største relasjon nordover med 730 000 passasjerer i 2013. De siste par årene er preget av svak trafikkvekst.
- Trafikken på Oslo-Kirkenes har tatt seg noe opp igjen etter en nedgang mellom 2011 og 2012. Av rutene i tabell 3.2 er dette ruta som har hatt størst vekst de siste 10 årene (6,3 prosent per år). Arbeidsrelatert trafikk har vokst mer enn fritidstrafikken. Passasjergrunnlaget er fortsatt beskjedent, 175 000 reisende i 2013.
- Oslo-Bardufoss har i hele perioden stort sett vært monopolrute hvor selskapet som har hatt kontrakt med Forsvaret, med noen få unntak, har vært enerådende. To av tre reiser er relatert til arbeid (tabell 3.5), og halvparten av disse foretas av ansatte innen administrasjon/tjenesteyting (Forsvaret). Det har vært betydelig trafikkvekst i arbeidsrelaterte reiser de siste par årene (tabell 3.2). Setekapasiteten på ruta har økt med knapt 30 prosent.
- Trafikken på Oslo-Harstad/Narvik økte betydelig fram til 2011, men har etter det bare økt med 1,4 prosent per år. Betydelig vekst i forretningstrafikken de siste par årene, mens fritidstrafikken har gått tilbake (jf. tabell 3.2).
- Trafikken på Oslo-Alta har svingt betydelig i perioden. I starten av perioden (2003-05) bidro utbyggingen av Snøhvitfeltet til sterk trafikkvekst. Etter en markant trafikknedgang mellom 2005 og 2009, har trafikken gradvis tatt seg opp igjen. Trafikken domineres av fritidsreiser, bare hver fjerde passasjer reiser i forbindelse med et arbeidsrelatert formål (tabell 3.5).



Figur 3.4: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og byer i Nord-Norge (2003=100)

Figure 3.4: Traffic development to/from Oslo and selected cities in Northern Norway (2003=100)

Tabell 3.5: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Nord-Norge. 2013

Table 3.5: Key figures for routes between Oslo and Northern Norway. 2013

	Oslo- Tromsø	Oslo- Bodø	Oslo- Kirkenes	Oslo- Harstad	Oslo- Alta	Oslo- Bardufoss
Markedsandeler (SAS/Norwegian)						
- Totalt	63/37	60/40	66/34	40/60	51/49	-/100
- Fritid	58/42	54/46	58/42	31/69	50/50	-/100
- Forretning	70/30	70/30	80/20	52/48	53/47	-/100
Andel forretningstrafikk	42	41	34	41	26	68
Andel oljerelatert trafikk	5	3	3	9	4	12
Andel transfer	13	16	11	10	8	24
Gjennomsnittspris 2013	Kr 2 076	Kr 1 843	Kr 2 236	Kr 2 064	¹⁾	Kr 2 197

¹⁾ Få observasjoner

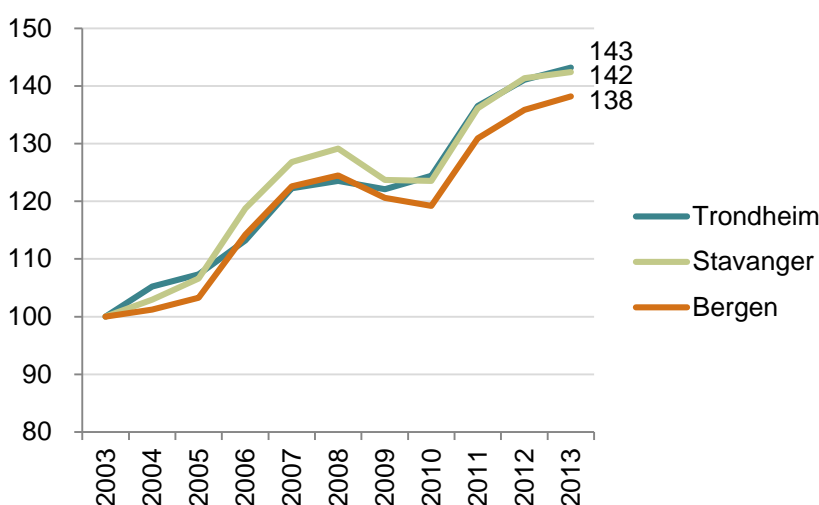
3.3 Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger

3.3.1 Trafikkutvikling: Lik veksttakt

Etter Oslo er Bergen, Trondheim og Stavanger de største lufthavnene. I Avinors klassifisering betegnes disse som store lufthavner. På innland er Bergen den største av de tre med 3,6 millioner passasjerer kommet/reist i 2013. Trondheim og Stavanger hadde henholdsvis 3,4 og 2,5 millioner passasjerer.

Figur 3.5 viser trafikkutviklingen i perioden 2003-2013. På alle tre lufthavnene var trafikken i 2013 ca. 40 prosent høyere enn i 2003. Stavanger og Trondheim hadde noe høyere vekst enn Bergen i perioden (3,6 prosent per år versus 3,3 prosent).

Figuren illustrerer godt effekten av finanskrisen. Trondheim ble mindre rammet enn de øvrige, noe som trolig skyldes en høyere andel fritidspassasjerer (det var primært forretningstrafikken som gikk tilbake under finanskrisen). Etter sterk vekst i 2010/2011, har trafikken flatet noe ut de siste to årene.



Figur 3.5: Trafikkutvikling på Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner. 2003-2013

Figure 3.5: Traffic development at Bergen, Trondheim and Stavanger airports. 2003-2013

På alle lufthavnene dominerer trafikken til/fra Oslo. På Stavanger utgjør Oslo-trafikken 61 prosent av all innenlandstrafikk over lufthavnen. På Bergen og Trondheim står den for henholdsvis 47 og 56 prosent.

Tilbudet av direkteruter er godt. Bergen har 20 destinasjoner innenlands, Trondheim 18 og Stavanger 13. Når vi ser på start- og endepunkt for reisene, finner vi ingen store, udekkede markeder:

Bergen

Her er det primært trafikk til Nord-Norge som går via andre lufthavner:

- Tromsø: Knappt 40 000 reiser. Direkterute i dag (Widerøe), men litt under halvparten av trafikken går via andre lufthavner (primært Oslo)
- Bodø: Knappt 40 000 reiser. Direkterute i dag (Widerøe), men ca. halvparten av trafikken går via andre lufthavner.
- Harstad/Narvik: Ca. 25 000 reiser totalt, bare 5 000 gikk direkte i 2013.

Trondheim

Som tidligere er det Kristiansand som er det største markedet for via-trafikk:

- Kristiansand: Om lag 45 000 reiser i 2013. Bare 7 000 reiste direkte.
- Stavanger: Ca. 20 000 reiser går via Oslo.
- Haugesund: Ca. 17 000 reiser i 2013. Ikke direkterute i dag.

Stavanger

De største udekkede markedene er til/fra Nord-Norge:

- Tromsø: Ikke direkterute. Totalt drøyt 30 000 reiser.
- Harstad/Narvik: Ikke direkterute. Totalt drøyt 20 000 reiser.
- Bodø: Ikke direkterute. Totalt ca. 20 000 reiser.
- Trondheim: Ca. 20 000 reiser går via Oslo.

3.3.2 Nøkkeltall: Fritidstrafikk vokser betydelig mer enn forretningstrafikk på Bergen og Stavanger

Tabell 3.6 gir noen nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger.

Oppsummert viser tallene:

- Trondheim har fortsatt høyere andel fritidstrafikk enn Bergen og Stavanger, men veksten i fritidsmarkedet siste 10 år har vært høyere for lufthavnene på Vestlandet. Til gjengjeld har forretningstrafikken vokst sterkere på Trondheim enn på Bergen og Stavanger.
- Nær halvparten av forretningstrafikken på Stavanger er relatert til olje/gass. Også Bergen har et betydelig innslag av olje-/gassreiser, mens bare hver sjettede arbeidsrelaterte reise over Trondheim skjer i forbindelse med olje-/gassvirksomhet.
- Veksten i olje-/gassreiser siste 10 år har vært høyere på Trondheim. Fortsatt er det imidlertid offentlig administrasjon/tjenesteyting som er den største sektoren for arbeidsbetingede reiser.
- Trondheim har en vesentlig høyere andel transfer enn de andre. Som nevnt over er Værnes knutepunkt for mye av trafikken mellom Sør-Norge og Helgeland, og også noe mellom Vestlandet og Bodø/Tromsø. Transfertrafikken til Helgeland er

imidlertid redusert på grunn av nye direkteruter mellom Oslo-Brønnøysund og Oslo-Sandnessjøen.

- Bergen har vesentlig større andel attrahert trafikk (bosatt utenfor fylket) enn Trondheim og Stavanger.
- Neste to av tre attraherte reiser over Stavanger er arbeidsrelaterte. Den attraherte trafikken på Bergen har også vesentlig mer arbeidsrelatert, mens besøkende over Trondheim fordeler seg omtrent likt på forretnings- og fritidsformål.
- På alle lufthavnene fordeler den genererte trafikken seg omtrent likt mellom fritidsformål og arbeidsrelaterte formål.

Tabell 3.6: Nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger

Table 3.6: Key figures for the traffic at Bergen, Trondheim and Stavanger airports

	Trondheim	Bergen	Stavanger
Fordeling arbeidsrelaterte/private reiser	51 / 49	55 / 45	58 / 42
Årlig gj.snitt. vekst arbeidsrelaterte reiser (2003-2013)	3,5 %	2,7 %	2,9 %
Årlig gj.snitt. vekst private reiser (2003-2013)	3,8 %	4,1 %	4,7 %
Andel av arbeidsrelaterte reiser relatert til olje-/gass	18 %	39 %	48 %
Årlig gj.snitt. vekst i oljerelatert trafikk (2003-2013)	8,9 %	3,6 %	4,5 %
Største næring	Off. adm./tjeneste (20 %)	Olje/gass (38 %)	Olje/gass (42 %)
Andel transfer (i hht Avinors statistikk)	13 %	7 %	3 %
Bosatt i Hordaland/Trøndelag/Rogaland (generert trafikk)	53 %	41 %	50 %
Andel av attrahert trafikk som er arbeidsrelatert	51 %	58 %	64 %
Andel av generert trafikk som er arbeidsrelatert	52 %	52 %	51 %

3.4 Konkurransen mellom lufthavner på Østlandet og i Lofoten/Vesterålen

I dette avsnittet ser vi nærmere på konkurransen mellom lufthavner i to regioner: (i) Harstad/Narvik versus de lokale lufthavnene i Lofoten og Vesterålen, og (ii) Sandefjord Torp mot henholdsvis Kristiansand og Oslo Gardermoen.

3.4.1 Harstad/Narvik vs Lofoten/Vesterålen: Økt lekkasje til Evenes

Åpningen av Lofast i desember 2007 bidro til at reisetiden fra Lofoten til Harstad/Narvik lufthavn ble redusert betydelig. Fra Svolvær er det nå 2 timer og 15 minutters kjøretid til Harstad/Narvik, mens det tar en time mer fra Leknes (tabell 3.7). Fra Vesterålen ga Lofast ingen endringer i reisetid til Harstad/Narvik.

Tabell 3.7: Kjøretider fra kommunesentrene i Lofoten og Vesterålen til Harstad/Narvik

Table 3.7: Estimated travel time by road from municipalities in Lofoten and Vesterålen to Harstad/Narvik airport

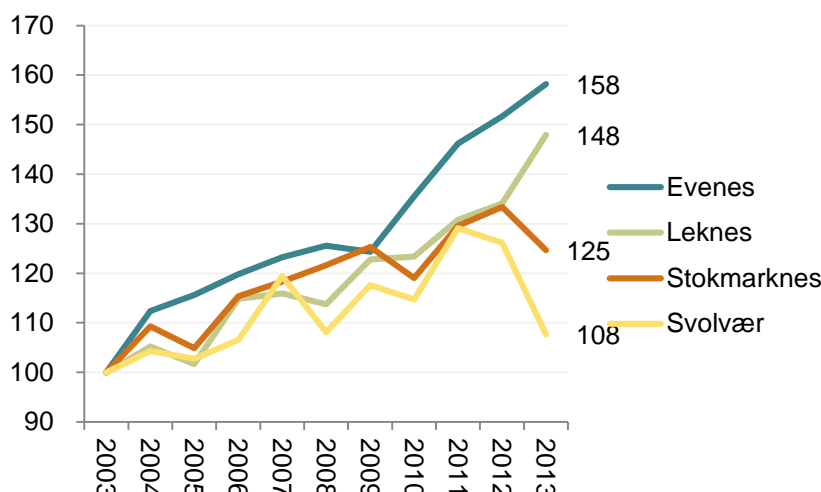
Kommune	Kommunesenter	Kjøretid til	
		Lokal lufthavn	Harstad/Narvik
Andøy	Andenes	-	3 t, 14 min
Hadsel	Stokmarknes	-	2 t, 8 min
Sortland	Sortland	21 min	1 t, 44 min
Øksnes	Myre	1 t	2 t, 19 min
Bø	Straume	1 t, 17 min	2 t, 36 min
Flakstad	Ramberg	30 min	3 t, 36 min
Moskenes	Reine	58 min	3 t, 58 min
Vågan	Svolvær	-	2 t, 15 min
Vestvågøy	Leknes	-	3 t, 12 min

Harstad/Narvik har direkteruter til Andenes (hverdager), Bodø, Tromsø, Trondheim (4 dager i uken) og Oslo, i tillegg til sommerruter til Bergen og Sandefjord. Det er åtte avganger til Oslo på hverdager, fem med Norwegian og tre med SAS. De lokale lufthavnene i Lofoten/Vesterålen har ruter internt og til Bodø og Tromsø. Andøy har i tillegg sommerrute til Oslo (Norwegian).

Harstad/Narvik hadde i 2013 596 000 passasjerer kommet/reist på innland. For de øvrige var trafikkgrunnlaget henholdsvis 108 000 (Leknes), 65 000 (Svolvær) og 100 000 (Stokmarknes). Figur 3.6 viser trafikkutviklingen i perioden 2003-2013 for de fire lufthavnene, og tabell 3.9 gjennomsnittlig årlig vekst i tre perioder etter 2003. Trafikken i Lofoten i 2013 var preget av en streik på Svolvær som medførte at lufthavnen var stengt i april og mai. Dette forklarer noe av endringene på Leknes (sterk vekst) og Svolvær (sterk nedgang) mellom 2012 og 2013. Tabell 3.9 viser derfor årlig trafikkvekst til og med 2012.

Oppsummert viser figur 3.6 og tabell 3.8 at:

- Trafikken på Harstad/Narvik har vokst betydelig mer enn trafikken på de lokale lufthavnene. Med unntak av 2009 (finanskrisen) har trafikken på Evenes vokst jevnt over 10-årsperioden.
- Trafikkveksten på Stokmarknes og Svolvær var betydelig høyere i første del av perioden (2003-2007) enn i andre del (2007-2012). Dette indikerer økt lekkasje til Harstad/Narvik som følge av Lofast.



Figur 3.6: Trafikkutviklingen innland på Harstad/Narvik, Leknes, Svovvær og Stokmarknes i perioden 2003-2013 (2003=100)

Figure 3.6: Traffic development at Harstad/Narvik, Leknes, Svovvær and Stokmarknes airports. 2003-2013 (2003=100)

Tabell 3.8: Årlig trafikkvekst innland i tre perioder. Harstad/Narvik, Leknes, Svovvær og Stokmarknes. Prosent

Table 3.8: Annual traffic growth at Harstad/Narvik, Leknes, Svovvær and Stokmarknes airports. Percent

	Harstad/Narvik	Leknes	Stokmarknes	Svovvær
2003-2007	5,4 %	3,8 %	4,3 %	4,5 %
2007-2012	4,2 %	3,0 %	2,4 %	1,1 %
2003-2012	4,7 %	3,3 %	3,3 %	2,6 %

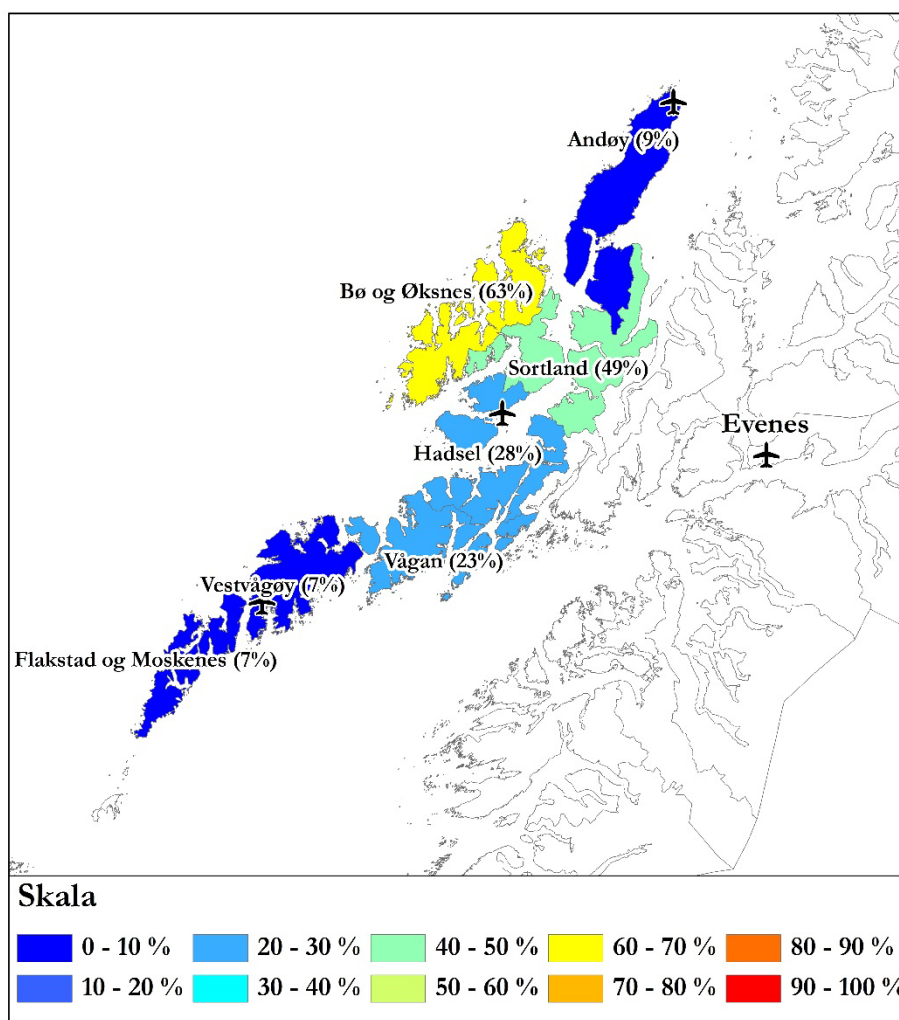
Figur 3.7 viser andelen av trafikken som genereres/attraheres i kommuner i Lofoten og Vesterålen som gikk over Harstad/Narvik i 2013. Figur 3.8 viser tilsvarende for reiser til Oslo. Oppsummert viser figurene:

- **Flakstad og Moskenes – noe økt lekkasje:** 55 prosent går over Leknes, 38 prosent over Bodø og syv prosent over Harstad/Narvik. For reiser til Oslo var Harstad/Narvik sin andel fem prosent i 2013. I 2007, før åpningen av Lofast, var Harstad/Narvik andel av trafikken marginal.
- **Vestvågøy – økt lekkasje til Oslo:** 84 prosent lokalt (Leknes), én prosent Svovvær, åtte prosent Bodø og syv prosent Harstad/Narvik. Alle reiser sett under ett, har det vært en liten økning i lekkasjen i perioden (fire prosent over Harstad/Narvik i 2007). Imidlertid benyttes Harstad/Narvik i vesentlig større grad på Oslo-reiser (17 prosent i 2013 mot fire prosent i 2007).
- **Vågan – betydelig økning i lekkasjen:** 63 prosent lokalt (Helle), fire prosent Leknes, ni prosent Bodø og 23 prosent Harstad/Narvik i 2013. Harstad/Narvik sin andel i 2007 var marginal (tre prosent). 40 prosent av Oslo-reisene gikk om Harstad/Narvik i 2013, mot syv prosent i 2007. Reelt sett er nok økningen i lekkasjen noe mindre. Som nevnt var Svovvær lufthavn rammet av streik i fjor.
- **Hadsel – små endringer:** 63 prosent lokalt (Skagen) i 2013, 28 prosent Harstad/Narvik og knapt 10 prosent fra de andre lufthavnene i regionen (inkl.

Bodø). Harstad/Narvik sin andel av totaltrafikken i 2007 var 60 prosent. Noe økt lekkasje på reiser til/fra Oslo (70 prosent i 2013 mot 60 prosent i 2007).

