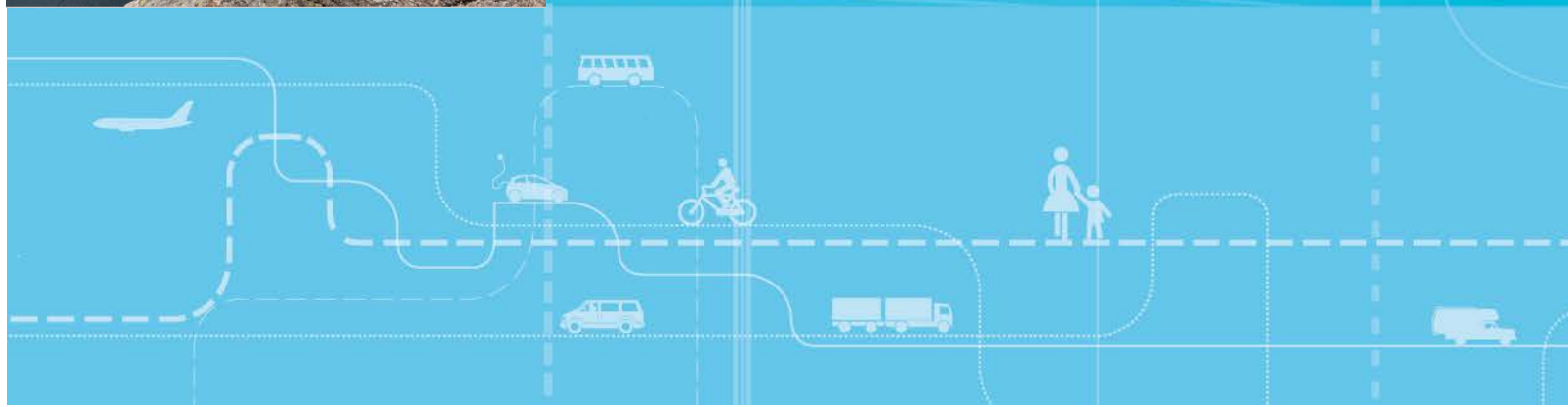


Reisevaner på fly 2015



Reisevaner på fly 2015

Harald Thune-Larsen
Eivind Farstad

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

Tittel: Reisevaner på fly 2015

Title: International and domestic air travel in Norway 2015

Forfattere: Harald Thune-Larsen
Eivind Farstad

Author(s): Harald Thune-Larsen
Eivind Farstad

Dato: 09.2016

Date: 09.2016

TØI rapport: 1516/2016

TØI report: 1516/2016

Sider 73

Pages 73

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1751-6

ISBN Electronic: 978-82-480-1751-6

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor

Financed by: Avinor

Prosjekt: 4333 - Rapportering av Avinors reisevaneundersøkelse 2015

Project: 4333 - Rapportering av Avinors reisevaneundersøkelse 2015

Prosjektleder: Harald Thune-Larsen

Project manager: Harald Thune-Larsen

Kvalitetsansvarlig: Tom Erik Julsrud

Quality manager: Tom Erik Julsrud

Emneord: Reisevaner

Key words: Air travel

Luftfart

Travel behaviour

Reisevaneundersøkelse

Travel survey

Sammendrag:

I Avinors reisevaneundersøkelse 2015 har 155 000 flypassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Siden forrige undersøkelse i 2013 har fritidstrafikken innenlands økt med 5 prosent, antall forretningsreiser er uendret, og antall flyreiser til og fra arbeid er redusert med 11 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 50 til 52 prosent. På utenlandsrutene økte passasjerer bosatt utenfor Norge sin andel av trafikken fra 37 prosent i 2013 til 44 prosent i 2015, og stod for all trafikkvekst. Antallet arbeidsbetingede reiser falt med 2 prosent mens fritidstrafikken økte med 18 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 66 til 70 prosent. Utlendinger stod for 80 prosent av veksten i fritidsreiser og økte sin andel av fritidsreisene fra 30 prosent i 2013 til 38 prosent i 2015. Ved de tre største lufthavnene økte den kollektive andelen av den motoriserte tilbringertrafikken kraftig fra 2013 til 2015, og nådde 71 prosent for Oslo lufthavn, 52 prosent for Trondheim og 42 prosent for Bergen.

Summary:

This report presents results from the 2015 Norwegian Air Travel Survey for Avinor's airports. Information from 155 000 passengers is collected and analyzed. Results show that domestic leisure traffic increased by 5 percent, while commuting by air was reduced by 11 percent from 2013 to 2015. 48 percent of domestic traffic is now related to work. On Avinor's international scheduled network foreigners increased their share of the traffic from 37 percent in 2013 to 44 percent in 2015. Work related traffic fell by 2 percent while leisure traffic increased by 18 percent. The leisure share increased from 66 to 70 percent. Foreigners made up 80 percent of the growth in leisure traffic, and increased their share of the leisure traffic from 30 percent in 2013 to 38 percent in 2015. The survey also shows that the share of public transport in ground access increased to 71 percent for Oslo, 52 percent for Trondheim and 42 percent to Bergen

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

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

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

Forord

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 2015 ble foretatt i perioden januar-desember 2015, slik at undersøkelsen dekker hele året. I Avinor har Lars Draagen, Øystein Tvetene og Torolf Holte ledet arbeidet. Epinion har stått for datainnsamlingen. Undersøkelsen ville ikke ha vært mulig uten velvillig bistand fra regionene i Avinor.

Denne rapporten er skrevet av Transportøkonomisk institutt, og gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen. Hovedvekten er lagt på å beskrive utviklingen de siste 10-12 år, der data fra tidligere undersøkelser gjør dette mulig. Rapporten er skrevet av Harald Thune-Larsen og Eivind Farstad. Førstnevnte har vært prosjektleder. Trude Rømming har stått for den avsluttende tekstbehandlingen.

Undersøkelsen, inkludert rapporteringen, er finansiert av Avinor.

Oslo, oktober 2016

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Kjell W. Johansen
avdelingsleder

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 Vekting av dataene	3
2 Trafikkutvikling og reisefrekvenser	4
2.1 Trafikkutvikling: Utenlandstrafikken fortsatte å øke mens innenlandstrafikken falt i 2015.....	4
2.2 Reisefrekvenser med fly innenlands: Størst vekst i Troms	6
2.3 Tilbringertrafikken – kraftig vekst i kollektivandelen unntatt for Stavanger....	9
3 Flytrafikken innenlands	11
3.1 Trafikkvolum: Stabil fordeling mellom de tre store flyselskapene på innenriksnettet	11
3.2 Formål: For første gang er det flere fritidsreiser enn forretningsreiser innenlands	12
3.3 Nedgang i trafikk knyttet til olje/gass-produksjon	15
3.4 Reisens varighet: Kortere varighet.....	16
3.5 Fordelingen mellom menn og kvinner: Økende andel kvinner.....	17
3.6 Billettpriser	19
3.7 Trafikken ut fra Oslo	23
3.7.1 De tre store: Kun vekst til Trondheim i 2015.....	23
3.7.2 Oslo-Mørebyene: Kun vekst til Molde.....	25
3.7.3 Oslo-Nord-Norge: Betydelig vekst til Bardufoss og Tromsø siste to år, og utflating på de øvrige.....	27
3.8 Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger.....	29
3.8.1 Trafikkutvikling: Trafikknedgang i 2015.....	29
3.8.2 Nøkkeltall: Fritidstrafikken vokser betydelig mer enn forretningstrafikken i Bergen og Stavanger	30
3.9 Innenlandstrafikk utenom Oslo.....	31
3.10 Konkurransen mellom lufthavner	32
3.10.1 Oslo-trafikk til og fra Harstad/Narvik vs Lofoten/Vesterålen: Stor økning i lekkasje til Harstad/Narvik.....	32
3.10.2 Trondheim vs Namsos, Rørvik og Røros – mest lekkasje til Trondheim fra Namsos	36
3.10.3 Sandefjord vs Oslo og Kristiansand – Sandefjord taper markedsandeler	39
3.11 Oppsummering.....	42
4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet	44
4.1 Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns markedsandel økte igjen etter flere år med nedgang.....	44
4.2 Konkurransen mellom Avinors lufthavner: Litt økende andel av passasjerene fra Hordaland flyr via Oslo lufthavn.....	46
4.3 Reiseformål: Utlendingers fritidsreiser til Norge står for veksten.....	50
4.4 Markedsandeler: Norwegian fortsetter å øke markedsandelen på utland.....	52

4.5	Passasjerprofiler: Fortsatt høye fritidsandeler for Norwegian og Wizz Air....	53
4.6	Interkontinental trafikk	54
4.7	Transfer.....	59
4.8	Reisens varighet.....	61
4.9	Billettpriser	61
4.10	Oppsummering.....	63
5	Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet	65
5.1	Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet	65
5.1.1	Avtagende vekst i nordmenns reisevolum.....	65
5.1.2	Reisemål: London fortsatt mest populært	66
5.1.3	Reisens varighet: Andelen korte feriereiser går ned	68
5.2	Innkommende turisme til Norge	69
5.2.1	Økning i utenlandske gjestedøgn	69
5.2.2	Ferie – og fritidstrafikken med 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 2015

TØI rapport 1516/2016
Forfattere: Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad
Oslo 2016 73 sider

I Avinors reisevaneundersøkelse 2015 har 155 000 flypassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Siden forrige undersøkelse i 2013 har fritidstrafikken innenlands økt med 5 prosent, antall forretningsreiser er uendret og antall flyreiser til og fra arbeid er redusert med 11 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 50 til 52 prosent. På utenlandsrutene økte passasjerer bosatt utenfor Norge sin andel av trafikken fra 37 prosent i 2013 til 44 prosent i 2015 og stod for all trafikkvekst. Antallet arbeidsbetingede reiser falt med 2 prosent mens fritidstrafikken økte med 18 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 66 til 70 prosent. Utlendinger stod for 80 prosent av veksten i fritidsreiser og økte sin andel av fritidsreisene fra 30 prosent i 2013 til 38 prosent i 2015. Ved de tre største lufthavnene økte den kollektive andelen av den motoriserte tilbringertrafikken kraftig fra 2013 til 2015, og nådde 71 prosent for Oslo lufthavn, 52 prosent for Trondheim og 42 prosent for Bergen.

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2015 (RVU 2015) er den foreløpig siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor har gjennomført blant sine passasjerer siden 1972. I RVU 2015 har 155 000 passasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte.

Flytrafikken innenlands – færre reiser til og fra arbeid kompenseres av økt ferie- og fritidstrafikk

Antall flyreiser per innbygger innenlands har stagnert, og ligger nå på 2,4 reiser per innbygger som i 2013. Fordelt på landsdeler hadde bare Nord-Norge vekst fra 2013, med en økning fra 5,4 til 5,7 reiser per innbygger.

Etter mange år med nedgang og stagnasjon i markedsandel, økte markedsandelen til SAS fra 46 prosent i 2013 til 47 prosent i 2015. Widerøes markedsandel fortsatte å øke, og er nå på 18 prosent. Markedsandelen til Norwegian nådde sitt foreløpige høydepunkt på 37 prosent i 2011-2013, men falt til 35 prosent i 2015.

For første gang er det flere fritidsreiser enn forretningsreiser innenriks. Andelen fritidsreiser har økt fra 34 prosent i 1982 til 52 prosent i 2015. Nedgangen i forretningsandel skyldes færre flyreiser til/fra arbeid. Antallet reiser tilknyttet olje- og gassproduksjon falt for første gang siden 2009. Andelen av forretningsreisene falt fra 26 prosentpoeng i 2013 til 22 prosentpoeng i 2015. SAS har fremdeles flest oljerelaterte flyreiser, mens Widerøe er nest størst.

Gjennomsnittlig oppgitt billettpris for reiser tur-retur innenlands økte fra kr 2 000 i 2013 til kr 2 120 i 2015, henholdsvis kr 2 430 for forretningsreiser og kr 1 850 for fritidsreiser. Gjennomsnittsbilletten kostet omtrent det samme i 2015 som i 2003, men justert for generell prisstigning har gjennomsnittsprisen gått ned med 21 prosent siden 2003.

De siste to årene har trafikken på de største rutene ut fra Oslo økt 1,7 prosent per år. Det er betydelige variasjoner. Trafikken til Kristiansund, Ålesund og Stavanger falt fra 2013 til 2015, mens det var spesielt høy vekst på ruten til Alta og over 2 prosent årlig vekst til Bergen, Tromsø, Harstad/Narvik, Molde, Bardufoss og Kirkenes.

De fire største rutene innenlands utenom Oslo går mellom Bergen og Stavanger og mellom Trondheim og Bergen/Bodø/Stavanger. Den største ruten er Bergen-Stavanger. 6 av de 15 største rutene har minst 17 prosent oljerelatert trafikk.

I Lofoten/Vesterålen velger en økende andel av passasjerene Harstad/Narvik lufthavn på flyreiser til og fra Oslo. Høyest er andelen i Vesterålen unntatt Andøy, der den er 81 prosent i Hadsel og 88 prosent i Sortland. I Lofoten var andelen 44 prosent i Svolvær og 34 prosent i Vestvågøy.

I Namsos og Nærøy kommune velger omtrent halvparten av passasjerene Trondheim lufthavn i stedet for henholdsvis Namsos og Rørvik lufthavn. I Vikna og Røros kommune velger 4 av 5 passasjerer lokal lufthavn.

Vestfold er primærmarkedet for Sandefjord lufthavn og står for to tredjedeler av trafikken på lufthavnen. Andelen av trafikken til Vestfold som går over Sandefjord er redusert fra 76 prosent i 2013 til 70 prosent i 2015.

Flytrafikken mellom Norge og utlandet – all vekst skyldes økt ferie- og fritidstrafikk

I 2015 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 22,6 millioner reiser. Avinor stod for 19,9 millioner, fordelt på 17,9 millioner reiser med rute-fly og 2,0 millioner reiser med charterfly. Antall reiser med rute-fly på Avinors lufthavner økte med 5,5 prosent per år i perioden 2013-2015. Samtidig falt antall charterpassasjerer med 11,4 prosent per år.

Veksten de siste to årene i rutetrafikken kommer i all hovedsak fra utlendingers fritidsreiser til Norge. Spesielt er dette fremtredende for Oslo, men også i Bergen og Trondheim stod utlendingers fritidsreiser for det vesentligste av veksten. De siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser, mens antallet arbeidsrelaterte reiser gikk ned med om lag 0,2 millioner.

Norwegian øker markedsandelen og fortsetter å være største selskap på utenlands trafikk til/fra Avinors lufthavner med en markedsandel på 36 prosent. SAS hadde i 2015 29 prosent. Det tredje største selskapet er KLM, med 8 prosent i 2015. Deretter følger Lufthansa og Wizz Air med 4 prosent hver. Lavkostselskapet Wizz Air har økt sin markedsandel fra 0 prosent i 2009 til 3 prosent i 2013 og 4 prosent i 2015. Selskapet fløy over 660 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2015.

Interkontinentale destinasjoner stod for 15 prosent av rutetrafikken utenlands til og fra Avinors lufthavner i 2015. Dette er liten økning fra 14 prosent i 2013. Trafikken til Asia har økt mest over tid. Veksten til Nord-Amerika har tatt seg opp de siste to årene, mens veksten i Asia-trafikken har gått ned. Det er fremdeles flest reiser til Nord-Amerika. New York er største destinasjon, og sju av de 15 største interkontinentale destinasjonene er i USA. 70 prosent av trafikken til New York går direkte.

Prisen på både forretnings- og fritidsbilletter økte betraktelig fra 2013 til 2015. Trolig har svekkelsen av den norske kronen mot andre valutaer bidratt til dette. Regnet i norsk valuta har prisøkningen vært størst for utlendinger. Utviklingen i billettpriser på utenlandsrutene de siste to årene varierer mye avhengig av ruten. Over tid har prisen på forretningsreiser falt mer enn på fritidsreiser. De siste to årene har dette endret seg, og forretningsreiser har igjen blitt relativt dyrere på flere av de viktigste relasjonene. Den omfattende utjevningen av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser fram mot 2013 har altså til dels stanset eller blitt reversert i 2015.

Ferie- og fritidstrafikk til og fra utlandet – mesteparten av veksten kommer fra passasjerer bosatt utenfor Norge

Flytrafikken med nordmenn på ferie-/fritidsreise økte med 140 000 passasjerer fra 2013 til 2015 på Avinors lufthavner. I perioden 2005-2015 økte nordmenns reiser med 3,4 millioner i antall, noe som utgjorde om lag 38 prosent av veksten i utenlandstrafikken i denne perioden. Veksten i dette markedet har i perioden 2005-2015 vært høyest blant personer mellom 60 og 69 år, men det er fortsatt personer i aldersgruppen 20-29 år som har flest reiser (21 prosent).

London er fortsatt det klart mest populære reisemålet for nordmenn, men hadde sammen med København sterkere nedgang i antall passasjerer enn de øvrige viktigste reisemålene. Relativt sett økte Gdansk og de typiske feriedestinasjonene Alicante og Nice mest fra 2013 til 2015. Andelen korte reiser (1-3 overnattinger) har gått ned siden 2011, mens mellomlange reiser (4-7 overnattinger) har økt sin andel både i 2013 og 2015.

Fra 2014 til 2015 var veksten i utlendingers registrerte overnattinger i Norge nesten tre ganger så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 8,3 og 3,0 prosent vekst). Det stemmer godt overens med at det meste av veksten i utenlands flytrafikk de siste to årene kommer fra utlendingers besøk i Norge.

Via Avinors lufthavner kom det flest besøkende fra Storbritannia (410 000), Tyskland (350 000) og USA (270 000) i 2015. Sverige (240 000) og Danmark (220 000) følger deretter som største kildemarkeder.

Når det gjelder korte opphold (1-3 netter), finner vi samme utvikling som for nordmenns reiser utenlands. Andelen har gått ned fra 24 prosent i 2011 til 18 i 2015, mens antallet reiser med opphold 4-7 døgn har økt sin andel tilsvarende. Fortsatt er det imidlertid slik at nær halvparten (48 %) av turister som ankommer Norge med fly er borte fra hjemmet mer enn sju netter.

Reisen til lufthavnen – stor økning i kollektivandel

Tilbringerreisen til de tre største lufthavnene preges av økende kollektivandel.

For Oslo lufthavn økte den fra 60 prosent i 2007 til 66 prosent i 2013 og 71 prosent i 2015. Kollektivandelen nådde i 2015 nesten 80 prosent for innlandstrafikken. Hele veksten skyldes økende andel togreiser, fra 42 prosent i 2007 til 49 prosent i 2013 og 57 prosent i 2015. Både buss og individuell transport har mistet markedsandeler.

I Trondheim økte kollektivandelen fra 43 til 52 prosent, stort sett ved økt bruk av buss. I Bergen økte den fra 34 til 42 prosent, mens det kun var små endringer for Stavanger, der kollektivandelen økte fra 17 til 18 prosent.

Summary:

International and domestic air travel in Norway 2015

TOI Report 1516/2016

Author(s): Harald Thune-Larsen and Eivind Farstad

Oslo 2016, 73 pages Norwegian language

This report presents results from the 2015 Norwegian Air Travel Survey for Avinor's airports.

Information from 155 000 passengers was collected and analyzed. Results show that domestic leisure traffic increased by 5 percent while commuting by air was reduced by 11 percent from 2013 to 2015. 48 percent of domestic traffic is now related to work. On Avinor's international scheduled network foreigners increased their share of the traffic from 37 percent in 2013 to 44 percent in 2015. Work related traffic fell by 2 percent while leisure traffic increased by 18 percent. The leisure share increased from 66 to 70 percent. Foreigners made up 80 percent of the growth in leisure traffic, and increased their share of the leisure traffic from 30 percent in 2013 to 38 percent in 2015. SAS is the biggest operator in the domestic market, with a 47 percent market share. For travel between Norway and international destinations however, more passengers chose to fly with Norwegian than with SAS in 2015.

The survey also shows that the share of public transport in ground access increased to 71 percent for Oslo, 52 percent for Trondheim and 42 percent to Bergen.

About the survey

In the 2015 Air Travel Survey (RVU 2015), 155,000 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 and Sandefjord Airport Torp.

Domestic air traffic

In 2015, Norwegians made an average of 2.4 domestic air journeys like in 2013. As previously, it is the population of North Norway that travels most by air domestically, the population of Troms being the most frequent travelers with an average of 6.6 air journeys in 2015, up from 6.2 in 2013.

SAS is still the largest airline on the domestic network, with a market share of 47 percent. Norwegian has 35 percent of the market and Widerøe 18 percent. Traffic growth for Widerøe was 2.7 percent per year in the period 2013-2015. Corresponding figures for SAS and Norwegian was 1.7 and -2.4 percent respectively.

Altogether, domestic air travel grew by 0.8 percent per year from 2013 to 2015, which is significantly lower than the 3.2 percent annual growth in the 12-year period 2003-2015.

Travel for private purposes comprises 52 percent of domestic air travel in Norway, and 48 percent is business traffic. In the period 2003-2015 business travel grew at a rate of 2.4 percent per year and leisure travel at 4.0 percent.

The average fare for domestic journeys increased from NOK 2 000 in 2013 to NOK 2 120 in 2015. Business travelers paid an average fare of NOK 2 430, and leisure travelers paid NOK 1 850.

There is now direct competition on most of the major domestic routes. From Oslo Airport (OSL), the only main routes that do not have competition between the airlines are those to Kristiansund (operated by SAS) and Bardufoss (operated by Norwegian).

Air traffic between Norway and international destinations

International scheduled air traffic from Avinor's airports grew by as much as 5.5 percent annually between 2013 and 2015. This is far more than the growth in domestic travel. Leisure travel is the only driver of the growth in international traffic. In the period 2003-2015, the number of scheduled air leisure trips increased from 4.3 to 12.6 million. In the last two years, the number of leisure trips is up by almost 2 million. Business travel has grown at a significantly lower rate, up from 3.3 million journeys in 2003 to 5.35 million journeys in 2015. Leisure travel constitutes 70 percent of international scheduled air travel, compared to 55 percent in 2003. The growth in international traffic was until 2013 particularly driven by Norwegian leisure travelers. From 2013 to 2015, however, foreigners accounted for 82 percent of the growth in leisure traffic and 88 percent of the growth in total international scheduled traffic.

Norwegian is the largest operator with a market share of 36 percent in 2013. SAS had 26 percent of the market. Low-cost airline Wizz Air opened routes from Norway in 2009, and had a market share of 4 percent in 2015.

15 percent of the international scheduled traffic has an intercontinental destination. North America is still the most popular destination, and USA had the highest passenger growth in absolute figures. As previously, New York is the single most popular intercontinental destination. Seven of the top 15 intercontinental destinations are still in North America.

Fares to/from international destinations have generally been falling since 2003, but jumped in 2015, in particular for business trips. Until 2013 the relative price of leisure travel compared to business travel kept increasing. This changed in 2015, as the relative price of leisure travel to many destinations decreased.

Access to airports

The survey also shows that the share of public transport in ground access increased from 60 percent in 2007 to 66 percent in 2013 and 71 percent for Oslo Airport due to an increased share for rail traffic (42 percent in 2007, 49 percent in 2013 and 57 percent in 2015). For Trondheim the public transport share has increased from 43 percent in 2013 to 52 percent in 2015. For Bergen the share increased from 34 to 42 percent.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Denne rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly i 2015 (RVU fly 2015) og ser i tillegg på utviklingstrekk bakover i tid.

Tallgrunnlaget rapporten bygger på omfatter all rute- og charterflyging mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2015 fra Avinors lufthavner.

RVU fly 2015 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 2015 ble det samlet inn data på i alt 14 lufthavner (se avsnitt 1.2), som i prinsippet dekker all trafikk innenlands. Utlandstrafikk på Moss lufthavn Rygge og Sandefjord lufthavn Torp dekkes ikke av undersøkelsen i 2015. Til sammen består datamaterialet av opplysninger fra 155 581 rutenflypassasjerer, henholdsvis 60 822 på innland og 94 759 på utland. I tillegg ble det intervjuet 6400 passasjerer på charterflygninger til utlandet.

Rapporten tar for seg rutenflygninger 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 trafikktutviklingen de senere årene, flyets plass i transportmarkedet i Norge, geografiske forskjeller i befolkningens bruk av fly som transportmiddel og fordelingen av tilbringertrafikken på transportmidler. 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 2015 inneholder mye detaljert informasjon, og bare en liten del av materialet blir presentert i denne rapporten.

1.2 Datagrunnlag og metode

1.2.1 Opplegg og gjennomføring

Det er siden 1972 gjennomført jevnlig reisevaneundersøkelser på fly som er dokumentert i TØI-rapporter. RVU 2015 bygger på undersøkelsesopplegget som er benyttet fra og med 2003, men med ett viktig unntak: Mens respondentene tidligere har fylt ut spørreskjema på papir, er det fra og med RVU 2013 benyttet nettbrett. Mulige effekter av endret datainnsamlingsmetode er diskutert av Denstadli m fl (2014)¹.

Spørreskjema og svarkategorier i RVU 2015 er stort sett sammenfallende med tidligere år. På innland er det imidlertid fra 2013 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 Denstadli, Thune-Larsen og Dybedal (2014). Reisevaner på fly 2013. TØI-rapport 1335/2014.

På Oslo lufthavn ble det intervjuet så godt som hver dag i 2015. For hver måned ble det utarbeidet stratifiserte kvoter på antall intervju på de enkelte relasjonene for de ulike flyselskapene 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 færre. Det er 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 flyselskaper og ruter fra Avinors lufthavner av betydning for trafikken er representert i undersøkelsen. Likevel vil det være knyttet usikkerhet til noen av trafikkestimatene som presenteres i rapporten. For utland gjelder dette særlig for reiser til trafikksvake destinasjoner. 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 2015 etter lufthavn

Table 1.1: No. of answers by market (domestic/international) and airport.