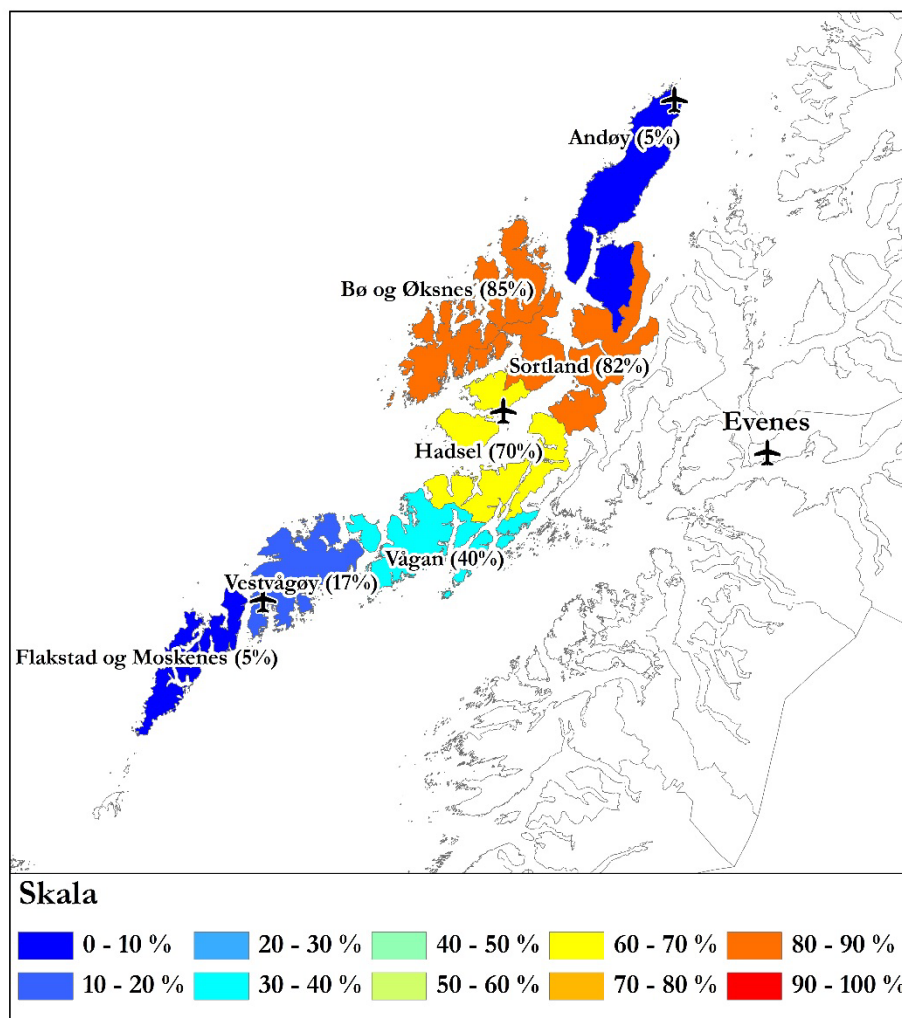
- **Sortland – ingen endring:** Som i 2007 går ca halvparten av trafikken over Harstad/Narvik, 40 prosent lokalt (Skagen) og det resterende fra de andre lufthavnene i regionen (inkl. Bodø). 82 prosent av Oslo-trafikken går om Harstad/Narvik, som i 2007.
- **Bø/Øksnes – noe økt lekkasje:** Majoriteten av reisene går via Harstad/Narvik (63 prosent i 2013), mens drøyt en tredel går lokalt (Skagen). Harstad/Narvik sin andel i 2007 var 56 prosent. Ingen endring i lekkasjen på Oslo-reiser – som i 2007 går drøyt 80 prosent over Harstad/Narvik.
- **Andøy – små endringer:** 86 prosent av trafikken gikk lokalt i 2013 (82 prosent i 2007). Over 90 prosent flyr nå lokalt når de skal til/fra Oslo (Norwegians direkte rute). I 2007 gikk knapt 30 prosent av Oslo-reisene via Harstad/Narvik.

I alt gikk 25 prosent av trafikken til/fra disse kommunene over Evenes i 2013 (drøyt 100 000 reiser). I 2007 var andelen 20 prosent. Lekkasjen er som ventet større for fritidsreiser enn for arbeidsrelatert trafikk, henholdsvis 29 og 16 prosent.



Figur 3.7: Andelen av trafikken til/fra kommuner i Lofoten og Vesterålen som går over Harstad/Narvik, 2013

Figure 3.7: Market share for Harstad/Narvik airport on traffic to/from municipalities in Lofoten and Vesterålen, 2013



Figur 3.8: Andelen av reiser til/fra Oslo som genereres/attraheres i kommuner i Lofoten og Vesterålen som går over Harstad/Narvik, 2013

Figure 3.8: Market share for Harstad/Narvik airports on trips between Oslo and municipalities in Lofoten and Vesterålen, 2013

3.4.2 Sandefjord Torp vs Oslo lufthavn og Kristiansand

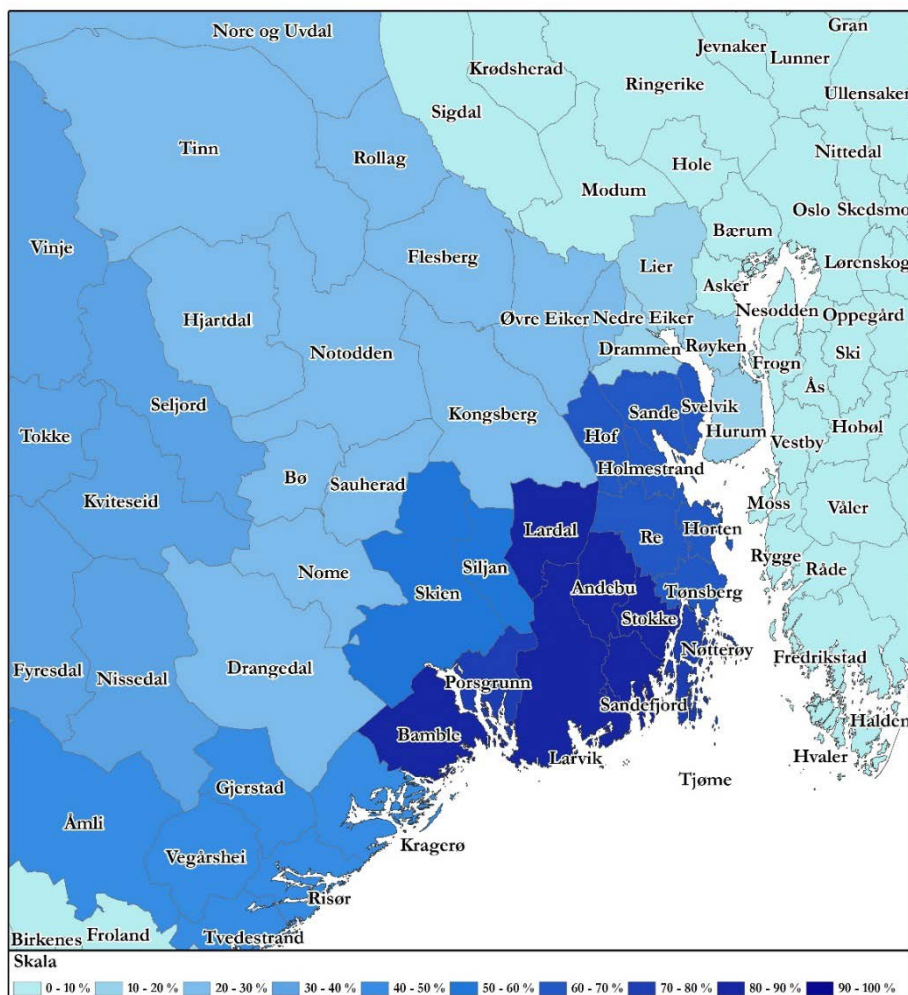
Figur 3.9 viser andelen av innenrikstrafikken som genereres/attraheres i kommuner på Østlandet og Agder som går over Sandefjord. Hovedtrekkene er:

- 76 prosent av innenrikstrafikken til/fra Vestfold går via Sandefjord. Det er dermed betydelig «lekkasje» til Oslo. Anslagsvis dreier det seg om drøyt 100 000 reiser.
- 85 prosent av reisene til/fra Sandefjord kommune går over Sandefjord Torp. Også til/fra Larvik går åtte av ti reiser om Torp. Til/fra Tønsberg og Horten, som har 20-30 minutter kortere kjøretid til Oslo, faller Torps andel av trafikken under 70 prosent.
- Drammen er et betydelig marked (ca. 130 000 reiser) som i kjøretid ligger noen minutter nærmere Sandefjord enn Oslo. Men nær 90 prosent velger å reise om Oslo.
- 59 prosent av reisene til/fra Telemark går over Sandefjord. Grenlands-kommunene står for storparten av trafikken (70 prosent). Både fra Porsgrunn og

Bamble går åtte av ti reiser via Sandefjord, mens andelen fra Skien er knapt 60 prosent. 15 prosent av trafikken til/fra Skien går om Geitryggen og knapt 30 prosent fra Oslo. Fra Skien er det drøyt 10 minutter lengre kjøretid til Sandefjord enn fra Porsgrunn.

- 18 prosent av trafikken til/fra Aust-Agder går over Sandefjord. Det er spesielt reisende til/fra de østlige kommunene Risør, Gjerstad, Vegårshei, Tvedestrand og Åmli som benytter Sandefjord.
- Fra Vest-Agder er lekkasjen til Sandefjord marginal.
- Det er lite trafikk som genereres/attraheres i Østfold. Bare tre prosent av reisene til/fra Østfold-kommunene går over Sandefjord.
- Til/fra Asker og Bærum går henholdsvis knapt fem og to prosent av innenrikstrafikken om Sandefjord. For Oslo er andelen under en prosent.

Oslo spiser seg betydelig inn i det geografiske influensområdet til Sandefjord. Det er spesielt på trafikken til/fra Drammen hvor Sandefjord «taper», men også til/fra Tønsberg, Horten og Skien går hver tredje reise fra Oslo.



Figur 3.9: Andelen av innenrikstrafikken som genereres/attraheres i kommuner på Østlandet og Agder som går over Sandefjord. Prosent

Figure 3.9: Domestic traffic to/from municipalities at Østlandet and Agder via Sandefjord Torp. Percent

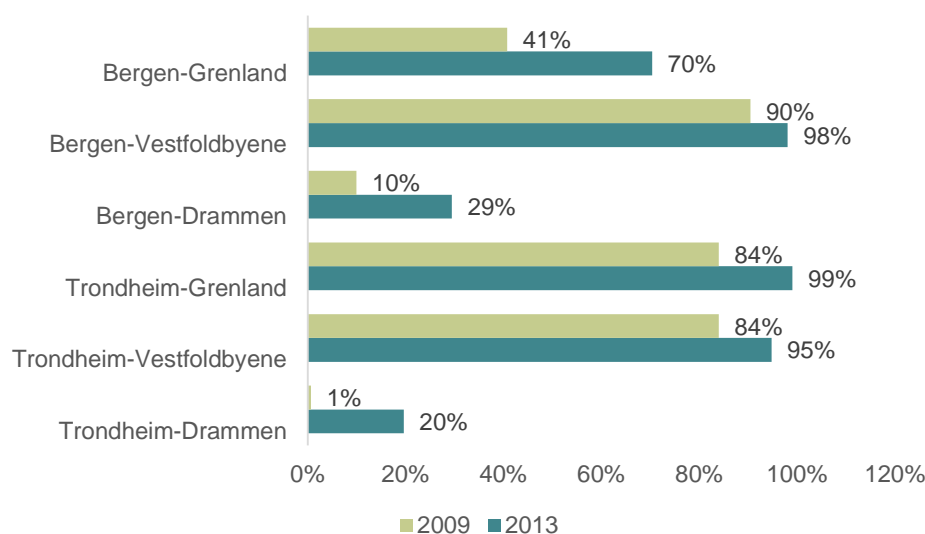
I 2012 startet Norwegian flygninger fra Sandefjord til Trondheim og Bergen. Inntil da hadde Widerøe vært eneste operatør innenriks på Sandefjord. Tabell 3.9 viser trafikkutviklingen siste to år på disse relasjonene. Samlet sett ble antall reiser mer enn fordoblet. Fritidstrafikken økte mer enn arbeidsrelaterede reiser. Oppgitt billettpris har ikke uventet gått kraftig ned – ca. 1 300 kroner for forretningsreisende og drøyt 300 kroner for fritidsreisende.

Tabell 3.9: Trafikkutvikling 2011-2013 mellom Sandefjord og Trondheim/ Bergen

Table 3.9: Traffic development 2011-2013 on Sandefjord-Trondheim/ Bergen

	Totalt antall passasjerer		Endring 2011-2013		
	2011	2013	Forretning	Fritid	I alt
Sandefjord-Trondheim	105 000	245 000	103 %	163 %	133 %
Sandefjord-Bergen	135 000	265 000	74 %	137 %	99 %
I alt	240 000	510 000	86 %	150 %	114 %

Figur 3.10 viser Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/Bergen og primærmarkedene for Sandefjord Torp i 2013 og 2009⁴. Tallene viser at Norwegianians inntreden har styrket Torps posisjon betydelig i alle markedene.



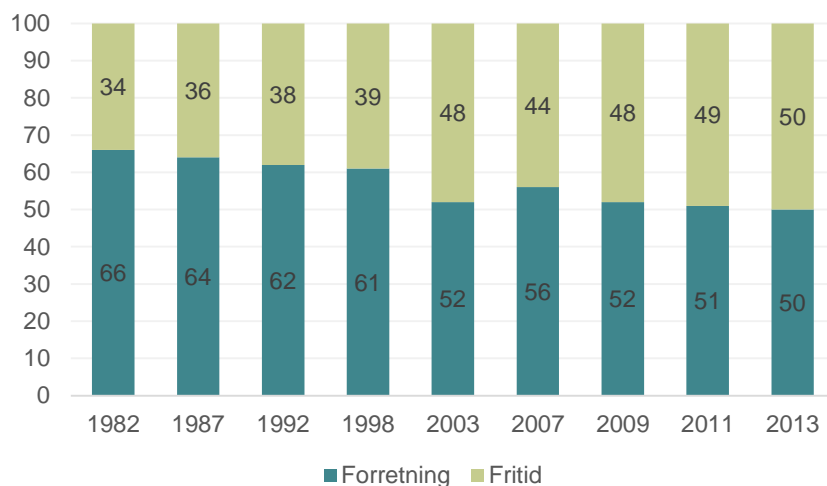
Figur 3.10: Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/ Bergen og Drammen, Vestfoldbyene (Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik) og Grenland i 2013 og 2009

Figure 3.10: Market share for Sandefjord airport on trips between Trondheim/ Bergen and Drammen, Vestfoldbyene (Horten, Tønsberg, Sandefjord and Larvik) and Grenland. 2013 and 2009

⁴ Datagrunnlaget for Sandefjord i 2011 er basert på intervjuer som er gjort på Avinors lufthavner (det ble ikke gjennomført egen RVU på Sandefjord i 2011). Dette er ikke godt nok for å gjøre geografiske analyser av influensområdet.

3.5 Formål: Fordelingen mellom arbeidsbetingede reiser og fritidstrafikk stabil

I 2013 var reisene på innenriksnettet relatert til ulike arbeidsbetingede formål⁵ og til fritidsrelaterte formål likt fordelt (figur 3.11). Fordelingen mellom arbeidsrelaterte reiser og fritidstrafikk har holdt seg relativt stabil de siste 10 årene, med en liten overvekt av reiser i forbindelse med arbeid fram til 2011. Det var i femårsperioden etter åpningen av Gardermoen at fritidstrafikken relativt sett «tok av».



Figur 3.11: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål. 1982-2013. Prosent

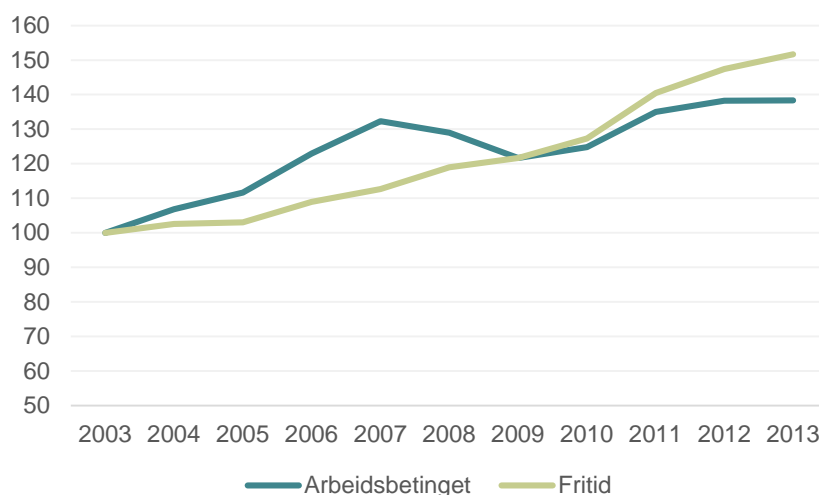
Figure 3.11: Domestic routes by trip purpose. 1982-2013. Percent

Mens fritidsmarkedet hadde en vekst på åtte prosent fra 2011 til 2013, økte arbeidsbetingede reiser med om lag 2,5 prosent.

Veksten i de to delmarkedene den siste 10-årsperioden har vært noe ulik (figur 3.12)⁶. Mens fritidsmarkedet har vokst jevnt med ca. 3-4 prosent per år (totalt 52 prosent fra 2003 til 2013), viser de arbeidsbetingede reisene klare konjunkturmessige svingninger med trafikknedgang i årene 2008-2010. I perioden 2003 til 2013 økte antallet arbeidsbetingede reiser likevel med 38 prosent, men mesteparten av denne veksten kom fra 2003 til 2007. Fra 2012 til 2013 var det en nullvekst, slik at antall arbeidsbetingede reiser i 2013 fortsatt befinner seg bare litt over nivået i 2007.

⁵ Arbeidsrelaterte formål inkluderer reiser til/fra arbeid og yrkesreiser i forbindelse med kurs/konferanser, salg, innkjøp, serviceoppdrag, konsulentbistand etc.

⁶ I år uten RVU har vi forutsatt at andelen forretningstrafikk (fritidstrafikk) utvikler seg lineært, dvs. at andelen business i 2004 er funnet på følgende måte: $(\% \text{ business } 2003 + \% \text{ business } 2005) / 2$.



Figur 3.12: Utviklingen i innenlands forretnings- og fritidstrafikk (2003=100)

Figure 3.12: Traffic development on domestic routes. Business and leisure travel (2003=100)

Tabell 3.10 viser årlig vekst i ulike delmarkeder. Hovedmomentene er:

- I perioden sett under ett (2003-13) økte den arbeidsrelaterede trafikken med 3,2 prosent per år og fritidstrafikken med 4,3 prosent.
- Delmarkedet med høyest gjennomsnittlig årlig vekst (2003-2013) var reiser til/fra arbeid. Olje-/gassindustrien er drivkraften i pendlermarkedet med fly – 40 prosent av reisene foretas ansatte innen olje/gass, og disse har stått for 50 prosent av veksten i flypendlingen de siste 10 årene. Det er ellers stor innpendling til kommuner med høy oljeaktivitet eller offentlig tilstedeværelse (primært forsvaret). Når det gjelder utgående pendling, er det bosatte i mindre sentrale kommunene som relativt sett pendler mest med fly.
- Samlet har arbeidsrelaterede reiser økt lite de siste to årene. Noen deler har økt en del (reiser til/fra arbeid og intern kontakt) – som de også gjorde fra 2009 til 2013. De øvrige typene av arbeidsrelaterede reiser har generelt hatt nedgang fra 2011 til 2013, mens de fra 2003 til 2013 alle kunne vise til en økning
- 46 prosent av fritidsreisene er besøksreiser og 32 prosent ferie-/helgeturer. Veksten i disse delmarkedene var omtrent den samme fra 2009 til 2011, men de siste to årene har besøksreisene økt og feriereisene gått noe ned. I et 10-års perspektiv har likevel ferie-/helgeturer hatt noe større trafikkvekst enn besøksreiser.

Tabell 3.10: Gjennomsnittlig årlig vekst i delmarkeder

Table 3.10: Traffic growth per year by travel purpose

	Andel av reiserne i 2013	Gjennomsnittlig årlig vekst		
		2003-2013	2009-2011	2011-2013
Til/fra arbeid	16	6,9	6,8	7,6
Kurs, konferanse	15	2,3	4	-1,7
Salg, innkjøp	4	0,8	5,8	-4,9
Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.	3	1,4	5,5	2,4
Serviceoppdrag/konsulentbistand	3	1,2	3,9	-1,1
Annen forretnings-/tjenestereise	10	2,2	7,8	-3,4
Besøke slekt/venner	23	3,9	7,6	4,7
Ferie-/helgetur og lignende	16	4,2	7,6	-1,2
Annen privat reise	12	5,1	11	5,9
Alle reiser	100	3,7	7	1,8
Arbeidsrelaterte reiser	50	3,2	5,7	0,6
Fritidsreiser	50	4,3	8,3	3,0

I 2013 er det hentet inn egne tall for helsereiser («til/fra sykehus/medisinsk behandling») og kultur- og sportsrelaterte reiser. Disse ligger i tabell 3.11 inne i «annen privat reise».

Helsereiser utgjorde ca. 350 000 reiser i 2013. Dette er omtrent 2,5 prosent av alle reiser og ca. fem prosent av alle fritidsrelaterte reiser innenlands. Målt i antall reiser er de største rutene også størst på helsereiser. Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen topper listen med drøyt 20 000 reiser «til/fra sykehus/medisinsk behandling» i 2013.