	IATA-kode	Innland	Utland	I alt
Oslo	OSL	8 995	48 744	57 739
Trondheim	TRD	9 944	12 729	22 673
Bergen	BGO	6 478	12 562	19 040
Stavanger	SVG	5 856	12 218	18 074
Bodø	BOO	10 406	285	10 691
Tromsø	TOS	7 383	1 223	8 606
Kristiansand	KRS	1 394	3 549	4 943
Haugesund	HAU	1 184	1 562	2 746
Ålesund	AES	1 118	1 587	2 705
Molde	MOL	1 670	179	1 849
Kristiansund	KSU	1 269		1 269
Alta	ALF	1 691		1 691
Harstad/Narvik	EVE	1 193	121	1 314
Kirkenes	KKN	2 241		2 241
I alt		60 822	94 759	155 581

1.2.2 Vekting av dataene

Dataene er «blåst opp» slik at de avspeiler total rutetrafikk i 2015. Som grunnlag for oppblåsingen er det brukt trafikk tall for hver enkelt rute på en relasjon. Trafikktallene er hentet fra Avinors trafikkstatistikk. 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 rute i hver periode blir telleren i oppblåsingsfaktoren, mens nevneren blir antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende rute.

Dataene er vektet opp for hver relasjon (og selskap om det er flere på relasjonen) for hver måned. Materialet er videre vektet for ulike tider på døgnet og for ukedag så langt det har vært mulig.

For 2015 har intervjuerne i tillegg til å intervju registrert alder og kjønn for de reisende som ikke ønsker å delta i undersøkelsen. Tilleggsundersøkelsen brukes for å rette opp skjevheter i materialet.

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 248 og for utenlandsrutene 186. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 248 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 186 passasjerer på utenlandsrutene fra Avinors lufthavner har gjort det samme. At faktoren er lavere for utland enn for innland skyldes at andelen av passasjerene som er intervjuet er høyere på utenlandsrutene enn på innenlandsrutene.

Det er som nevnt tidligere satt en nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen på 12 år. Siden vektingen tar utgangspunkt i all trafikk blir reiseaktiviteten til de andre årskullene tilsvarende overestimert.

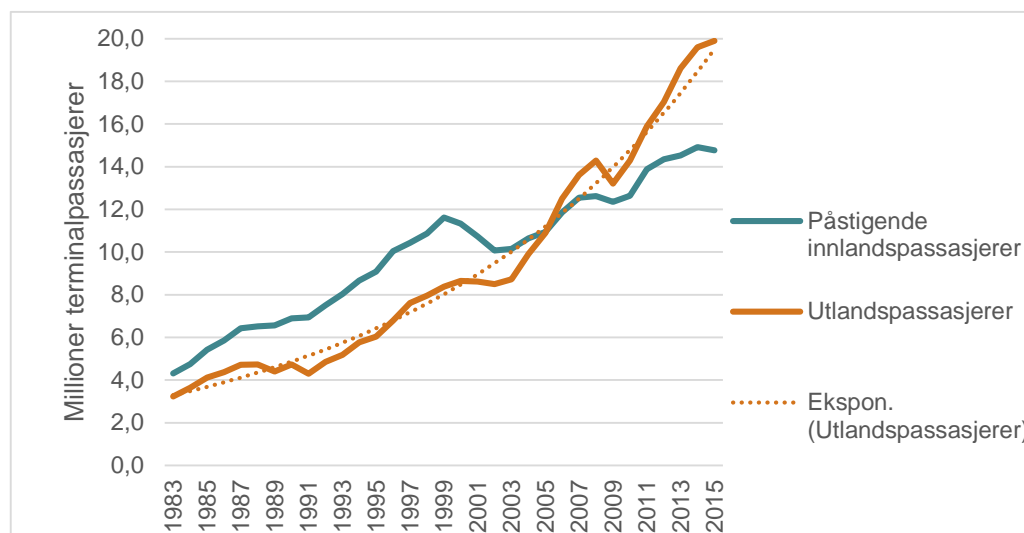
2 Trafikkutvikling og reisefrekvenser

2.1 Trafikkutvikling: Utenlandstrafikken fortsatte å øke mens innenlandstrafikken falt i 2015

Flytrafikken samlet for alle de 52 norske lufthavnene nådde 52,7 millioner terminalpassasjerer² i 2015, fordelt på 30,1 millioner innenlandspassasjerer og 22,6 millioner utenlandspassasjerer. Av dette stod Avinors 46 lufthavner for 49,4 millioner terminalpassasjerer, fordelt på 29,5 millioner på innland og 19,9 millioner på utland.

Innenlandspassasjerer telles både ved på- og avstigning. Et bedre bilde av den reisetrafikken som håndteres av Avinor får vi ved å summere antall påstigende innenlands terminalpassasjerer (14,8 millioner i 2015) med antall utenlands terminalpassasjerer (19,9 millioner i 2015), slik det er gjort i figur 2.1. Regnet på denne måten håndterte Avinor 34,7 millioner enkeltreiser i 2015. Telt på denne måten har Avinor håndtert flere utenlands- enn innenlandsreiser siden 2005.

Avinors utenlandstrafikk har over de siste 32 årene økt nesten eksponentielt med en gjennomsnittlig årlig trendvekst på 5,6 prosent. Veksten har vært sterkt preget av varierende konjunkturer, og fram til nå økende vekst over tid. Avinors utenlandstrafikk økte 5,1 prosent per år fra 1983 til 2003 og 7,6 prosent per år fra 2003 til 2014. I 2015 økte Avinors utenlandstrafikk 1,5 prosent.



Figur 2.1: Trafikkutvikling Avinor 1983-2015. Millioner enkeltreiser fordelt på innland og utland

Figure 2.1: Passenger traffic Avinor 1983-2015. Million trips, domestic and international

Innenlandstrafikken økte tilsvarende 6,4 prosent per år i perioden 1983 til 1999, da Avinors innenlandstrafikk nådde en foreløpig topp. Fra 1999 til 2003 falt innenlandstrafikken kraftig på grunn av redusert konkurranse. Med økende

² Summen av alle passasjerer som går av eller på et fly

konkurransen og fjerning av flyskatt begynte innenlandstrafikken å øke igjen fra 2003, og nådde en foreløpig topp på 15 millioner påstigende terminalpassasjerer i 2014. I 2015 falt Avinors innenlandstrafikk med 1 prosent. Tabell 2.1 viser hvordan vekstratene har variert over tid.

Tabell 2.1 Årlig vekst i Avinors trafikk etter utvalgte perioder 1983-2015. Terminalpassasjerer.

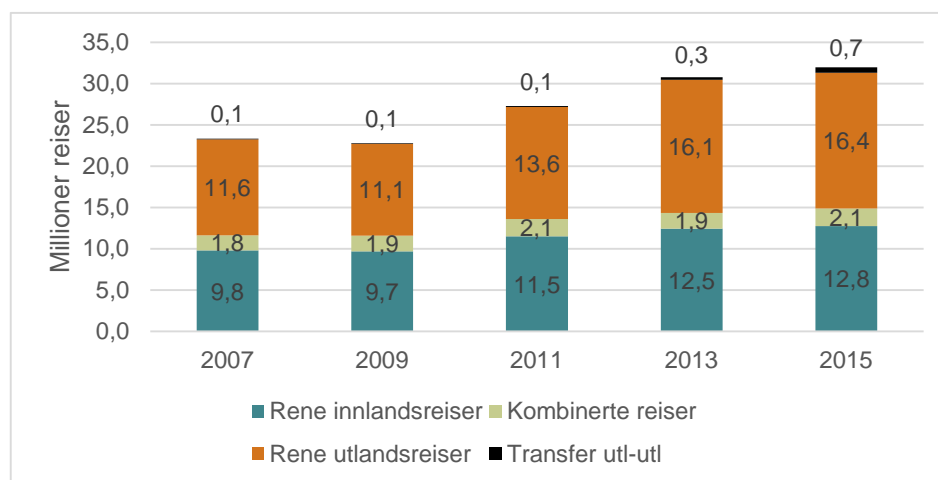
Table 2.1 Annual traffic growth Avinor 1983-2015. Terminal passengers.

	1983- 1999	1999- 2003	2003- 2007	2007- 2011	2011- 2015	1983- 2015
Innland (kun påstigende).	6,4 %	-3,3 %	5,5 %	2,6 %	1,5 %	3,9 %
Utland	6,1 %	1,0 %	11,8 %	3,9 %	5,8 %	5,8 %
Sum	6,3 %	-1,5 %	8,5 %	3,3 %	3,9 %	4,9 %
Terminalpassasjerer	6,3 %	-2,1 %	7,5 %	3,1 %	3,1 %	4,6 %

Antallet enkeltreiser innenlands med fly er som sagt omtrent halvparten av antallet terminalpassasjerer, siden en flyreise tilsvarer en terminalpassasjer både ved avgang og ankomst. Trekker vi fra både innenlands og utenlands transfer får vi antall «rene» innenlandske flyreiser, som er beregnet til 12,8 millioner i 2015.

Mange innenlands flyreiser er tilslutningsreiser til utlandet (utenlands transfer). I 2015 utgjorde de 2,1 millioner flyreiser. I tillegg reiste 0,7 millioner passasjerer mellom utenlandske destinasjoner via Avinors lufthavner.

I figur 2.2 gjengis utviklingen i antall flyreiser i Avinors reisevaneundersøkelser for 2007-2015 fordelt på rene innenlandsreiser, rene utenlandsreiser, kombinasjonsreiser innland/utland samt transfer utland-utland. Fra 2007 til 2015 økte antall flyreiser i Avinors undersøkelser tilsvarende 4 prosent årlig fra 23,3 millioner reiser i 2007 til 32 millioner i 2013³.



Figur 2.2: Trafikktvikling Avinor 2007-2013. Millioner reiser.

Figure 2.2: Traffic Avinor 2007-2013. Million journeys.

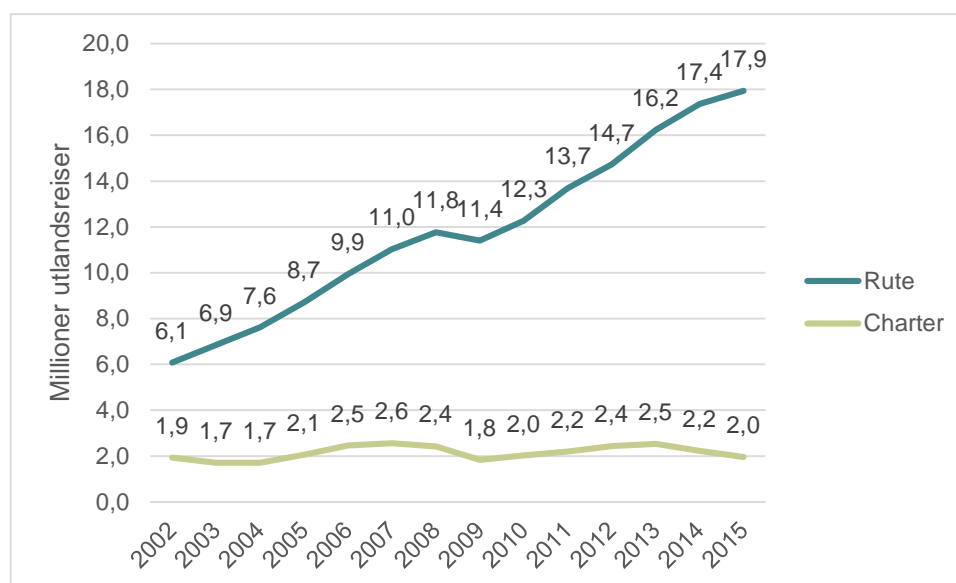
Antallet rene innenlandsreiser økte 3,4 prosent per år til 12,8 millioner, mens antallet rene utenlandsreiser økte 4,4 prosent per år til 16,4 millioner reiser i 2015. Størst vekst har det vært i flyreiser mellom utenlandske destinasjoner via Avinors

³ Denstadli, Thune-Larsen og Dybedal (2014). Reisevaner på fly 2013. TØI-rapport 1335/2014.

lufthavner. Antallet er 9-doblet fra 75 000 i 2007 til 0,7 millioner i 2015 (fra 150 000 til 1,4 millioner terminalpassasjerer).

Andelen rene innenlands flyreiser falt i perioden 2007 til 2015 fra 42 prosent til 40 prosent, mens andelen kombinasjonsreiser falt fra 8 til 7 prosent på grunn av økt tilbud fra regionale lufthavner. Til gjengjeld økte transfer mellom to utenlandske destinasjoner fra 0 til 2 prosent og øvrig utenlandstrafikk fra 50 til 51 prosent.

Utenlandstrafikken (inkludert kombinasjonsreiser innland/utland og transfer utland-utland) kan deles i rute og charter. Figur 2.3 viser at all vekst siden 2002 har skjedd med rutefly. Antall reiser med rutefly til/fra utlandet har økt med 8,7 prosent per år siden 2002, mens antall charterreiser knapt har økt siden 2002.



Figur 2.3: Trafikkutvikling Avinor 2002-2015. Millioner utlands flyreiser fordelt på rute og charter

Figure 2.3: Traffic Avinor 2002-2015. Million international journeys, split into scheduled and charter

2.2 Reisefrekvenser med fly innenlands: Størst vekst i Troms

Antall reiser per innbygger (reisefrekvensen) innenlands har økt svakt siden 2007 og er nå 2,4 enveisreiser per innbygger, sammenlignet med 2,2 i 2007. Totalt ble det foretatt 13,7 millioner enveisreiser innenlands med fly i Norge i 2015 når reiser med mellomlanding kun telles en gang. Personer bosatt utenfor Norge stod for 8,3 prosent av innenlandsreisene i 2013 og 9,6 prosent i 2015. Andelen økte fra 2007 til 2011, men falt igjen i 2013 (tabell 2.2). 65 prosent av utlendingenes 1,3 millioner innenlandsreiser med fly i 2015 begynte eller sluttet på en lufthavn i utlandet.

Tabell 2.2. Utlendingenes andel av innenlands flyreiser 2007-2015.

Table 2.2. Foreigners share of domestic air journeys 2007-2015.

År	2007	2011	2013	2015
Andel	7,7 %	8,7 %	8,3 %	9,6 %

90,4 prosent av innenlandsreisene ble foretatt av personer bosatt i Norge.

Fordelt på landsdeler er det små endringer fra 2013 til 2015 bortsett fra for Nord-Norge, der reisefrekvensen har økt fra 5,4 til 5,7 innenlands enveisreiser per år. I Trøndelag har reisefrekvensen gått noe ned.

På Østlandet er reisefrekvensen for Oslo og Akershus i sum 1,8 i både 2013 og 2015.

I Sør-Trøndelag har reisefrekvens gått ned fra 4,5 til 4,2. Ellers i landet har reisefrekvensene fortsatt å øke i Troms, som ligger på topp med 6,6 reiser per år, opp fra 6,2 i 2013. Også i Nordland og Finnmark har reisefrekvensene økt merkbart.

I tabell 2.3 er en flyreise som inkluderer flybytte kun talt en gang. I tidligere rapporter er flyreiser med flybytte talt to eller flere ganger.

Tabell 2.3: Totalt antall innenlands reiser med rutefly utført av bosatte i Norge og reisefrekvens (enveistreiser) per år fordelt på fylker og landsdeler 2007-2015. Reiser med flybytte innenlands regnes her som én reise.

Table 2.3: Total number of domestic trips (Norwegians only) and trip frequency (single trips) per year by county and region 2007-2015. Journeys with domestic transfer is counted as one trip.

Bostedsfylke	1000 reiser 2015	2007	2009	2011	2013	2015
Hele landet	12 411	2,2	2,1	2,4	2,4	2,4
Østlandet	3 299	1,2	1,1	1,4	1,3	1,3
Agder/Rogaland	1 953	2,6	2,3	2,5	2,6	2,6
Vestlandet	2 724	2,9	2,8	3,2	3,1	3,1
Trøndelag	1 711	3,2	3,2	3,4	4,1	3,9
Nord-Norge	2 724	4,5	4,5	4,9	5,4	5,7
Østfold	195	0,8	0,8	0,9	0,6	0,7
Oslo/Akershus	2 258	1,7	1,6	1,9	1,8	1,8
Hedmark	136	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7
Oppland	115	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6
Buskerud	208	0,9	0,8	1,0	0,8	0,8
Vestfold	246	0,9	0,9	1,1	1,0	1,0
Telemark	142	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8
Aust-Agder	145	1,2	1,0	1,1	1,2	1,3
Vest-Agder	363	1,8	1,6	1,9	2,0	2,0
Rogaland	1 445	3,3	3,0	3,0	3,2	3,1
Hordaland	1 634	3,1	3,0	3,3	3,1	3,2
Sogn og Fjordane	220	1,6	1,7	1,7	2,0	2,0
Møre og Romsdal	870	3,1	3,0	3,5	3,4	3,3
Sør-Trøndelag	1 297	3,6	3,5	3,6	4,5	4,2
Nord-Trøndelag	413	2,4	2,5	2,7	3,0	3,0
Nordland	1 183	4,2	4,1	4,7	4,7	4,9
Troms	1 086	4,8	4,8	4,6	6,2	6,6
Finmark	455	5,1	5,1	5,9	5,7	6,0

2.3 Tilbringertrafikken – kraftig vekst i kollektivandelen unntatt for Stavanger

Hvordan man kommer seg til lufthavnen er betinget av avstanden til lufthavnen og det lokale transporttilbudet, og varierer dermed sterkt 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 2.3 viser tilbringertrafikken for de fire største lufthavnene. Tallene inkluderer tilbringerreiser⁴ i forbindelse med reiser til både Norge og til utlandet der passasjerene har oppgitt et motorisert transportmiddel. I tallene for utland inngår både rute- og chartertrafikk. For chartertrafikken er tallene noe usikre for Bergen, Trondheim og Stavanger på grunn av et begrenset antall intervjuer.

Tabell 2.3: Motoriserte transportmidler brukt på reisen til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner (innland og utland). 2015. Prosent.

Table 2.3: Access/egress modes to Oslo, Bergen, Trondheim and Stavanger airports (domestic and international flights). 2015. Percent

	Oslo			Bergen			Trondheim			Stavanger		
	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt
Taxi	3	4	4	20	16	18	9	7	9	28	21	25
Bil, parkert	8	16	13	14	12	13	16	31	19	15	19	17
Bil, returnert	8	12	10	22	24	22	15	20	16	33	42	37
Leiebil	2	2	2	3	4	3	4	3	4	3	3	3
Buss	16	13	15	41	44	42	47	30	43	20	15	18
Flytoget	44	29	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annet tog	18	23	21	0	1	0	9	9	9	0	0	0
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Sum kollektiv:												
2015	79	65	71	41	44	42	56	39	52	20	15	18
2013	74	61	66	37	30	34	46	34	43	19	14	17

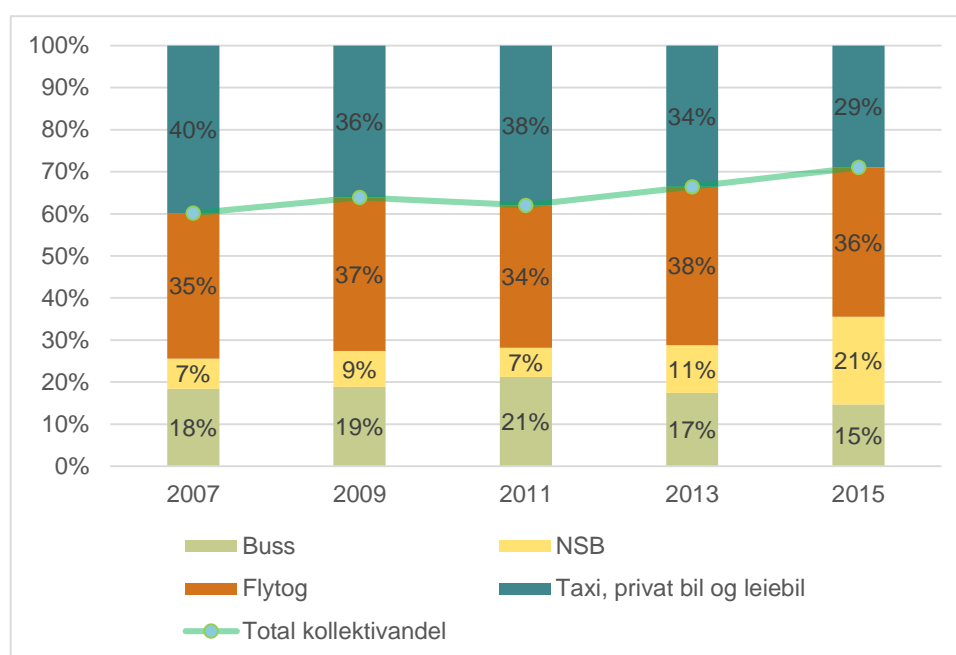
Oslo lufthavn skiller seg ut med en svært høy kollektivandel på 71 prosent. Andelen har økt merkbart fra 2013. Tog er klart største transportform med 55 prosent av tilbringerreisene, fordelt med 35 prosent på Flytoget og 20 prosent for NSB.

For NSB innebærer det nær doubling av markedsandelen, fra 11 prosent i 2013. Beregnet antall flypassasjerer som har benyttet NSB på reisen til og fra Oslo lufthavn er dermed doblet fra 1,9 millioner i 2013 til 3,7 millioner i 2015. Veksten for NSB gjelder alle markedssegmenter (fordelt på innland/utland, arbeid/fritid og bostedsfylke) og må sees

⁴ 1-2 prosent av passasjerene oppga at de gikk til lufthavnen. Hverken gående eller gruppen «annet» er tatt med i tabellen. I forrige rapport var «annet» tatt med som egen kategori.

i sammenheng med bedret tilbud til Oslo lufthavn, med økt frekvens og bedre informasjon om tilbudet.

Flytogets markedsandel falt fra 38 prosent i 2013 til 36 prosent i 2015 (figur 2.4). Antall flypassasjerer med Flytoget falt moderat fra knapt 6,5 millioner i 2013 til 6,3 millioner i 2015. Den økte konkurransen og det bedre tilbudet i markedet har medført at Flytoget og NSB til sammen nå har 10,0 millioner flypassasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2015, sammenlignet med 8,4 millioner i 2013. Siden 2011 har andelen passasjerer som benytter tog økt fra 41 i 2011 til 49 prosent i 2013 og 56 prosent i 2015. På den andre siden er andelen buss redusert med 3 prosentpoeng fra 2013 til 15 prosent, mens bruk av individuell transport (privat bil, taxi og leiebil) er redusert med nærmere 5 prosentpoeng siden 2013, fra 34 til 29 prosent. Fra 2007 til 2015 har total kollektivandel økt fra 60 prosent til 71 prosent.



Figur 2.4. Tilbringertrafikken til Oslo lufthavn 2007-2015 fordelt på transportmiddel.

Figure 2.4. Transport to Oslo Airport 2007-2015 by mode.

Kollektivandelen har også økt på de andre store lufthavnene. Til Trondheim lufthavn økte den fra 43 prosent i 2013 til 51 prosent i 2015. Bussandelen økte fra 35 til 43 prosent, mens andelen tog økte fra 8 til 9 prosent.

Bergen fikk tilsvarende økning i kollektivandelen, fra 34 prosent i 2013 til 42 prosent i 2015, mens den økte fra 17 til 18 prosent for Stavanger. Til Bergen er tallene for 2015 usikre på grunn av begrensinger i utvalget.

3 Flytrafikken innenlands

3.1 Trafikkvolum: Stabil fordeling mellom de tre store flyselskapene på innenriksnettet

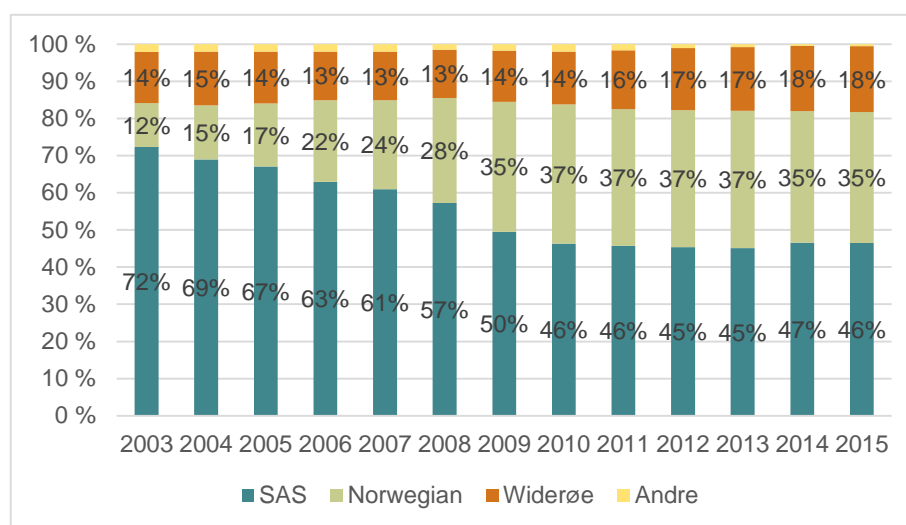
Totalt antall rutepassasjerer som fløy innenlands i 2015 var 15,0 millioner i både 2013 og 2015.

SAS er største operatør på innenriksnettet med 7 millioner passasjerer, som gir en markedsandel på 46 prosent, 1 prosentpoeng mer enn i 2013 (figur 3.1 og tabell 3.1). Fra 2003 til 2009 falt trafikken til SAS 3 prosent årlig. Siden har SAS økt trafikken rundt to prosent per år. Sett over de siste 12 årene har SAS (inkludert Braathens) likevel en halv million færre passasjerer i 2015 enn i 2003

5,3 millioner passasjerer fløy innenlands med Norwegian i 2015. Dette er 0,2 millioner færre enn i 2013, men omtrent samme antall som i 2011. Markedsandelen har falt fra 37 prosent i 2011 (og 2013) til 35 prosent i 2015. Norwegian's markedsandel er dermed uendret i forhold til 2009, mens trafikken er på samme nivå som i 2011.

Widerøe har 18 prosent av markedet (2,7 millioner passasjerer), opp ett prosentpoeng fra 2013. Av de tre store innenlandske flyselskapene har Widerøe hatt størst vekst helt siden 2009, etter at selskapet overtok SAS sine ruter mellom Bergen og Kristiansand/Molde/Kristiansund og rutene til DAT på Florø.

Blant de øvrige selskapene er Danish Air Transport (DAT) største operatør med knapt 40 000 passasjerer i både 2013 og 2015. Trafikken til DAT ble kraftig redusert i 2012, etter at de tapte anbudet på rutene fra Florø til Bergen og Oslo. DAT fløy i 2015 bare ruten mellom Oslo og Stord i Norge.