Regionalt er imidlertid helsereiser et langt viktigere formål i Nord-Norge enn i andre deler av landet. I tabell 3.11 har vi listet opp de 15 relasjonene med høyest andel helsereiser⁷. Alle disse går inn til enten Bodø, Tromsø eller Kirkenes. For Bodø utgjør helsereiser 7,5 prosent av totaltrafikken på lufthavnen, for Kirkenes 6,2 prosent og for Tromsø 4,8 prosent.

Brønnøysund-Bodø er relativt sett den største «helsrutene» – nær en tredel av reiserne er «til/fra sykehus/medisinsk behandling». Ellers ligger rutene fra Lofoten og Vesterålen til Bodø høyt på lista. Det er også verdt å merke seg at de 15 største «helsrutene» bare utgjør en tredel av alle helsereiser.

⁷ Noen mindre relasjoner skulle etter alt å dømme vært på lista. Det er blant annet mange «helsereiser» i Finnmark som går til Hammerfest. Få observasjoner gjør imidlertid at usikkerheten i estimatene for disse rutene er stor.

Tabell 3.11: 15 ruter med høyest andel helsereiser i 2013

Table 3.11: Travel to/from hospital/medical treatment by route. Top 15 routes in 2013

Rute	Antall helsereiser	Andel
Brønnøysund-Bodø	6 000	31
Svolvær-Bodø	15 500	24
Stokmarknes-Bodø	17 500	23
Narvik-Bodø	6 500	22
Leknes-Bodø	20 000	18
Mo i Rana-Bodø	7 500	17
Alta-Kirkenes	1 500	17
Vadsø-Tromsø	4 000	15
Skagen-Tromsø	3 500	14
Andenes-Bodø	2 500	13
Sandnessjøen-Bodø	3 500	13
Kirkenes-Tromsø	7 500	13
Alta-Tromsø	11 000	12
Vadsø-Kirkenes	3 000	12
Harstad-Tromsø	2 000	11
Andre	240 000	
I alt	110 000	2,7

Reiser til kultur- og sportsarrangementer utgjorde i alt ca. 280 000 reiser i 2013 (tabell 3.12). Omtrent alle de viktigste relasjonene målt i antall reiser innbefatter Oslo – til sammen nesten 80 prosent av trafikken. Reiser mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger alene utgjør til sammen 44 prosent av alle reisene. Disse hadde alle mellom 30 og 40 000 reiser i forbindelse med kultur-/sportsarrangement i 2013. Dette utgjorde drøyt to prosent av totaltrafikken på disse rutene (tabell 3.12). Alta-Vadsø er ruta med høyest andel kultur-/sportsreiser, hvor knapt seks prosent av reisene skjer i dette formålet.

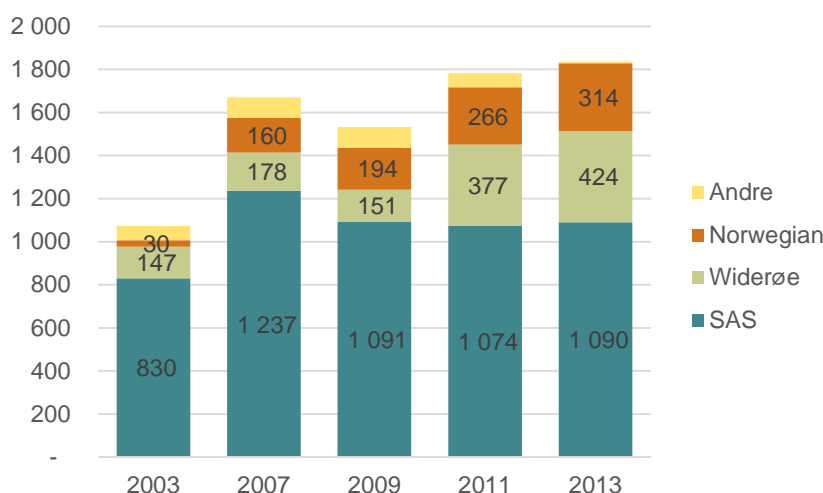
Tabell 3.12: 15 ruter med høyest andel reiser til/fra kultur-/sportsarrangement i 2013

Table 3.12: Travel to/from cultural or sports events. Top 15 routes in 2013

Rute	Antall sports-/kulturreiser	Andel
Alta-Vadsø	700	5,6
Bergen-Sandefjord	11 000	4,2
Oslo-Alta	6 500	3,4
Oslo-Molde	10 000	3,3
Bodø-Sandnessjøen	1 000	3,2
Oslo-Kirkenes	5 000	3,0
Tromsø-Alta	3 000	2,8
Stavanger-Sandefjord	3 000	2,8
Oslo-Bergen	40 000	2,6
Oslo-Stavanger	32 000	2,4
Trondheim-Mo i Rana	1 000	2,3
Oslo-Trondheim	35 000	2,3
Bergen-Bodø	7 000	2,3
Trondheim-Sandefjord	5 500	2,2
Tromsø-Bodø	3 500	2,1
Andre	115 000	
I alt	280 000	2,0

3.6 Oljeindustrien er en viktig driver i forretningsmarkedet

I alt ble det foretatt drøyt 1,8 millioner flyreiser innenlands i tilknytning til olje- og gassvirksomhet i 2013 (figur 3.13). Dette er økning på drøyt tre prosent fra 2011. Veksten i arbeidsrelaterte reiser totalt de siste to årene var på 1,3 prosent. 26 prosent av de arbeidsrelaterte reisene er nå knyttet til olje-/gassvirksomhet, mot 21 prosent i 2003.



Figur 3.13: Utviklingen i antall reiser forbundet med olje-/gassvirksomhet på innenriksnettet etter flyselskap, 2003-2013. Antall enkeltreiser (1000)

Figure 3.13: Total number of domestic oil related journeys by airline, 2003-2013. Single journeys. (1000)

SAS er klart største selskap, men andelen som reiser med SAS synker (59 prosent i 2013 mot 77 prosent i 2003). 23 prosent av olje-/gassreisene går med Widerøe og 17 med Norwegian. Danish Air Transport er mer eller mindre ute av «(olje-)markedet» etter at de tapte anbudsrutene på Florø til Widerøe. Widerøe vil i perioden april 2012-mars 2016 fly de «oljetunge» rutene Florø-Bergen og Florø-Oslo. I 2013 var hver tredje forretningsreise med Widerøe en olje-/gassreise.

De 10 mest «oljevhengige» rutene har alle, med unntak av Bergen-Stavanger og Oslo-Kristiansund, passasjergrunnlag under 100 000 (tabell 3.13). De fleste av disse er primært opprettet med formål å betjene oljeindustrien, og mange har høye andeler transfertrafikk til sokkelen. På Stavanger-Florø, som topper lista, er så godt som alle reiser relatert til olje-/gassvirksomhet. Ruta opereres av Airwing med en daglig avgang mandag-fredag. I tillegg anløper Widerøe Florø på vei fra Stavanger til Kristiansund fire dager i uken.

Tabell 3.13: De 10 største "oljerutene" innenlands (som andel av total trafikk på relasjonen)

Table 3.13: 10 largest domestic "oil/gas routes"

	Total PAX	Andel av trafikken som er relatert til olje/gass
Stavanger-Florø	4 000	84
Stavanger-Kristiansund	9 500	79
Bergen-Haugesund	19 000	76
Trondheim-Kristiansund	15 000	75
Bergen-Kristiansund	77 000	64
Stavanger-Kristiansund	28 000	61
Bergen-Florø	70 000	58
Stavanger-Sandefjord	54 000	57
Bergen-Stavanger	555 000	45
Oslo-Kristiansund	200 000	37

3.7 Billettpriser

I reisevaneundersøkelsene spørres passasjerene om hva de betalte for billetten tur-retur, inkludert avgifter og gebyrer. Spørsmålet har vært inkludert i alle undersøkelsene fra og med 2003.

Det er knyttet noe usikkerhet til prisopplysningene. 16 prosent av respondentene har ikke svart på spørsmålet. I tillegg har ca. 10 prosent oppgitt en billettpris under 100 kroner, mens drøyt én prosent har svart at billetten kostet over 10 000 kroner. Andelen som har oppgitt billettpris under 100 kroner er langt høyere i RVU 2013 enn tidligere år. Billettpriser under 100 kroner og over 10 000 kroner er ikke tatt med i beregningsgrunnlaget for noen av årene. For RVU 2013 har vi dermed svar fra drøyt 70 prosent av utvalget.

En høy andel ubesvart øker usikkerheten i estimatene. Ettersom flere og flere ikke har en fysisk billett, kan det også være vanskelig å huske nøyaktig hva reisen kostet. Sist kommer at eventuelle firmarabatter ikke fanges opp i disse undersøkelsene.

Spørsmålet om pris er stilt på samme måte i disse årene, og andelen ubesvart har holdt seg noenlunde 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 3.14 er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser for i alt 17 relasjoner i 2013. 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, og mellom Oslo og stamflughavner i henholdsvis Sør-Norge og Nord-Norge.

Hovedtrekkene er som følger:

- I henhold til disse beregningene kostet en gjennomsnittsbillett for en innenlands flyvning kr 2 000,- i 2013, henholdsvis kr 2 272,- for forretningsreisende og kr 1 754,- for fritidsreisende. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt åtte prosent mer for billetten i 2013 enn i 2011 (nominelle verdier), mens oppgitt gjennomsnittspris for fritidsreisende økte med 19 prosent. Samlet gir dette en estimert prisøkning på 11 prosent for reiser innenriks i Norge mellom 2011 og 2013⁸.
- Siden 2003 har imidlertid flyprisene samlet sett gått ned med seks prosent (nominelt), ifølge disse tallene. Konsumprisindeksen har i samme periode steget med 19 prosent. Oppgitt billettpris for forretningsreisende var 14 prosent lavere i 2013 enn i 2003 (ca. 400 kroner), mens de som reiser privat betalte 13 prosent mer (dvs ca. 200 kroner).
- Oppgitt billettpris på de tre største relasjonene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger ligger på ca. kr 1 400,- i fritidsmarkedet og om lag kr 1 500,- i forretningsmarkedet. Forretningsreisende mellom Oslo og Stavanger betalte det samme i 2013 som i 2011 (jf. figur 3.14a). Til Bergen og Trondheim har prisene økt. Det samme gjelder fritidsreisende, hvor oppgitt billettpris i 2013 var om lag 300 kroner høyere enn i 2011 (figur 3.14b).
- Prisforskjellen mellom en reise på stamrutenettet i Sør-Norge og en reise mellom stamflughavner i Sør- og Nord-Norge er ca. 300 kroner i forretningsmarkedet og om lag 600 kroner i fritidsmarkedet. I begge markedene økte prisforskjellene med ca. 100 kroner mellom 2011 og 2013. Likevel betaler forretningsreisende mellom Sør- og Nord-Norge drøyt 30 prosent mindre for billetten nå enn i 2003 (nominelle kroner). I fritidsmarkedet ligger prisene ca. 10 prosent høyere.
- På så godt som alle relasjoner har oppgitt billettpris økt mellom 2011 og 2013, både i forretningsmarkedet og fritidsmarkedet.
- Fortsatt er det slik at forretningsreisende mellom kortbanenettet i Nordland (Lofoten og Helgeland) og Oslo betaler dobbelt så mye som de som reiser mellom Bodø og Oslo. I fritidsmarkedet er forskjellene ca. 1 000 kroner.

⁸ SSBs flyprisindeks viser en prisøkning på 6,3 prosent fra 2011-2013. SSBs tall inkluderer både innland og utland. SSB publiserer ikke separate tall for innland og utland. I RVU finner vi at gjennomsnittsprisen på reiser til Europa, som utgjør 86 prosent av utenlandstrafikken, har falt de siste par årene, mens prisen på interkontinentale reiser har økt (jf. avsnitt 4.10).

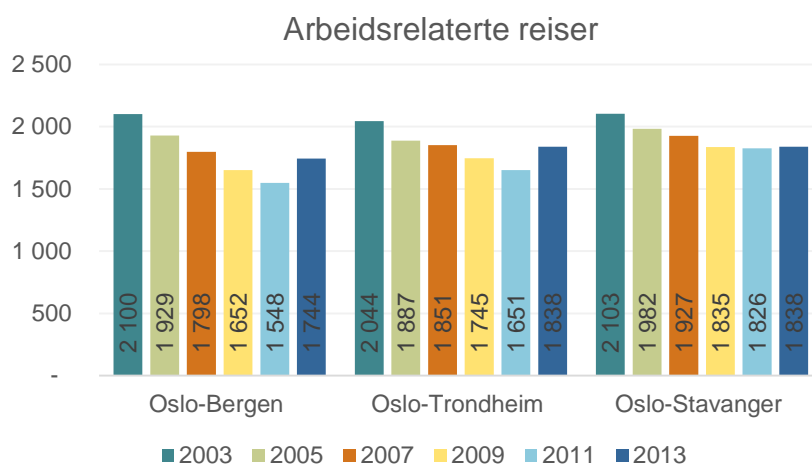
Tabell 3.14: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og nominell prisindeks for 2003-2013. Punkt-til-punkt trafikk

Table 3.14: Average fare (NOK) on selected domestic routes and nominal price indices in 2003-2013. Point-to-point traffic

Rute	Prisindeks (2003=100)											
	Formål			Forretning			Privat			Alle reiser		
	Forretning	Fritid	Alle	2009	2011	2013	2009	2011	2013	2009	2011	2013
Oslo-Bergen	1 744	1 409	1 577	79	74	83	101	100	123	84	79	92
Oslo-Trondheim	1 838	1 374	1 611	85	81	90	107	111	132	90	88	100
Oslo-Stavanger	1 838	1 413	1 624	87	87	87	109	102	132	91	87	95
Oslo-Kristiansand	1 676	1 288	1 526	76	70	76	63	71	90	72	70	77
Oslo-Haugesund	1 934	1 755	1 841	99	77	87	102	84	124	98	77	98
Oslo-Ålesund	1 886	1 418	1 621	83	77	86	92	93	109	86	82	92
Oslo-Molde	1 919	1 474	1 655	91	62	82	118	105	132	94	74	94
Oslo-Kristiansund	2 410	1 750	2 101	108	85	105	130	92	128	116	89	116
Oslo-Harstad/Nar.	2 318	1 893	2 064	49	51	67	104	91	95	78	72	83
Oslo-Bodø	1 938	1 776	1 843	63	54	59	97	90	98	79	71	77
Oslo-Tromsø	2 135	2 050	2 076	72	65	70	99	93	122	83	76	93
Oslo-Kirkenes	2 993	1 928	2 236		46	67	89	94	91	69	70	78
Oslo-Bardufoss	2 083	*	2 197	61	58	64	74	74	*	66	65	80
Bergen-Stavanger	2 022	1 240	1 767	96	89	105	87	86	116	93	87	107
Bergen-Trondheim	1 791	1 202	1 458	69	60	57	83	78	90	71	65	66
Trondheim-Bodø	2 477	1 947	2 176	76	62	81	112	113	163	90	66	114
Oslo-Sør-Norge	1 826	1 427	1 627	84	78	86	103	100	125	88	83	95
Oslo-Nord-Norge	2 166	2 075	2 108	62	57	66	98	90	111	79	73	87
Oslo-Lofoten ¹⁾	4 317	2 898	3 538	90	73	92	88	83	88	90	79	94
Oslo-Helgeland ²⁾	4 245	2 761	3 410	85	82	86	101	97	98	92	86	87
Alle ruter ³⁾	2 272	1 754	2 001	86	80	86	98	95	113	89	84	94

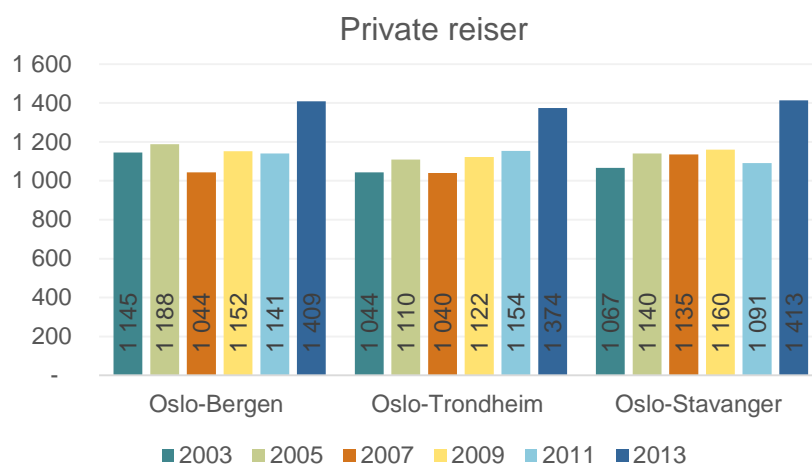
¹⁾ Leknes og Svolvær

²⁾ Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana



Figur 3.14a: Oppgitt billettpris på arbeidsrelaterte reiser mellom Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger, 2003-2013

Figure 3.14a: Average fare (NOK) for business trips between Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger, 2003-2013



Figur 3.14b: Oppgitt billettpris på private reiser mellom Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger, 2003-2013

Figure 3.14a: Average fare (NOK) for leisure trips between Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger, 2003-2013

3.8 Reisens varighet: Færre overnattinger siste 10 år

11 prosent av flyreisene innenlands er dagsreiser, dvs at utreise og hjemreise skjer på samme dag (tabell 3.15). Denne andelen er redusert siden 2003, delvis på grunn av at det er færre yrkesreisende som er på dagsturer. I 2013 var 24 prosent av yrkesreisene (dvs alle arbeidsrelaterte formål med unntak av reiser til/fra arbeid) en dagsreise, mot 27 prosent i 2003.

10 prosent av de som benytter fly mellom bosted og arbeidssted er på en dagsreise. Anslagsvis utgjør dette 210 000 reiser i året. Denne andelen økte fra 2011 til 2013, etter å ha falt noe mellom 2003 og 2011. Personer som jobber innenfor oljerelatert

virksomhet er overrepresentert i denne gruppen (34 prosent), og Bergen-Stavanger er den desidert største «pendlerruta».

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

Tabell 3.15: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reisemål. 2003-2011

Table 3.15: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003-2011

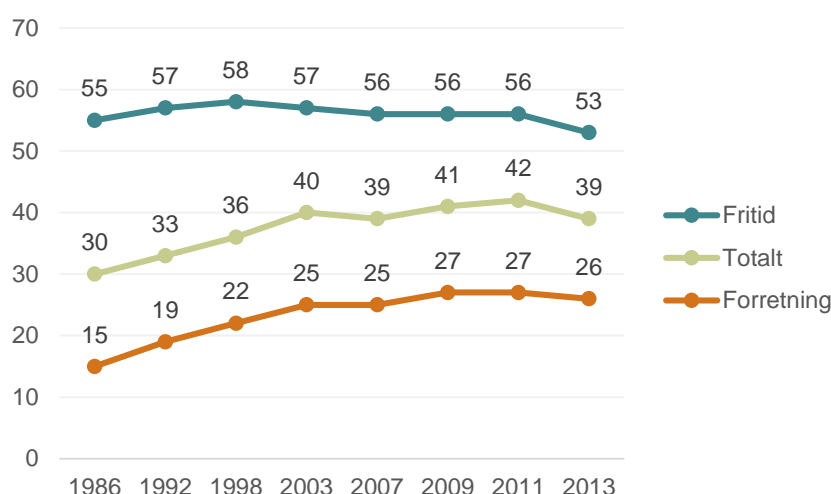
	2013	2011	2009	2007	2003
Andel dagstur – alle reiser	11	12	12	14	15
Andel dagsturer – til/fra arbeid	10	8	9	9	11
Andel dagsturer – yrkesreiser	24	22	22	25	27
Andel dagsturer – private reiser	4	5	5	5	4
Varighet* – alle reiser	6,4 netter	6,2 netter	6,2 netter	7,1 netter	7,1 netter
Varighet* – reiser til/fra arbeid	10,9 netter	11,7 netter	11,6 netter	12,5 netter	12,2 netter
Varighet* – yrkesreiser	2,9 netter	2,7 netter	2,8 netter	3,7 netter	3,5 netter
Varighet* – private reiser	7,4 netter	7,4 netter	7,4 netter	8,2 netter	8,4 netter

* For reisende med 1 til 99 netter.

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.

3.9 Fordelingen mellom menn og kvinner: Små endringer

Menn er fortsatt i klart flertall på norske innenriksflygninger – 61 prosent av reisene foretas av menn og 39 prosent av kvinner (tabell 3.15). 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 relativt stabil de siste 10 årene.



Figur 3.15: Andelen kvinner blant flypassasjerene etter reisens formål. Innenlands trafikk

Figure 3.15: Percentage of female passengers on domestic routes.

Tabell 3.16 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 83 prosent av de reisende, men bare 64 prosent av befolkningen.

Tabell 3.16: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2013. Prosent

Table 3.16: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2013. Percent

Alder	Andel av		Prosentandel i hver aldersgruppe (flypassasjerer)	
	Befolkningen	Flypassasjerene	Menn	Kvinner
12-19 år	11	6	45	55
20-29 år	16	22	53	47
30-39 år	16	20	64	36
40-49 år	17	22	64	36
50-59 år	15	19	65	35
60-69 år	13	10	64	36
70 år og eldre	12	3	60	40
I alt	100	100	61	39

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/fra utlandet (høyere kollektivandel for reiser innenriks), og mellom genererte og attraherte reiser (høyere bilandeler for bosatte enn for besøkende).

Tabell 3.17 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 3.17: Transportmidler bruket på reisen til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner (innland og utland). 2013. Prosent

Table 3.17: Access/egress modes to Oslo, Bergen, Trondheim and Stavanger airports (domestic and international flights). 2013. Percent

	Oslo			Bergen			Trondheim			Stavanger		
	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt
Buss	17	17	17	35	30	32	38	26	33	18	13	15
Flytoget	44	31	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annet tog	10	12	11	0	0	0	8	7	7	0	0	0
I alt kollektivtrafikk	71	60	62	35	30	32	46	33	40	18	13	15
Taxi	5	4	4	24	18	21	13	10	12	31	24	27
Bil, parkert	8	17	14	12	18	15	20	31	24	17	20	19
Bil, returnert	10	15	14	21	29	25	16	22	18	28	36	33
Leiebil	1	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	3
Annet	5	2	4	3	2	3	3	2	2	3	3	2
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 NSB) og avstanden fra flyplassen til Oslo sentrum. Flytoget er den klart største transportøren med 34 prosent av tilbringerreisene. I tillegg kom 11 prosent med NSBs ordinære tog, slik at tog samlet sett sto for 45 prosent av tilbringerreisene til Oslo lufthavn i 2011. Togandelen var høyere enn i 2011 (41 prosent). 17 prosent av passasjerene ankom med buss, noe som var en nedgang på fem prosentpoeng fra 2011. Samlet sett var imidlertid kollektivandelen uendret mellom 2011 og 2013.

Trondheim har nest høyest kollektivandel (40 prosent). Fire av fem kollektivreiser til Værnes går med buss, mens hver femte skjer med tog. Til Flesland benytter hver tredje passasjer kollektivtransport til lufthavnen, mens bare 15 prosent av tilbringertrafikken til Sola skjer med kollektivtransport.

3.11 Oppsummering

Hovedtrekkene for utviklingen i innenlands flytrafikk er:

- SAS er fortsatt største operatør på innenriksnettet med 46 prosent markedsandel. Etter mange år med stagnerende/negativ trafikkutvikling for SAS og økende markedsandeler for Norwegian, har trafikkutviklingen for de to selskapene vært noenlunde lik de siste to årene. Widerøe hadde størst trafikkvekst mellom 2011 og 2013 (6,2 prosent per år).
- De siste to årene har trafikken på de største rutene ut fra Oslo økt med 2,3 prosent per år. Det representerer en utflating av veksten sammenlignet med 10-årsperioden 2003-2013 (+4,0 prosent per år), men det er betydelige variasjoner. Trafikken på Oslo-Bardufoss økte med 12,3 prosent per år mellom 2011 og 2013, mens flere strekninger hadde tilnærmet nullvekst i perioden.

- Åpningen av Lofast i desember 2007 bidro til at reisetiden fra Lofoten til Harstad/Narvik lufthavn ble redusert betydelig. Dette har ført til økt lekkasje fra lufthavnene i Lofoten. Særlig gjelder dette reiser til/fra Vågan kommune (Svolvær lufthavn) hvor 23 prosent av trafikken gikk via Harstad/Narvik i 2013, mot bare tre prosent i 2007.
- Oslo spiser seg betydelig inn i det geografiske influensområdet til Sandefjord. Det er spesielt på trafikken til/fra Drammen hvor Sandefjord «taper», men også til/fra Tønsberg, Horten og Skien går hver tredje reise fra Oslo.
- I 2012 startet Norwegian flygninger fra Sandefjord til Trondheim og Bergen. Samlet sett ble trafikken på disse rutene mer enn fordoblet mellom 2011 og 2013. Fritidstrafikken økte mer enn arbeidsrelaterte reiser. Oppgitt billettpris var ca. 1 300 kroner lavere for forretningsreisende og drøyt 300 kroner lavere for fritidsreisende i 2013 enn i 2011.
- I 2013 fordelte flyreisene på innenriksnettet seg likt mellom arbeidsbetingede formål og fritidsrelaterte formål. I perioden 2003-13 økte arbeidsrelatert trafikk med 3,2 prosent per år og fritidstrafikken med 4,3 prosent. Delmarkedet med høyest gjennomsnittlig årlig vekst (2003-2013) var reiser til/fra arbeid.
- Gjennomsnittlig oppgitt billettpris for reiser innenlands i 2013 var kr 2 000,-, henholdsvis kr 2 272,- for forretningsreisende og kr 1 754,- for fritidsreisende. I henhold til RVU betalte forretningsreisende åtte prosent mer for billetten i 2013 enn i 2011 (nominelle verdier), mens oppgitt gjennomsnittspris for fritidsreisende økte med 19 prosent. Samlet gir dette en estimert prisøkning på 11 prosent for reiser innenriks i Norge mellom 2011 og 2013.

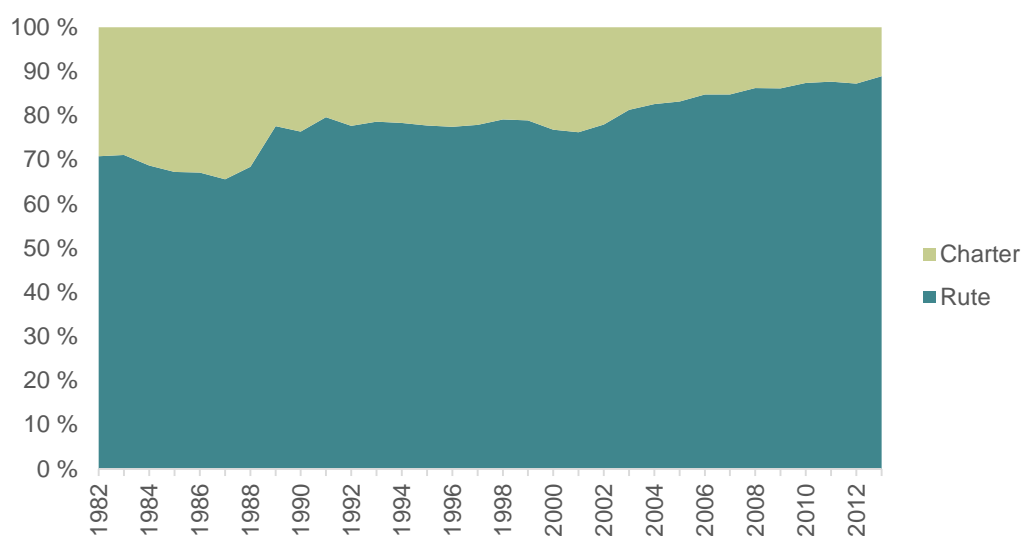
4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet

4.1 Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns markedsandel faller fortsatt

I 2013 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 21,44 millioner reiser fordelt på 19,07 millioner reiser med rutefly og 2,37 millioner reiser med charterfly.

- Antallet reiser med rutefly har økt med 9,5 prosent per år siden 2003
- Veksten i chartermarkedet har vært er langt mindre – tre prosent per år siden 2003
- Totalmarkedet har økt med 8,6 prosent per år siden 2003, omtrent like mye de siste to årene

Figur 4.1 viser hvordan chartertrafikkens andel av totalmarkedet har avtatt. Andelen falt fra en topp på 34 prosent i 1987 til 11 prosent i 2013.



Figur 4.1: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2013

Figure 4.1: Distribution of passengers travelling on scheduled flights and non-scheduled flights to/from Norway. 1982-2013

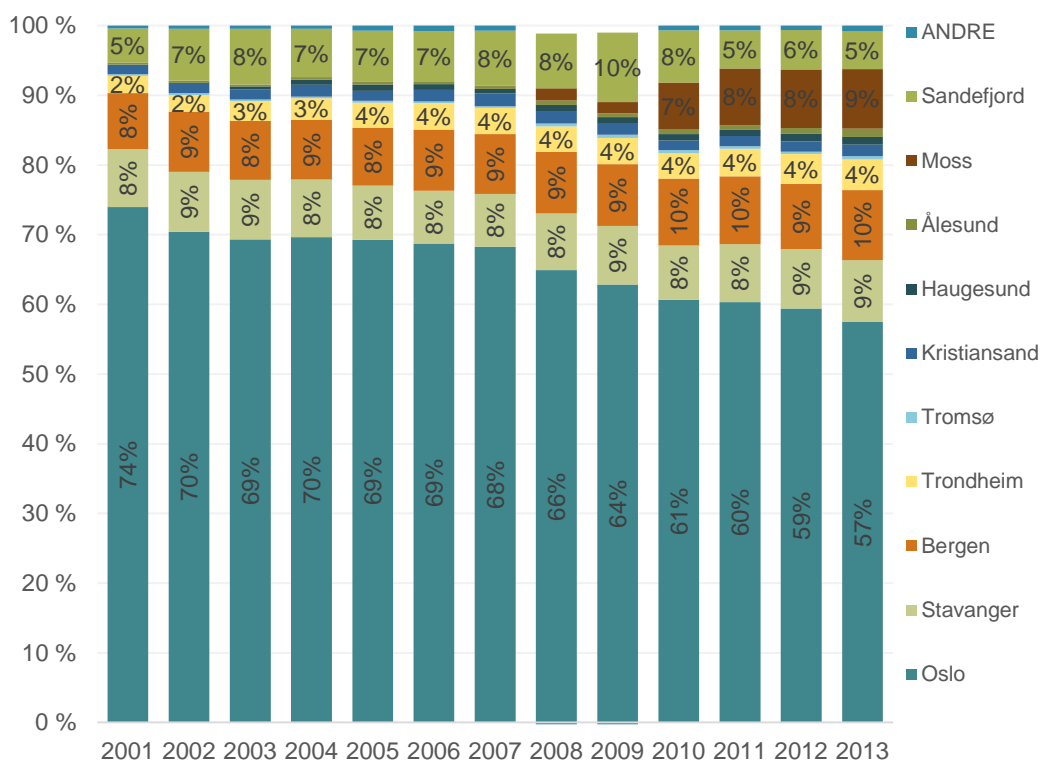
I 2013 hadde 26 lufthavner utlandspassasjerer, hvorav 22 hadde utenlands rutetraffic og 17 mer enn 1 000 utenlands rutepassasjerer.

Av de 26 lufthavnene hadde 13 mindre enn 10 000 utlandspassasjerer, åtte hadde passasjertall mellom 10 000 og 1 million, og fem hadde over 1 million passasjerer i 2013. Den eneste lufthavnen med mer enn 10 millioner passasjerer, Oslo lufthavn, stod alene for over 12,4 millioner terminalpassasjerer i 2013. Her har veksten vært 6,6 prosent per år siden 2003, og 5,8 prosent per år siden 2011. Oslo lufthavns andel av

utlandstrafikken var 57 prosent i 2013. Andelen har falt med 17 prosentpoeng siden 2001, da andelen i årevis hadde ligget på 74 prosent.

Figur 4.2 viser hvordan Oslo lufthavn sin markedsandel har sunket siden 2001 og hvilke lufthavner som har overtatt andelen.

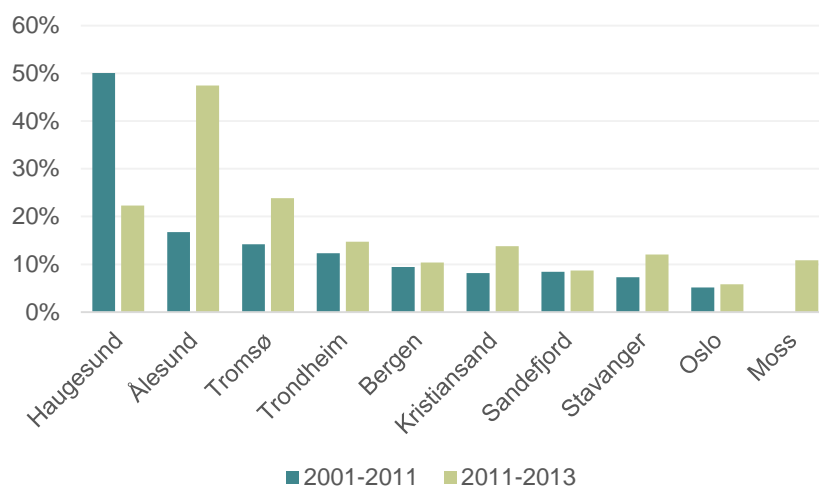
- Halvparten av reduksjonen i Oslos markedsandel skyldes trafikkvekst på Moss, som nå står for nær 9 prosent av trafikken
- Bergen har økt sin andel fra åtte prosent i 2001 til 10 prosent i 2013
- Trondheim har doblet sin andel av utlandstrafikken til fire prosent i 2013.
- Ålesund og Haugesund har hver én prosent av markedet
- Osloområdet (Oslo, Sandefjord og Moss) sin andel av trafikken har falt fra 79 prosent i 2001 til 71 prosent i 2013



Figur 4.2: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken. 2001-2013. Prosent

Figure 4.2: International traffic by departure airport. 2001-2013. Percent

I forhold til utgangspunktet i 2001 har veksten vært aller høyest på Moss. Figur 4.3 viser at også Haugesund, Ålesund, Tromsø og Trondheim har hatt mer enn 10 prosent årlig vekst fra 2001 til 2011, og at veksten har vært enda høyere de siste 2 årene på de fleste lufthavnene.



Figur 4.3: Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst i perioden 2001-2013

Figure 4.3: Average annual traffic growth 2001-2013 by airport

4.2 Konkurransen mellom lufthavnene på Østlandet og Sørlandet: Oslo lufthavns markedsandel stabil

I Østlands-området og på Sørlandet er det sterk konkurranse om utlandspassasjerene med overlappende influensområder mellom Oslo lufthavn og både Moss Rygge og Sandefjord Torp, men også mellom Moss og Sandefjord og mellom Sandefjord og Kristiansand. Tabell 4.1 viser noen utviklingstrekk:

- Ryanairs ekspansjon på Sandefjord økte lufthavnens andel av utlandstrafikken i Østlandet/Sørlandet fra ni prosent i 2006 til 13 prosent i 2009, mens Oslo sin andel falt til 83 prosent.
- I 2009 flyttet Ryanair deler av virksomheten til Moss. Siden har Oslo sin andel stabilisert seg på 79-80 prosent, Sandefjords andel på 7-8 prosent og Moss' andel på 11-12 prosent.
- Kristiansand har hele tiden ligget på to prosents markedsandel.

Tabell 4.1: Andel av utenlandsreisene på Østlandet og Sørlandet etter lufthavn. 2006-2013

Table 4.1: Share of international trips from Sørlandet and Østlandet by airport 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Oslo	89 %	87 %	85 %	83 %	79 %	80 %	79 %	79 %
Sandefjord	9 %	10 %	10 %	13 %	10 %	7 %	8 %	7 %
Moss	0 %	0 %	2 %	2 %	9 %	11 %	11 %	12 %
Kristiansand	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
1000 passasjerer	10 454	11 554	12 141	11 420	12 726	13 875	14 851	15 816

Lufthavnenes influensområder varierer sterkt i størrelse:

- Akershus og Oslo står for 52 prosent av utlandstrafikken på Oslo Lufthavn, mens Buskerud står for 5 prosent og Vestfold og Sørlandet for to prosent hver. Resten fordeler seg på alle fylker i landet og utlandet.
- På Sandefjord står Oslo og Akershus for 16 prosent av utlandstrafikken, Buskerud for 13 prosent, Vestfold for 39 prosent og Telemark for 17 prosent, mens Sørlandet står for åtte prosent av utlandstrafikken og Østfold en prosent.
- I Kristiansand står Sørlandet for 97 prosent av passasjerene, men det er også passasjerer fra Telemark og Rogaland.

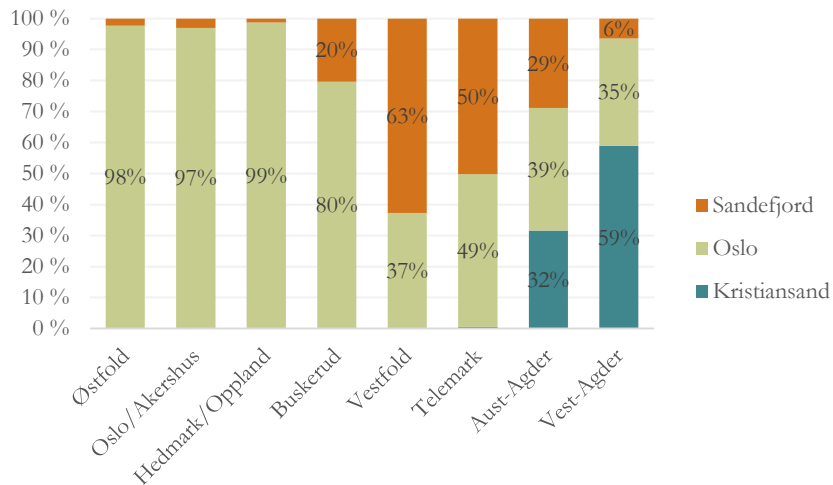
Figur 4.4 viser fordelingen mellom Oslo, Sandefjord og Kristiansand etter fylke, mens figur 4.5 viser Sandefjords andel av utlandstrafikken etter kommune vist kart. Trafikk over Moss er ikke medregnet, da de ikke deltar i undersøkelsen.

Hovedtrekkene (når Moss sin trafikk holdes utenfor) er:

- Sandefjord står for 63 prosent av trafikken til/fra Vestfold, men forskjellen er stor mellom kommunene, med 76 prosent i Sandefjord, 71 prosent i Larvik og 59 prosent i Tønsberg. Kun i kommunene rundt Holmestrand er Sandefjords andel av trafikken lavere enn 50 prosent.
- Telemark er delt likt mellom Oslo lufthavn og Sandefjord. I Skien, Porsgrunn og Kragerø står Sandefjord for rundt 55 prosent av trafikken, mens andelene er svært variable lengre vekk fra kysten.
- I Buskerud står Sandefjord for 20 prosent av trafikken. Her ligger Modum på 54 prosent, Øvre Eiker og Flesberg på 35-40 prosent og Drammen/Kongsberg på 22 prosents andel. Lenger øst faller Sandefjords andel til ni prosent i Lier og tre prosent i Ringerike.
- Sandefjord står for tre prosent av Oslo-trafikken og fire prosent av trafikken til/fra Akershus. Her har Sandefjord ni prosent av trafikken til/fra Bærum og syv prosent av Asker-trafikken. I tillegg er det noe trafikk til/fra Nesodden.
- I Østfold har Sandefjord noe trafikk til/fra Sarpsborg.
- I Aust-Agder er trafikken omtrent likt fordelt mellom Sandefjord og Kristiansand, mens Oslo lufthavn står for 39 prosent.
- I Vest-Agder er Sandefjords andel kun seks prosent, mens Kristiansand lufthavn står for 59 prosent av utlandstrafikken. Det samme gjelder trafikken til/fra Kristiansand kommune.

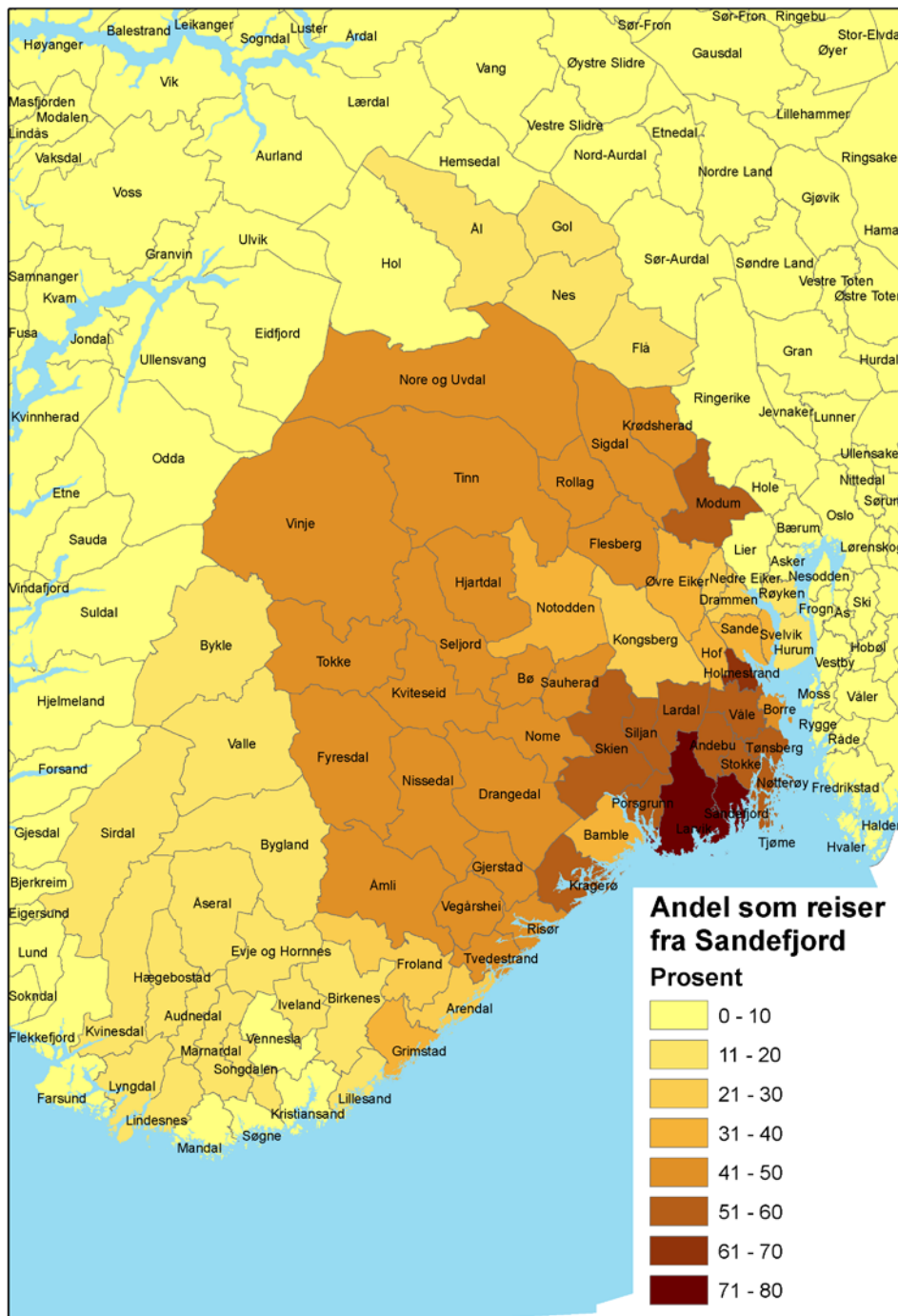
17 prosent av utlandstrafikken på Sandefjord går til knutepunktene København og Amsterdam med Widerøe og KLM. Denne trafikken har et langt mer lokalt preg enn den øvrige trafikken:

- Vestfold stod for 59 prosent av Sandefjords knutepunkttrafikk mot 35 prosent av øvrig trafikk.
- Telemark stod for 23 prosent av Sandefjords knutepunkttrafikk mot 15 prosent av øvrig trafikk.
- For Buskerud og Agder-fylkene var det motsatt. De stod for 9 prosent av knutepunkttrafikken og 23 prosent av øvrig trafikk.