Figur 3.1: Markedsandeler for innenlands flytrafikk. 2003-2015

Figure 3.1: Market shares on domestic flights. 2003-2015

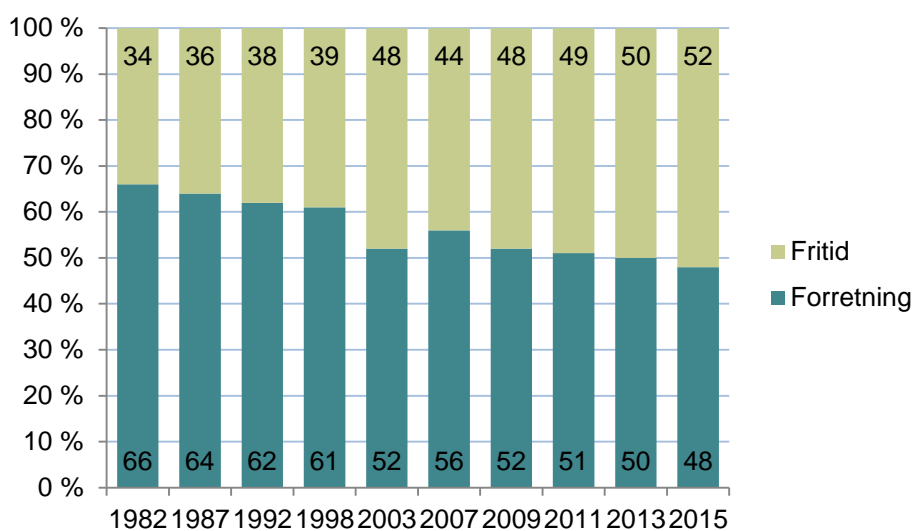
Tabell 3.1: Antall passasjerer innenlands og trafikkvekst etter flyselskap. 2003-2015

Table 3.1: Total number of passengers and traffic growth on domestic flights by airline. 2003-2015

	Antall passasjerer (mill.)						Årlig trafikkvekst (%)			
	2003	2007	2009	2011	2013	2015	2003-09	2009-13	2013-15	2003-15
SAS	7,5	7,8	6,3	6,5	6,8	7,0	-2,7	1,7	1,6	-0,6
Norwegian	1,2	3,1	4,5	5,2	5,5	5,3	24,2	5,6	-2,3	13,0
Widerøe	1,4	1,7	1,8	2,3	2,6	2,7	3,8	9,9	1,8	5,4
Andre	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	-15,1	18,3	-8,3
I alt	10,3	12,7	12,8	14,3	15,0	15,0	3,6	4,1	0,4	3,2

3.2 Formål: For første gang er det flere fritidsreiser enn forretningsreiser innenlands

Andelen reiser med arbeidsbetingede formål (forretningstrafikk)⁵ har vært synkende siden 2007, og falt fra 50 prosent i 2013 til under 48 prosent i 2015 (figur 3.2). Sett over et lengre tidsrom tid har andelen forretningstrafikk falt fra to tredjedeler i 1982 til under halvparten i 2015. Bortsett fra i ett år (2007) har hver undersøkelse vist lavere andel forretningsreiser enn foregående undersøkelse. Spesielt sterkt falt andelen fra 1998 til 2003. Nedleggningen av Fornebu lufthavn i 1998 økte avstanden til lufthavnen for mange reisende, noe som bidro til færre forretningsreiser med fly de første årene etter 1998.



Figur 3.2: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål. 1982-2015. Prosent

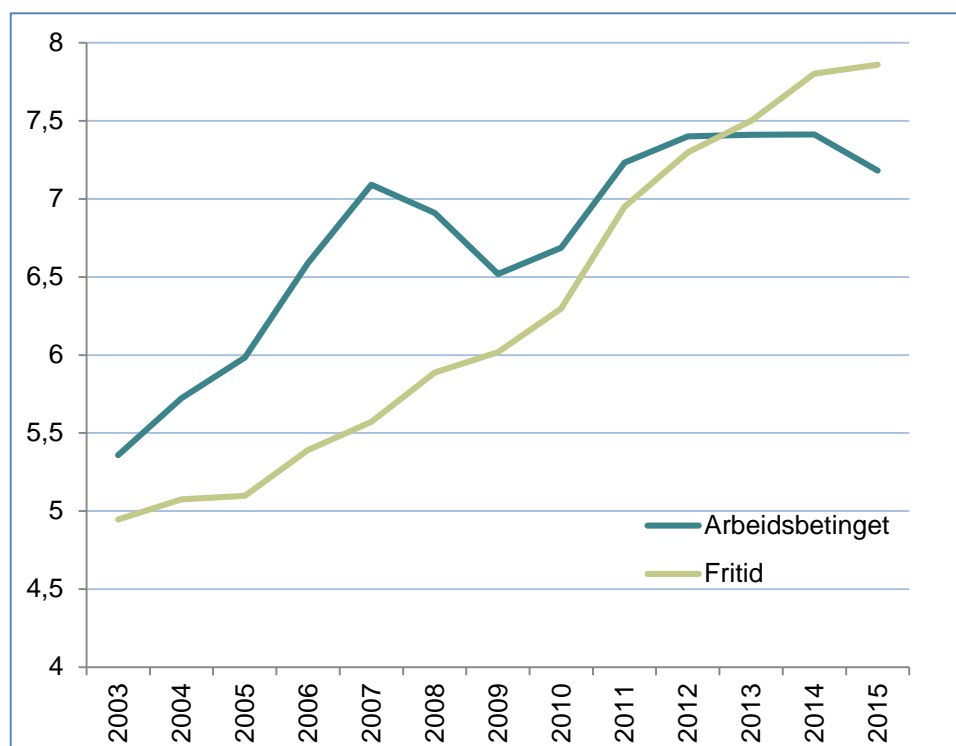
Figure 3.2: Domestic routes by trip purpose. 1982-2015. Percent

Med synkende andel reduseres også volumet i forretningstrafikken for første gang siden 2009. Siden 2013 har nedgangen vært 1,6 prosent årlig, men over hele perioden 2003-2015 har forretningstrafikken økt tilsvarende 2,5 prosent per år.

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

Generelt gjenspeiler svingningene i forretningstrafikken i figur 3.3 svingningene i konjunktorene, med oppgang frem til siste året før finanskrisen (2007), nedgang under finanskrisen i 2009, innhenting etter finanskrisen og utflating frem til 2013. I 2015 merkes konsekvensene av den seneste konjunkturedgangen.

Fritidsmarkedet har vokst 2,4 prosent per år siden 2013, og omfattet 7,85 millioner reiser i 2015. Fritidstrafikken har økt relativt jevnt med ca. 4 prosent per år siden 2003, delvis på grunn av økende konkurranse. Men også fritidsmarkedet har tendenser til konjunkturvariasjoner, med lavere vekst både til 2005, 2009 og 2015 og desto høyere vekst til 2007 og 2011.



Figur 3.3: Utviklingen i innenlands forretnings- og fritidstrafikken 2003-2015. Millioner avreisende terminalpassasjerer.

Figure 3.3: Traffic development on domestic routes. Business and leisure travel 2003-2015. Million departing terminal passengers.

Tabell 3.2 viser årlig vekst og fordeling på ulike delmarkeder.

Den arbeidsrelaterte trafikken stod for 7,2 millioner reiser i 2015, etter nedgang på 1,6 prosent per år siden 2013. De viktigste trekkene i forretningsmarkedet er:

- Det viktigste delmarkedet innenfor forretningsmarkedet er kurs/konferanse, som utgjorde 15 prosent av innenlandstrafikken i 2015. Denne trafikken har økt tilsvarende 1,8 prosent per år i 12-årsperioden fra 2003, men har falt 0,5 prosent per år siden 2013. Andelen har falt gradvis siden 2007, da kurs/konferanse stod for 17 prosent av innenlandstrafikken.
- Reiser til/fra arbeid utgjorde 14 prosent av markedet i 2015. Sett over perioden 2003-2015 har dette delmarkedet økt 4,7 prosent per år, mens trafikken har falt 5,4 prosent per år siden 2013. Andelen økte fra 12 prosent i 2003 til 16 prosent i

2013, men har falt til 14 prosent i 2014. Hele nedgangen i forretningstrafikken skyldes i praksis mindre pendling. Olje-/gassindustrien er den største kundegruppen i pendlermarkedet med fly – 39 prosent av pendlerne oppga arbeid relatert til olje/gass som årsak til reisen i 2015. Andelen olje/gass er likevel fallende. Fra 2007 til 2013 falt olje/gass-andelen av pendlingen gradvis fra 50 til 42 prosent.

Fritidstrafikken har økt uavbrutt siden 2003 og økte 2,4 prosent per år fra 2013 til 2015. I 2015 ble det gjennomført 7,85 millioner fritidsreiser:

- Det viktigste delmarkedet er besøksreiser, som stod for 23 prosent av innlandstrafikken i 2015. Antallet reiser har økt 3,5 prosent per år fra 2003 til 2015, men økte «bare» med 1,3 prosent per år fra 2013 til 2015.
- 16 prosent av innlandstrafikken er ferie-/helgeturer. Over tid har denne fritidstrafikken økt omtrent i takt med besøksreisene, men de siste to årene har trafikken stagnert.
- Siden 2013 er det hentet inn egne tall for reiser til/fra studiested, helsereiser («til/fra sykehus/medisinsk behandling») og kultur- og sportsrelaterte reiser. Hver av de tre kategoriene stod for rundt 350 000 reiser, eller vel to prosent hver i 2015. Sett under ett har de tre kategoriene økt 10 prosent siden 2013. Hele økningen skyldes stor vekst i reiser i forbindelse med kultur/idrett og studier, mens antallet helsereiser har gått noe ned. Andelen helsereiser er høyest i Nord-Norge.

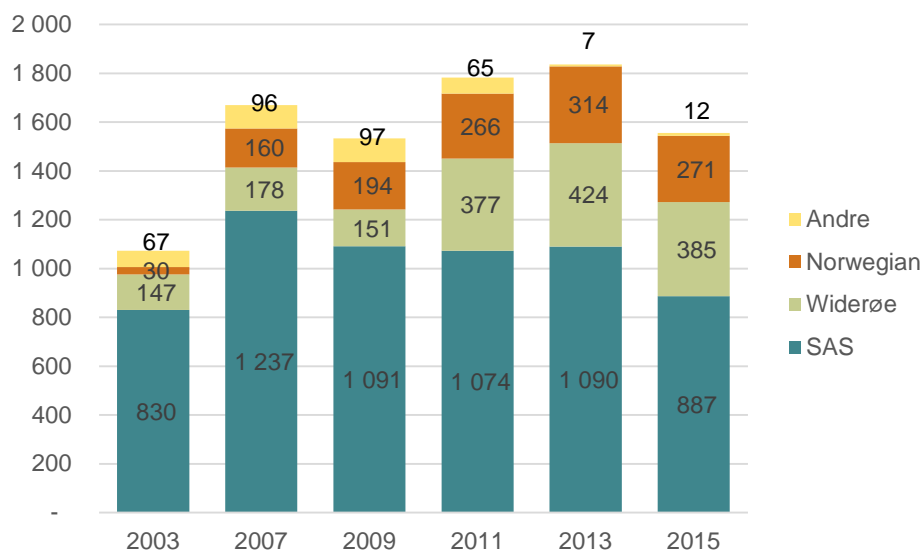
Tabell 3.2: Innlandstrafikk 2003-2015 etter reiseformål

Table 3.2: Domestic traffic 2003-2015 by travel purpose

	Tusen reiser 2015	Årlig vekst 2003-15	Andel				
			2003	2007	2011	2013	2015
Til/fra arbeid	2 066	4,7 %	12	14	14	16	14
Kurs, konferanse	2 215	1,8 %	17	17	16	15	15
Salg, innkjøp	533	0,6 %	5	5	4	4	4
Kontakt hovedkontor/datterselskap	396	1,3 %	3	3	3	3	3
Serviceoppdrag/konsulentbistand	475	0,5 %	4	5	4	3	3
Annen forretnings-/tjenestereise	1 495	2,3 %	11	12	11	10	10
Sum forretning	7 180	2,4 %	52	56	51	50	48
Besøke slekt/venner	3 459	3,5 %	22	21	21	23	23
Ferie-/helgetur og lignende	2 403	3,6 %	15	15	17	16	16
Til/fra studiested	362		-	-	-	2	2
Til/fra sykehus/med. behandling	330		-	-	-	2	2
Til/fra kultur-/idrettsarrangement	354		-	-	-	2	2
Annen privat	951		10	9	11	5	6
Sum privat	7 860	4,0 %	48	44	49	50	52
Total	15 043	3,2 %	100	100	100	100	100

3.3 Nedgang i trafikk knyttet til olje/gass-produksjon

For første gang siden 2009 har antallet innenlandsreiser tilknyttet olje/gass-industrien falt. Antallet reiser falt fra en topp på drøyt 1,8 millioner reiser i 2013 til 1,55 millioner reiser i 2015 (figur 3.3). 22 prosent av de arbeidsrelaterte reisene er nå knyttet til olje-/gassvirksomhet, mot 26 prosent i 2013. Andelen er dermed på omtrent samme nivå som i 2003, da den var 21 prosent.



Figur 3.3: Utviklingen i antall reiser forbundet med olje-/gassvirksomhet på innenriksnettet etter flyselskap. 2003-2015. Antall enkeltreiser (1000)

Figure 3.4: Total number of domestic oil related journeys by airline. 2003-2015. Single journeys. (1000)

SAS sin andel av trafikken er redusert fra 59 prosent i 2013 til 57 prosent i 2015. Olje/gass-trafikken til SAS er nå ubetydelig høyere enn i 2003, da SAS var mer enerådende med hele 77 prosent av trafikken. Veksten siden 2003 har Widerøe og Norwegian stått for. Norwegian sin andel har økt fra 3 til 14 prosent, mens Widerøes andel har økt fra 14 prosent i 2003 til 25 prosent i 2015. 15 prosent av Widerøes trafikk er knyttet til olje/gass, sammenlignet med 13 prosent for SAS og 5 prosent for Norwegian. I perioden har Widerøe overtatt ruter på Vestlandet med høy andel olje/gass-relatert trafikk.

De 20 mest oljetunge rutene står for 61 prosent av olje/gass-trafikken. Disse rutene går utelukkende til/fra eller mellom de fire fylkene på Vestlandet. 28 prosent av trafikken på disse rutene er tilknyttet olje/gass, mens gjennomsnittet for øvrige ruter er 5 prosent. Mange av de 20 rutene hadde mindre enn 20 000 passasjerer per år utenom olje/gass-trafikken, og ville neppe hatt grunnlag for et kommersielt tilbud uten denne trafikken.

Halvparten av de 20 rutene gikk til/fra Bergen. Her var det høyest andel på Kristiansund (65 prosent) og Haugesund (54 prosent), mens ruten til Stavanger (48 prosent) stod for mest trafikk.

Seks ruter gikk til/fra Stavanger, inkludert rutene til Kristiansand (71 prosent) og Kristiansund (68 prosent). Her var Oslo (med 18 prosent andel) største olje/gass-destinasjon, med 274 000 olje/gass-reiser. Dette er også den største olje/gass-ruten i

landet, mens Oslo-Bergen til sammenligning hadde 128 000 reiser og en andel på 7 prosent.

Tabell 3.3: De 20 største "oljerutene" innenlands 2015 (som andel av total trafikk på relasjonen)

Table 3.3: 20 largest domestic "oil/gas routes" 2015.

	Passasjerer totalt	Olje/gass	Andel
Stavanger-Kristiansand	29 000	20 000	71
Stavanger-Kristiansund	7 000	5 000	68
Bergen-Kristiansund	67 000	44 000	65
Bergen-Haugesund	14 000	7 000	54
Trondheim-Kristiansund	13 000	7 000	54
Bergen-Florø	63 000	33 000	53
Bergen-Stavanger	547 000	263 000	48
Bergen-Ørsta/Volda	15 000	6 000	44
Stavanger-Sandefjord	104 000	38 000	37
Bergen-Skien	13 000	5 000	35
Bergen-Molde	62 000	18 000	30
Oslo-Florø	61 000	18 000	30
Oslo-Kristiansund	195 000	56 000	28
Stavanger-Trondheim	140 000	40 000	28
Oslo-Stord	38 000	11 000	28
Bergen-Kristiansand	156 000	32 000	20
Bergen-Ålesund	135 000	26 000	19
Oslo-Stavanger	1 527 000	274 000	18
Trondheim-Molde	16 000	3 000	18
Bergen-Sandefjord	213 000	35 000	17
Sum	3 415 000	941 000	28
Øvrige ruter	11 628 000	615 000	5
Total sum	15 043 000	1 556 000	10

3.4 Reisens varighet: Kortere varighet

12 prosent av flyreisene innenlands er dagsreiser, dvs. at utreise og hjemreise skjer samme dag (tabell 3.4). Andelen falt fra 15 prosent i 2003 til 12 prosent i 2009, men har vært tilnærmet stabil siden.

Yrkesreisende (arbeidsrelaterte formål med unntak av reiser til/fra arbeid) hadde den høyeste andelen dagsreiser. 23 prosent var på dagsreise. Denne andelen er lavere enn i 2003 (27 prosent), men har vært stabil siden 2009.

Blant de som benytter fly mellom bosted og arbeidssted har andelen på dagsreise økt de siste årene. 12 prosent var dagsreiser i 2015, mot 8 prosent i 2011 og 10 prosent i 2013. Antall daglige pendlerreiser med fly økte dermed med fra 210 000 reiser i 2013 til 250 000 i 2015.

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

For passasjerer med overnatting har gjennomsnittlig varighet på flyreisene innenlands falt fra 7,1 i 2003 til 5,9 i 2015. Fordelt på formål varte yrkesreiser en halv uke, private reiser en drøy uke og pendlerreiser nærmere 12 dager i 2015. Siden 2012 er varigheten i første rekke redusert for private reiser, som varte en dag lengre i 2003.

Tabell 3.4: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reisemål. 2003-2015

Table 3.4: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003-2015

	2003	2007	2009	2011	2013	2015
Andel dagstur – alle reiser	15	14	12	12	11	12
Andel dagsturer – til/fra arbeid	11	9	9	8	10	12
Andel dagsturer – yrkesreiser	27	25	22	22	24	23
Andel dagsturer – private reiser	4	5	5	5	4	5
	Antall netter*					
Varighet – alle reiser	7,1	7,1	6,2	6,2	6,4	5,9
Varighet – reiser til/fra arbeid	12,2	12,5	11,6	11,7	10,9	11,7
Varighet – yrkesreiser	3,5	3,7	2,8	2,7	2,9	3,4
Varighet – private reiser	8,4	8,2	7,4	7,4	7,4	7,4

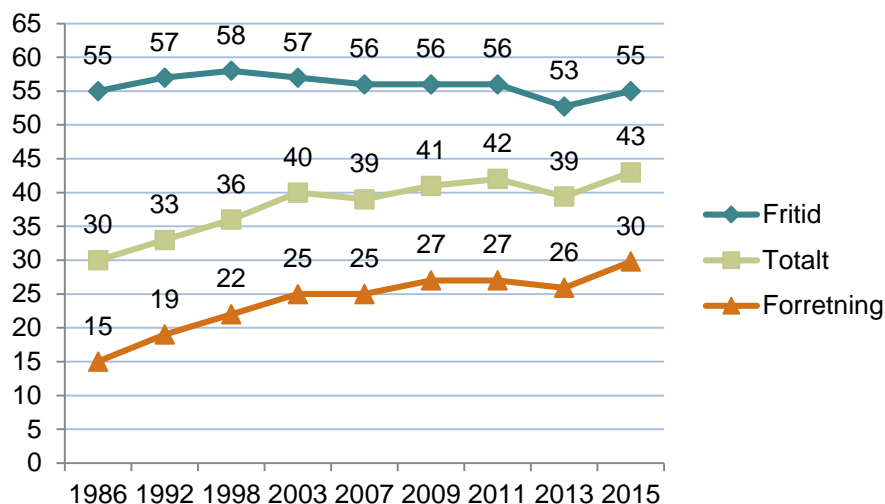
* For reisende med 1 til 99 netter.

3.5 Fordelingen mellom menn og kvinner: Økende andel kvinner

Kvinner er fremdeles i mindretall på norske innenriksflyginger – 43 prosent av reisene foretas av kvinner (figur 3.5). Kvinneandelen har dog økt merkbart siden 2013, da den var 39 prosent, som i 2007.

I fritidsmarkedet har det i alle undersøkelser vært overvekt av kvinner, med en andel som har variert mellom 53 og 58 prosent. I 2015 var andelen på 55 prosent og dermed uendret siden 1986.

I forretningsmarkedet er kvinner i klart mindretall, og andelen varierte rundt 26 prosent fra 2003 til 2013. Etter en økning på 4 prosentpoeng har kvinneandelen i 2015 nådd 30 prosent, som er det dobbelte av nivået i 1986. Både stigende fritidsandel og økt kvinneandel blant forretningsreisende bidrar til økende generell kvinneandel på innlandsflygningene.



Figur 3.5: Andelen kvinner blant flypassasjerene etter reisens formål. Innenlands trafikk

Figure 3.5: Percentage of female passengers on domestic routes.

Tabell 3.5 viser at aldersgruppen 20-59 er overrepresentert blant flypassasjerer over 12 år, med 81 prosent av reisene og 63 prosent av befolkningen over 12 år. De eldste og aldersgruppen 12-19 år er klart underrepresentert, mens 60-åringene er svakt underrepresentert med 11 prosent av flypassasjerene og 13 prosent av befolkningen over 12 år. At barn under 12 år holdes utenfor, trekker disse tallene noe opp.

Så sent som i 2013 var det kun overvekt av kvinner i den yngste aldersgruppen (12-19 år). I 2015 er kvinnedominansen utvidet til også neste aldersgruppe, opp til 29 år. Dette er aldersgrupper der fritidsreisene dominerer. I de neste aldersgruppene er det mest yrkesreiser, og dermed er det menn som reiser mest. Vi ser at også i de øverste aldersgruppene er det menn som dominerer.

Tabell 3.5: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2015. Prosent

Table 3.5: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2015. Percent

Alder	Andel av		Prosentandel i hver aldersgruppe (flypassasjerer)	
	Befolkningen	Flypassasjerene	Menn	Kvinner
12-19 år	11	4	42	58
20-29 år	16	21	48	52
30-39 år	16	20	59	41
40-49 år	17	22	61	39
50-59 år	15	18	60	40
60-69 år	13	11	62	38
70 år og eldre	13	4	56	44
Alle over 12 år	100	100	57	43

3.6 Billettpriser

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

Det er knyttet økende usikkerhet til prisopplysningene siden det bare foreligger prisopplysninger for 57 prosent av respondentene som reiste mellom innenlandske destinasjoner i 2015. Til sammenligning forelå det opplysninger om pris for omtrent $\frac{3}{4}$ av utvalgene i 2011 og 2013. Observasjoner med billettpriser under 100 kroner eller over 10 000 kr holdes utenfor. Under 1 prosent av passasjerene oppga billettpriser over 10 000 kr i 2015.

En så dramatisk reduksjon i svarprosent øker usikkerheten i estimatene. Et problem er nok at mange nå reiser uten fysisk billett, og kanskje ikke har kjøpt billetten selv. For forretningsreiser var svarprosenten kun 52 prosent i 2015. Eventuelle firmarabatter fanges heller ikke opp i disse undersøkelsene.

Spørsmålet om pris er stilt på samme måte i disse årene, men andelen ubesvart har altså økt dramatisk i 2015. Det er derfor grunn til å anta at undersøkelsen for 2015 gir et mer usikkert bilde av prisutviklingen enn i tidligere år.

I tabell 3.7 er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser i 2015 og en indeks med utgangspunkt i 2003 for i alt 17 relasjoner. Prisene gjelder bare reiser på den bestemte strekningen mellom to byer. Tabellen viser i tillegg priser og prisutviklingen på reiser mellom Oslo og ruteområder på regionalnettet, og mellom Oslo og stamflughavner i henholdsvis Sør-Norge og Nord-Norge. Et generelt trekk er at prisene på private reiser økte kraftig fra 2011 til 2013. Fra 2013 til 2015 har billettprisene generelt økt omtrent i takt med øvrig prisvekst.

Hovedtrekkene er som følger:

- I henhold til disse beregningene kostet en gjennomsnittsbillett for en innenlands flygning kr 2 120 i 2015. Det er en økning på 6 prosent siden 2013. Prisindeksen for alle ruter viser at gjennomsnittsbilletten kostet omtrent det samme i 2015 som i 2003. Til sammenligning har prisene på flybilletter ifølge SSBs prisindeks for flyreiser økt med 4 prosent siden 2003 (SSBs indeks omfatter også flybilletter til utlandet og er tilpasset fritidsreiser). Fra 2003 til 2015 økte det generelle prisenivået i Norge med 24 prosent. Justert for generell prisstigning (inflasjon) har gjennomsnittsprisen på flybillettene i RVU falt med 21 prosent siden 2003.
- Gjennomsnittsprisen i 2015 var kr 2 480 for forretningsreiser. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt 7 prosent mer for billetten i 2015 enn i 2013. Over tid er det imidlertid forretningsreisende som har kommet best ut, med nominell nedgang på 8 prosent siden 2003 og realprisedgang på hele 26 prosent. Mye av årsaken til at prisedgangen har vært størst for forretningsreiser, er at prisforskjellen mellom flyselskapene er størst for forretningsreiser. Dermed har økt konkurranse fått størst effekt for prisenivået på forretningsreiser.
- For fritidsreiser lå gjennomsnittsprisen i 2015 på kr 1 850. Det er en økning på 5 prosent siden 2013. Fra 2003 til 2011 falt oppgitt gjennomsnittspris for private reiser med 5 prosent, men økte deretter kraftig fra 2011 til 2013. Resultatet er en samlet nominell prisøkning på 19 prosent siden 2003, mens realprisen (der det er tatt hensyn til inflasjon) har falt med 4 prosent. Lavere billettpriser er det altså i hovedsak forretningsreisende som har fått glede av, og i løpet av 12 år har gjennomsnittsprisen for fritidsreiser som andel av gjennomsnittsprisen for

forretningsreiser økt fra 59 til 76 prosent. «Rabatten» for fritidsreiser (i forhold til forretningsreiser) er dermed redusert fra 41 prosent i 2003 til 24 prosent i 2015.