Figur 4.4: Markedsandel for utlandstrafikk 2013 for Oslo, Sandefjord og Kristiansand etter fylke. Moss sin trafikk kommer i tillegg

Figure 4.4: Airport market share for international traffic 2013 for Oslo, Sandefjord and Kristiansand by county. Moss airports traffic is excluded



Figur 4.5: Markedsandel for utlandstrafikk 2013 for Sandefjord etter kommune. Moss Rygge sin trafikk kommer i tillegg

Figure 4.5: Airport market share for international traffic 2013 for Sandefjord by community. Traffic to/from Moss airport is not included

4.3 Konkurransen mellom Avinors lufthavner: Stadig mindre andel av passasjerene flyr via Oslo lufthavn

De omfattende utvidelsene av rutetilbudet har gjort at stadig flere utenfor Oslo-området flyr direkte ut av landet fra lokal lufthavn i stedet for å fly via Oslo.

Tabell 4.2 viser andelen utenlandsreiser som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland etter om avreisen var fra den lokale lufthavnen eller Oslo.

De siste to årene er det spesielt rutetrafikken direkte til utlandet fra Trøndelag som har økt. I 2003 gikk 64 prosent av reisene med rutefly fra Trøndelag til utlandet via Oslo. Frem til 2011 ble dette gradvis redusert til 49 prosent, men fra 2011 til 2013 har andelen sunket videre ned til 37 prosent. Rutetrafikken direkte fra Trondheim til utlandet økte ifølge undersøkelsen med 39 prosent fra 2011 til 2013 samtidig som trafikken fra Trondheim til utlandet via Oslo ble redusert med en tredjedel.

Også lufthavnene på Vestlandet styrket sin posisjon i forhold til Oslo, og mindre enn hver femte utlandspassasjer på Vestlandet benytter nå Oslo som knutepunkt for utenlandsreisen.

Tabell 4.2: Andel av utenlandsreisene som genereres/attraberes i Trøndelag, Hordaland og Rogaland som går over Oslo eller den lokale lufthavnen. 2003-2013

Table 4.2: International trips to/from Trøndelag, Hordaland and Rogaland by departure airport. 2003-2013

	2013		2011		2009		2007		2003	
	Direkte	Oslo	Direkte	Oslo	Direkte	Oslo	Direkte	Oslo	Direkte	Oslo
Trøndelag	63	37	51	49	48	52	39	61	36	64
Hordaland	83	17	80	20	69	31	66	34	64	36
Rogaland	81	19	78	22	77	23	70	30	78	22

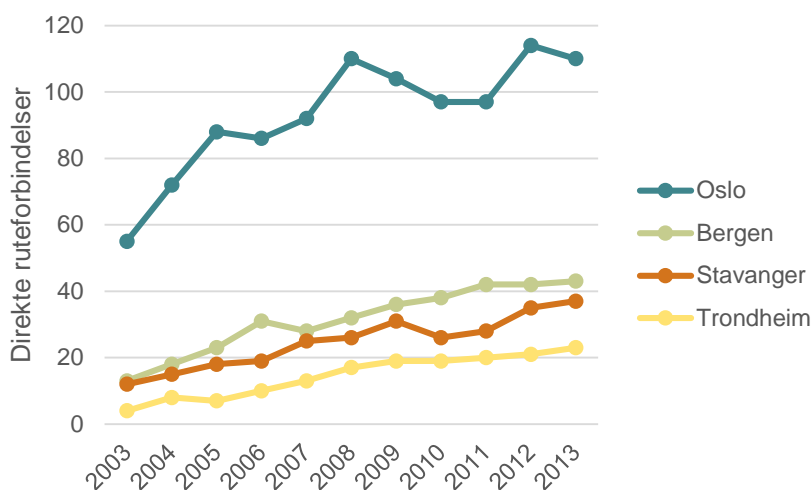
Den store veksten i andelen direkte flygninger fra regionene skyldes det stadig økende utbudet av direkte destinasjoner fra Avinors større lufthavner. Figur 4.6 viser hvordan rutetilbudet regnet i antall destinasjoner (med minst 10 flybevegelser) har utviklet seg siden 2003.

Oslo lufthavn er selvsagt størst med 110 direkte rutedestinasjoner med mer enn 10 flybevegelser i 2013. Destinasjonsutbudet på Oslo ble doblet fra 55 i 2003 til dagens nivå allerede i finanskriseåret 2008.

Bergen lufthavn er i denne sammenheng nest størst med 43 rutedestinasjoner. Utbudet på Bergen er nesten 4-doblet fra 12 i 2003 og har siden økt hvert eneste år unntatt i 2007.

Stavanger lå på nivå med Bergen i 2003, men har siden hatt en tredobling i antall rutedestinasjoner med minst 10 flybevegelser.

Av disse fire lufthavnene har Trondheim lufthavn hatt aller størst relativ vekst i antall direkte rutedestinasjoner, fra fire i 2003 til 23 i 2013.



Figur 4.6: Antall direkte ruteforbindelser med minst 10 flybevegelser per år til/fra utlandet etter lufthavn 2003-2013

Figure 4.6: Number of scheduled international destinations with at least 10 annual movements by airport 2003-2013

Det ville bli for omfattende å vise hvilke tilbud som har økt mest her, men tabell 4.3 viser rutetrafikken og veksten siden 2011 fordelt på de viktigste endelige destinasjonene fra Avinors fire største lufthavner.

Fra Trondheim har trafikken i første rekke økt med 37 000 passasjerer til Gdansk, 30 000 til København, 21 000 til både London og Berlin, samt 13 000 til Alicante fra 2011 til 2013. Største destinasjon er København med 103 000 passasjerer.

Fra Stavanger er det spesielt London som hatt stor vekst i antall passasjerer, med en økning på 66 000, fulgt av Gdansk (28 000), Alicante (27 000) og København (21 000). Største rute er London med 232 000 passasjerer.

Også Bergen hadde størst vekst til London (76 000), fulgt av Amsterdam (36 000) og Malaga (21 000). London er største destinasjon med 256 000 passasjerer i 2013.

På Oslo lufthavn økte trafikken til både London og København med 155 000 passasjerer. Trafikken til både London, København og Stockholm ligger mellom 800 000 og 1 million passasjerer.

Tabell 4.3: Reiser utlands rute etter lufthavn og endelig destinasjon. 1000 passasjerer 2013 og prosentvis endring siden 2011

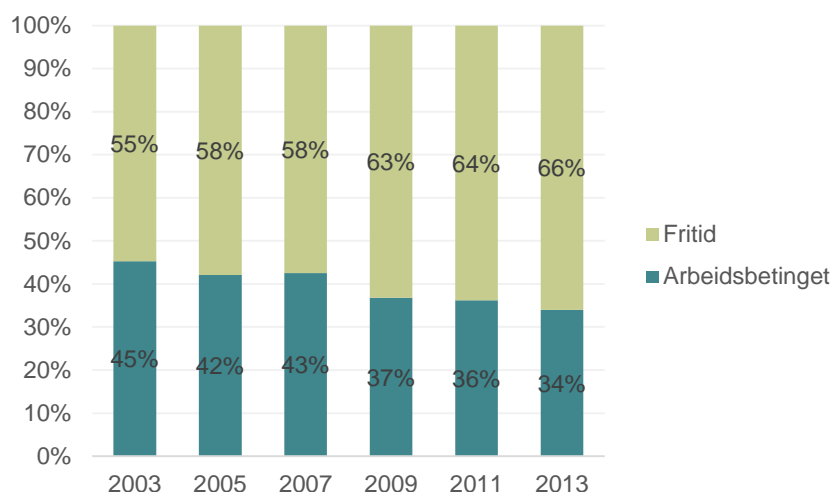
Table 4.3: International scheduled trips by airport and final destination. 1000 passengers and percentage change from 2011

Destinasjon	Oslo		Bergen		Stavanger		Trondheim	
	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst
London	811	24 %	256	42 %	232	39 %	62	50 %
Copenhagen	915	20 %	198	10 %	127	19 %	103	41 %
Stockholm	970	4 %	84	8 %	28	178 %	26	-5 %
Amsterdam	410	31 %	101	55 %	70	17 %	45	35 %
Berlin	338	35 %	35	-17 %	28	-22 %	24	875 %
Paris	341	8 %	32	-14 %	38	56 %	7	-18 %
Alicante	218	22 %	50	23 %	53	104 %	33	64 %
Helsinki	284	23 %	12	200 %	2	70 %	2	-32 %
Barcelona	215	33 %	44	17 %	27	50 %	8	37 %
Frankfurt	209	36 %	42	75 %	27	26 %	2	-64 %
Malaga	197	22 %	37	129 %	17	-6 %	15	86 %
New York	217	25 %	24	141 %	16	-6 %	5	70 %
Gdansk	91	32 %	69	14 %	58	95 %	37	9592 %
Bangkok	182	60 %	22	137 %	23	24 %	3	-54 %
Reykjavik	187	47 %	17	723 %	12	100 %	8	93 %
Aberdeen (GB)	9	105 %	55	9 %	157	11 %	2	769 %
Nice	162	1 %	25	56 %	16	-32 %	16	40 %
Munich	192	31 %	9	-20 %	5	-27 %	7	82 %
Riga	126	-2 %	27	11 %	3	-61 %	27	12 %
Las Palmas	135	11 %	24	173 %	10	-21 %	13	-41 %
Rome	151	3 %	17	-43 %	5	-38 %	8	126 %
Øvrige	4 764	3 %	637	17 %	650	27 %	237	24 %
Total	11 123	12 %	1818	23 %	1604	26 %	692	39 %

4.4 Reiseformål: To av tre reiser med utenlands rutefly er fritidsreiser

Antallet private reiser med rutefly til og fra utlandet har på 10 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 10,5 millioner reiser i 2013. De siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser. Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer moderat. Antallet arbeidsrelaterte reiser har økt fra 3,3 millioner i 2003 til 5,4 millioner i 2013. De siste to årene økte denne gruppen reiser med 0,5 millioner.

Figur 4.7 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 2003-2013 for Avinors lufthavner samlet. Siden 2003 har andelen fritidsreiser økt fra 55 prosent til 66 prosent, mens andelen arbeidsrelaterte reiser har falt til 34 prosent.



Figur 4.7: Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner, 2003-2013

Figure 4.7: Distribution of business and leisure travel at Avinor airports, 2003-2013

Veksten i private reiser har i første rekke kommet i segmentet ferie/helgeturer, som nå står for 39 prosent av reisene sammenlignet med 29 prosent i 2003. Men i 2013 økte også antall besøksreiser noe, og disse står nå for 19 prosent av reisene.

Tabell 4.4: Reiser med rutefly til utlandet fra Avinors lufthavner etter hovedformål, 2003-2013. Prosent

Table 4.4: International air travel from airports owned by Avinor by purpose, 2003-2013. Percent

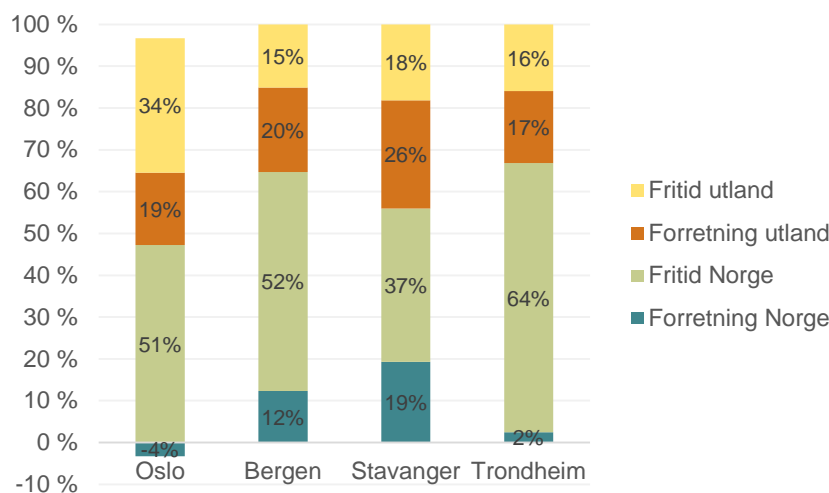
Formål	2013	2011	2009	2007	2005	2003
Arbeidsbetingede reiser i alt	34	36	37	43	42	45
- Yrkesreise	24	28	29	34	34	37
- Reise til/fra arbeid	10	8	8	9	8	8
Private reiser i alt	66	64	63	57	58	55
- Besøk hos slekt og venner ¹⁾	19	18	19	18	18	18
- Ferie-/helgetur	39	38	36	33	33	29
- Annen privat reise	8	8	8	6	7	8
I alt	100	100	100	100	100	100

Reduksjonen i andelen arbeidsrelaterte reiser skyldes i første rekke liten vekst i antall yrkesreiser. Fra 2003 til 2013 økte disse reisene med 3,8 prosent årlig. Reiser til/fra arbeid økte like raskt som private reiser, med 9,6 prosent, mens alle arbeidsbetingede reiser økte med 5,1 prosent årlig. Summen av rutetrafikk økte med 7,8 prosent årlig (ekskl. transfer).

I figur 4.8 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reiseformål og bosted (generert/attrahert trafikk). Prosenttallene viser delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2011-2013 for de fire største lufthavnene.

- Over 50 prosent av veksten de siste to årene kommer fra nordmenns fritidsreiser. Spesielt er dette fremtredende for Trondheim, men også på Oslo og Bergen stod nordmenns fritidsreiser for mer enn halvparten av veksten, mens dette bare forklarer 37 prosent av veksten i Stavanger.

- Langt mindre av veksten skyldes utlendingers fritidsreiser, men her er Oslo et unntak siden en av tre nye reiser skyldes innkommende fritidsreiser.
- Det er generelt lav vekst i norske forretningsreiser. På Oslo falt antallet, mens det økte på Bergen og Stavanger. Dette kan skyldes forhold innen oljenæringen, men det foreligger ikke tall som underbygger det.
- Utlendingenes forretningsreiser står jevnt over for rundt 1/5 av veksten.



Figur 4.8: Delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2011-2013

Figure 4.8: Share of total traffic growth (2011-2013) by segment

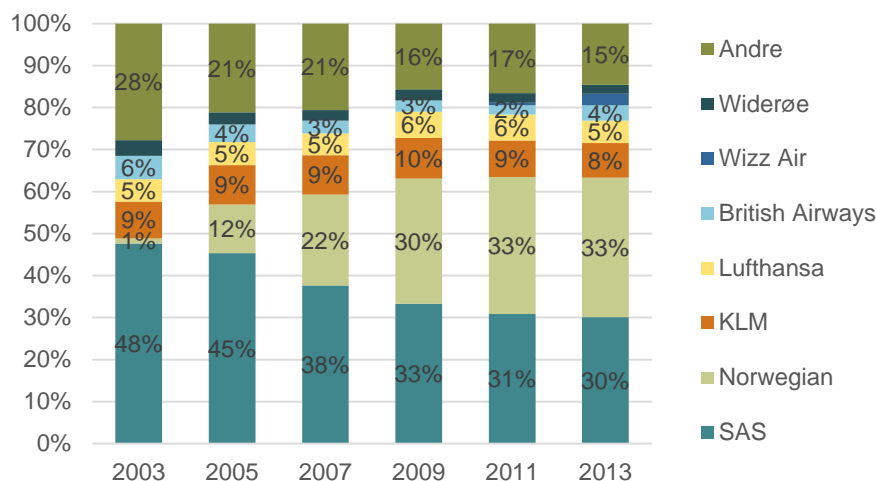
4.5 Markedsandeler: Wizz Air hadde størst vekst i passasjerer etter Norwegian og SAS

I 2013 fløy 39 flyselskap utlandsruter fra Avinors lufthavner. Markedet domineres av Norwegian og SAS, som i 2013 til sammen fløy 10 millioner utlandspassasjerer med rutefly.

Figur 4.9 og 4.10 viser markedsutviklingen for de syv største selskapene i henholdsvis andeler og faktisk passasjertall. Tallene gjelder rutetrafikk på Avinors lufthavner. Over tid er det det mest slående trekket ved utviklingen nedgangen for SAS og Norwegians vekst fra én prosents markedsandel i 2003 til en tredjedel av markedet i 2013. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra nær halvparten av markedet i 2003 til 30 prosent i 2013. De store endringene i markedsandel skjedde frem til 2009, da SAS lå på 33 prosent og Norwegian på 30 prosent markedsandel.

Det tredje største selskapet er KLM, med 1,3 millioner passasjerer i 2013. KLMs markedsandel falt fra ni prosent i 2011 til åtte prosent i 2013, mens Lufthansas andel falt fra seks til fem prosent. British Airways har samtidig økt sin markedsandel fra to til fire prosent, mens Widerøe fortsatt ligger på to prosent markedsandel. Alle disse fire selskapene hadde omtrent samme markedsandel i 2013 som i 2003.

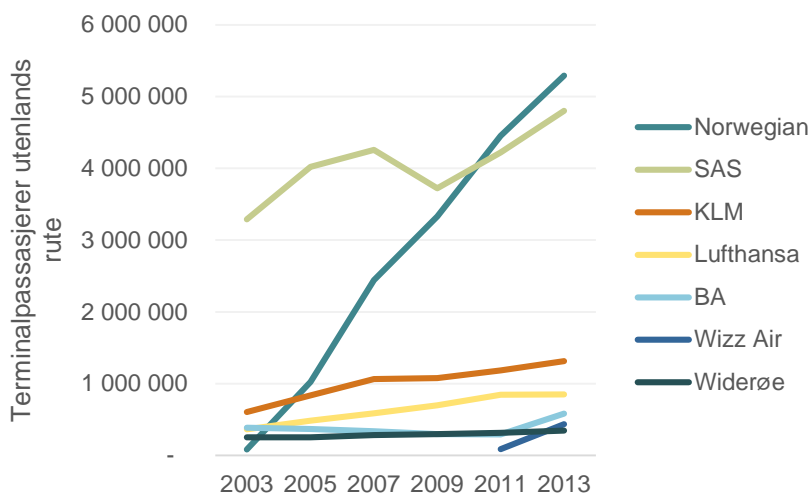
Den mest spennende nyheten i 2013 er lavkostselskapet Wizz Air, som har økt sin markedsandel fra 0 i 2009 til en prosent i 2011 og tre prosent i 2013. Selskapet fløy over 400 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2013.



Figur 4.9: Markedsandeler på Avinors lufthavner for de største flyselskapene på utenlandsnettet. 2003-2013

Figure 4.9: Airline market shares. International scheduled traffic to/from airports owned by Avinor. 2003-2013

Figur 4.10 illustrerer utviklingen i dette markedet. Fra 2011 til 2013 økte Norwegians trafikk økte med 0,85 millioner (19 prosent), SAS med 0,6 millioner (14 prosent), nykommeren Wizz Air med 0,35 millioner (388 prosent), British Airways med 0,3 millioner (97 prosent) og KLM med 0,1 million (11 prosent).