- Fra 2011 til 2013 økte oppgitt billettpris på alle relasjoner og ruteområder, se tabell 3.6. Denne tendensen har i hovedsak fortsatt i 2015, med spesielt kraftig prisøkning fra Oslo til både Kristiansand, Harstad/Narvik, Bodø, Tromsø, Lofoten (der det kun er prisopplysninger for Oslo-Leknes i 2015) og Helgeland. Med unntak av Oslo-Kristiansand/Bodø er det de private reisene som har fått høyest prisøkning. Oslo-Kristiansand hadde i 2015 den høyeste oppgitte gjennomsnittsprisen for forretningsreiser fra Oslo til noen destinasjon i Sør-Norge.
- På noen relasjoner er billettprisene likevel redusert. Dette gjelder flyreiser mellom Oslo og Haugesund/Alta/Bardufoss. Også til Haugesund og Alta er det de private reisene som har endret seg mest i pris (observasjonsmaterialet er mangelfullt for Oslo-Bardufoss).
- Prisforskjellen mellom en reise på stamrutenettet fra Oslo til Sør-Norge og en reise fra Oslo til Nord-Norge er ca. 400 kroner i forretningsmarkedet. Prisen på forretningsreiser fra Oslo til stamflughavner i nord er likevel 27 prosent lavere (nominelt) i 2015 enn i 2003.
- I fritidsmarkedet har prisforskjellen mellom reiser fra Oslo til Sør- og Nord-Norge økt fra 600 kroner i 2013 til 750 kroner i 2015, og billetten kostet i 2015 ca. 1400 kroner til Sør-Norge. Gjennomsnittsprisen på fritidsreiser fra Oslo til Nord-Norge har økt 5 prosent siden 2013, mens den var uendret til Sør-Norge. Regnet fra 2003 har nominell gjennomsnittspris for fritidsreiser økt til både Sør- og Nord-Norge, men mest for reiser mellom Oslo og andre stamflughavner i Sør-Norge.
- Figur 3.6 viser utviklingen i oppgitt billettpris for forretningsreisende på de tre største relasjonene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger. For reisene til Bergen og Trondheim er utviklingen nokså parallell, med stadig reduksjon i de nominelle billettprisene fra 2003 til 2011 og økning siden. På Oslo-Stavanger falt aldri prisene så mye, og prisøkningen kom først i 2015, da en rundreise kostet over 2000 kroner til Trondheim og Stavanger, og 1900 kroner til Bergen.
- I fritidsmarkedet kostet rundturen omtrent kr 1 400 til alle de tre byene i 2015. Prisene er omtrent som i 2013, men langt høyere enn i 2011.
- En rundtur Oslo-Lofoten kostet i 2015 dobbelt så mye som en reise til Bodø, der flypassasjerer fra Oslo stiger om til (en langt kortere flytur) på det regionale rutenettet. Tilsvarende kostet en rundtur Oslo-Helgeland mer enn dobbelt så mye som Oslo-Trondheim.

Tabell 3.6: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) 2015 på utvalgte relasjoner og nominell prisindeks for 2011-2015. Punkt-til-punkt-trafikk

Table 3.6: Average fare (NOK) 2015 on selected domestic routes and nominal price indices in 2011-2015. Point-to-point traffic

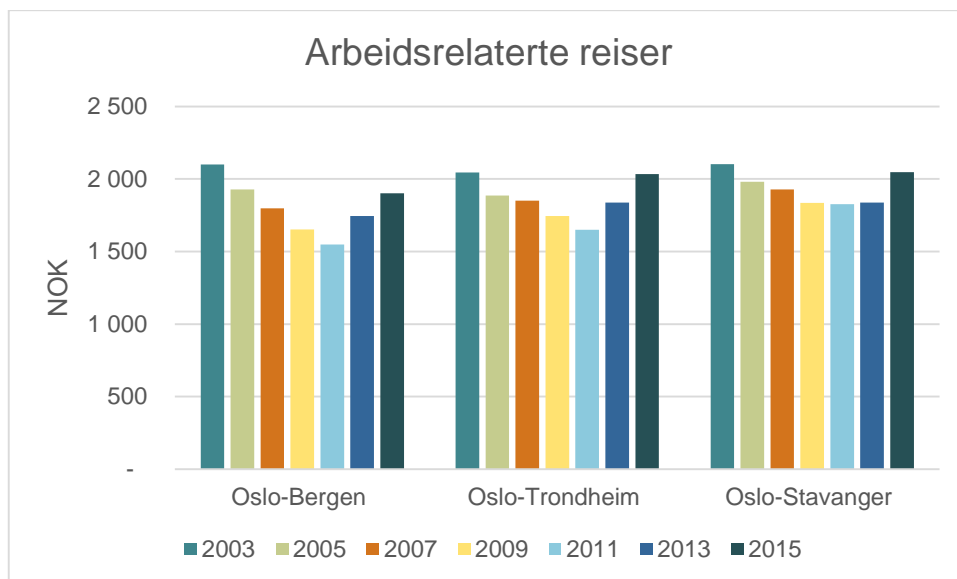
Rute	Billettpris (NOK)			Prisindeks (2003=100)								
				Forretning			Privat			Alle reiser		
	Forretning	Fritid	Alle	2011	2013	2015	2011	2013	2015	2011	2013	2015
Oslo-Bergen	1 900	1 370	1 640	74	83	91	100	123	120	79	92	95
Oslo-Trondheim	2 040	1 410	1 710	81	90	100	111	132	135	88	100	106
Oslo-Stavanger	2 050	1 390	1 760	87	87	97	102	132	130	87	95	103
Oslo-Kristiansand	2 190	1 397	1 940	70	76	99	71	90	98	70	77	98
Oslo-Haugesund	1 810	1 480	1 650	77	87	82	84	124	104	77	98	88
Oslo-Ålesund	2 020	1 460	1 690	77	86	91	93	109	112	82	92	96
Oslo-Molde	1 890	1 540	1 680	62	82	81	105	132	138	74	94	96
Oslo-Kristiansund	2 080	1 660	1 810	85	105	91	92	128	122	89	116	100
Oslo-Alta	2 540	1 960	2 070	55	72	74	93	157	98	76	124	85
Oslo-Harstad/Nar.	2 500	2 200	2 310	51	67	72	91	95	111	72	83	93
Oslo-Bodø	2 510	1 930	2 180	54	59	76	90	98	110	71	77	92
Oslo-Tromsø	2 310	2 360	2 350	65	70	75	93	122	141	76	92	104
Oslo-Kirkenes	3 040	2 170	2 370	46	67	68	94	91	103	70	77	82
Oslo-Bardufoss			1 900	58	64		74			65	80	69
Bergen-Stavanger	2 150	1 250	1 920	89	105	111	86	116	117	87	107	116
Bergen-Trondheim	2 200	1 310	1 690	60	57	70	78	90	98	65	66	77
Trondheim-Bodø	2 550	2 010	2 160	62	81	84	113	163	169	66	114	113
Oslo-Sør-Norge	1 990	1 420	1 710	78	86	94	100	125	124	83	95	100
Oslo-Nord-Norge	2 400	2 170	2 250	57	66	73	90	111	116	73	87	93
Oslo-Lofoten ¹⁾	5 220	3 800	4 290	73	92	111	83	88	116	79	94	114
Oslo-Helgeland ²⁾	4 790	3 240	4 040	82	86	97	97	98	114	86	87	103
Alle ruter	2 430	1 850	2 120	80	86	92	95	113	119	84	94	99
SSB KPI fly ³⁾										94	99	104
SSB KPI ⁴⁾										116	119	124

¹⁾ Leknes og Svolvær

²⁾ Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana

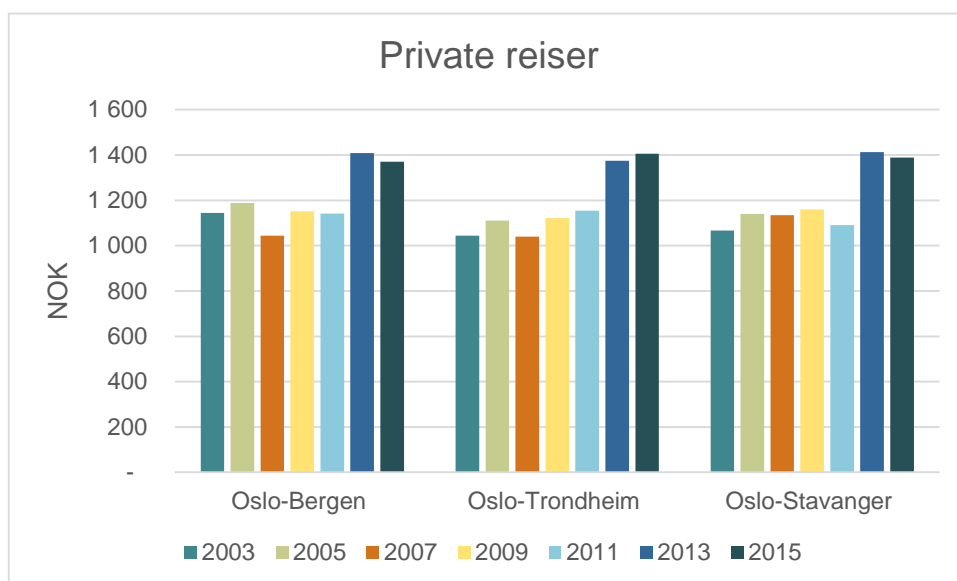
³⁾ SSB konsumprisindeks for flyreiser

⁴⁾ SSBs konsumprisindeks



Figur 3.6a: Oppgitt billettpris (NOK) på arbeidsrelaterte reiser mellom Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger. 2003-2015

Figure 3.6a: Average fare (NOK) for business trips between Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger. 2003-2015



Figur 3.6b: Oppgitt billettpris (NOK) på private reiser mellom Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger. 2003-2015

Figure 3.6b: Average fare (NOK) for leisure trips between Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger. 2003-2015

3.7 Trafikken ut fra Oslo

Tabell 3.7 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i to perioder på stamrutene ut fra Oslo; 2003-2013 (høyre del) og 2013-2015 (venstre del). Med unntak av Bardufoss og Kristiansund, opererte både SAS og Norwegian disse rutene i 2013-2015.

De siste ti årene har trafikken ut fra Oslo til byene i tabell 3.2 økt tilsvarende 4,0 prosent per år. Fritidstrafikken økte 4,5 prosent og forretningstrafikken 3,4 prosent. De siste to årene har veksten i fritidstrafikken fortsatt som før med 4,3 prosent vekst, mens forretningstrafikken falt med 1,1 prosent per år.

De to siste årene er det Alta som har hatt høyest vekst, med 8,2 prosent per år. På den annen side har trafikken de to siste årene falt på rutene til både Stavanger, Ålesund og Kristiansund.

Tabell 3.7: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på de største rutene fra Oslo, 2013-15 og 2003-13

Table 3.7: Average annual traffic growth on selected routes from Oslo, 2013-2015 and 2003-13

	Årlig vekst (%) 2013-15			Årlig vekst (%) 2003-13			Total PAX 2015	Andel Forretning
	Forretning	Fritid	I alt	Forretning	Fritid	I alt		
Trondheim	0,3	3,7	1,9	3,1	4,2	3,6	1 950	50
Bergen	1,0	4,4	2,6	1,7	3,9	2,7	1 814	51
Stavanger	2,2	-3,5	-0,5	3,0	6,2	4,4	1 521	55
Tromsø	-10,9	11,8	2,9	4,8	4,7	4,7	1 112	31
Bodø	-1,8	3,5	1,4	5,2	4,5	4,8	760	38
Ålesund	-3,7	1,8	-0,7	3,8	5,0	4,5	592	43
Harstad/Narvik	3,8	2,7	3,2	7,3	4,4	5,5	559	41
Kristiansand	4,2	-3,6	0,5	2,1	3,6	2,8	500	55
Haugesund	-5,0	6,3	0,5	4,9	5,3	5,1	439	47
Molde	2,5	5,6	4,2	3,9	5,2	4,6	372	46
Bardufoss	-17,1	37,1	3,7	6,0	-0,7	3,3	227	43
Alta	16,7	5,0	8,2	0,4	5,2	3,7	206	30
Kristiansund	-10,1	12,6	-1,7	5,8	1,3	4,0	194	55
Kirkenes	-12,6	9,6	2,6	7,1	5,9	6,3	183	25
I alt	-1,1	4,3	1,7	3,4	4,5	4,0	10 429	46

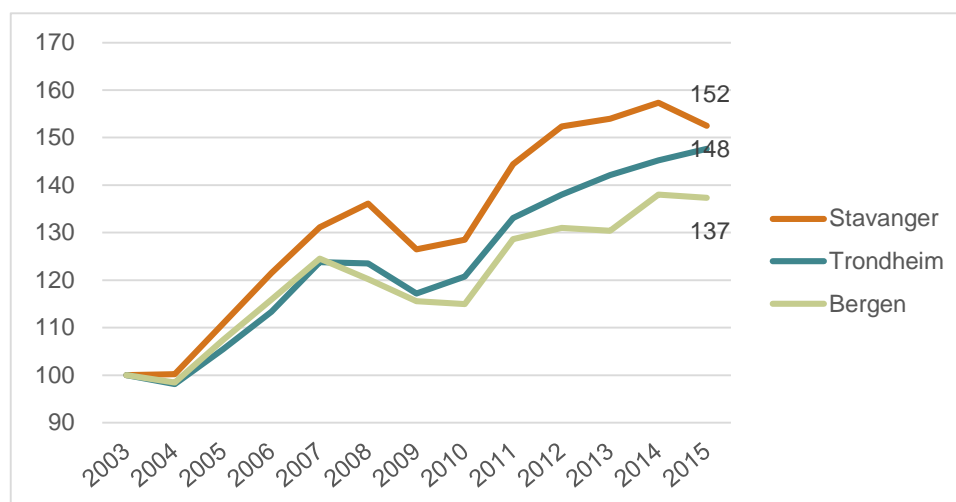
3.7.1 De tre store: Kun vekst til Trondheim i 2015

De tre største rutene innenlands, Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger stod i 2015 for 48 prosent av innenlandstrafikken på OSL, og alle de tre rutene hadde over 1,5 millioner passasjerer.

Oslo-Trondheim lå på topp med 1,95 millioner passasjerer. Oslo-Trondheim er også den eneste av de tre rutene som har hatt uavbrutt vekst siden 2009. Fra 2003 til 2015 har trafikken økt 48 prosent (figur 3.7). Siden 2013 har fritidstrafikken økt med 70 000, mens forretningstrafikken har stagnert.

Oslo-Bergen hadde vel 1,8 millioner passasjerer i 2015. Siden 2009 har det kun vært nevneverdig trafikkvekst i 2011 og 2014. Siden 2003 har trafikken økt 37 prosent, tilsvarende 2,7 prosent årlig. Siden 2013 har fritidstrafikken økt med 70 000 passasjerer og forretningstrafikken med 20 000.

Oslo-Stavanger hadde 1,5 millioner passasjerer i 2015 og har økt 52 prosent siden 2003. Ruten hadde svært god vekst til 2014, da trafikken lå 57 prosent over 2003-nivå, men har falt betraktelig i 2015. Fra 2013 til 2015 falt fritidstrafikken med 50 000 passasjerer, mens forretningstrafikken økte med 35 000.



Figur 3.7: Trafikkutviklingen på Oslo-Trondheim/ Bergen/ Stavanger (Indeks der 2003=100)

Figure 3.7: Traffic development at Oslo-Trondheim/ Bergen/ Stavanger (Index. 2003=100)

Tabell 3.8 viser generelt nokså stabile forhold på disse rutene:

- SAS er både i 2013 og 2015 største operatør på Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger, med henholdsvis 52 og 53 prosent markedsandel. På Oslo-Bergen er SAS minst med 48 prosent av trafikken.
- SAS er størst i forretningsmarkedet på alle rutene, med 60 prosent av trafikken til Trondheim og Stavanger, mens det er mer jevnt på Bergen, med 52 prosent SAS. Det har bare vært marginale endringer i markedsandelen for forretningsreiser.
- I fritidsmarkedet dominerer Norwegian. SAS har 43-44 prosent av fritidstrafikken på alle rutene. Siden 2013 har andelen til SAS økt 2-3 prosentpoeng på Trondheim og Bergen, men falt på Stavanger.
- På Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen er forretningsandelen 50-51 prosent, sammenlignet med 52 prosent for Trondheim og 51 prosent for Bergen i 2013. På ruten til Stavanger har derimot forretningsandelen økt merkbart fra 52 prosent i 2013 til 55 prosent i 2015.
- Oljetrafikken er som før svært viktig på Oslo-Stavanger – hver sjettede reise er relatert til olje-/gassvirksomhet. Det var en beskjeden oppgang på 10 000 passasjerer i oljetrafikken mellom Oslo og Stavanger fra 2013 til 2015. På Oslo-Bergen stod oljetrafikken for 10 prosent av reisene i 2013, men kun 7 prosent i 2015. Det tilsvarer 45 000 færre oljereiser. Oljetrafikken på Oslo-Trondheim var svært beskjeden i både 2013 og 2015.
- Andelen i transfer (enten i Oslo eller Stavanger/Bergen/Trondheim) er høyest på rutene til Trondheim og Stavanger. For Trondheim skyldes det både begrenset rutetilbud direkte til utlandet og Trondheims rolle som knutepunkt nordover mot

Helgeland. For Stavanger er det i første rekke begrenset rutetilbud til andre norske byer enn Oslo og Bergen som er årsaken. På Oslo-Trondheim falt andelen som var i transfer enten i Oslo eller Trondheim med 2 prosentpoeng fra 2013 til 2015.

- Gjennomsnittlig betalt billettpris t/r (oppgitt av intervjupersonene) på de tre rutene fra Oslo var relativt lik rundt kr 1600 i 2013, men har siden økt merkbart til kr 1760 kr til Stavanger, kr 1710 kr til Trondheim og mer moderate kr 1640 på til Bergen. Prisoversikten i tabell 3.6 viser at det er forretningsreisene som har stått for prisøkningen. Forretningsreiser til Trondheim og Stavanger kostet i 2015 over kr 2000 i gjennomsnitt.

Tabell 3.8: Nøkkeltall for de tre største rutene innenlands. 2013-2015

Table 3.8: Key figures for the three main domestic routes. 2013-2015

	Oslo-Trondheim		Oslo-Bergen		Oslo-Stavanger	
	2013	2015	2013	2015	2013	2015
Tusen passasjerer	1876	1950	1723	1814	1536	1521
Andel transfer*	29	27	22	23	27	27
<u>Andel SAS*:</u>						
-Totalt	51	52	47	48	54	53
-Fritid	42	44	40	43	46	44
-Forretning	59	60	53	52	61	61
Andel forretning	52	50	51	51	52	55
Andel olje/gass	4	4	10	7	17	18
Gjennomsnittspris (NOK)	1612	1710	1577	1640	1624	1760

* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Stavanger/Bergen/Trondheim

**Resten av trafikken går med Norwegian

3.7.2 Oslo-Mørebyene: Kun vekst til Molde

SAS fløy på rutene mellom Oslo og Mørebyene uten nevneverdig konkurranse frem til 2009, da Norwegian gikk inn på de to største rutene, Oslo-Ålesund og Oslo-Molde.

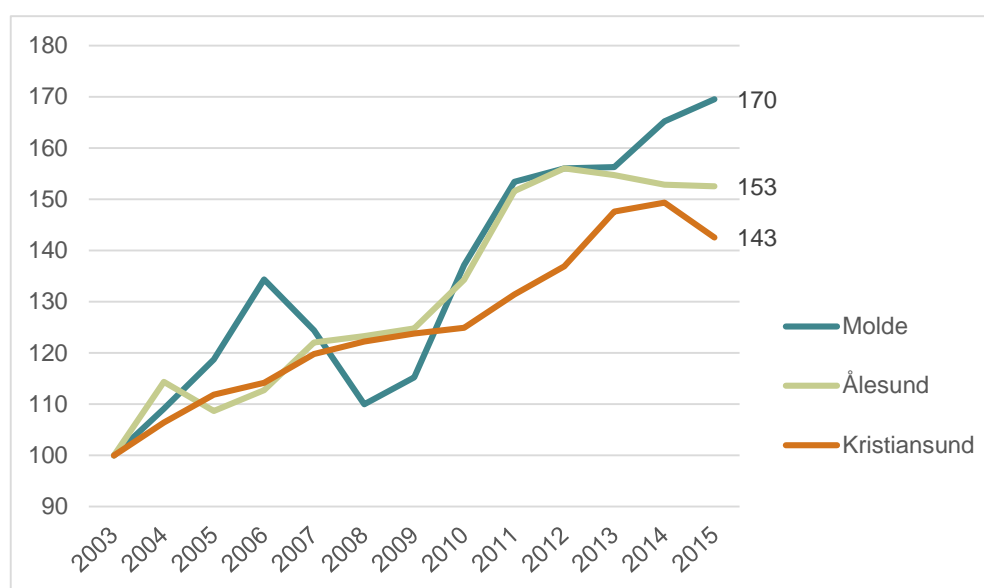
Figur 3.8 viser at konkurranserutene vokste vesentlig sterkere enn Oslo-Kristiansund mellom 2009 og 2011, men flatet ut frem til 2013. På Oslo-Kristiansund var utviklingen mer moderat frem til 2011, men trafikken fortsatte å øke til 2013. I 2013 hadde trafikken til Ålesund og Molde på 10 år økt omtrent 55 prosent, mot 48 prosent for Kristiansund.

De siste par årene har ruten til Molde hatt trafikkvekst i både fritids- og forretningsmarkedet. Hele økningen skyldes økt transfer i Oslo, og hver tredje passasjer på ruten var i transfer i 2015. Trafikken mellom de to byene Molde og Oslo har ikke økt siden 2013.

Trafikken til Ålesund har falt siden 2012. Her har forretningstrafikken falt mer enn fritidstrafikken har økt. Nedgangen skyldes utelukkende redusert transfer på grunn av bedre rutetilbud til utlandet, mens trafikken mellom byene har økt 6 prosent årlig siden 2013.

Mens trafikken til de tre Mørebyene har økt med 40-70 prosent siden 2003, har trafikken over nært beliggende Ørsta/Volda lufthavn blitt tredoblet. Den høye veksten fortsatte helt til 2013. Mye av veksten tilskrives åpningen av Eikesundsambandet i 2008, som økte tilgjengeligheten til Ørsta/Volda lufthavn. Åpningen av Eikesundsambandet har bidratt til å dempe trafikkveksten på ruten Oslo-Ålesund.

Trafikken til Kristiansund begynte å falle i 2015. Også her har forretnings-trafikken falt mer enn fritidstrafikken har økt. Ruten til Kristiansund har høy andel transfertrafikk (43 prosent i 2015), og også her er denne delen av trafikken redusert. Andelen olje/gass-relaterte reiser ble redusert fra 37 til 28 prosent, som tilsvarer 20 000 færre reiser, mens total nedgang Oslo-Kristiansund var 7 000 reiser. Trafikk utenom olje/gass har dermed økt med 5 prosent årlig fra 2013 til 2015.



Figur 3.8: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og Mørebyene (Indeks der 2003=100)

Figure 3.8: Traffic development Oslo-Ålesund/Molde/Kristiansund (Index. 2003=100)

Markedsandelene for flyselskapene SAS og Norwegian har endret seg lite de siste årene, men siden 2013 har SAS økt sin andel av forretningstrafikken Oslo-Ålesund og tapt andeler av fritidstrafikken (tabell 3.9). For Oslo-Molde er det omvendt, her har Norwegian økt andelen forretningsreiser og redusert andelen fritidsreiser.

Tabell 3.9: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Mørebyene. 2013-2015

Table 3.9: Key figures for air routes between Oslo and Ålesund/Molde/Kristiansund. 2013-2015

	Oslo-Ålesund		Oslo-Molde		Oslo-Kristiansund	
	2013	2015	2013	2015	2013	2015
- Tusen passasjerer	601	592	343	372	201	194
- Andel transfer*	40	32	28	34	50	43
Markedsandel SAS**:						
-Totalt	56	55	48	48	100	100
-Fritid	43	47	43	37	100	100
-Forretning	71	64	53	61	100	100
Andel forretning	46	43	47	46	66	55
Andel olje/gass	10	7	11	11	37	28
Gjennomsnittspris (NOK)	1 686	1 620	1 655	1 680	2 101	1 810

* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Mørebyene

**Øvrig trafikk går med Norwegian

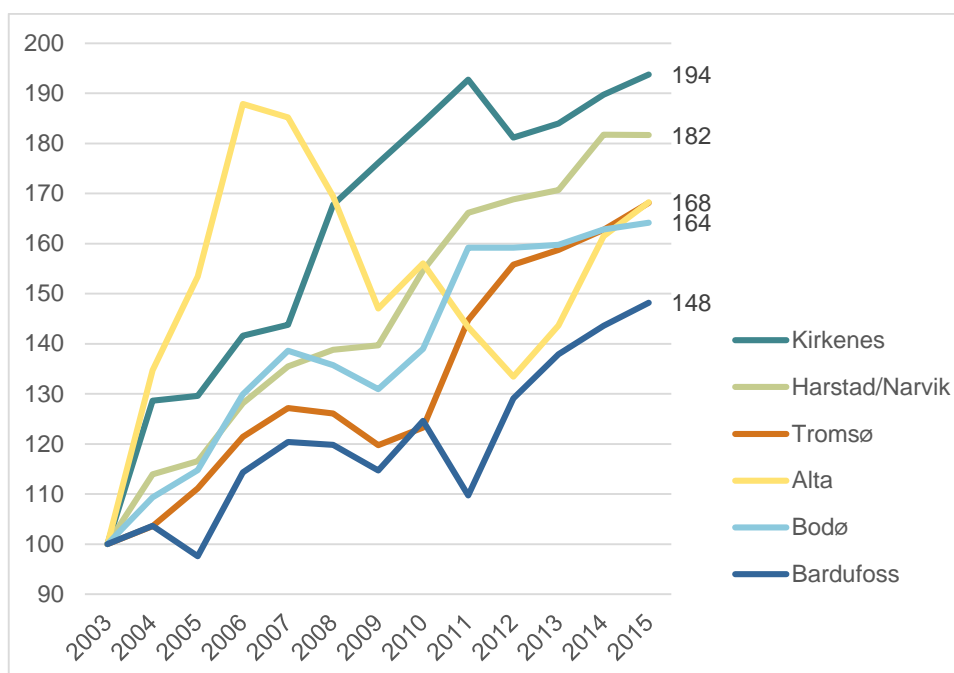
Det er fortsatt dyrere å reise mellom Oslo og Kristiansund enn mellom Oslo og Ålesund/Molde, men forskjellen er kraftig redusert. Gjennomsnittsprisen på Oslo-Kristiansund var 500 kroner høyere enn på Oslo-Ålesund i 2013. I 2015 var denne forskjellen redusert til vel 100 kroner.

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

Trafikken på rutene til Nord-Norge har hatt ulik utvikling (jf. tabell 3.2). Hovedtrekkene er (jf. figur 3.9 og tabell 3.10):

- Oslo-Tromsø er Norges fjerde største rute med over 1,1 million passasjerer i 2015, og største innenlandsrute i Norge i juli. Både SAS og Norwegian har fløyet ruten siden 2003. Veksten har vært omtrent 4,7 prosent årlig fra 2003 til 2013 i både fritids- og forretningsmarkedet. Veksten siden har vært 2,9 prosent per år, med en økning i fritidstrafikken på 150 000 passasjerer og nedgang i forretningstrafikken på 90 000 passasjerer. Undersøkelsen viser samtidig en reduksjon i transferandel fra 44 prosent i 2013 til 33 prosent i 2015. Det innebærer en økning på formidable 12 prosent per år for trafikken mellom Oslo og Tromsø by uten transfer videre. Ifølge tabell 2.2 hadde Tromsø og Oslo størst økning i reisefrekvens innenlands av alle norske fylker fra 2013 til 2015.
- Oslo-Bodø har vært konkurranserute siden 2003 med SAS som største operatør på både Oslo-Tromsø og Oslo-Bodø. Norges femte største rute hadde 760 000 passasjerer i 2013 og en vekst på 4,2 prosent årlig fra 2003 til 2015 fordelt på 4,0 prosent for forretningstrafikken og 4,3 prosent for fritidstrafikken. Mesteparten av veksten skjedde frem til 2011. Fra 2011 til 2013 stagnerte trafikken, og fra 2013 til 2015 var veksten 1,4 prosent per år, med færre forretningsreiser og flere fritidsreiser. Transferandelen økte fra 38 til 42 prosent fra 2013 til 2015, og dermed har trafikken mellom byene gått ned 2 prosent per år mellom 2013 og 2015.

- Oslo-Harstad/Narvik har hatt konkurranse siden 2003, og Norwegian har vært største operatør på ruten siden 2009. Ruten har hatt trafikkvekst hvert eneste år fra 2003 til 2015. Mellom 2003 og 2015 økte trafikken med et gjennomsnitt på 5,1 prosent per år fordelt på 6,7 prosent for forretningsreiser og 4,2 prosent for fritidsreiser. Veksten siden 2013 har vært 3,2 prosent per år fordelt på 3,8 prosent for forretningsreiser og 3,2 prosent for fritidsreiser.
- Også Oslo-Alta har også hatt konkurranse siden 2003, med Norwegian som største operatør siden 2009. Trafikken har svingt betydelig, med stort oppsving av trafikk relatert til utbyggingen av Snøhvitfeltet utenfor Hammerfest. Etter nedgang i trafikken fra toppen i 2006 helt til 2012 har trafikken tatt seg opp igjen, og økte over 8 prosent årlig fra 2013 til 2015. Forretningstrafikken økte nesten 17 prosent per år og fritidstrafikken 5 prosent. Det aller meste av veksten fra 2013 til 2015 skyldes økt trafikk til/fra Hammerfest. 21 prosent av de spurte på ruten oppga Hammerfest kommune som hjem- eller besøkskommune i 2015. Det er en dobling siden 2013 og innebærer at Hammerfest alene stod for godt over halvparten av den totale passasjerveksten på 30 000 på ruten fra 2013 til 2015.
- Oslo-Kirkenes har hatt konkurranse siden 2004, med SAS som største operatør hele tiden. Trafikken økte sterkt til 2011, men etter nedgang i 2012 er trafikken på 2011-nivå. Oslo-Kirkenes er den mest trafikksvake av stamrutene ut fra Oslo, med 183 000 reisende i 2015, der 75 prosent er fritidsreiser og 71 prosent benytter SAS.
- Oslo-Bardufoss er en monopolrute der Norwegian siden 2008 har hatt kontrakten med Forsvaret. I 2013 var to av tre reiser relatert til arbeid. I 2015 er andelen redusert til 43 prosent (basert på svar fra 186 passasjerer). Trafikkutviklingen var relativt flat til 2011. Siden har trafikken økt med 12 prosent per år til 2013 og 3,7 prosent per år 2013-2015.



Figur 3.9: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og byer i Nord-Norge (Indeks der 2003=100)

Figure 3.9: Traffic development to/from Oslo and selected cities in Northern Norway (Index: 2003=100)

Tabell 3.10: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Nord-Norge. 2015

Table 3.10: Key figures for routes between Oslo and Northern Norway. 2015

	Oslo- Tromsø	Oslo- Bodø	Oslo- Kirkenes	Oslo- Harstad/N	Oslo- Alta	Oslo- Bardufoss
- Tusen passasjerer	1 112	760	183	559	206	227
- Andel transfer*	33	42	40	34	30	32
Markedsandel SAS**:						
-Totalt	61	63	71	39	43	0
-Fritid	59	57	67	33	42	0
-Forretning	65	72	86	46	46	0
Andel forretning	31	38	25	34	30	43
Andel olje/gass	3	3	1	4	5	3
Gjennomsnittspris (NOK)	2 350	2 180	2 370	2 310	2 070	1 900

* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Nord-Norge

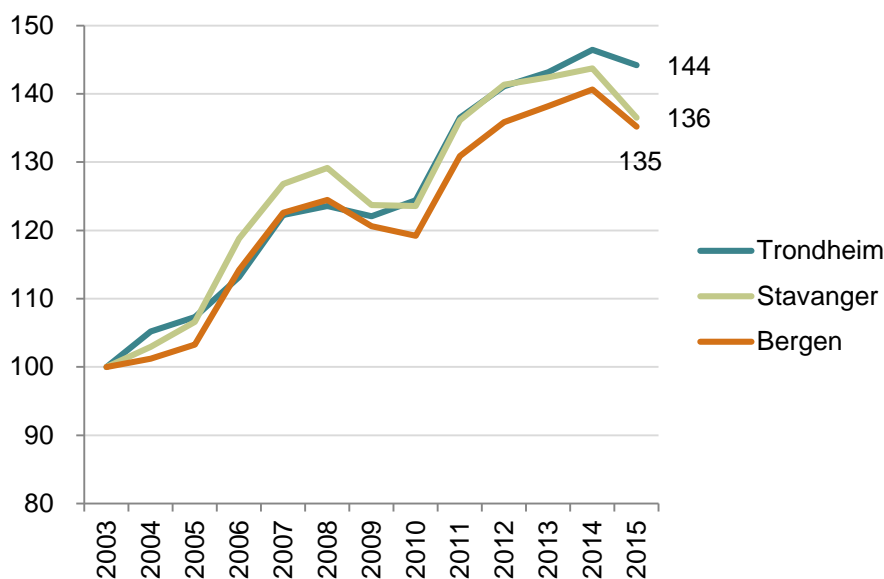
**Øvrig trafikk går med Norwegian

3.8 Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger

3.8.1 Trafikkutvikling: Trafikknedgang i 2015

Etter Oslo er Bergen, Trondheim og Stavanger de tre største lufthavnene i Norge. På innland er Bergen størst av de tre med 3,5 millioner terminalpassasjerer i 2015, Trondheim nummer to med 3,4 millioner og Stavanger minst med 2,4 millioner.

Figur 3.10 viser trafikkutviklingen i perioden 2003-2015. Det mest påfallende er hvor lik utviklingen er for de tre lufthavnene, med 35-44 prosent samlet vekst fra 2003 til 2015. Trondheim hadde høyest vekst med 44 prosent, mens Bergen og Stavanger økte 35-36 prosent. Alle de tre lufthavnene mistet trafikk under finanskrisen, og alle hadde vekst fra 2010 til 2014, mens trafikken falt i 2015. Som under finanskrisen er Trondheim mindre rammet av nedgangen i 2015.



Figur 3.10: Trafikkutvikling på Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner. 2003-2015

Figure 3.10: Traffic development at Bergen, Trondheim and Stavanger airports. 2003-2015

Andelen trafikk til/fra Oslo er økende. I Stavanger utgjør Oslo-trafikken nå 64 prosent av all innenlandstrafikk over lufthavnen, mot 61 prosent i 2013. I Bergen står Oslo-trafikken for 51 prosent (47 prosent i 2013), og i Trondheim har andelen økt fra 56 til 58 prosent. Den økende Oslo-andelen bidrar til at innenlandstrafikken på Oslo øker mer enn innenlandstrafikken på Stavanger, Bergen og Trondheim.

3.8.2 Nøkkeltall: Fritidstrafikken vokser betydelig mer enn forretningstrafikken i Bergen og Stavanger

Tabell 3.11 gir noen nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger. Oppsummert viser tallene:

- Til Trondheim har både fritids- og forretningstrafikken økt 3-4 prosent årlig i perioden 2003-2015. De siste to årene har antallet fritidsreiser økt mens antallet forretningsreiser er redusert. Andelen fritidsreiser økte fra 49 prosent i 2013 til 51 prosent i 2015.
- Til Bergen og Stavanger har fritidsmarkedet økt betydelig mer enn forretningsmarkedet de siste 10 årene. De siste to årene har det vært nedgang i både fritids- og forretningsmarkedet, med nærmere 5 prosents årlig reduksjon i antall private reiser til og fra Stavanger. Forretningsandelen fra Stavanger har økt fra 58 prosent i 2013 til 60 prosent i 2015.
- Etter mange års vekst har antall oljereiser i Stavanger stagnert, men nær halvparten av forretningstrafikken i Stavanger er fremdeles relatert til olje/gass. Ved lufthavnene i Bergen og Trondheim er oppgangen i oljereiser snudd til kraftig nedgang de siste to årene, og innslaget av olje-/gassreiser er redusert fra 39 til 32 prosent i Bergen og fra 18 til 14 prosent i Trondheim.
- Trondheim har vesentlig høyere andel transfer enn de andre lufthavnene, andelen er 13 prosent som i 2013. På Bergen lufthavn har andelen transfer økt til 9 prosent siden 2013.

Tabell 3.11: Nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger 2003-2015

Table 3.11: Key figures for the traffic at Bergen, Trondheim and Stavanger airports 2003-2015

	Trondheim	Bergen	Stavanger
Fordeling arbeidsrelaterte/private reiser	49 / 51	55 / 45	60 / 40
Andel av arbeidsrelaterte reiser relatert til olje/gass	14 %	32 %	47 %
Andel transfer (ifølge statistikk)	13 %	9 %	3 %
Årlig vekst:			
Arbeidsrelaterte reiser 2003-13	3,5 %	2,7 %	2,9 %
Arbeidsrelaterte reiser 2013-15	-1,9 %	-1,2 %	-0,2 %
Private reiser 2003-13	3,8 %	4,1 %	4,7 %
Private reiser 2013-15	2,7 %	-0,9 %	-4,7 %
Oljerelatert trafikk 2003-13	8,9 %	3,6 %	4,5 %
Oljerelatert trafikk 2013-15	-11,9 %	-10,2 %	0,4 %
	Off. adm./tjeneste	Olje/gass	Olje/gass
Største næring	(20 %)	(38 %)	(42 %)
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 %

3.9 Innenlandstrafikk utenom Oslo

10,9 av totalt 15,1 millioner innenlands flyreiser i Norge gikk til eller fra Oslo lufthavn. Andelen av innenlandsreisene som går over Oslo lufthavn har økt gradvis fra under 60 prosent i 80-årene til 70 prosent i 2011-2013 og videre til 73 prosent i 2015.

Tilsvarende har andelen av flyreiser utenom Oslo blitt redusert fra over 60 prosent i 80-årene til 27 prosent i 2015. I 2015 reiste 4,2 millioner passasjerer på ruter utenom Oslo lufthavn. De største av disse rutene går naturlig nok mellom de største byene utenom Oslo.

Tabell 3.12 gir en oversikt over de 14 rutene (utenom Oslo) med mer enn 90 000 passasjerer i 2015. Den viser at et gjennomgående trekk for de 3 rutene til/fra Stavanger er den høye andelen olje/gass, med 28 prosent oljereiser til Trondheim og 37 prosent oljereiser til Sandefjord. Bergen-Stavanger, med over en halv million passasjerer, er den største utenom Oslo og den åttende største i Norge. På denne ruten er nesten halvparten av reisene tilknyttet produksjon av olje og gass, og totalt er 72 prosent av reisene arbeidsbetingede. De lave transfer-andelene på 7-21 prosent viser samtidig at de fleste av passasjerene på rutene til og fra Stavanger reiser fra by til by uten videre forbindelse.

Med unntak av Bergen-Trondheim (374 000 passasjerer) har de øvrige rutene til/fra Bergen relativt høy andel olje/gass-relaterte reiser, med 20 prosent til Kristiansand, 17 prosent til Sandefjord og 19 prosent til Ålesund. Rutene til/fra Bergen preges av moderat andel transfer og gjennomsnittlig forretningsandel.

Den største ruten nordover er Trondheim-Bodø (270 000). Rutene mot nord og i nord preges generelt av lav forretningsandel, lav andel oljereiser og høy andel transfer. Dette gjelder i 2015 også strekningen Tromsø-Hammerfest, der undersøkelsen viser stor nedgang i olje/gass-tilknyttede reiser fra 2013 til 2015.

Tabell 3.12. De største innlandsrutene utenom Oslo 2015.

Table 3.12. Largest domestic routes outside Oslo 2015.

Rute	Passasjerer	Andel		
		Forretning	Olje/gass	Transfer
Bergen-Stavanger	512 000	72	48	21
Trondheim-Bergen	374 000	50	13	20
Trondheim-Bodø	270 000	39	3	43
Trondheim-Stavanger	206 000	51	28	20
Bodø-Tromsø	194 000	44	1	35
Sandefjord-Stavanger	174 000	73	37	7
Sandefjord-Trondheim	164 000	40	3	14
Bergen-Kristiansand	156 000	54	20	18
Sandefjord-Bergen	144 000	55	17	7
Tromsø-Alta	137 000	39	2	45
Tromsø-Hammerfest	116 000	37	6	22
Bodø-Leknes	97 000	34	2	52
Ålesund-Bergen	93 000	48	19	23
Ålesund-Trondheim	92 000	56	5	17
Øvrige ruter	1 489 000	50	14	42
Sum ruter utenom Oslo	4 219 000	52	17	30

3.10 Konkurransen mellom lufthavner

I dette avsnittet ser vi nærmere på konkurransen mellom lufthavner i tre regioner:

- Oslo-trafikk til Harstad/Narvik versus de lokale lufthavnene i Lofoten og Vesterålen
- Trafikk i Trondheim versus Namsos og Røros
- Trafikk i Sandefjord versus Kristiansand og Oslo.

3.10.1 Oslo-trafikk til og fra Harstad/Narvik vs Lofoten/Vesterålen: Stor økning i lekkasje til Harstad/Narvik

Figur 3.11 og tabell 3.13 viser andelen av Oslo-trafikken som genereres/attraheres i Lofoten/Vesterålen som går over Harstad/Narvik lufthavn.

Mens den lengste reisetiden fra et kommunesenter til nærmeste lufthavn i Lofoten/Vesterålen ligger på 1 time og 17 minutter, varierer reisetiden til Harstad/Narvik lufthavn fra 1 time og 44 minutter til 4 timer. Tillegget i kjøretid til Harstad/Narvik i forhold til lokal lufthavn varierer fra rundt 1 time og 20 minutter i store deler av Vesterålen opp til vel 3 timer i Andenes og de ytre delene av Lofoten.

Tidsmessig er det en klar fordel å benytte de lokale lufthavnene på flyreiser til Bodø og andre lufthavner med direkte ruteforbindelser fremfor Harstad/Narvik, men på flyreiser til Oslo stiller saken seg annerledes. Harstad/Narvik hadde totalt 4 direkte

daglige ruter med Norwegian og 3 med SAS til Oslo mesteparten av 2015, mens tilbudet fra de lokale lufthavnene innebærer flybytte i Bodø eller Tromsø. Valget står dermed mellom å kjøre 1-3 timer ekstra til Harstad/Narvik for å fly direkte til Oslo på 1 time og 40 minutter eller å bruke minst 2 timer og 25 minutter på selve flyreisen til Oslo via Bodø.

Tabell 3.13: Kjøretider fra kommunesentrene i Lofoten og Vesterålen til Harstad/Narvik, og andel av Oslo-passasjerene som benyttet Harstad/Narvik lufthavn i stedet for lokal lufthavn i 2015 (2013).

Table 3.13: Estimated travel time by road from municipalities in Lofoten and Vesterålen to Harstad/Narvik airport and percentage of Oslo passengers that used Harstad/Narvik airport in 2015.

Kommune	Kommunesenter	Kjøretid til lokal lufthavn	Kjøretid til Harstad/Narvik	Ekstra kjøretid til Harstad/Narvik	Andel Harstad/Narvik* 2015 (2013)
Bø	Straume	1 t, 17 min	2 t, 36 min	1 t, 19 min	94 (85)
Øksnes	Myre	1 t	2 t, 19 min	1 t, 19 min	90 (85)
Sortland	Sortland	21 min	1 t, 44 min	1 t, 23 min	88 (82)
Hadsel	Stokmarknes	-	2 t, 08 min	2 t, 08 min	81 (70)
Vågan	Svolvær	-	2 t, 15 min	2 t, 15 min	44 (40)
Andøy	Andenes	-	3 t, 14 min	3 t, 14 min	34 (5)
Vestvågøy	Leknes	-	3 t, 12 min	3 t, 12 min	34 (17)
Flakstad	Ramberg	30 min	3 t, 36 min	3 t, 06 min	11 (5)
Moskenes	Reine	58 min	3 t, 58 min	3 t, 00 min	0 (5)

*Andel av Oslo-trafikk 2015 til/fra vedkommende kommune på lufthavnene Bodø, Harstad/Narvik, Andøya, Leknes, Stokmarknes og Svolvær

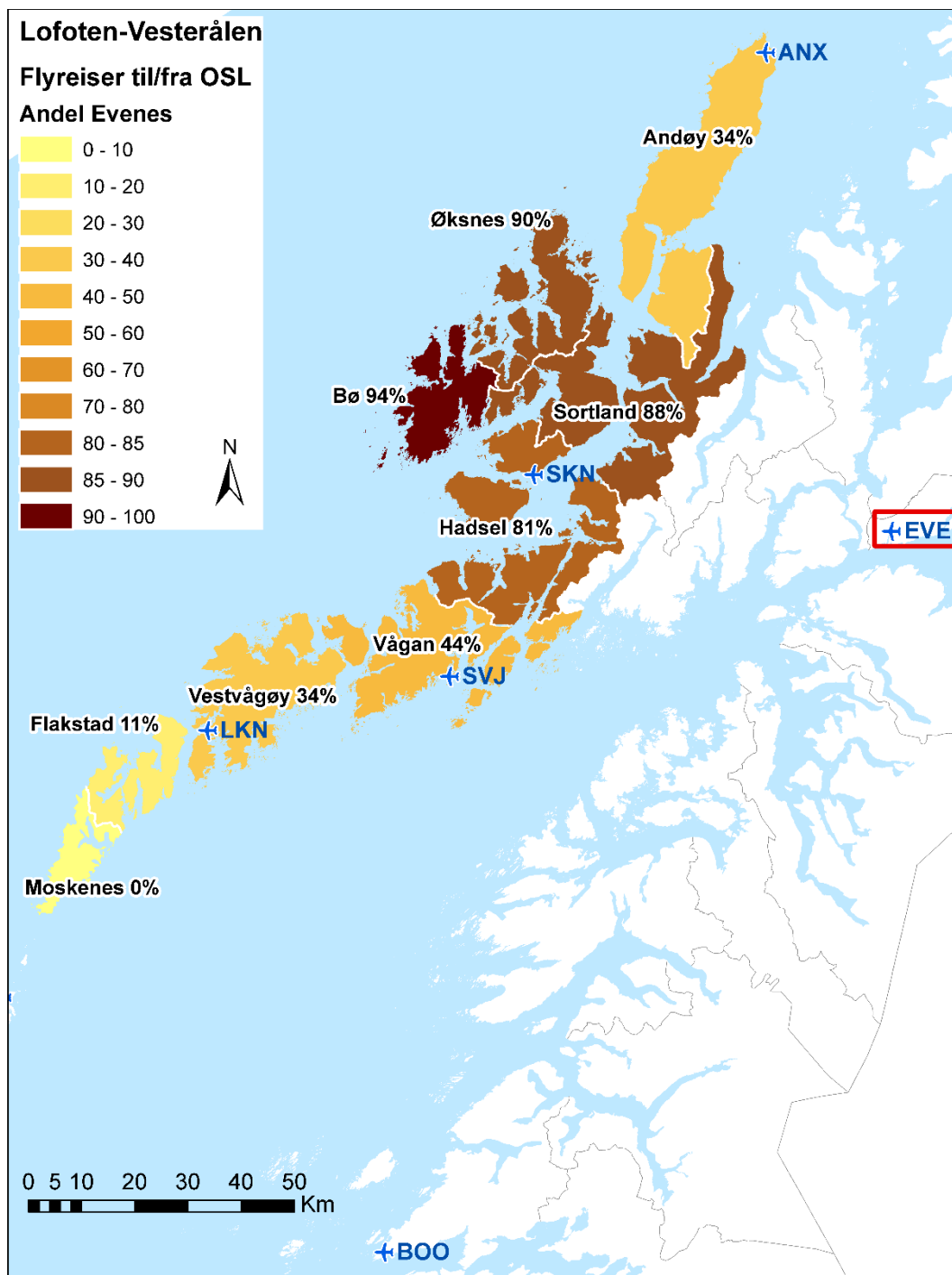
Det er dessuten stor forskjell i billettpriser til Oslo. Fra Harstad/Narvik kostet flybilletten t/r Oslo (se tabell 3.6 og 3.13) gjennomsnittlig kr 2300 i 2015, mens en tilsvarende billett kostet kr 4300 fra Leknes/Svolvær og kr 4900 fra Stokmarknes.

Tabell 3.14: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) Oslo-Lofoten/Vesterålen etter rute 2015.

Table 3.14: Average fare (NOK) Oslo-Lofoten/Vesterålen by route 2015.

Strekning	Billettpris (NOK)
Oslo-Harstad/Narvik	2300
Oslo-Leknes	4300
Oslo-Stokmarknes	4900

Totalt fløy 134 000 passasjerer mellom Oslo lufthavn og kommunene i Lofoten/Vesterålen. Av disse benyttet 76 000 passasjerer Harstad/Narvik og 12 000 Bodø, mens 45 000 benyttet en av de fire lokale lufthavnene.



Figur 3.11: Andelen av reiser til/fra Oslo som genereres/atraberes i kommuner i Lofoten og Vesterålen som går over Harstad/Narvik, 2015

Figure 3.11: Market share for Harstad/Narvik airports on trips between Oslo and municipalities in Lofoten and Vesterålen, 2015

I hele Vesterålen stod Harstad/Narvik lufthavn for 77 prosent av Oslo-trafikken. I absolutt alle kommuner har andelen økt siden 2013.

- De høyeste andelene finner en i kommunene Bø og Øksnes, der over 90 prosent av totalt 9800 Oslo-reiser foregikk via Harstad/Narvik. Det er en økning fra 85 prosent i 2013 og 80 prosent i 2007.
- I Sortland valgte 88 prosent av de til sammen 30 000 Oslo-passasjerene Harstad/Narvik lufthavn fremfor Stokmarknes. I 2013 og 2007 var andelen

82 prosent. I disse områdene tar det 1 time og 20 minutter ekstra å kjøre til Harstad/Narvik.

- Hjemkommunen til Stokmarknes er Hadsel. Selv der valgte 81 prosent av 16 000 Oslo-passasjerer å starte/ende reisen på Harstad/Narvik lufthavn i 2015. Andelen var 70 prosent i 2013 og 60 prosent i 2007.
- Relativt få av de 13 000 Oslo-passasjerene fra Andøya kjørte de mer enn 3 ekstra timene til Harstad/Narvik. Likevel er 34 prosent i 2015 en stor økning i forhold til 5 prosent i 2013.

Tilsvarende benyttet 24 000 av totalt 65 000 Oslo-passasjerer til/fra Lofoten Harstad/Narvik lufthavn. Det tilsvarer 36 prosent for hele Lofoten. Dette er langt høyere andel enn i 2013. Avstanden og forskjellen i kjøretid til Harstad/Narvik lufthavn er generelt større i Lofoten enn Vesterålen. Til gjengjeld ligger Bodø nærmere.

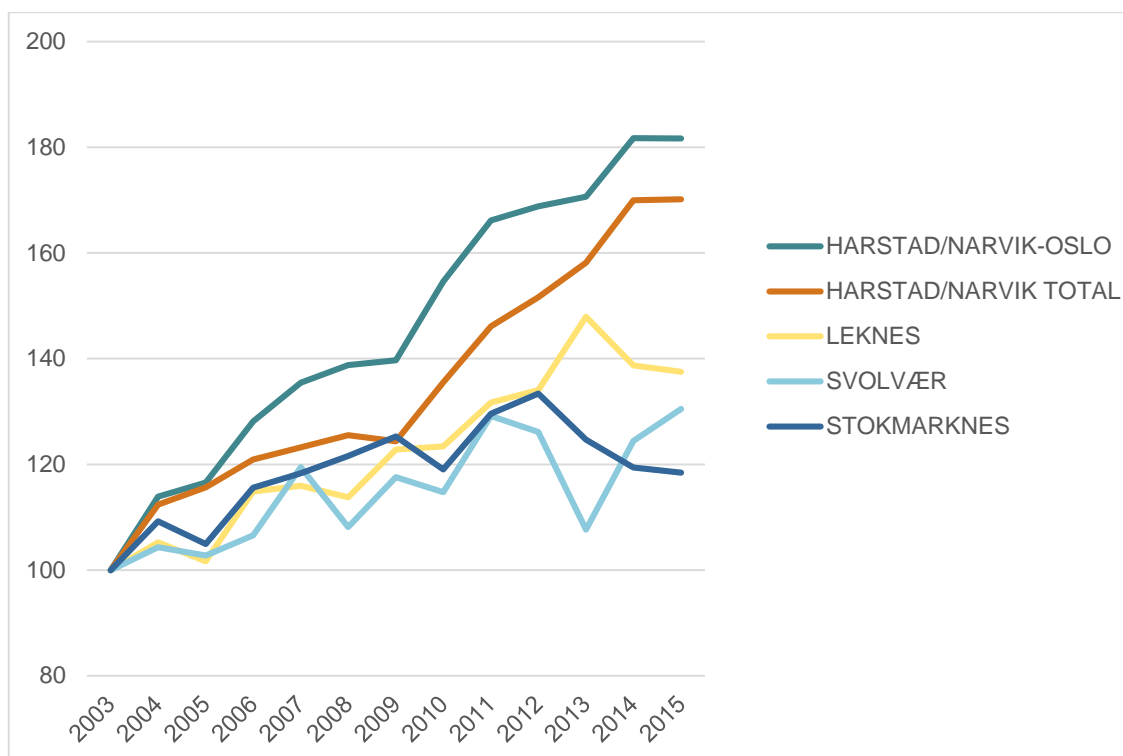
- I Vågan, der Svolvær lufthavn ligger, valgte 44 prosent (mot 40 prosent i 2013) av de 32 000 Oslo-passasjerene å reise til/fra Harstad/Narvik lufthavn. I tillegg valgte 16 prosent av Oslo-passasjerene Bodø som første (siste) lufthavn på reisen, slik at totalt 60 prosent valgte bort den lokale lufthavnen.
- I Vestvågøy valgte en tredjedel av de 28 000 Oslo-passasjerene Harstad/Narvik. Det er dobling siden 2013. I tillegg reiste 12 prosent til Bodø lufthavn med bil eller ferje, slik at totalt 46 prosent valgte bort den lokale lufthavnen.
- Enda lengre ut i Lofoten er datamaterialet tynt, og det er knapt registrert passasjerer som reiser helt til Harstad/Narvik lufthavn for å fly til Oslo. I Moskenes ser det på den annen side ut til at et flertall av Oslo-passasjerene velger å ta ferjen til Bodø for å reise til Oslo.