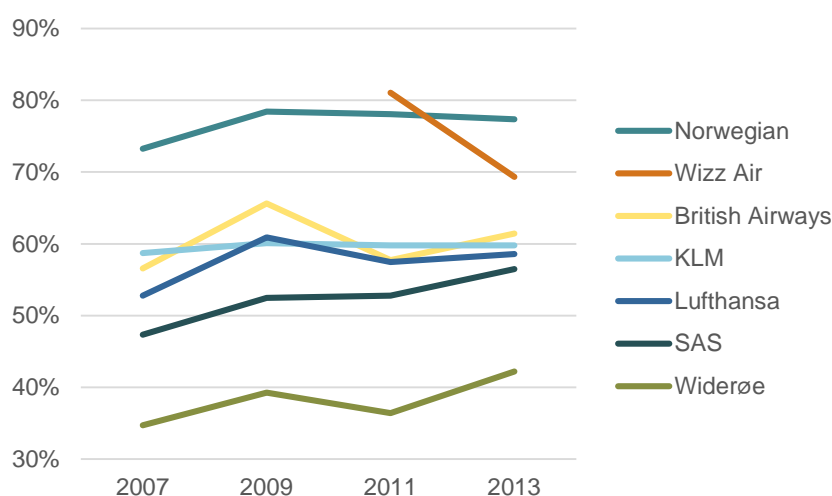
Figur 4.10: Passasjertall på Avinors lufthavner for de seks største operatørene på utenlandsnettet. 2003-2013

Figure 4.10: Number of passengers travelling by airline. International scheduled traffic on some airports owned by Avinor. 2003-2013

4.6 Passasjerprofiler: Høye fritidsandeler for Norwegian og Wizz Air

Norwegian holder på sin posisjon som det fremste flyselskapet for fritidsreiser. Figur 4.11 viser at 77 prosent av passasjerene til Norwegian var på fritidsreise i 2013 og at andelen har vært stabil siden 2009. Norwegian har nå en markedsandel på 39 prosent av fritidsreisene. Også Wizz Air har relativt høy andel fritidsreiser, mens de andre større operatørene ligger på 56-61 prosent og Widerøe bare på 42 prosent fritidsreiser.

Den største økningen i fritidsreiser står SAS for, med 47 prosent i 2007 og 56 prosent i 2013. I 2013 stod SAS likevel bare for 26 prosent av fritidsreisene. SAS stod på den annen side for 39 prosent av de arbeidsrelaterte reisene i 2013, mens Norwegian hadde kun 22 prosent av dette markedet.



Figur 4.11: Prosentandel fritidspassasjerer på Avinors lufthavner for de syv største operatørene på rutene til utlandet 2007-2013

Figure 4.11: Percentage of leisure travelers by airline. International scheduled traffic on airports owned by Avinor. 2007-2013

Alders- og kjønnsfordelingen for utlands rutepassasjerer er gjengitt i tabell 4.5.

- Widerøe topper listen med 45 år som gjennomsnittsalder og 71 prosent menn. Dette er også selskapet som ifølge figur 4.11 har klart lavest fritidsandel.
- Av de store flyselskapene har Lufthansa høyest gjennomsnittsalder med KLM og SAS like bak. Alle disse tre selskapene har høyere andel mannlige passasjerer enn gjennomsnittet og færre fritidspassasjerer enn gjennomsnittet.
- De to selskapene med høyest fritidsandel, Norwegian og Wizz Air, er også blant selskapene med lavest gjennomsnittsalder. Spesielt har Wizz Air en lav gjennomsnittsalder på knapt 38 år og 32 prosent passasjerer under 30 år.

Tabell 4.5: Alders- og kjønnsfordeling rute utland for de største flyselskapene 2013. Avinor.

Table 4.5: Age and gender distribution by airline for international scheduled traffic 2013. Avinor.

Selskap	<30	30-49	50-69	>70	Gj.snitt	Menn	Kvinner
Widerøe	15	47	37	2	44,6	71	29
Lufthansa	18	45	32	5	44,2	65	35
KLM	21	43	32	4	43,6	66	34
SAS	21	43	32	4	43,3	60	40
Norwegian	28	39	28	5	41,9	54	46
British Airways	25	43	28	4	41,6	58	42
Wizz Air	32	49	18	1	37,7	68	32
ALLE	24	42	30	4	42,5	59	41

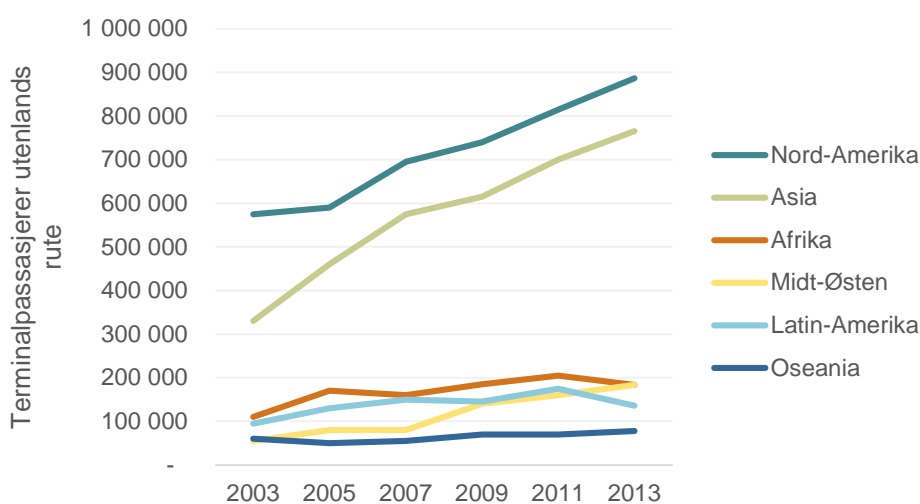
4.7 Interkontinental trafikk

Interkontinentale destinasjoner stod for 14 prosent av utenlands rutetrafikk til og fra Avinors lufthavner i 2013. Dette er en nedgang fra 16 prosent i 2011, og markedsandelen er den laveste andelen siden 2007.

Figur 4.12 viser utviklingen i det interkontinentale rutemarkedet i perioden 2003-2013. Fra 2003 til 2013 økte antallet interkontinentale passasjerer fra 1,2 til 2,2 millioner.

Trafikken til Midt-Østen har i denne perioden økt med 13 prosent per år, og trafikken til Asia med ni prosent per år. Det er altså trafikken østover som har økt mest, for selv om Nord-Amerika fremdeles er største interkontinentale destinasjon, så har trafikken til Nord-Amerika og øvrige interkontinentale destinasjoner bare økt med 3-5 prosent per år de siste 10 årene.

Mye av forskjellen i utvikling mellom de to dominerende markedene, Asia og Nord-Amerika, over tid skyldes høy vekst for Asia fra 2003 til 2007. Fra 2007 til 2013 har den årlige veksten for begge disse markedene ligget på fem prosent.



Figur 4.12: Interkontinentale reiser med rutefly fra Avinors lufthavner etter reisemål. 2003-2013

Figure 4.12: Intercontinental scheduled air traffic to/from airports owned by Avinor by destination region. 2003-2011

Tabell 4.6 og 4.7 fordeler den interkontinentale rutetrafikken til de viktigste destinasjonslandene og byene. Hovedtrekkene er:

- Det viktigste destinasjonslandet er fremdeles USA. Trafikken fordeler seg her på en rekke byer med flest reiser til New York og 7 av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA. Mesteparten av reisene er fritidsreiser, med unntak av Houston der bare 28 prosent er fritidsreiser. 60 prosent av trafikken til New York gikk direkte med enten SAS, United eller Norwegian. Til andre amerikanske byer er Stockholm og København viktige knutepunkt.
- Thailand er nest største destinasjon og stod for den høyeste veksten fra 2011 til 2013 regnet i antall passasjerer. Nesten all trafikk går til Bangkok og nesten 60 prosent fløy direkte dit med Thai eller Norwegian.
- Dubai/UAE er nå tredje største destinasjon etter en voldsom vekst. 34 prosent av trafikken til Dubai gikk direkte dit med Norwegian.
- Trafikken til Qatar økte sterkt fra 2007 til 2009 og ble igjen doblet fra 2011 til 2013 etter at Qatar startet direkte rute dit.
- Trafikken til Tel Aviv/Israel har økt sterkt i senere år. 28 prosent av trafikken går med Air Baltics rute til Riga.
- Trafikken til Kina er nå redusert med nærmere 40 prosent siden 2007, og har falt med 25 prosent bare siden 2011. Trafikken til hovedstaden Beijing er halvert siden 2007. København er viktigste knutepunkt for trafikken til Kina.
- De siste to årene har også trafikken til India falt, selv om trafikken til Delhi har økt. Her er Doha nå viktigste knutepunkt med 26 prosent av trafikken.

Tabell 4.6: Interkontinental rutetrafikk til/fra Avinors luftbavner etter destinasjonsland 2007-2013.

Table 4.6: Intercontinental scheduled traffic to/from airports owned by Avinor by destination country 2007-2013

	2007	2009	2011	2013	Andel bosatt i Norge 2013
USA	611	658	736	807	64 %
Thailand	169	163	194	284	87 %
Canada	81	64	78	78	57 %
UAE	28	47	66	78	76 %
Australia	51	61	59	67	59 %
Kina	102	82	83	62	76 %
Filippinene	39	49	50	59	70 %
India	40	66	60	52	61 %
Singapore	35	43	52	49	68 %
Brasil	44	47	65	47	62 %
Israel	18	26	36	42	81 %
Sør-Korea	20	23	29	39	71 %
Sør-Afrika	44	35	34	37	70 %
Marokko	13	15	40	33	84 %
Japan	44	39	37	31	56 %
Pakistan	28	38	47	29	90 %
Vietnam	15	12	23	27	90 %
Qatar	2	11	12	26	76 %
Indonesia	14	19	24	25	89 %
Hong Kong	22	24	29	24	60 %

Passasjerer bosatt i Norge dominerer på alle interkontinentale destinasjoner, men andelen varierer fra 56 prosent for Japan til 90 prosent for Pakistan og Vietnam. De fem viktigste interkontinentale destinasjonene for rutepassasjerer bosatt i Norge er USA, Thailand, UAE, Kina og Canada, mens de fem som besøker oss i størst antall kommer fra USA, Thailand, Canada, Australia og India.

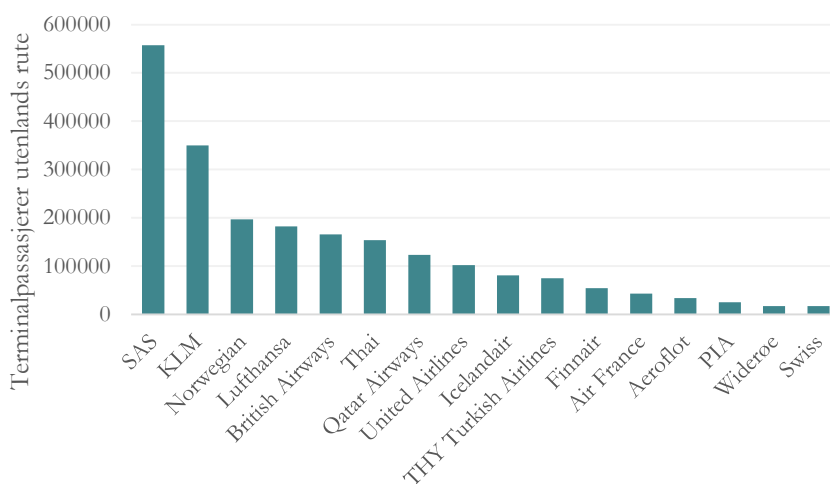
Tabell 4.7: Interkontinental rutetrafikk 2007-2013 til/fra Avinors lufthavner. Destinasjon, fritidsandel og viktigste knutepunkt.

Table 4.7: Intercontinental scheduled traffic 2007-2013 to/from airports owned by Avinor. Destination, leisure share and largest hub.

Byområde	2007	2009	2011	2013	Fritids- andel 2013	Oppgitt billettpris 2013		Viktigste hub 2013	
						Forretning	Fritid	Byområde	Andel
New York	126	165	210	267	83 %	10 621	6 775	New York*	60 %
Bangkok	146	139	155	240	93 %		9 673	Bangkok*	59 %
Dubai	26	43	61	64	76 %	11 326	7 671	Dubai*	34 %
Chicago	25	32	35	50	83 %	-	6 246	Stockholm	36 %
Singapore	35	43	52	49	48 %	19 218	10 425	Amsterdam	31 %
Houston	50	37	47	48	28 %	19 449	-	New York	28 %
Manila	34	42	41	44	70 %	-	10 194	Amsterdam	37 %
Washington	36	31	34	42	67 %	12 023	7 446	København	33 %
Tel Aviv	18	26	36	42	56 %	-	4 800	Riga	29 %
San Francisco	42	40	41	42	76 %	-	11 219	København	30 %
Orlando	21	29	29	39	73 %	-	13 069	New York	35 %
Los Angeles	37	40	36	37	85 %	-	9 625	London	35 %
Beijing	57	45	42	29	59 %	14 900	7 700	København	45 %
Shanghai	35	28	27	28	39 %	14 400	6 700	København	32 %
Delhi	19	32	28	27	84 %	-	7 000	Doha	26 %

*Direkte

Figur 4.13 viser hvordan den interkontinentale trafikken fordelte seg på flyselskap (ved avreise fra Norge) i 2013. Her dominerer SAS med 560 000 reiser, mens KLM stod for 350 000 interkontinentale reiser. Norwegian har bare så vidt kommet i gang med sin interkontinentale satsing, men er allerede nummer tre med knapt 200 000 reiser, tett fulgt av de store nettverkselskapene Lufthansa og British Airways. Av disse fem selskapene er det bare SAS og Norwegian som har ruter direkte til interkontinentale destinasjoner, mens KLM, Lufthansa og British Airways flyr til knutepunkter med videre forbindelse. Thai, Qatar, United og Icelandair er de neste fire selskapene. De flyr direkte fra Norge til interkontinentale destinasjoner og fraktet 460 000 passasjerer i 2013⁹.



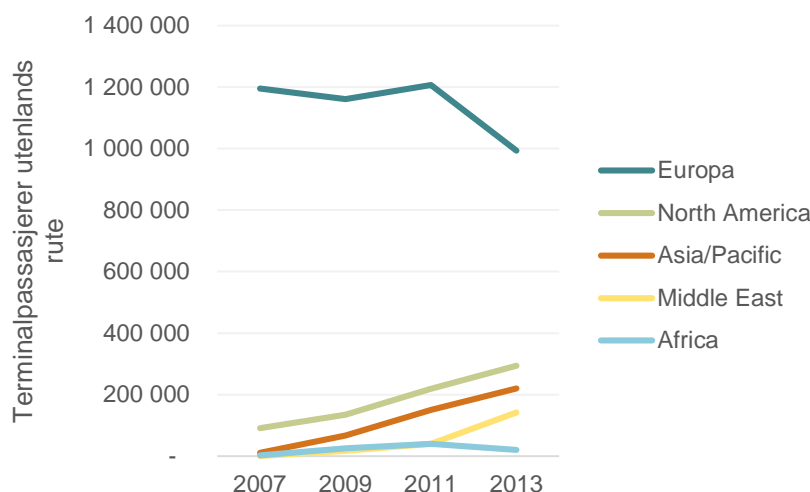
Figur 4.13: Interkontinentale reiser til/fra Avinors lufthavner etter flyselskap 2013

Figure 4.13: Intercontinental air scheduled traffic to/from Avinors airports by airline 2013

Av totalt 2,2 millioner interkontinentale reiser gikk 1,67 millioner over Oslo i 2013. Det er omtrent samme antall som i 2011, men kan sammenlignes med 1,3 millioner i 2007. Figur 4.13 viser at stadig flere av reisene går direkte til andre kontinenter. Fra 2007 til 2013 økte antallet direkte reiser fra vel 100 000 til 680 000. Antall reiser via knutepunkt i utlandet lå uendret på 1,2 millioner frem til 2011, men falt til 1 million i 2013. Veksten i direkte interkontinentale ruter fra 2011 til 2013 gikk dermed helt på bekostning av andre knutepunkt.

Det har vært en jevn økning i antall reiser fra Oslo til Nord-Amerika og Asia siden 2007, men fra 2013 har også Midt-Østen kommet inn som en viktig 1.destinasjon på grunn av Qatar.

⁹ Figur 4.13 viser totalt antall interkontinentale rutepassasjerer for ulike selskaper. Dette er reiser som starter i Norge og som ender et sted utenfor Europa. Dette inkluderer også reiser med flybytte i utlandet. "Direkte" interkontinental rutetrafikk, dvs hvor man reiser ut fra Norge direkte til en annen verdensdel med Norwegian, fordeler seg som følger: Thai (156 000), SAS (143 000), Norwegian (134 000), (125 000) og United (102 000) og Pakistan Airlines (17 000). For Norwegian del inkluderer forskjellen mellom totalt antall interkontinentale reise og «direkte» trafikk også reiser hvor man benytter Norwegian på første del ut av Norge, og deretter et annet selskap til en interkontinental destinasjon (f eks Oslo-London med Norwegian og London Dehli med British Airways). De øvrige selskapene i figur 4.13 er nettverksselskaper, og det er grunn til å anta at de aller fleste som reiser med disse benytter samme selskap på hele reisen.



Figur 4.14: Interkontinentale reiser etter region for 1.destinasjon i utlandet til/fra Avinors luftbavner 2007-2013

Figure 4.14: Intercontinental air traffic to/from Avinors airports by region of first international destination e 2007-2013

4.8 Transfer

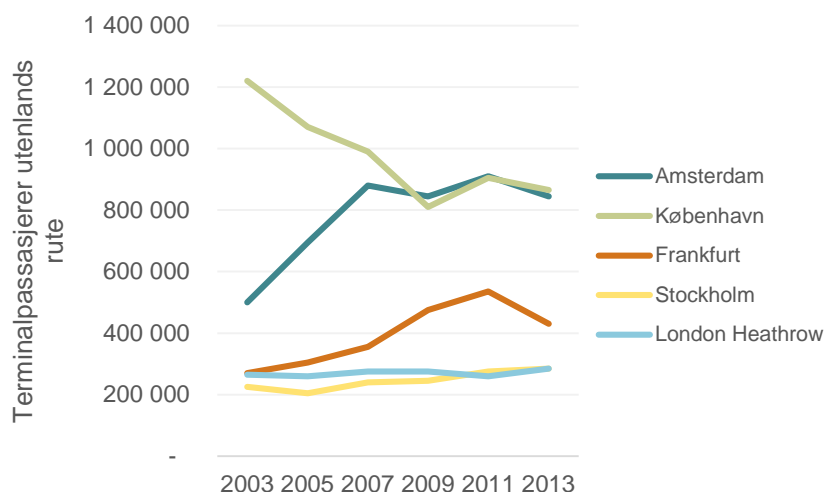
Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands falt fra 4,23 millioner passasjerer i 2011 til 4,08 millioner i 2013. Det tilsvarer et fall fra 31 prosent av rutepassasjerene til 26 prosent. En drøy fjerdedel av passasjerene var med andre ord avhengige av flybytte utenlands. I 2003 var hele 43 prosent av rutepassasjerene avhengig av flybytte utenlands, mens andelen har ligget nokså stabilt på 30-31 prosent i 2007-2011.

Det økende utbudet av direkte ruter har dermed «endelig» fått konsekvenser for transfermarkedet. Selv om antallet transferpassasjerer har endret seg lite så består veksten i utenlandsmarkedet nå av direkte trafikk til stadig flere destinasjoner. Fra 2011 til 2013 økte antall direkte destinasjonspar mellom Norge og utlandet som er registrert i undersøkelsen fra 193 til 240, og fem prosent av trafikken i 2013 foregikk på ruter som ikke fantes i 2011.

Figur 4.15 viser hvordan utviklingen har vært for de fem viktigste knutepunktene¹⁰.

- Trafikken over København falt fra 905 000 i 2011 til 865 000 i 2013.
- Amsterdam har hatt en nesten parallell utvikling siden 2009, og hadde 845 000 transferpassasjerer i 2013.
- Størst fall har det vært over Frankfurt, fra 535 000 i 2011 til 430 000 i 2013.
- Transfer over Heathrow har økt svakt fra 260 000 til 285 000, mens transfer over Stockholm knapt har endret seg.

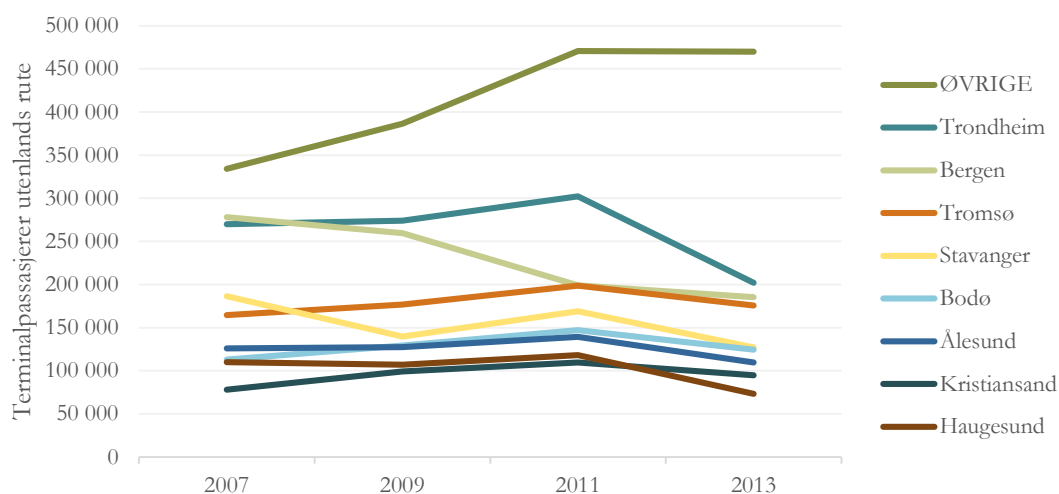
¹⁰ Se også avsnitt 5.1.2



Figur 4.15: Antall transferpassasjerer på de fem største utenlandske knutepunktene. Avinors lufthavner 2003-2013

Figure 4.15: Number of transfer passengers on five largest foreign hub. Airports owned by Avinor 2003-2013

Veksten i andelen direkte reiser ut av landet fra andre lufthavner enn Oslo har medført at antallet passasjerer i transfer mellom innland og utland på Oslo har falt med 300 000 fra 2011 til 2013, etter å ha økt i årevis. Omtrent en tredjedel skyldes færre passasjerer fra Trondheim, mens Stavanger og Haugesund står for enda en tredjedel av nedgangen. Resten av nedgangen er fordelt på alle de øvrige lufthavnene med minst 100 000 transferpassasjerer til utlandet i 2011. Øvrige lufthavner i sum har samme antall transferpassasjerer til utlandet i 2013 som i 2011. Utviklingen er illustrert i figur 4.16.