Harstad/Narvik hadde i 2015 totalt 641 400 innenlandspassasjerer. Oslo-trafikken utgjorde 87 prosent. Den dominerende Oslo-trafikken har økt 82 prosent siden 2003, mens øvrig innenlandstrafikk økte 19 prosent. Med Oslo-trafikken som viktigste drivkraft økte total innenlandstrafikk på lufthavnen med 70 prosent i perioden (figur 3.12).

De andre lufthavnene i området har vesentlig mindre andel Oslo-trafikk og har dessuten tapt markedsandeler av denne trafikken til Harstad/Narvik. Veksten har dermed vært langt lavere.

- Høyest vekst hadde Leknes med 48 prosent vekst fra 2003 til 2013. Siden har trafikken falt til et nivå 37 prosent over 2003. Nedgangen fra 2013 til 2015 tilsvarer 8 000 passasjerer. Omtrent halvparten av nedgangen skyldes redusert andel av Oslo-trafikken.
- Trafikken på Svolvær lå 30 prosent over 2003-nivå i både 2011 og 2015. Stor nedgang til 2013 ble avløst av oppgang til 2015. Omfanget av Oslo-trafikk endret seg lite fra 2013 til 2015.
- Trafikken på Stokmarknes økte frem til 2013, men har falt med omtrent 5000 passasjerer siden. Nesten hele nedgangen skyldes redusert andel av Oslo-trafikken.

Trafikken i Lofoten i 2013 var preget av 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.



Figur 3.12: Trafikkutviklingen innland på Harstad/Narvik, Leknes, Svolvær og Stokmarknes i perioden 2003-2015 (2003=100)

Figure 3.12: Traffic development at Harstad/Narvik, Leknes, Svolvær and Stokmarknes airports. 2003-2015 (2003=100)

3.10.2 Trondheim vs Namsos, Rørvik og Røros – mest lekkasje til Trondheim fra Namsos

I Trøndelag har Avinor de fire lufthavnene Rørvik, Namsos, Røros og Trondheim. Trondheim står for 98 prosent av innenlandstrafikken i Trøndelag og har et langt mer omfattende rutetilbud enn de tre lokale lufthavnene. Trondheim lufthavn er derfor et nærliggende alternativt utgangspunkt for flyreiser, selv om avstanden til Værnes ifølge tabell 3.16 er 2-4 timer lengre enn til den lokale lufthavnen.

Mye av trafikken går til Oslo. Mens det fra Trondheim koster kr 1700 for en rundreise til Oslo, er oppgitt gjennomsnittspris (tabell 3.15) vel kr 4 000 fra Rørvik, kr 3 400 fra Namsos og kr 1 600 fra Røros. Billettprisene til Oslo er altså vesentlig høyere fra Namsos og Rørvik via Trondheim enn direkte fra Trondheim, mens prisen fra Røros til Oslo ifølge undersøkelsen ligger på nivå med prisen fra Trondheim.

Tabell 3.14: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) Oslo-Trøndelag etter rute 2015.

Table 3.14: Average fare (NOK) Oslo-Trøndelag by route 2015.

Strekning	Billettpris
Oslo-Trondheim	1700
Oslo-Røros	1600
Oslo-Namsos	3400
Oslo-Rørвик	4000

Rutene fra Namsos lufthavn inngår i et trekantsamband med Rørвик og Trondheim med 4 daglige avganger til Trondheim direkte eller via Rørвик. Namsos har også ruteforbindelser nordover mot Mosjøen/Bodø. Nærmeste alternativ (utenom Rørвик) er Trondheim lufthavn, som ligger vel 2 timer lengre unna kommunesentret. Reisene fra lufthavnen går til Trondheim, men avstanden dit er kort, og om lag to tredjedeler av passasjerene reiste videre. 76 prosent av passasjerene bodde i eller besøkte Namsos kommune. I tillegg reiste litt flere passasjerer direkte til Værnes (figur 3.13).

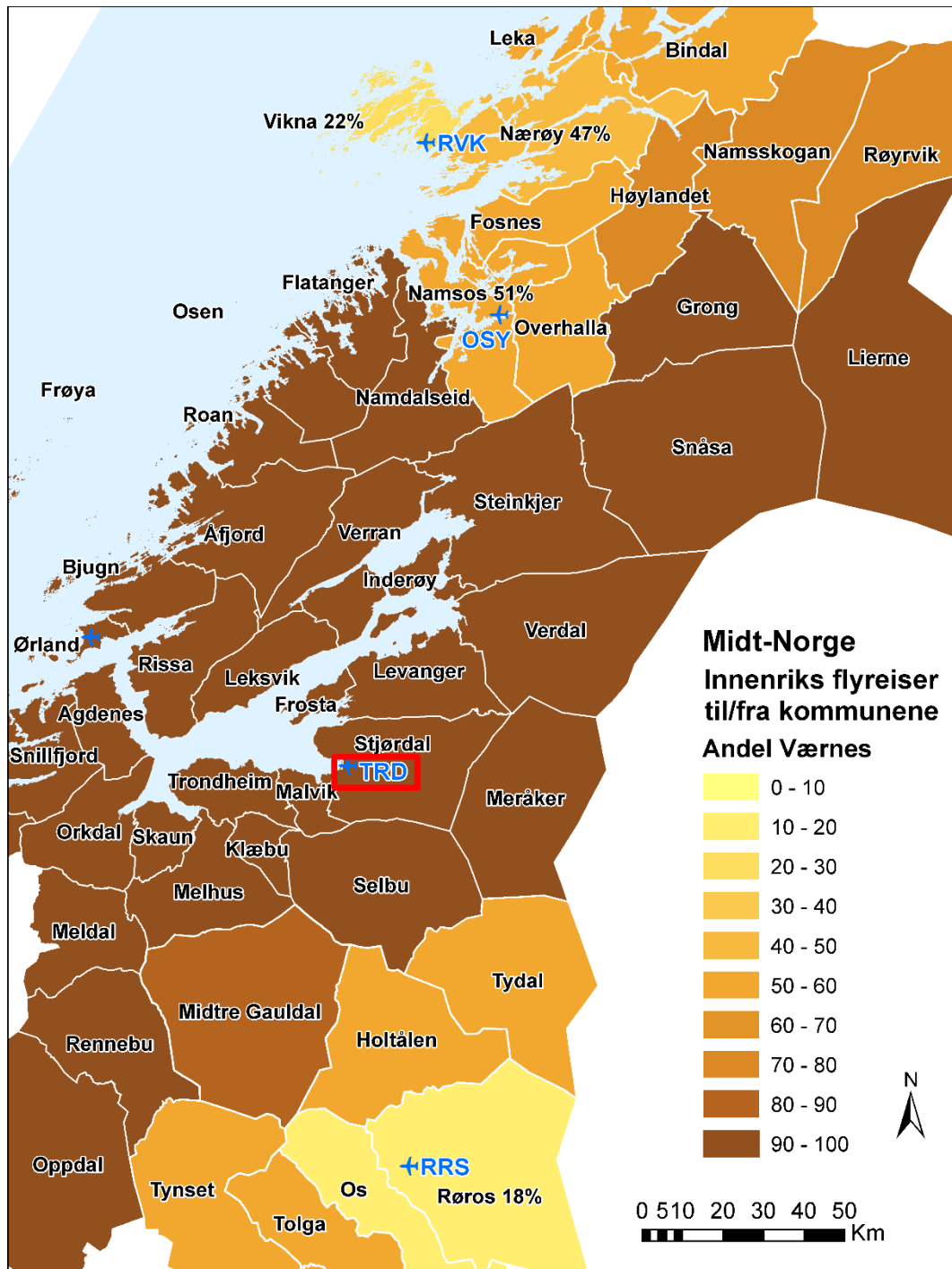
Rørвик lufthavn inngår i det samme trekantsambandet og har i tillegg flyruter nordover til Mo i Rana/Bodø. Trondheim lufthavn ligger 3-4 timer lengre unna de to kommunesentrene Kolvereid og Rørвик. Også her går nesten alle flyreiser i første omgang til Trondheim. Med større avstand til Trondheim er det flere lokale reiser. 55 prosent av passasjerene reiste videre fra Trondheim. 9 av 10 passasjerer hørte hjemme i Vikna eller Nærøy kommune. Nærøy stod for en fjerdedel av lufthavnens passasjerer. Her reiste nesten like mange direkte fra Trondheim lufthavn. I Vikna valgte bare 22 prosent av passasjerene å reise direkte fra Trondheim, mens 6 prosent benyttet Namsos lufthavn.

Røros lufthavn har to daglige ruter til Oslo. Nærmeste alternative lufthavn er også her Trondheim lufthavn, som ligger vel to timer lengre unna. Avstanden til Oslo på vei/bane er 5 timer, og ruten brukes i større grad til lokale reiser. 35 prosent av passasjerene reiste videre med fly fra Oslo. 8 av 10 passasjerer hørte hjemme i Røros kommune, der 18 prosent valgte å reise fra Trondheim i stedet for Røros.

Tabell 3.16: Kjøretider fra kommunesentre i Trøndelag til Trondheim lufthavn Værnes og lokal lufthavn. Andel av passasjerene som benyttet Trondheim lufthavn i 2015.

Table 3.16: Estimated travel time by road from municipalities in Trøndelag to Trondheim airport Værnes and local airport. Percentage of passengers that used Trondheim airport in 2015.

Kommune	Kommunesenter	Kjøretid til lokal lufthavn	Kjøretid til Værnes	Ekstra kjøretid til Værnes	Andel Værnes 2015
Namsos	Namsos	8 min	2 t, 24 min	2 t, 16 min	51
Nærøy	Kolvereid	23 min	3 t, 48 min	3 t, 25 min	47
Vikna	Rørвик	10 min	4 t, 8 min	3 t, 58 min	22
Røros	Røros	6 min	2 t, 25 min	2 t, 19 min	18



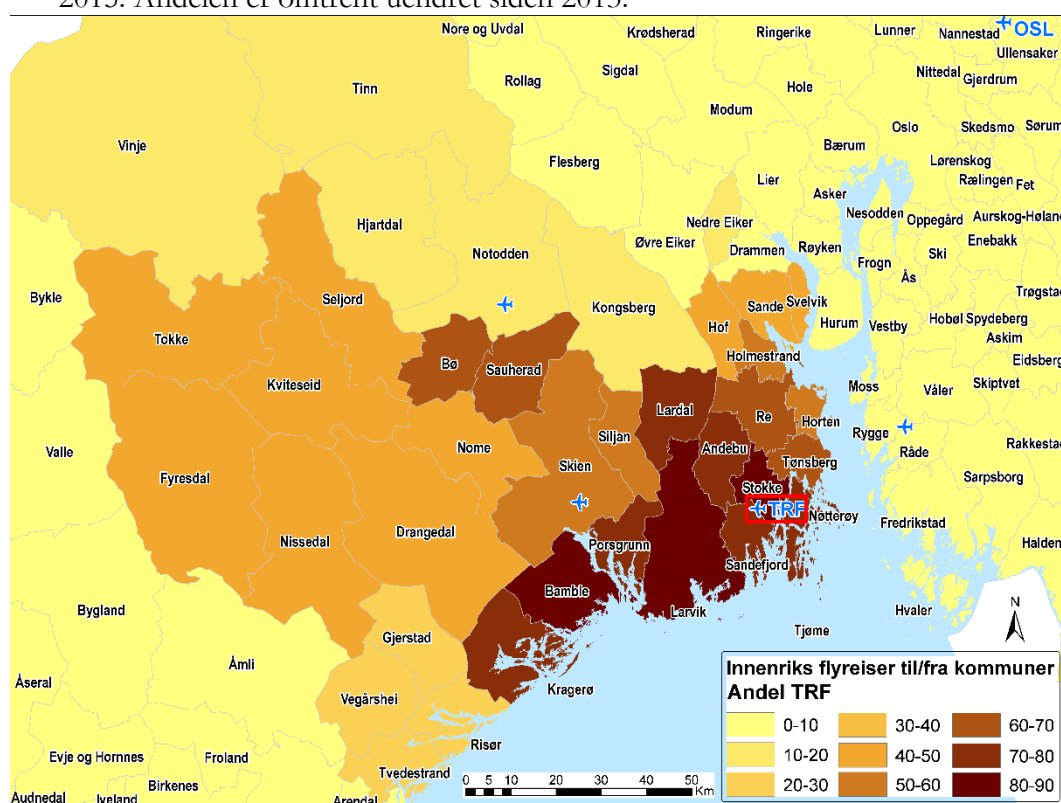
Figur 3.13: Andelen av innenrikstrafikken som genereres/attraheres i kommuner i Trøndelag som går over Trondheim lufthavn i 2015. Prosent

Figure 3.13: Domestic traffic to/from municipalities in Trøndelag via Trondheim airport 2015. Percent

3.10.3 Sandefjord vs Oslo og Kristiansand – Sandefjord taper markedsandeler

Figur 3.14 viser andelen av innenrikstrafikken som genereres/attraheres i kommuner på Østlandet og Agder som går over Sandefjord⁶. Hovedtrekkene er:

- 70 prosent av innenrikstrafikken til/fra Vestfold gikk via Sandefjord Torp lufthavn i 2015. Torps markedsandel har sunket siden 2013, da 76 prosent benyttet lufthavnen på flyreiser innenlands til/fra Vestfold. Totalt reiste nærmere 390 000 passasjerer til og fra Vestfold med fly i 2015, hvorav 115 000 benyttet OSL. Den høyeste markedsandelen har Torp i Stokke kommune, der 86 prosent benytter Torp. I Sandefjord går 8 av 10 reiser over Torp. Det samme gjelder både Larvik og Nøtterøy. Til/fra Tønsberg har Torps andel av trafikken falt til 62 prosent, mens andelen i Horten var 54 prosent.
- 60 prosent av 165 000 reiser til/fra Telemark gikk over Sandefjord Torp i både 2015. Andelen er omtrent uendret siden 2013.



Figur 3.14: Andelen av innenrikstrafikken som genereres/attraheres i kommuner på Østlandet og Agder som går over Sandefjord i 2015. Prosent

Figure 3.14: Domestic traffic to/from municipalities at Østlandet and Agder via Sandefjord Torp 2015. Percent

Mens Widerøe har hatt innlandsruter fra Sandefjord i årevis, startet Norwegian opp flygninger fra Sandefjord til Trondheim og Bergen i mars 2012. Norwegian avsluttet ruten til Trondheim i mars 2015 og ruten til Bergen to måneder senere. 2013 og 2014 var dermed de eneste to årene med konkurranse på de to rutene hele året.

⁶Datagrunnlaget for Sandefjord i 2015 er basert på intervjuer som er gjort på rutene til Sandefjord fra Avinors lufthavner. I andre områder enn Vestfold og Telemark er datagrunnlaget for geografiske analyser for Sandefjord lufthavn svært tynt. I alt ble 1611 passasjerer intervjuet på rutene til Torp i 2015. Av disse oppga under 10 prosent andre reisemål enn Vestfold/Telemark.

Tabell 3.17 viser trafikkutviklingen de siste 4 årene på de to rutene. Samlet sett ble antallet reiser mer enn fordoblet fra 2011 til 2013. Fritidstrafikken økte mer enn arbeidsrelaterte reiser. Fra 2013 til 2015 falt trafikken kraftig igjen. Trafikkvolumet var likevel betydelig høyere i 2015 enn i 2011, og på begge rutene er det fritidstrafikken som har økt mest siden 2011. Spesielt gjelder det ruten til Trondheim.

Tabell 3.17: Trafikkutvikling 2011-2015 mellom Sandefjord og Trondheim/Bergen

Table 3.17: Traffic development 2011-2015 on Sandefjord-Trondheim/Bergen

	Totalt antall passasjerer			Andel forretning		
	2011	2013	2015	2011	2013	2015
Sandefjord-Trondheim	109 000	245 000	157 000	49	43	40
Sandefjord-Bergen	139 000	262 000	213 000	60	52	55
I alt	240 000	510 000	308 000	55	48	47

Oppgitt billettpris gikk kraftig ned fra 2011 til 2013 – ned ca. 1 300 kroner for forretningsreiser og drøyt 300 kroner for fritidsreiser. Fra 2013 til 2015 har billettprisene økt, og i 2015 kostet forretningsreiser kr 500 mindre enn i 2011, mens billettprisene på fritidsreiser var omtrent uendret.

I 2015 lå gjennomsnittlig billettpris på forretningsreiser til Bergen på samme nivå fra Sandefjord lufthavn som fra Oslo lufthavn, mens fritidsreiser var kr 200 billigere fra Sandefjord (tabell 3.18). Til Trondheim var både forretnings- og fritidsreiser om lag kr 200 dyrere fra Sandefjord enn fra Oslo, mens det skiller kr 100 for alle reiser, siden forretningsandelen er lavere fra Sandefjord enn fra Oslo.

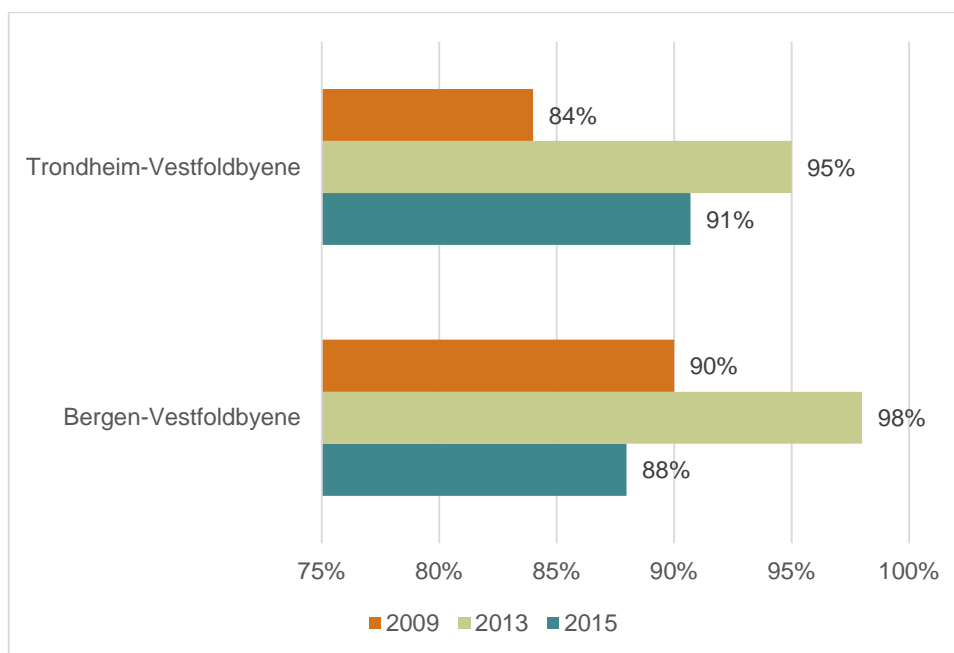
Tabell 3.18: Gjennomsnittlig billettpris 2015 mellom Oslo/Sandefjord og Trondheim/Bergen

Table 3.18: Average fare 2015 between Oslo/Sandefjord and Trondheim/Bergen

Rute	Billettpris		
	Forretning	Fritid	Alle
Oslo-Bergen	1900	1370	1640
Sandefjord-Bergen	1900	1200	1500
Oslo-Trondheim	2040	1410	1710
Sandefjord-Trondheim	2200	1600	1800

Figur 3.15 viser Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/Bergen og Vestfoldbyene i 2009, 2013 og 2015. Tallene viser at Norwegians inntreden styrket Torps posisjon betydelig, mens Torps andel har falt igjen fra 2013 til 2015⁷.

⁷ Datamaterialet for 2013 er for tynt til å trekke konklusjoner for andre områder.



Figur 3.15: Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/Bergen og Vestfoldbyene (Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik) og Grenland i 2009, 2013 og 2015

Figure 3.15: Market share for Sandefjord airport on trips between Trondheim/Bergen and cities in Vestfold (Horten, Tønsberg, Sandefjord and Larvik) and Grenland 2009, 2013 and 2015

I tabell 3.19 er Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/Bergen og Vestfold gjengitt. Den viser at Sandefjords andel av Vestfold-trafikken til Trondheim økte fra 77 prosent i 2011 til 86 prosent i 2013. Der har den holdt seg ut annet halvår 2015 til tross for at Norwegian la ned sin rute i løpet av første halvår.

På ruten til Bergen hadde Sandefjord en høyere andel av Vestfold-trafikken i 2011. Den økte til 93 prosent i 2013 og 96 prosent i første halvår 2015. I annet halvår falt andelen til 77 prosent etter at Norwegian la ned sitt tilbud.

Tabell 3.19: Sandefjords andel av trafikken mellom Trondheim/Bergen og Vestfold.

Table 3.19: Sandefjords share of traffic between Trondheim/Bergen and Vestfold.

	2011	2013	1.halvår 2015	2.halvår 2015	sum 2015
Sandefjord-Trondheim	74 %	86 %	86 %	86 %	86 %
Sandefjord-Bergen	87 %	93 %	96 %	77 %	89 %

3.11 Oppsummering

Hovedtrekkene for utviklingen i innenlands flytrafikk er:

- Etter mange år med nedgang og stagnasjon i markedsandel, økte markedsandelen til SAS fra 46 prosent i 2013 til 47 prosent i 2015. Widerøes markedsandel fortsatte å øke, og er nå 18 prosent. Markedsandelen til Norwegian nådde sitt foreløpige høydepunkt på 37 prosent i 2011-2013, men falt til 35 prosent i 2015. Widerøe har hatt størst årlig trafikkvekst helt siden 2009.
- For første gang er det flere fritidsreiser enn forretningsreiser innenriks. Andelen fritidsreiser økte fra 34 prosent i 1982, 50 i 2013 og videre til 52 i 2015. Nedgangen i forretningsandel fra 2013 til 2015 skyldes færre flyreiser til/fra arbeid. Fra 2003 til 2013 hadde dette delmarkedet som aller høyest vekst.
- Antallet reiser tilknyttet olje- og gassproduksjon falt for første gang siden 2009. Andelen av forretningsreisene falt fra 26 prosentpoeng i 2013 til 22 prosentpoeng i 2015. SAS har fremdeles flest oljereiser, mens Widerøe er nest størst. Stavanger-Kristiansand hadde høyes andel oljereiser med 71 prosent av alle reiser, mens rutene mellom Stavanger og Oslo/Bergen har høyest antall.
- Gjennomsnittlig oppgitt billettpris for reiser tur-retur innenlands økte fra kr 2 000 i 2013 til kr 2 120 i 2015, henholdsvis kr 2 430 for forretningsreiser og kr 1 850 for fritidsreiser. Gjennomsnittsbilletten kostet omtrent det samme i 2015 som i 2003, men justert for generell prisstigning har gjennomsnittsprisen gått ned 21 prosent siden 2003. Nedgangen fordelte seg med 4 prosent for private reiser og 26 prosent for forretningsreiser.
- De siste to årene har trafikken på de største rutene ut fra Oslo økt 1,7 prosent per år. Det representerer ytterligere utflating av veksten sammenlignet med foregående toårsperiode (2,3 prosent per år) og perioden 2003-2013 (4,0 prosent per år). Det er dog betydelige variasjoner. Trafikken til Kristiansund, Ålesund og Stavanger falt fra 2013 til 2015, mens det var spesielt høy vekst på ruten til Alta og over 2 prosent årlig vekst til Bergen, Tromsø, Harstad/Narvik, Molde, Bardufoss og Kirkenes.
- De 4 største rutene innenlands utenom Oslo går mellom Bergen og Stavanger og mellom Trondheim og Bergen/Bodø/Stavanger. 6 av de 15 største rutene har minst 17 prosent oljerelatert trafikk. Den største ruten er Bergen-Stavanger med 48 prosent oljerelatert trafikk.
- I Lofoten/Vesterålen velger en økende andel av passasjerene Harstad/Narvik lufthavn på flyreiser til og fra Oslo på bekostning av sin lokale lufthavn. Høyest er andelen i Vesterålen unntatt Andøy, der den økte fra 70 til 81 prosent i Hadsel, fra 82 til 88 prosent i Sortland og fra 85 prosent til over 90 prosent i Bø/Øksnes. I Lofoten økte andelen fra 40 til 44 prosent i Svolvær og fra 17 til 34 prosent i Vestvågøy.
- I Trøndelag er det stor lekkasje til Trondheim lufthavn fra nærområdene til Namsos og til dels Rørвик lufthavn. I Namsos og Nærøy kommune velger omtrent halvparten av passasjerene Trondheim lufthavn i stedet for henholdsvis Namsos og Rørвик lufthavn. I Vikna kommune velger 4 av 5 passasjerer Rørвик lufthavn. Det samme gjelder Røros, der kun 18 prosent benytter Trondheim lufthavn.
- Vestfold er primærmarkedet for Sandefjord lufthavn og står for to tredjedeler av trafikken på lufthavnen. Andelen av trafikken til Vestfold som går over Sandefjord er redusert fra 76 prosent i 2013 til 70 prosent i 2015. Etter at Norwegian startet ruter mellom Sandefjord og Bergen/Trondheim økte

Sandefjords andel av flytrafikken mellom Vestfold og disse lufthavnene til 95-98 prosent. I første halvår 2015 avsluttet Norwegian disse flygningene, og Sandefjords andel falt til rundt 90 prosent for hele året. På ruten til Bergen falt Sandefjords andel av trafikken merkbart i annet halvår etter at Norwegian avsluttet sitt tilbud. Det var relativt små forskjeller i oppgitt gjennomsnittlig billettpris mellom Oslo og Sandefjord i 2015.

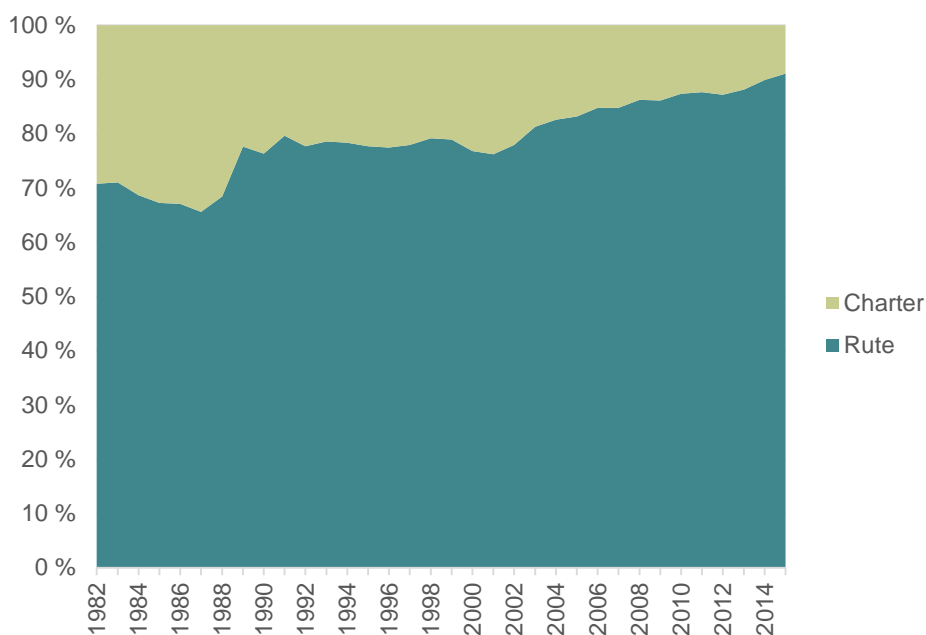
4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet

4.1 Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns markedsandel økte igjen etter flere år med nedgang

I 2015 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 22,6 millioner reiser, fordelt på 20,6 millioner reiser med rutefly og 2,0 millioner reiser med charterfly.

- De siste 10 årene har antallet reiser med rutefly økt gjennomsnittlig 7,7 prosent per år. Siden 2013 har veksten vært 3,9 prosent per år.
- Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,6 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt 11,4 prosent per år og er nå på nivå med nivået i 2005.
- Totalmarkedet til utlandet har økt 6,7 prosent per år siden 2005, men veksten har falt til 2,2 prosent siden 2013.

Figur 4.1 viser hvordan chartertrafikkens andel av totalmarkedet har avtatt. Andelen falt fra en topp på 34 prosent i 1987 til 9 prosent i 2015.



Figur 4.1: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet, 1982-2015

Figure 4.1: Distribution of passengers travelling on scheduled and non-scheduled flights to/from Norway, 1982-2015

I 2015 hadde 20 lufthavner utenlandspassasjerer, sammenlignet med 26 i 2013, da også en del mindre lufthavner, som Florø og Stord, hadde noe utenlandstrafikk. Av de 20 lufthavnene hadde sju færre enn 10 000 utenlandspassasjerer, åtte hadde passasjertall mellom 10 000 og 1 million og fem hadde 1–5 millioner passasjerer i

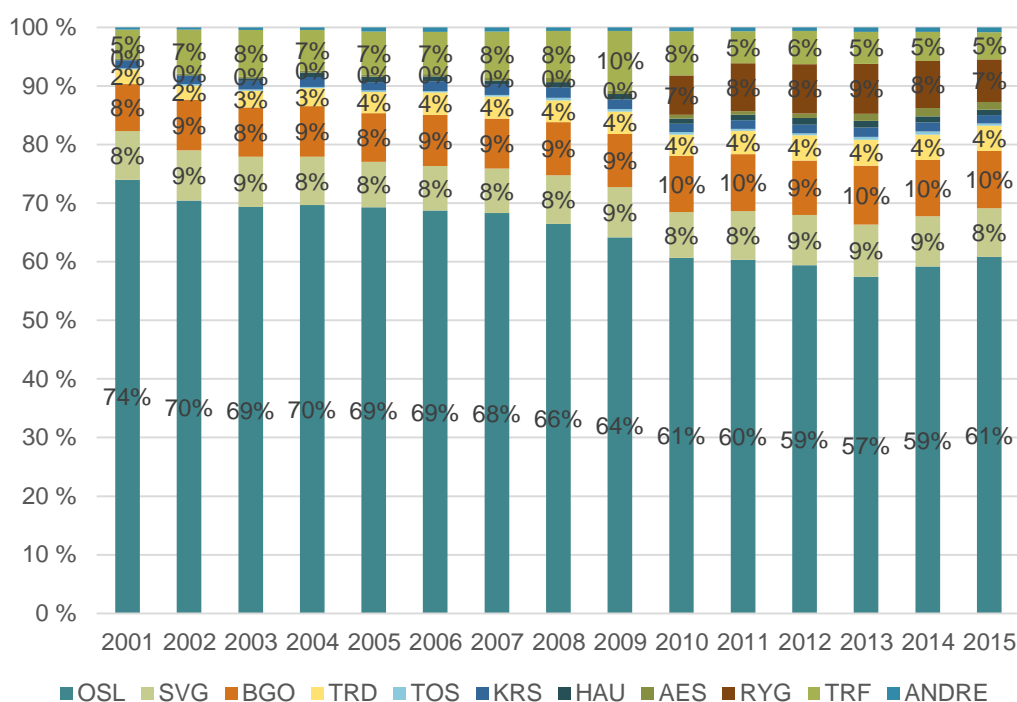
2015, inklusive Moss og Sandefjord lufthavner. Oslo lufthavn stod alene for over 13,7 millioner utenlands terminalpassasjerer i 2015. Her har veksten vært 5,5 prosent per år siden 2005 og 5,1 prosent per år siden 2013. Fra 2001 til 2013 falt Oslo lufthavns andel av utenlandstrafikken fra 74 til 57 prosent. Fra 2013 til 2015 har andelen økt til 61 prosent. Over tid er Oslo lufthavns markedsandel likevel blitt redusert med 13 prosentpoeng.

Figur 4.2 viser hvordan lufthavnenes markedsandeler har endret seg siden 2001.

- Bergen (BGO) har økt sin andel fra åtte prosent i 2001 til 10 prosent i 2015.
- Trondheim (TRD) har doblet sin andel av utenlandstrafikken til fire prosent.
- Ålesund (AES) og Haugesund (HAU) har hver én prosent av markedet.
- Stavanger (SVG) har 8 prosent av markedet, som i 2001.
- Oslo-området (Oslo, Sandefjord og Moss) andel av trafikken har falt fra 79 prosent i 2001 til 73 prosent i 2015.
- Markedsandelene til Kristiansand (KRS) og Tromsø (TOS) har sunket moderat de siste årene.

Reduksjonen i markedsandelen til Oslo lufthavn (OSL) fra 2001 til 2013 fordelte seg omtrent likt mellom Rygge og alle de øvrige lufthavnene i Norge.

Siden 2013 har Oslo lufthavns markedsandel økt, hovedsakelig på bekostning av Moss Rygge (RYG) og Sandefjord Torp (TRF). Årsaken er i første rekke reduksjon i Ryanairs tilbud fra begge lufthavnene.



Figur 4.2: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken, 2001-2015. Prosent

Figure 4.2: International traffic by departure airport, 2001-2015. Percent

Mens perioden 2001-2013 sett under ett var preget av vekst for alle lufthavner, er bildet mer variert de siste to årene. Den kraftige veksten på Haugesund (HAU) er avløst av nedgang. Trafikknedgangen siden 2013 har også rammet Tromsø (TOS), Kristiansand (KRS), Sandefjord (TRF), Moss (RYG) og Stavanger (SVG), mens veksten omtrent er uendret for Oslo lufthavn (OSL). Ålesund (AES), Trondheim (TRD) og Bergen (BGO) har hatt vekst også de siste to årene, men på et langt lavere nivå enn tidligere.



Figur 4.3: Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst i periodene 2001-2013 og 2013-2015

Figure 4.3: Average annual traffic growth 2001-2013 and 2013-2015 by airport

4.2 Konkurransen mellom Avinors lufthavner: Litt økende andel av passasjerene fra Hordaland flyr via Oslo lufthavn

I de resterende avsnittene i dette kapitlet omtales kun rutetrafikk til utlandet fra Avinors lufthavner.

De omfattende utvidelsene av rutetilbudet fra Avinors øvrige lufthavner har gjort at stadig flere utenfor Oslo-området flyr direkte ut av landet fra sin lokale lufthavn i stedet for å fly via Oslo eller andre lufthavner.

Tabell 4.2 viser andelen utenlandsreiser som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland fordelt på om utenlandsreisen går til/fra lokal lufthavn, Oslo lufthavn eller en annen norsk lufthavn.

Andelen direkte trafikk fra Rogaland har økt i hver periode, og har nådd 82 prosent, mens andelen via Oslo har falt til 16 prosent. Den direkte trafikken går her fra Haugesund og Stavanger. To prosent av trafikken går via Bergen.

Fra Trøndelag økte andelen direkte trafikk raskt til 61 prosent i 2013, mens økningen siden har vært moderat. Andelen via Oslo har fortsatt å falle, og nå går bare hver tredje reise med utenlands rutefly via Oslo. I tillegg går tre prosent av trafikken via Vestlandet.

Også for Hordaland økte andelen direkte rutetrafikk til 77 prosent i 2013, men falt igjen til 74 prosent i 2015, noe som representerer et trendskifte. Det kan til dels skyldes nedleggelse av Lufthansas rute til Frankfurt og Air France sin rute til Paris. Resten av trafikken fordeler seg på 21 prosent via Oslo og fem prosent via Haugesund og Stavanger.

Tabell 4.2: Prosent av utenlandsreisene som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland som går over Oslo eller den lokale lufthavnen. 2007-2015.

Table 4.2: Percentage of international trips to/from Trøndelag, Hordaland and Rogaland by departure airport. 2007-2015.

Via	2007	2009	2011	2013	2015
Rogaland					
Direkte	69	76	76	80	82
OSL	28	22	21	17	16
Andre	3	2	2	3	2
Sum	100	100	100	100	100
Hordaland					
Direkte	63	65	77	77	74
OSL	32	29	20	18	21
Andre	4	6	4	5	5
Sum	100	100	100	100	100
Trøndelag					
Direkte	36	45	50	61	62
OSL	57	49	47	36	34
Andre	7	5	3	4	3
Sum	100	100	100	100	100

Den store veksten i andelen direkte flygninger fra regionene skyldes det stadig økende utbudet av direkteruter fra Avinors større lufthavner. Figur 4.6 viser hvordan rutetilbudet regnet i antall destinasjonslufthavner (med minst 10 flybevegelser) har utviklet seg siden 2002.

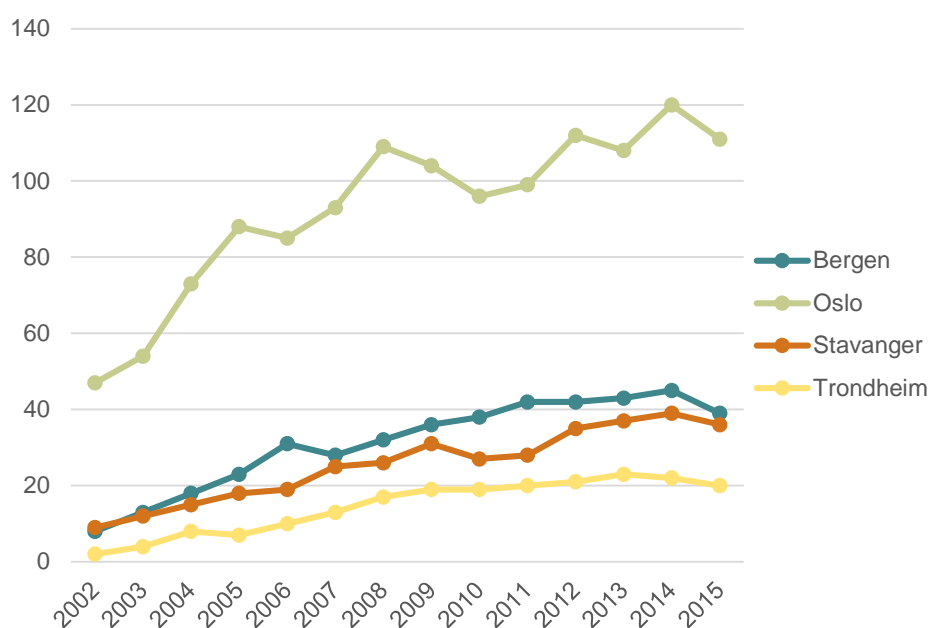
Det nye i 2015 er at det ser ut til at veksten i direkte ruter har stoppet opp. I 2015 har antallet rutestedsdestinasjoner med minst 10 flybevegelser per år falt ved alle de fire store lufthavnene.

Talt på denne måten økte tilbudet fra Oslo raskt til 108 rutestedsdestinasjoner i 2008. Etter et par års tilbakegang under finanskrisen økte tilbudet videre til 120 destinasjoner i 2014, for så å falle til 111 destinasjoner i 2015. Blant annet forsvant Köln/Bonn og Kiev i 2015.

Bergen lufthavn nådde 45 rutestedsdestinasjoner i 2014, men antallet falt til 39 i 2015. Utbudet på Bergen er firedoblet fra 2002 til 2015, og har økt hvert eneste år unntatt i 2007, 2012 og 2015. Nedgangen i 2015 skyldes hovedsakelig at rutene til Düsseldorf, Frankfurt, München, Tenerife og Edinburgh forsvant. Til gjengjeld har Göteborg og Szczecin kommet inn.

Samme tendens gjelder Stavanger, der tilbudet økte fra ni i 2002 til 39 destinasjoner i 2014 og falt til 36 i 2015. Nedgangen her skyldes bl.a. avvikling av Edinburgh og Færøene. På den annen side har Praha kommet inn.

Trondheim har hatt eventyrlig vekst fra to destinasjoner i 2002 til 23 i 2013. Siden har antallet gått ned til 20, etter at rutene til Rhodos, Vilnius og Tenerife er nedlagt.



Figur 4.4: Antall direkte ruteforbindelser med minst 10 flybevegelser per år til/fra utlandet etter lufthavn 2002-2015

Figure 4.4: Number of scheduled international destinations with at least 10 annual movements by airport 2002-2015

Det ville bli for omfattende å vise hvilke tilbud som har økt mest her, men tabell 4.3 viser rutetrafikken og veksten siden 2013 fordelt på de viktigste endelige destinasjonene fra Avinors fire største lufthavner.

Fra Trondheim har trafikken i første rekke økt med 12 000 passasjerer til Alicante, 10 000 til Barcelona, 9 000 til både Berlin og Riga, samt 4 000 til både Frankfurt og Nice fra 2013 til 2015. Største destinasjon er København med 106 000 passasjerer.

Fra Stavanger er det Gdansk som hatt mest vekst i antall passasjerer fra 2013 til 2015, med en økning på 21 000, fulgt av Riga (14 000), Barcelona (8 000) og Roma (8 000). Største rute er London med 205 000 passasjerer.

Bergen hadde størst vekst til Paris (10 000), fulgt av Helsinki (9 000) og Berlin (9 000). London er største destinasjon fra Bergen med 238 000 passasjerer i 2015.

I Oslo lufthavn økte trafikken til New York mest med 79 000 passasjerer, og dernest fulgte Malaga (60 000) og Barcelona (58 000). Trafikken til både Stockholm, København og London ligger mellom 800 000 og 1 million passasjerer.

Tabell 4.3: Reiser på utenlandsruter etter lufthavn og endelig destinasjon. 1000 passasjerer 2015 og prosentvis endring siden 2013

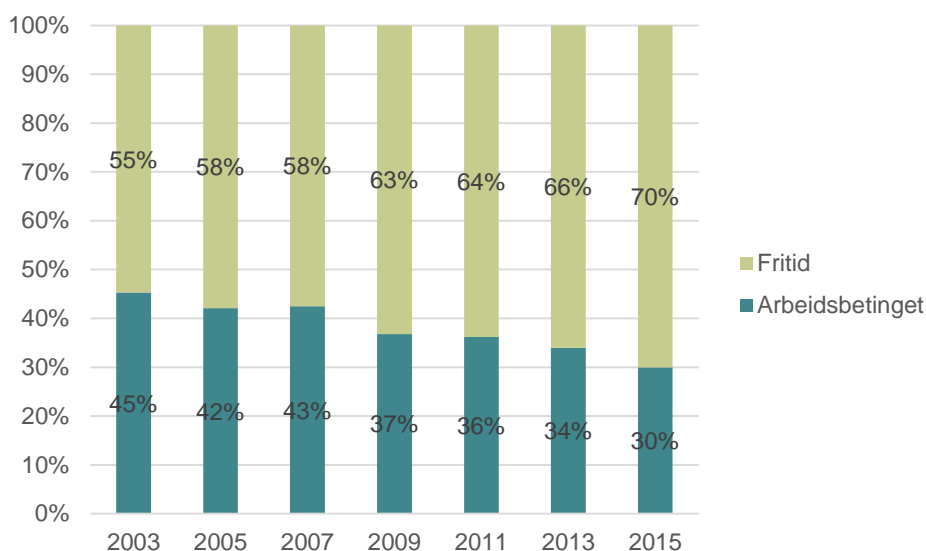
Table 4.3: International scheduled trips by airport and final destination. 1000 passengers 2015 and percentage change from 2013

Destinasjon	Oslo		Bergen		Stavanger		Trondheim	
	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst
København	946	3 %	181	-8 %	126	-1 %	106	2 %
London	826	2 %	238	-7 %	205	-12 %	69	11 %
Stockholm	1 013	5 %	86	3 %	18	-37 %	28	8 %
Amsterdam	449	10 %	90	-12 %	74	5 %	40	-10 %
Paris	392	15 %	42	32 %	37	-1 %	8	22 %
Berlin	340	1 %	44	26 %	32	16 %	33	39 %
Alicante	270	24 %	51	2 %	59	11 %	45	37 %
Barcelona	273	27 %	40	-9 %	35	29 %	18	119 %
New York	296	36 %	24	-1 %	13	-20 %	2	-61 %
Malaga	257	30 %	34	-7 %	25	53 %	12	-18 %
Helsinki	302	6 %	20	75 %	3	60 %	2	0 %
Gdansk	113	24 %	91	30 %	79	35 %	34	-9 %
Frankfurt	212	2 %	21	-49 %	30	11 %	6	219 %
Reykjavik	234	25 %	22	32 %	7	-47 %	6	-28 %
Nice	186	15 %	21	-14 %	19	20 %	20	23 %
Riga	155	23 %	30	13 %	17	446 %	36	34 %
München	208	8 %	10	8 %	8	60 %	5	-22 %
Bangkok	186	2 %	9	-58 %	15	-35 %	3	-1 %
Roma	161	6 %	22	28 %	13	152 %	8	-6 %
Las Palmas	151	12 %	16	-34 %	10	-4 %	10	-24 %
Aberdeen	29	231 %	43	-21 %	111	-29 %	1	-39 %
Øvrige	5 600	18 %	711	11 %	727	12 %	250	5 %
Total	12 598	13 %	1847	2 %	1661	4 %	743	7 %

4.3 Reiseformål: Utlendingers fritidsreiser til Norge står for veksten

Antallet private reiser med rutefly til og fra utlandet har på 12 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 12,3 millioner reiser i 2015. 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 5,3 millioner i 2015. De siste to årene gikk denne gruppen reiser ned med i underkant av 0,2 millioner.

Figur 4.5 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 2003-2015 for Avinors lufthavner samlet. Siden 2003 har andelen fritidsreiser økt fra 55 prosent til 70 prosent, mens andelen arbeidsrelaterte reiser har falt til 30 prosent.



Figur 4.5: Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner. 2003-2015

Figure 4.5: Distribution of business and leisure travel at Avinor airports. 2003-2015

Veksten i private reiser har i første rekke kommet i segmentet ferie-/helgeturer, som nå står for 41 prosent av reisene, sammenlignet med 29 prosent i 2003. Andelen besøksreiser er den samme som i 2013, og disse står for 19 prosent av reisene.

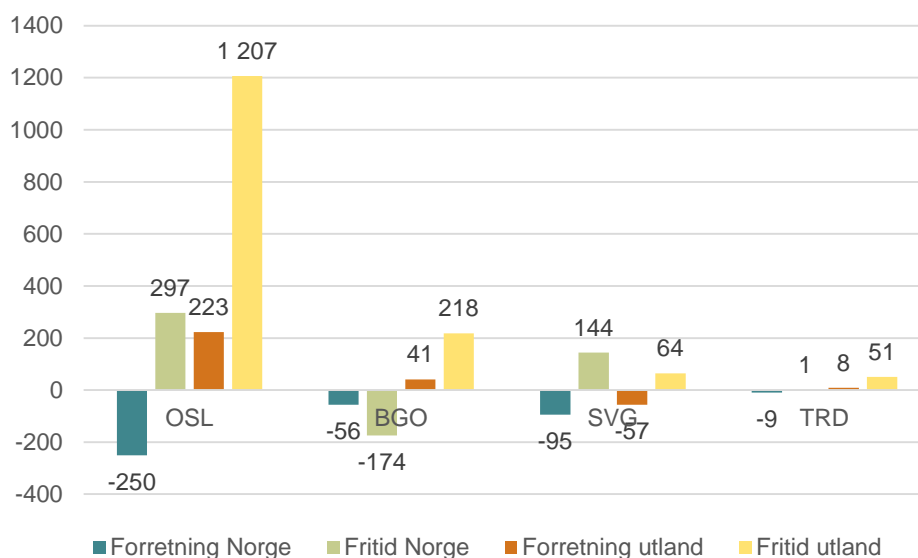
Tabell 4.4: Reiser med rutefly til utlandet fra Avinors lufthavner etter hovedformål. 2003-2015. Prosent
Table 4.4: International air travel from Avinor airports by purpose. 2003-2015. Percent

Formål	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015
Arbeidsbetingede reiser i alt	45	42	43	37	36	34	30
- Yrkesreise	37	34	34	29	28	24	21
- Reise til/fra arbeid	8	8	9	8	8	10	9
Private reiser i alt	55	58	57	63	64	66	70
- Besøk hos slekt og venner ¹⁾	18	18	18	19	18	19	19
- Ferie-/helgetur	29	33	33	36	38	39	41
- Annen privat reise	8	7	6	8	8	8	10
I alt	100	100	100	100	100	100	100

Reduksjonen i andelen arbeidsrelaterte reiser skyldes i første rekke liten vekst i antall yrkesreiser de siste 12 årene. Fra 2003 til 2015 økte disse reisene 2,7 prosent i gjennomsnitt årlig. Reiser til/fra arbeid økte 8,2 prosent årlig, nesten like raskt som private reiser, som økte 9,2 prosent. Arbeidsbetingede reiser under ett økte med 3,9 prosent årlig i perioden. Summen av rutetraffic økte 7,2 prosent årlig (ekskl. transfer).

I figur 4.6 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reisemål og bosted (generert/attrahert trafik). Tallene viser delmarkedenes absolutte trafikkvekst i perioden 2013-2015 for de fire største lufthavnene.

- Veksten de siste to årene kommer fortrinnsvis fra utlendingers fritidsreiser til Norge. Spesielt er dette fremtredende for Oslo, men også for Bergen og Trondheim lufthavner stod utlendingers fritidsreiser for det vesentligste av veksten. Bare i Stavanger overgår veksten i nordmenns fritidsreiser utlendingers.
- Alle de fire Avinor-lufthavnene har hatt vekst i utenlandstrafikken i perioden, klart mest på Oslo lufthavn med 1,5 millioner reiser, mens Bergen (30 000), Stavanger (57 000) og Trondheim (51 000) har hatt moderat vekst.
- Langt mindre av veksten skyldes nordmenns fritidsreiser. Bergen skiller seg ut, hvor antall norske fritidsreiser gikk ned fra 2013 til 2015.
- Det var en generell nedgang i antallet norske forretningsreiser. På alle de fire største lufthavnene falt antallet. I Oslo falt antallet reiser med en kvart million, mens det i Trondheim dreide seg om 9 000. Nedgangen skyldes trolig forhold innen oljenæringen med ringvirkninger, men det foreligger foreløpig ikke tall som underbygger dette.
- Utlendingenes forretningsreiser har økt de siste to årene, bortsett fra på Stavanger lufthavn, som hadde 57 000 færre reiser sammenlignet med 2013.



Figur 4.6: Delmarkedenes trafikkvekst i perioden 2013-2015. Antall reiser i 1000.

Figure 4.6: Sub-markets' traffic growth (2013-2015) by segment. Number of travels in 1000.