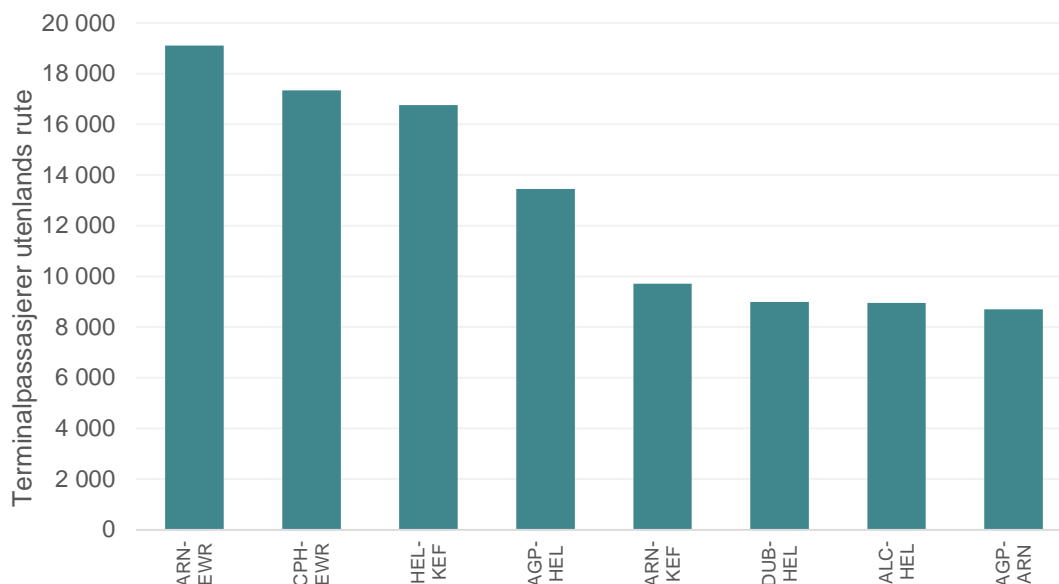
Figur 4.16: Utenlands transfer på Oslo etter avreiselufthavn i Norge 2007-2013

Figure 4.16: International transfer at Oslo by origin airport in Norway 2007-2013

Mens transfer til utlandet fra innenlandske lufthavner har gått ned, så har transfer fra utenlandske lufthavner gått opp. Transfer utland-utland på Oslo økte fra 140 000 passasjerer i 2007 til 210 000 i 2011, men har siden økt til 550 000 passasjerer i 2013.

Dermed står utlandstrafikk uten reisemål i Norge for ca. fire prosent av utlands- trafikken på Oslo. Oslo har således, om enn foreløpig kun i liten skala, utviklet seg til et internasjonalt knutepunkt.

De viktigste avreiselufthavnene for denne trafikken er de fire nordiske hovedstedene, samt New York, Malaga og Bangkok med trafikkstrømmer fra 20 000 til 80 000 passasjerer årlig. Trafikken dekker over 600 registrerte destinasjonspar. De viktigste er gjengitt i figur 4.17.



Figur 4.17: Transfer Oslo utland-utland 2013 etter destinasjonspaar. Antall terminalpassasjerer.

Figure 4.17: Transfer at Oslo between international destinations by destination pair 2013. Terminal passengers.

4.9 Reisens varighet

11 prosent av forretningsreisene og to prosent av fritidsreisene var reiser med retur samme dag i 2013. Andelen har vært stabil siden 2007. For reiser med overnatting har lengden på oppholdet vært økende, og har nå nådd 9,9 netter i gjennomsnitt.

Antall netter har økt for både forretningsreiser og fritidsreiser, men mest for forretningsreiser.

Tabell 4.8: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reiseformål for utlands rutetrafikk for Avinors lufthavner 2007-2013.

Table 4.8: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose for international scheduled traffic for airports owned by Avinor 2007-2013.

	2007	2009	2011	2013
Andel dagsturer:				
Alle reiser	6 %	5 %	5 %	5 %
Forretningsreiser	11 %	9 %	10 %	11 %
Fritidsreiser	2 %	2 %	2 %	2 %
Antall netter*				
Alle reiser	9,0	9,3	9,5	9,9
Forretningsreiser	6,7	7,1	7,1	7,7
Fritidsreiser	10,4	10,4	10,7	10,8

*For alle med 1-99 overnattinger

4.10 Billettpriser

Billettprisene for utvalgte relasjoner er gjengitt i tabell 4.8. Mange av respondentene svarer ikke på dette spørsmålet, og i 2013 var frafallet 31 prosent, mot 20 prosent i 2011 og 22 prosent i 2009. Frafallet har altså økt. Det er ikke kjent om dette medfører økt skjevhet i noen bestemt retning. Hovedtrekkene i utviklingen fra 2011 til 2013 er:

- På Oslo-Amsterdam og Oslo-Paris har prisen på fritidsreiser falt fra 2011 til 2013.
- Ellers har prisen på fritidsbilletter økt, spesielt gjelder det Oslo-Stockholm (23 prosent), Oslo-Alicante og Bergen-København (begge 18 prosent)
- Prisene på forretningsreiser har falt kraftig (rundt 20 prosent) på rutene til London, og moderat på Oslo-Amsterdam.
- På rutene fra Oslo til København og Stockholm er prisen på forretningsreiser uendret, mens de har økt med 4-7 prosent på de øvrige rutene.

Tabell 4.8: Gjennomsnittlig billettpris 2013 (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks 2003-2013. Punkt-til-punkt trafikk

Table 4.8: Average fare 2013 (NOK) on major international routes and price indices 2003-2013. OD-traffic.

	Prisindeks (2003=100)											
	Forretning	Fritid	Alle	Forretning			Fritid			Alle reiser		
				-09	-11	-13	-09	-11	-13	-09	-11	-13
Oslo-København	1 947	1 419	1 679	74	62	62	88	88	98	71	65	66
Oslo-Stockholm	1 860	1 451	1 704	64	56	56	100	94	116	61	55	58
Oslo-London	2 440	1 969	2 049	74	77	63	84	81	88	77	78	72
Oslo-Amsterdam	2 511	1 745	1 925	70	59	55	86	85	77	70	63	57
Oslo-Paris	3 296	2 157	2 452	56	50	54	78	80	76	61	59	59
Oslo-Alicante	1)	2 989	2 985	2)	2)	2)	81	76	89	79	74	87
Oslo-Praha	1)	2 235	2 119	2)	2)	2)	2)	2)	2)	75	81	74
Oslo-Frankfurt	3 625	2 038	2 548	56	48	51	69	61	63	53	46	45
Stavanger-London	3 003	2 047	2 422	66	70	53	89	90	95	63	63	56
Stavanger-Aberdeen	3 908	2 718	3 604	79	77	80	114	132	145	82	80	88
Bergen-København	2 716	1 767	2 164	70	56	58	109	83	97	85	61	69

¹⁾For få observasjoner til å kunne gi tall

²⁾Ikke tilstrekkelig antall observasjoner i tidligere år til å kunne gi utviklingstall

Over tid har forretningsreiser falt mer i pris enn fritidsreiser, og prisen på fritidsreiser og forretningsreiser har nærmet seg på alle relasjonene i tabell 4.8. I tabell 4.9 er utviklingen i forholdet mellom fritids billettpris og forretningspris gjengitt for de samme relasjonene som i tabell 4.8.

På Oslo-Stockholm var prisen på fritidsreiser i forhold til forretningsreiser 38 prosent i 2003 og 78 prosent i 2013. På Oslo-København var forholdet 46 prosent i 2003 og 73 prosent i 2013. Generelt er prisforholdet fritid/forretning redusert med 20-40 prosentpoeng for alle relasjoner i tabellen unntatt Oslo-Frankfurt og innebærer en omfattende utjevning av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser.

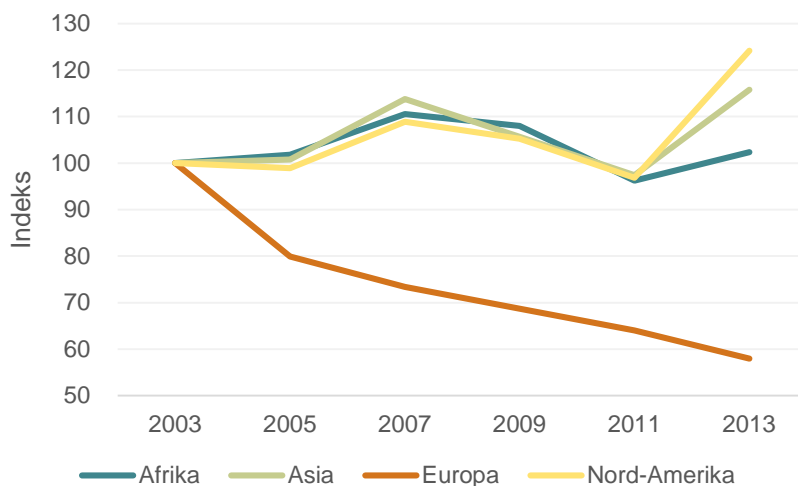
Tabell 4.9: Gjennomsnittlig billettpris for fritidsreiser i prosent av prisen på forretningsreiser på utvalgte relasjoner 2003-2013. Punkt-til-punkt trafikk

Table 4.9: Average fare for leisure travel as a percentage of business fares on major international routes 2003-2013. OD-traffic.

	2003	2009	2011	2013
Oslo-København	46	55	65	73
Oslo-Stockholm	38	59	64	78
Oslo-London	58	66	60	81
Oslo-Amsterdam	50	61	72	69
Oslo-Paris	46	64	74	65
Oslo-Frankfurt	46	57	57	56
Stavanger-London	38	52	49	68
Stavanger-Aberdeen	38	55	66	70
Bergen-København	39	60	57	65

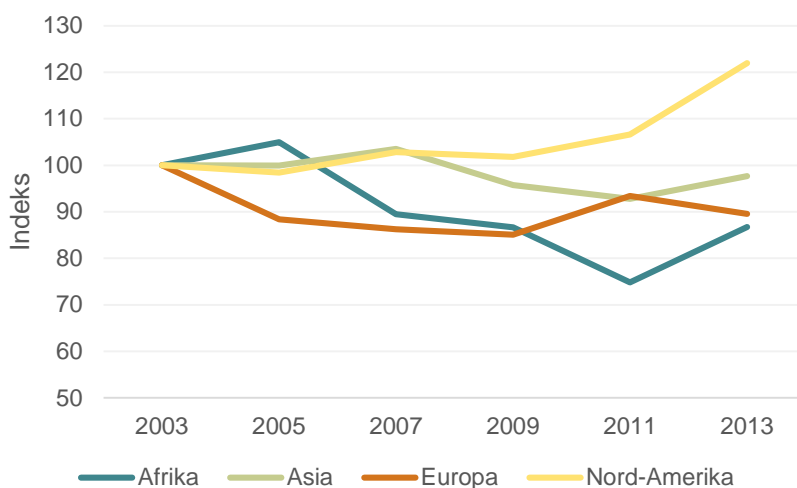
Gjennomsnittsprisene til Europa og tre andre kontinenter er gjengitt i figur 18a og 18b.

- For forretningsreiser har gjennomsnittsprisen til Europa siden 2003 sunket gradvis med 42 prosent nominelt og 51 prosent reelt (justert for en prisstigning i Norge på 19 prosent,) og lå i 2013 på 2 850 kroner.
- Gjennomsnittsprisen for interkontinentale forretningsreiser er derimot høyere enn i 2003 nominelt etter høy prisvekst de to siste årene, men omtrent uendret siden 2003 reelt. Gjennomsnittsprisen til Nord-Amerika økte med 24 prosent nominelt, men med fire prosent reelt. Til Asia økte gjennomsnittsprisen med 16 prosent nominelt, men falt med 3 prosent reelt.
- Det har vært en voldsom vekst i gjennomsnittlig billettpris for interkontinentale forretningsreiser fra 2011 til 2013. Forretningsreiser til Asia kostet i 2013 i gjennomsnitt 15 700 kroner, sammenlignet med 13 200 kroner i 2011. Til Nord-Amerika økte oppgitt gjennomsnittspris fra 11 500 kroner i 2011 til 14 700 kroner i 2013.
- For fritidsreisene har gjennomsnittsprisen til Europa falt nominelt med 10 prosent fra 2003 til 2400 kroner i 2013, men justert for prisstigning falt gjennomsnittsprisen med 25 prosent fra 2003 til 2013.
- Gjennomsnittsprisen for interkontinentale fritidsreiser til Asia har siden 2003 falt med to prosent nominelt, men med 18 prosent reelt. Gjennomsnittsprisen til Nord-Amerika har der imot økt med 22 prosent nominelt og med to prosent reelt etter kraftig prisstigning de par siste årene.
- Fritidsreiser til Asia kostet i 2013 i gjennomsnitt 9 300 kroner sammenlignet med 8 800 kroner i 2011. Til Nord-Amerika økte oppgitt gjennomsnittspris fra 7 500 kroner i 2011 til 8 600 kroner i 2013.



Figur 4.18a: Nominell Prisutviklingen på forretningsreiser mellom Avinors lufthavner og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika. 2003=100

Figure 4.18a: Fare indices for business passengers travelling between airports owned by Avinor and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America. 2003=100



Figur 4.18b: Nominell Prisutviklingen på fritidsreiser mellom Avinors lufthavner og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika (2003=100)

Figure 4.18b: Fare indices for leisure passengers travelling between airports owned by Avinor and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America (2003=100)

4.11 Oppsummering

- I 2013 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 21,44 millioner reiser fordelt på 19,07 millioner reiser med rutefly og 2,37 millioner reiser med charterfly. Oslo lufthavn er den klart største lufthavnene med 12,4 millioner terminalpassasjerer i 2013.
- Antall reiser med rutefly økte med 9,5 prosent per år i perioden 2003-2013, mens chartermarkedet vokste med tre prosent per år. Trafikkveksten har vært særlig høy på Moss, men også Haugesund, Ålesund, Tromsø og Trondheim har hatt mer enn 10 prosent årlig vekst fra 2001 til 2013.
- I Østlands-området og på Sørlandet er det sterk konkurranse om utlands-passasjerene med overlappende influensområder. I 2013 hadde Oslo 79 prosent av utenlandstrafikken til/fra Østlandet og Sørlandet, Sandefjord syv prosent, Moss 12 prosent og Kristiansand to prosent. I 2006 var Oslos andel 89 prosent.
- Sandefjord står for tre prosent av trafikken til/fra Oslo og fire prosent av trafikken til/fra Akershus fylke (men ni prosent til/fra Bærum og syv prosent av Asker-trafikken).
- Oslo møter også konkurranse fra Avinors andre lufthavner. De siste to årene er det spesielt rutetrafikken direkte til utlandet fra Trøndelag som har økt. I 2003 gikk 64 prosent av reisene med rutefly fra Trøndelag til utlandet via Oslo, i 2013 var andelen 37 prosent. Også Bergen og Stavanger styrket sin posisjon i forhold til Oslo, og mindre enn hver femte utlandspassasjer på Vestlandet benytter nå Oslo som knutepunkt for utenlandsreisen.
- Antallet private reiser med rutefly til og fra utlandet har på 10 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 10,5 millioner reiser i 2013. Bare de siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser. Veksten i arbeidsrelaterede reiser er mer moderat, fra 3,3 millioner i 2003 til 5,4 millioner i 2013. To av tre reiser med utenlands rutefly er nå fritidsreiser (55 prosent i 2003).
- Norwegian er største selskap på utenlands trafikk til/fra Avinors lufthavner med en markedsandel på 33 prosent. SAS hadde i 2013 30 prosent. Lavkostselskapet Wizz Air har økt sin markedsandel fra 0 i 2009, til én prosent i 2011 og tre prosent i 2013. Selskapet fløy over 400 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2013.
- Interkontinentale destinasjoner stod for 14 prosent av utenlands rutetrafikk til og fra Avinors lufthavner i 2013. Trafikken til Asia har økt mest, men det er fremdeles flest reiser til Nord-Amerika. New York er største destinasjon, og syv av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA. 60 prosent av trafikken til New York går direkte.
- Utviklingen i billettpriser på utland siste to år varierer avhengig av relasjon. Over tid har prisen på forretningsreiser falt mer enn på fritidsreiser, og prisen på fritidsreiser og forretningsreiser har nærmet seg. På Oslo-Stockholm var for eksempel prisen på fritidsreiser i forhold til forretningsreiser 38 prosent i 2003 og 78 prosent i 2013. Generelt er prisforholdet fritid/forretning redusert med 20-40 prosentpoeng, og innebærer en omfattende utjevning av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser.

5 Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet

5.1 Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet

Dette kapitlet omfatter reiser (både ankomster/avreiser) foretatt av personer bosatt i Norge på fly til/fra utlandet. Materialet omfatter kun reiser med rutefly med minst en overnatting utenlands til/fra Avinors lufthavner (Moss og Sandefjord er ikke inkludert).

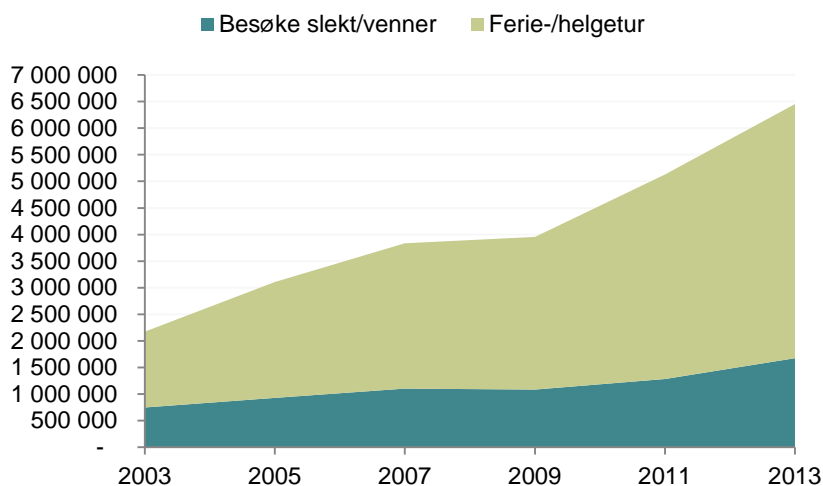
5.1.1 Sterk vekst i reisevolum

Samlet økte utenlandstrafikken med rutefly med ca. 9,3 millioner (ankomster + avreiser) fra 2003 til 2013. Nordmenns ferie- og fritidsreiser økte med 4,3 millioner reiser, noe som gir om lag 46 prosent av veksten i utenlandstrafikken.

Figur 5.1 viser at nordmenn foretok 6,46 millioner ferie- og fritidsreiser til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i fjor (trafikken fra Moss og Sandefjord kommer i tillegg). Det har vært en gjennomsnittlig årlig vekst på 11,5 prosent mellom 2003 og 2011.

Fra 2011 til 2013 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise til utlandet med drøyt 1,3 millioner (26 prosent). Samlet vekst i internasjonal flytrafikk til/fra Norge var ca 2,4 millioner (18 %), eksklusive chartertrafikk

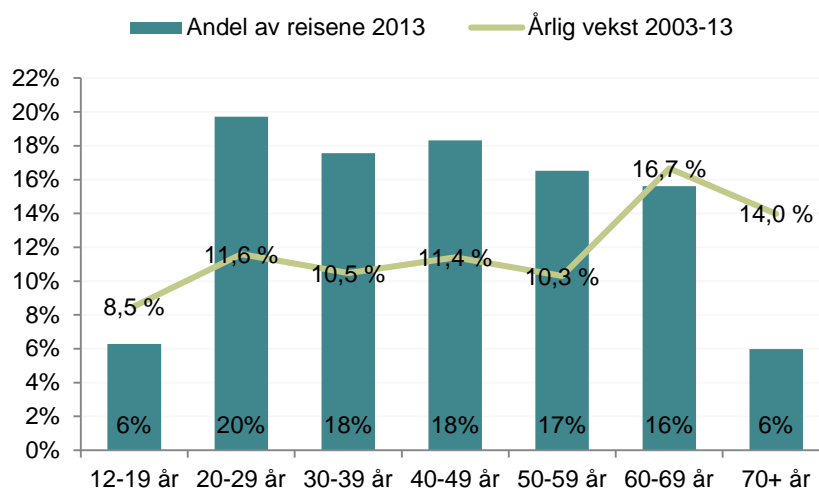
Ferie-/helgeturer utgjorde i 2013 74 prosent av fritidstrafikken og besøksreiser 26 prosent i 2013. Andelen ferie-/helgeturer har vært jevnt økende fra 2003 til 2011, men har avtatt noe fra 2011 til 2013. De to delmarkedene har vokst med henholdsvis 12,8 og 8,4 prosent årlig siden 2003.



Figur 5.1: Utviklingen i nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly i perioden 2003-2013. Antall enkeltreiser

Figure 5.1: International leisure air travel during the period 2003-2013. Number of single journeys

Omlag 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 overrepresentert blant disse flypassasjerene. Imidlertid er det i de eldste aldersgruppene at veksten har vært størst i de siste 10 årene, og da spesielt blant de i AFP-alder (60-69 år). I perioden 2003-2013 økte personer i 60-årene sine ferie- og fritidsreiser med fly med 16,7 prosent per år.



Figur 5.2: Nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet etter alder. Andel av reisene i 2013 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2013

Figure 5.2: International leisure air travel by age. Share of trips in 2013 and average annual growth in the period 2003-2013. Norwegian residents

5.1.2 Reisemål: London fortsatt mest populært

Det er 494 ulike byer som er oppgitt som endelig destinasjon for nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet i RVU 2013¹¹. Drøyt 80 prosent av reisene går til europeiske destinasjoner (81 prosent i 2013). Denne andelen har holdt seg stabil de siste 10 årene.

London er som tidligere den mest populære destinasjonen med drøyt 590 000 reiser (tabell 5.1). I perioden 2003-2013 økte trafikken til London litt mer enn den gjennomsnittlige veksten for alle destinasjoner (13,0 mot 11,7 prosent). København er nest største destinasjon med 280 000 reiser i 2011. Trafikkveksten har vært 39 prosent de siste par årene, men vurderer man hele perioden 2003-2011 har trafikken til København hatt lavere årlig vekst enn gjennomsnittet (9,6 mot 11,7 prosent).

Det er imidlertid flere av lufthavnene på topp-15 listen som har hatt betydelig større vekst de siste to årene enn London og København. Størst relativ vekst finner man til/fra Gdansk, men også Amsterdam, Alicante, Malaga, Berlin og Bangkok har hatt høy vekst.

¹¹ 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: 15 mest populære reisemål for nordmenn på ferie-/fritidsreise

Table 5.1: 15 most popular destinations for international leisure air travel. Norwegian residents

	PAX 2011	PAX 2013	Trafikkvekst ant pax 2011-2013	Trafikkvekst % 2011 - 2013
London	460 000	593 000	133 000	29 %
København	280 000	386 000	106 000	39 %
Alicante	220 000	333 000	113 000	50 %
Amsterdam	124 000	240 000	116 000	94 %
Malaga	150 000	220 000	70 000	47 %
Stockholm	170 000	207 000	37 000	21 %
Barcelona	160 000	202 000	42 000	26 %
Las Palmas	130 000	183 000	53 000	51 %
Bangkok	110 000	180 000	70 000	63 %
Berlin	130 000	180 000	50 000	41 %
Paris	160 000	171 000	11 000	7 %
Gdansk	55 000	167 000	112 000	201 %
Nice	155 000	165 000	10 000	8 %
New York	117 000	148 000	31 000	27 %
Roma	122 000	122 000	0	0 %
Alle destinasjoner	5 130 000	6 460 000	1 330 000	26 %

Det kan være grunn til å stille spørsmålsteget ved veksten ved enkelte av lufthavnene. Materialet fra RVU 2013 viser at ved enkelte lufthavner har det vært mye større vekst (eller kun vekst) i reiser med vedkommende lufthavn som endepunkt for flyreisen (tabell 5.2).

Dette gjelder særlig Amsterdam og Bangkok og (dels) Paris, hvor andel av direktereisene til/fra Norge som har disse lufthavnene som endepunkt (eller startlufthavn) for reisen har økt ganske kraftig, og antallet passasjerer som benytter lufthavnen til transfer har gått ned.

Det kan være grunn til å vurdere om dette er reelt, eller om det kan være noen skjevheter i datamaterialet i form av overrapportering av andel som har oppgitt at lufthavnen er endepunkt for reisen. På den annen side ser man ikke samme utvikling i London, København og Stockholm.

Tabell 5.2: Fordeling av vekst 2011-2013 etter om vedkommende lufthavn er endelig destinasjon eller omstigningssted¹²

Table 5.2: Traffic growth 2011-2013 by type of trip (point-to-point or transfer)

	Vekst 2011-2013 (antall reiser)		Andel reiser som endelufthavn	
	Som endepunkt	Som omstigningssted	2011	2013
London	130 157	15 000	0,79	0,81
København	108 619	50 000	0,56	0,59
Amsterdam	119 841	-6 000	0,25	0,41
Bangkok	52 932	-6 000	0,56	0,76
Stockholm	35 806	20 000	0,70	0,69
Paris	13 010	-17 644	0,73	0,82

Man finner heller ikke samme type endringer ved øvrige av lufthavnene med sterk vekst (Alicante, Malaga, Las Palmas, Gdansk, Berlin, Barcelona). Disse er typiske endereisemål fra før, og har fra 90 til 100 prosent andel endemålspassasjerer fra Norge.

5.1.3 Reisens varighet: Andelen korte feriereiser går ned

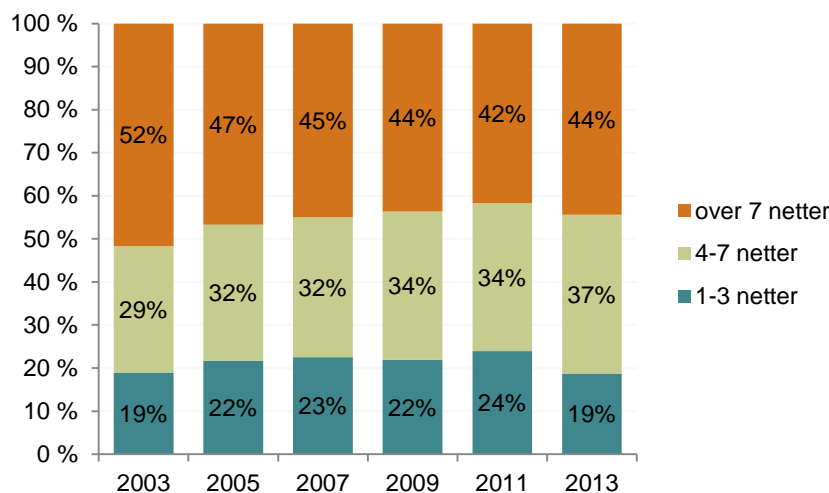
44 prosent av nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet er av minst én ukes varighet (figur 5.3). Fram til 2011 var det kortere opphold som økte mest, med en årlig vekst på 14,6 prosent for reiser med 1-3 overnattinger og 13,5 prosent for reiser med 4-7 overnattinger.

Fra 2011 til 2013 finner vi imidlertid en nedgang på to prosent for reiser med 1-3 overnattinger, noe som har medført at andelen sank fra 24 til 19 prosent. Samtidig har det vært en økning på 35 prosent for reiser med 4-7 overnattinger, og andelen reiser av denne varigheten økte fra 34 til 37 prosent.

Reiser med flere enn sju overnattinger økte med 34 prosent fra 2011 til 2013.

Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2013 for reiser under en ukes varighet var 13,1 prosent, mens de lengre reisene (over en uke) vokste med 9,8 prosent per år i samme periode.

¹² Omfatter ikke passasjerer som har reiset via andre lufthavner.



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

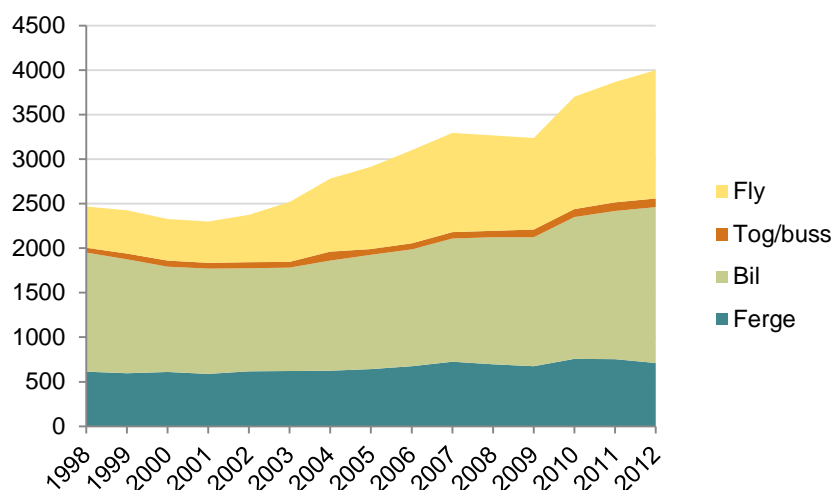
5.2.1 Resultater fra Gjesteundersøkelsen – fly øker fortsatt mest

TØIs årlige undersøkelse blant utenlandske turister i Norge ble nedlagt etter 2011. Det ble for 2012 likevel laget en oppdateringsrapport basert på nye trafikkdata – for antall utenlandske reisende på fly (RVU 2012) og ferge (trafikkdata etter nasjonalitet fra fergeselskapene, samt data om omfang av trafikk (personbiler, bobiler etc) på grenseovergangene mot Sverige, Finland og Russland.

For 2013 er det ikke laget noen oppdatert Gjesteundersøkelse.

Rundt 7 millioner utenlandske besøkende kom til Norge i 2012. Av disse var i underkant av 5,2 millioner overnattingsgjester, mens nesten 1,3 millioner var på en dagsreise. I tillegg er det beregnet at om lag 588 000 utenlandske cruisepassasjerer kom på besøk til en eller flere norske havner (Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012, TØI-rapport 1295/2013).

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 4 millioner besøkende. Av disse brukte 1,44 millioner fly på reisen. Figur 5.4 viser at turisttrafikken med fly har vokst mer enn de andre transportformene. I perioden 1998-2012 sto fly for hele 64 prosent av trafikkveksten. Etter en liten nedgang under finanskrisen i 2008 og 2009, har antall flyturister økt med 40 prosent fra 2009 til 2012.

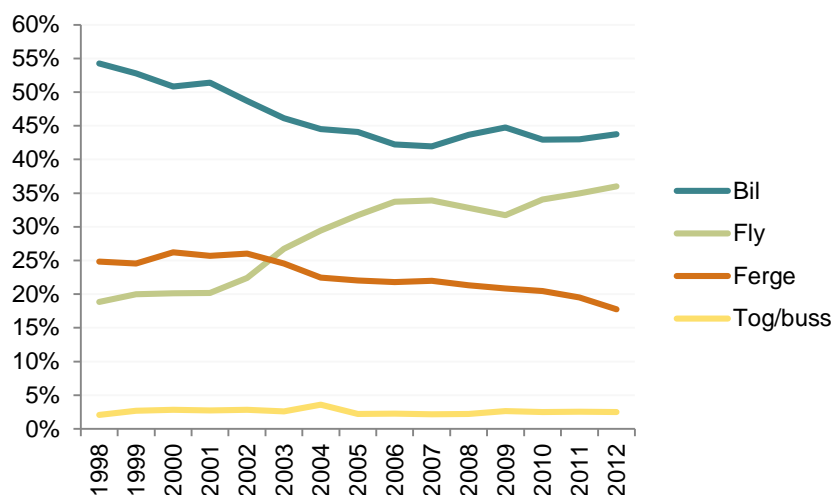


Kilde: Reisevaneundersøkelsen blant utenlandske turister 2012

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 36 prosent av det totale antall turistankomster til Norge (figur 5.5). Etter en kraftig vekst i perioden 2002-2006 har denne andelen vært stabil, og svakt økende de siste to årene. Bil er fortsatt den mest populære transportmåten for utlendinger på besøk til Norge – 44 prosent av turistankomstene i 2012 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: Reisevaneundersøkelsen blant utenlandske turister 2012

Figur 5.5: Innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel. Prosent

Figure 5.5: Total number of tourists with overnight stay by transport mode. Percent

5.2.2 Utvikling i henhold til RVU fly

Turisttrafikken over Avinors lufthavner økte i perioden 2003-2013 med om lag 150 prosent, tilsvarende i underkant av 10 prosent årlig vekst. RVU-dataene viser også en vekst fra 2011 til 2013 i den utenlandske turisttrafikken til Norge på 18 prosent¹³.

Tre av fire utenlandske turister på Avinors lufthavner kom i 2013 over Oslo lufthavn (tabell 5.2). Denne andelen har sunket noe de siste 8-10 årene, i 2003 var den 83 prosent.

Tabell 5.2: Lufthavnenes andel av turisttrafikken i 2013 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2013. Avinors lufthavner

Tabell 5.2: Incoming tourism by airport in 2013 and mean annual traffic growth in the period 2003-2013, Airports operated by Avinor

Avreiselufthavn	Antall pax 2013	Andel av turisttrafikken i 2011	Andel av turisttrafikken i 2013	Vekst 2011-2013	Årlig vekst 2003-13
Oslo	1 690 000	79 %	74 %	12 %	9 %
Bergen	280 000	12 %	12 %	22 %	12 %
Stavanger	160 000	5 %	7 %	59 %	14 %
Trondheim	75 000	2 %	3 %	64 %	17 %
Kristiansand	23 000	1 %	1 %	22 %	9 %
Haugesund	24 000	1 %	1 %	133 %	20 %
Avinor	2 281 000	99 %	1 %	18 %	10 %

Relativt sett har turisttrafikken på Haugesund og Trondheim lufthavner vokst mest i perioden 2003 – 2013 (henholdsvis 20 og 17 prosent per år), men her er volumene fortsatt små (henholdsvis 24 000 og 75 000 passasjerer i 2013). Bergen er nest største innfallsport til Norge med om lag 280 000 turister i 2011, og lufthavnen har hatt noe høyere årlig vekst enn Oslo.

Fra 2011 til 2013 har Haugesund, Stavanger og Trondheim hatt betydelig høyere relativ vekst enn Oslo, Bergen og Kristiansand.

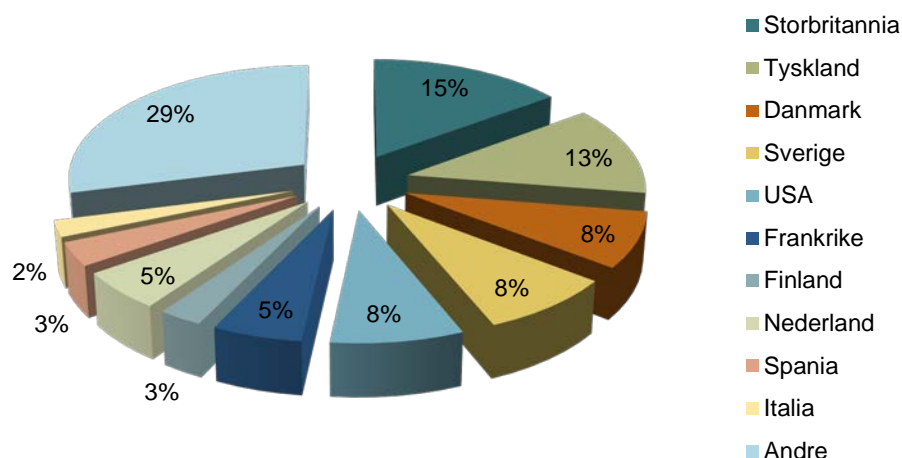
5.2.3 Markeder: Storbritannia og Tyskland største markeder

I alt kom det besøkende fra 111 ulike land over Avinors lufthavner i 2013. Storbritannia (340 000) og Tyskland (290 000) er de største markedene, med henholdsvis 15 og 13 prosent markedsandel (figur 5.6). Sverige (190 000), Danmark (180 000) og USA (180 000) følger deretter.

Den største absolutte og relative veksten de siste to årene har kommet fra Storbritannia (109 000 flere besøkende, 47 prosent vekst). Størst relativ økning blant landene som er spesifisert i figuren har man ellers fått fra Tyskland (29 prosent), Finland (27 prosent) og Spania (22 prosent).

«Andre land» har en markedsandel på 29 prosent, her er Polen og Sveits de med flest besøkende (om lag tre prosent hver). Samlet økte antallet besøkende fra «andre land» med 20 prosent fra 2011 til 2013, mens vi finner stor relativ økning fra Litauen, Russland og Polen (omkring 70 prosent) fra 2011 til 2013.

¹³ Utenlandske transerpassasjerer over norske lufthavner, det vil si reisende som ikke har Norge som besøksland, er utelatt fra beregningsgrunnlaget

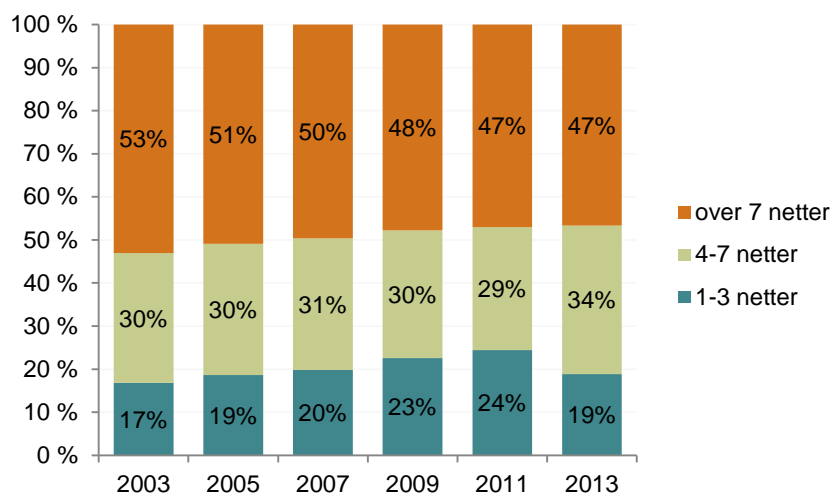


Figur 5.6: Hjemland for flyturister til Norge. 2013

Figure 5.6: Resident country for tourists travelling by air to Norway. 2013

5.2.4 Oppholdstid: Nedgang i andel kortferier

Knapt halvparten av flyturistene er borte fra bostedet i syv netter eller mer¹⁴. Kortere opphold er med andre ord den vanligste ferieformen blant de besøkende. Trenden fra 2003 til 2011 – med raskest vekst i reiser med 1-3 overnattinger – ble imidlertid brutt i 2013. De mest kortvarige reisene har gått ned 5 prosentpoeng, mens reiser med 4-7 overnattinger har tilsvarende økt med 5 prosentpoeng (figur 5.7).



Figur 5.7: Antall netter borte fra bostedet for flyturister til Norge. 2013

Figure 5.7: Number of nights away from home. International tourists to Norway. 2013

¹⁴ 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.

Nedgangen i reiser med 1-3 overnattinger har i sin helhet kommet i delmarkedet «besøk hos slekt/venner».

47 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med besøk til slekt og venner, mens 53 prosent kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold. Denne fordelingen holdt seg stabil mellom 2003 og 2013. Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreise med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 26 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2013 (tabell 5.3).

Tabell 5.3: Delmarkedenes andel av turisttrafikken i 2013

Tabell 5.3: Incoming tourism by segment. 2013

	Besøk slekt/venner	Ferie/fritid	I alt
1-3 netter	10 %	9 %	19 %
4-7 netter	16 %	18 %	34 %
over 7 netter	20 %	26 %	47 %
I alt	47 %	53 %	100 %

5.3 Oppsummering

Hovedtrekkene i ferie- og fritidsmarkedet med rutefly er:

- Fra 2011 til 2013 økte flytrafikken på Avinors lufthavner med ca 2,4 millioner passasjerer, herav 1,3 millioner nordmenn på ferie/fritidsreise. Disse reisene økte med 26 prosent, og sto for 56 prosent av veksten.
- Veksten i dette markedet har i perioden 2003-2013 vært høyest blant personer over 60 år, men det er fortsatt personer i aldersgruppen 20-29 år som har flest reiser (20 prosent).
- London er det klart mest populære reisemålet for nordmenn, og har både absolutt sett høyere økning i trafikken enn de øvrige viktigste reisemålene. Relativt sett økte Amsterdam, Bangkok og Alicante mest fra 2011 til 2013.
- Andelen korte reiser (1-3 overnattinger) har gått ned, mens både mellomlange reiser (4-7) overnattinger) og reiser av mer enn en ukes varighet har økt sine andeler.
- 36 prosent av det totale antall turistankomster til Norge skjer med fly. Fly har stått for 64 prosent av veksten i innkommende turisme siden 1998. Storbritannia og Tyskland er de største markedene for innkommende flyturisme.
- Når det gjelder korte opphold (1-3 netter), finner vi samme utvikling som for nordmenns reiser utenlands. Andelen har gått ned fra 24 til 19 prosent, mens antallet reiser med opphold 4-7 døgn har økt sin andel tilsvarende. Fortsatt er det imidlertid slik at nær halvparten av flyturistene til Norge er borte fra hjemmet mer enn syv netter.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

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

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

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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