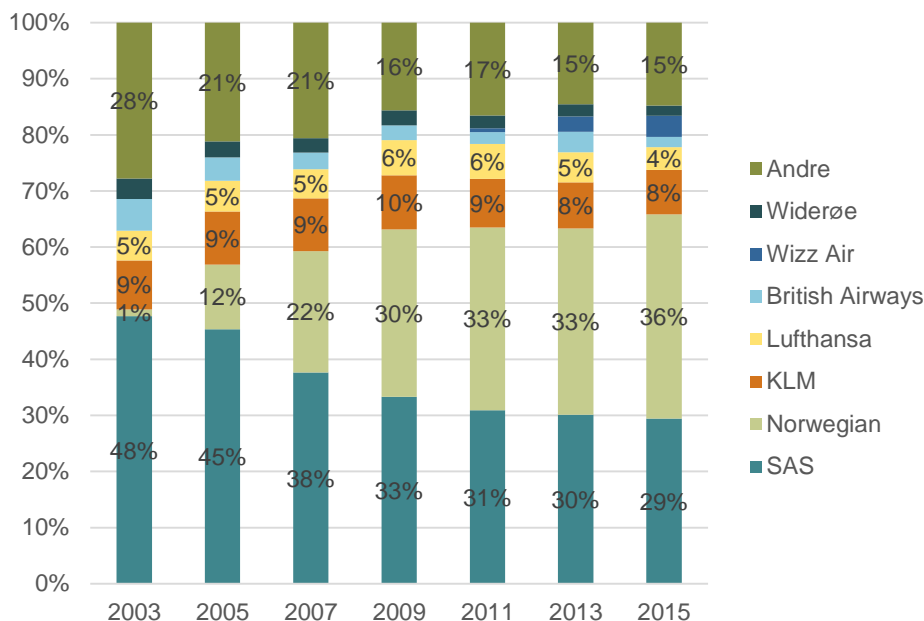
4.4 Markedsandeler: Norwegian fortsetter å øke markedsandelen på utland

I 2015 fløy 40 flyselskap utenlandsruter fra Avinors lufthavner, som var ett flere enn i 2013. Markedet domineres fortsatt av Norwegian og SAS, som i 2015 til sammen fløy 11,6 millioner utenlandspassasjerer med rutefly.

Figur 4.7 og 4.8 viser markedsutviklingen for de sju største selskapene i henholdsvis andeler og faktisk passasjertall. Tallene gjelder rutetraffic på Avinors lufthavner. Utviklingen med nedgangen for SAS og med Norwegians vekst fortsatte også i 2015. Norwegian har økt sin andel fra én prosents markedsandel i 2003 til over en tredjedel av markedet i 2015. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra nær halvparten av markedet i 2003 til knapt 30 prosent i 2015. 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 1,4 millioner passasjerer i 2015. KLMs markedsandel var den samme i 2015 som i 2013 med åtte prosent, mens Lufthansas andel falt ytterligere fra fem til fire prosent. British Airways har mistet markedsandel fra fire til to prosent, mens Widerøe fortsatt ligger på to prosent markedsandel. Alle disse fire selskapene hadde omtrent samme markedsandel i 2015 som i 2003.

Lavkostselskapet Wizz Air forsetter fremgangen, og har økt sin markedsandel fra 0 i 2009 til tre prosent i 2013 og fire prosent i 2015. Selskapet fløy over 660 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2015, opp fra knapt 440 000 to år tidligere. Wizz Air er ikke tilstede på Oslo lufthavn.

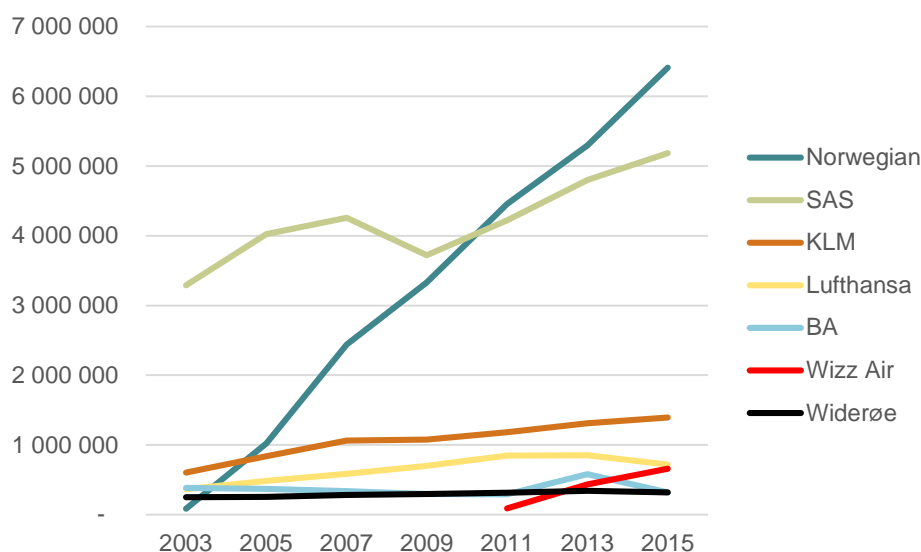


Figur 4.7: Markedsandeler på Avinors lufthavner for de største flyselskapene på utenlandsnett. 2003-2015

Figure 4.7: Airline market shares. International scheduled traffic to/from Avinor airports. 2003-2015

Figur 4.10 illustrerer utviklingen i dette markedet. Fra 2013 til 2015 økte Norwegians trafikk med 1,1 millioner (21 prosent), SAS med 0,4 millioner (8 prosent), Wizz Air med 0,25 millioner (52 prosent), og KLM med 0,1 millioner (6 prosent). Både British

Airways' og Lufthansas trafikk gikk ned, med hhv. 0,26 millioner (ned 45 prosent) og 0,13 millioner passasjerer (ned 15 prosent).



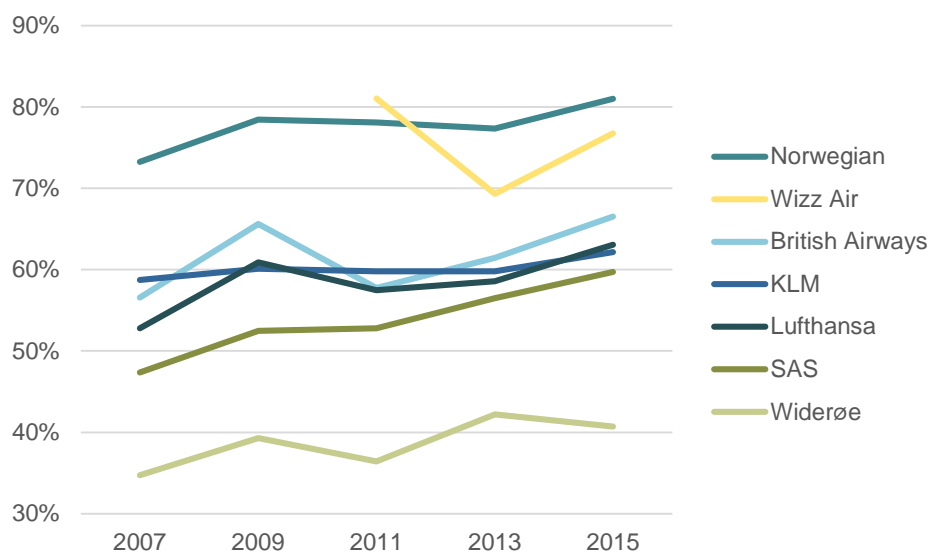
Figur 4.8: Passasjertall på Avinors lufthavner for de seks største operatørene på utenlandsnettet. 2003-2015

Figure 4.8: Number of passengers by airline. International scheduled traffic on some Avinor airports. 2003-2015

4.5 Passasjerprofiler: Fortsatt høye fritidsandeler for Norwegian og Wizz Air

Norwegian styrker sin posisjon som det fremste flyselskapet for fritidsreiser. Figur 4.9 viser at 81 prosent av passasjerene til Norwegian var på fritidsreise i 2015, en økning fra 77 prosent i 2013. Norwegian har en markedsandel på 42 prosent av fritidsreisene, en økning på to prosentpoeng i andel siden 2013. Wizz Air har også relativt høy andel fritidsreiser, mens de andre større operatørene ligger på 60-67 prosent og Widerøe kun 41 prosent fritidsreiser.

Den største økningen i andel fritidsreiser står imidlertid SAS for, fra 47 prosent i 2007 til 60 prosent i 2015. I 2015 stod SAS likevel bare for 25 prosent av fritidsreisene, ned ett prosentpoeng siden 2013. SAS stod på den annen side for 40 prosent av de arbeidsrelaterte reisene i 2015, mens Norwegian hadde kun 23 prosent av dette markedet. Begge selskap har økt sine andeler av arbeidsrelaterte reiser litt. Andelene var hhv. 39 og 22 prosent i 2013.



Figur 4.9: Prosentandel fritidspassasjerer på Avinors lufthavner for de sju største operatørene på rutene til utlandet 2007-2015

Figure 4.9: Percentage of leisure travelers by airline. International scheduled traffic on airports owned by Avinor. 2007-2015

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

- Widerøe topper listen med 46 år som gjennomsnittsalder og 67 prosent menn. Dette er også det selskapet som ifølge figur 4.9 har klart lavest fritidsandel.
- Av de store flyselskapene har Lufthansa og KLM høyest gjennomsnittsalder på passasjerene, og SAS følger like bak. Disse tre selskapene har høyere andel mannlige passasjerer enn gjennomsnittet og lavere andel fritidspassasjerer. Norwegian er det eneste av flyselskapene som har et flertall av kvinnelige passasjerer på utenlandsrutene.
- De to selskapene med høyest fritidsandel, Norwegian og Wizz Air, er også blant selskapene med lavest gjennomsnittsalder. Spesielt har Wizz Air lav gjennomsnittsalder, 36 år, med 38 prosent passasjerer under 30 år.

Tabell 4.5: Alders- og kjønnsfordeling rute utland for de største flyselskapene 2015. Avinor.

Table 4.5: Age and gender distribution by airline for international scheduled traffic 2015. Avinor.

Selskap	<30	30-49	50-69	>70	Gj.snitt	Menn	Kvinner
Widerøe	16	42	40	3	46	67	33
Lufthansa	20	43	32	4	44	59	41
KLM	19	44	34	3	44	62	38
SAS	23	41	34	2	43	56	44
British Airways	26	42	29	3	42	57	43
Norwegian	29	39	28	4	41	49	51
Wizz Air	38	46	15	2	36	61	39
Alle	25	41	31	3	42	55	45

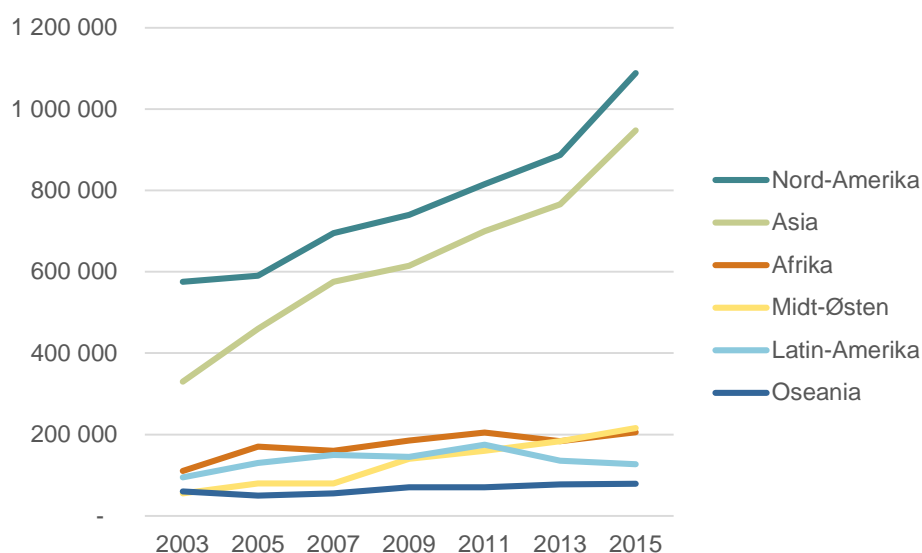
4.6 Interkontinental trafikk

Interkontinentale destinasjoner stod for 15 prosent av utenlands rutetraffic til og fra Avinors lufthavner i 2015. Dette er liten økning fra 14 prosent i 2013, og markedsandelen er tilbake på nivået fra 2005.

Figur 4.10 viser utviklingen i det interkontinentale rutemarkedet i perioden 2003-2015. I løpet av de siste 10 årene fra 2005 til 2015 økte antallet interkontinentale passasjerer fra 1,5 til 2,7 millioner, altså nær en dobling av trafikken. Det tilsvarer en årlig vekst på seks prosent.

Trafikken til Midtøsten har i perioden 2005-2015 økt 10 prosent per år, og trafikken til Asia med sju prosent per år. Selv om Nord-Amerika fremdeles er største interkontinentale destinasjon, så har trafikken til Nord-Amerika og øvrige interkontinentale destinasjoner økt med mer moderate 0 - 6 prosent per år de siste 10 årene. Imidlertid er dette bildet i endring. Veksten til Nord-Amerika har tatt seg opp de siste to årene, fra fire til seks prosent vekst per år, mens Asia-trafikken har gått ned fra ni til sju prosent årlig vekst.

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 forholdsvis jevnt, mens det som nevnt har vært en økning i vekstraten for Nord-Amerika siste to år, og avtagende vekstrate for Asia.



Figur 4.10: Interkontinentale reiser med rutefly fra Avinors lufthavner etter reisemål. 2003-2015

Figure 4.10: Intercontinental scheduled air traffic to/from Avinor airports by destination region. 2003-2015

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

- Det viktigste destinasjonslandet er fortsatt USA, med én million passasjerer i 2015. USA stod for den høyeste veksten fra 2013 til 2015 regnet i antall passasjerer (294 000). Trafikken fordeler seg på en rekke byer, med flest reiser til New York. Sju av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA. Mesteparten av reisene er fritidsreiser, med unntak av Houston, der bare 34 prosent er fritidsreiser. 70 prosent av trafikken til New York gikk direkte med enten SAS, United eller Norwegian. Nye direkteruter til amerikanske byer har økt direkteandelen fra 60 prosent i 2013. Til Houston og San Francisco er London et viktig knutepunkt, mens Stockholm og København er blitt mindre viktige som viapunkt til USA.
- Thailand med 300 000 passasjerer er fremdeles nest største destinasjonsland, men hadde bare tre prosent vekst og 10 000 flere passasjerer enn i 2013. Nesten all

trafikk går til Bangkok, og nesten 60 prosent fløy direkte dit med Thai eller Norwegian, som i 2013.

- Dubai/FAE fortsetter veksten og er tredje største destinasjon etter hele 18 prosent årlig vekst siden 2007. 73 prosent av trafikken til Dubai gikk direkte med Emirates eller Norwegian.
- Trafikken til Kina er på veg opp igjen, og nærmer seg nivået i 2007, etter å ha falt kraftig fram mot 2013. Trafikken til hovedstaden Beijing er tilbake på nivået fra 2009. København er viktigste knutepunkt for trafikken til Kina.
- Trafikken til Japan økte med 35 000 passasjerer, en dobling fra 2013 til 2015, etter å ha falt jevnt mellom 2007 og 2013.
- Trafikken til andre destinasjoner i Asia, som Filippinene, Singapore, Sør-Korea, Sri Lanka m. fl. har økt sterkt i senere år. Relativt sett har trafikken økt mest til Sri Lanka, med 115 prosents økning de siste to årene. Amsterdam og København er viktige knutepunkter for trafikken til flere av disse destinasjonene.
- De siste to årene har også trafikken til India økt igjen, etter å ha falt fra 2011 til 2013. Omtrent halvparten av trafikken går til hovedstaden Delhi.

Tabell 4.6: Interkontinental rutetrafikk til/fra Avinors lufthavner etter destinasjonsland 2007-2015.

Table 4.6: Intercontinental scheduled traffic to/from Avinor airports by destination country 2007-2015.

	2007	2009	2011	2013	2015	Andel bosatt i Norge 2015
USA	611	658	736	807	999	48 %
Thailand	169	163	194	284	294	82 %
FAE	28	47	66	78	103	76 %
Kina	102	82	83	62	91	58 %
Canada	81	64	78	78	86	41 %
Filippinene	39	49	50	59	71	64 %
Australia	51	61	60	67	68	57 %
Japan	44	39	37	31	67	61 %
India	40	66	60	52	65	52 %
Singapore	35	43	52	49	55	65 %
Israel	18	26	36	42	55	73 %
Sør-Korea	20	23	29	39	51	58 %
Sør-Afrika	44	35	34	37	50	71 %
Brasil	44	47	65	47	43	54 %
Marokko	13	15	40	33	39	71 %
Pakistan	28	38	47	29	37	76 %
Vietnam	15	12	23	27	29	92 %
Sri Lanka	4	4	12	12	27	79 %
Malaysia	17	12	14	19	25	73 %
Indonesia	13	19	24	25	23	67 %

Passasjerer bosatt i Norge dominerer på de fleste interkontinentale destinasjoner, og andelen varierer fra 41 prosent for Canada til over 80 prosent for Pakistan og Vietnam. De fem viktigste interkontinentale destinasjonene for rutepassasjerer bosatt i Norge er USA, Thailand, FAE, Kina og Filippinene, mens de fem landene som besøker oss i størst antall er USA, Thailand, Canada, Kina og India.

Tabell 4.7: Interkontinental rutetrafikk 2007-2015 til/fra Avinors lufthavner. Destinasjon, fritidsandel og viktigste knutepunkt.

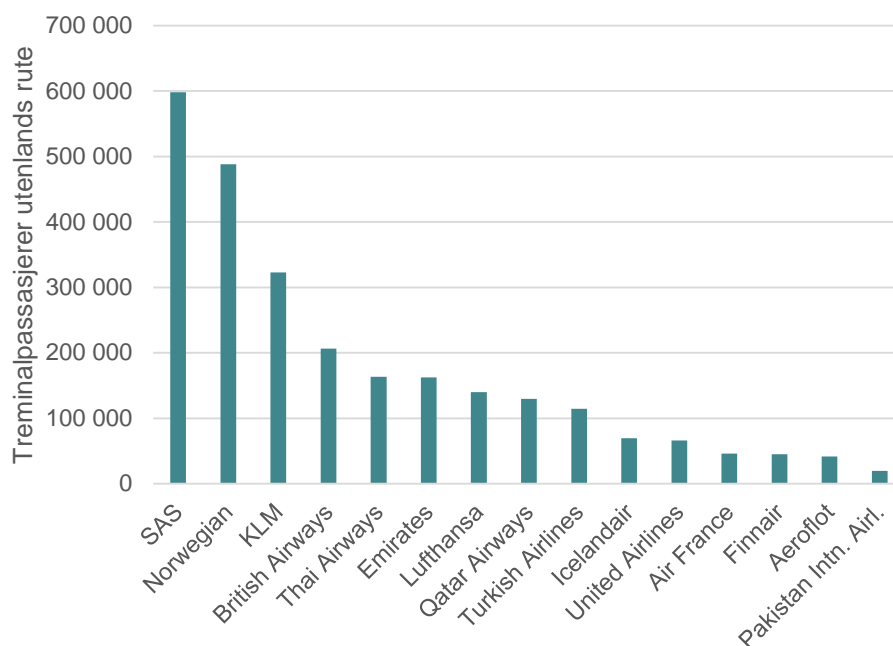
Table 4.7: Intercontinental scheduled traffic 2007-2015 to/from Avinor airports. Destination, leisure share and largest hub.

Byområde	2009	2011	2013	2015	Fritids- andel 2015	Oppgitt billettpris 2015		Viktigste hub 2015	
						Forretning	Fritid	Byområde	Andel
New York	165	209	267	342	86 %	11 200	11 100	New York*	70 %
Bangkok	139	152	240	217	91 %	-	9 100	Bangkok*	59 %
Dubai	43	61	64	82	79 %	8 800	7 300	Dubai*	73 %
Los Angeles	40	36	37	79	89 %	6 700	8 900	Los Angeles*	41 %
Ft. Lauderdale	4	13	17	64	94 %	-	9 600	Ft. Lauderdale*	80 %
Manila	42	40	44	61	82 %	8 700	9 800	Amsterdam	27 %
Singapore	43	52	49	55	52 %	15 800	11 500	Amsterdam	24 %
Tel Aviv	26	36	42	55	74 %	4 500	-	Istanbul	33 %
Orlando	29	29	39	55	91 %	7 300	9 700	Orlando*	60 %
Tokyo	30	26	26	51	71 %	14 300	8 700	København	33 %
Houston	37	47	48	49	34 %	21 600	8 800	London	24 %
Beijing	45	42	29	45	69 %	18 900	10 300	København	33 %
San Francisco	40	41	42	45	78 %	11 800	11 900	London	32 %
Shanghai	28	27	28	43	55 %	16 100	7 700	København	45 %
Chicago	32	35	50	40	77 %	9 800	9 100	København	27 %

*Direkte

Figur 4.11 viser interkontinental trafikk fordelt på flyselskap (ved avreise fra Norge) i 2015. Her dominerer fortsatt SAS med 600 000 reiser, mens Norwegian har tatt kraftig innpå med sin interkontinentale satsning. Norwegian er nest størst med i underkant av 500 000 reiser, over dobbelt så mange som i 2013. KLM er tredje største selskap for interkontinentale reiser, med 350 000. British Airways følger med 200 000 reiser, tett fulgt av «nykommeren» Emirates og Thai Airways (begge 163 000). Lufthansa har tapt interkontinental trafikk siden 2013, og ligger på 140 000 passasjerer. Det er ikke lenger bare SAS og Norwegian som har ruter direkte til interkontinentale destinasjoner. Thai Airways har kommet til siden 2013, og KLM, Lufthansa og British Airways flyr til knutepunkter med videre forbindelse.

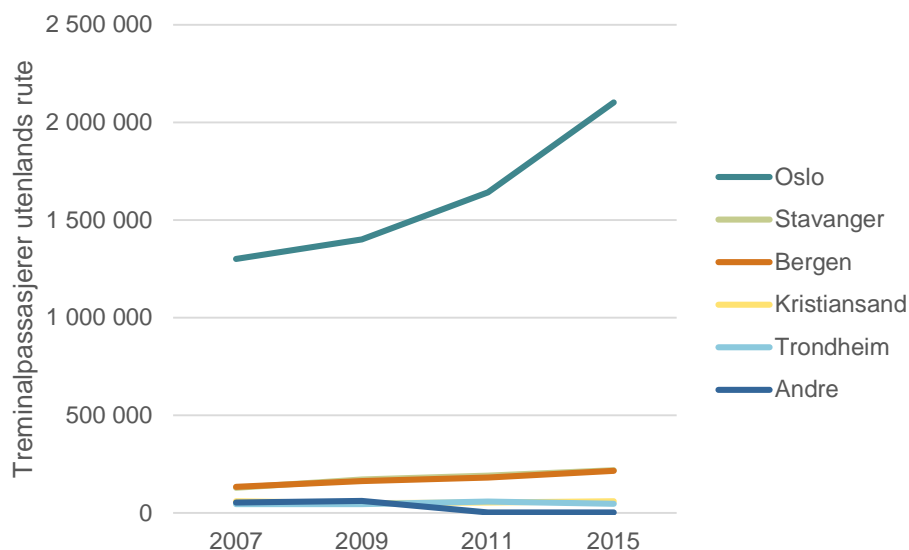
Qatar Airlines, Turkish Airlines, Icelandair og United er de neste fire selskapene. De flyr fra Norge til sitt knutepunkt og bringer de reisende videre til interkontinentale destinasjoner, og disse fire fraktet til sammen 380 000 passasjerer i 2015. Blant disse er det Turkish Airlines som har størst vekst med 40 000 flere passasjerer enn i 2013, mens Icelandair og United hadde færre passasjerer enn i 2013.



Figur 4.11: Interkontinentale reiser til/fra Avinors lufthavner etter flyselskap 2015

Figure 4.11: Intercontinental air scheduled traffic to/from Avinor airports by airline 2015

Av totalt 2,7 millioner interkontinentale reiser gikk 2,10 millioner fra Oslo i 2015. Det er 430 000 flere enn i 2013, og betydelig opp fra 1,3 millioner i 2007. Fire av fem interkontinentale reiser gikk via Oslo i 2015.



Figur 4.12: Interkontinentale reiser etter lufthavn til/fra Avinors lufthavner 2007-2015

Figure 4.12: Intercontinental air traffic to/from Avinor airports by airport 2007-2015

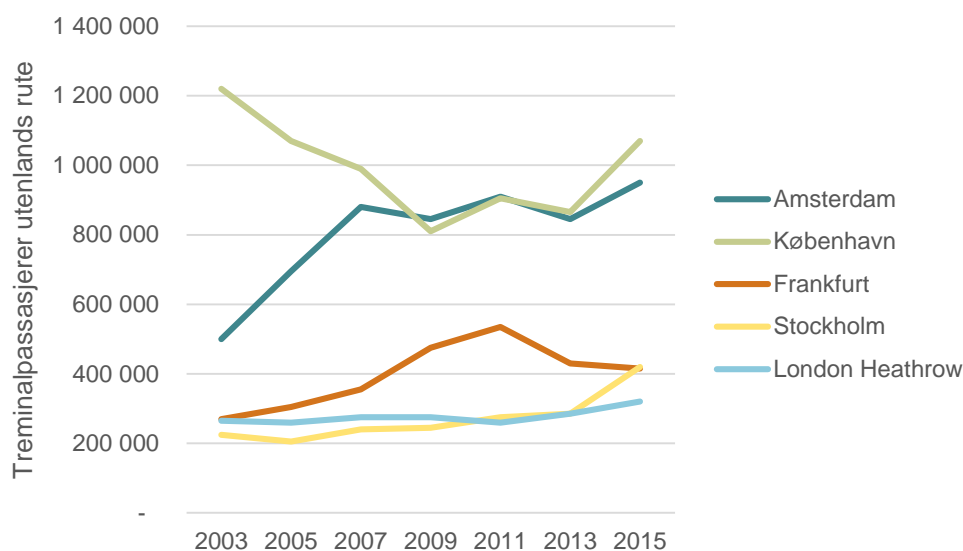
Figur 4.12 viser at Oslo blir stadig viktigere som lufthavn for interkontinentale reiser med flere nye direkteforbindelser siden 2013. Til sammenligning ligger trafikken ved Bergen og Stavanger bare på drøyt en tiendedel av reisene over Oslo, med rundt 215 000 reiser hver. Kristiansand og Trondheim har ligget jevnt på mellom 45 000 og 60 000 reiser de siste årene.

4.7 Transfer

Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands økte fra 4,1 millioner passasjerer i 2013 til 4,8 millioner i 2015 – det høyeste antall noensinne. Det tilsvarer en økning fra 25 prosent av rutepassasjerene i 2013 til 27 prosent i 2015. En drøy fjerdedel av passasjerene var dermed avhengige av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål. I 2003 var hele 43 prosent av rutepassasjerene avhengig av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål, mens andelen har ligget nokså stabilt på 30-31 prosent i 2007-2011.

Figur 4.13 viser hvordan utviklingen har vært for de fem viktigste knutepunktene.

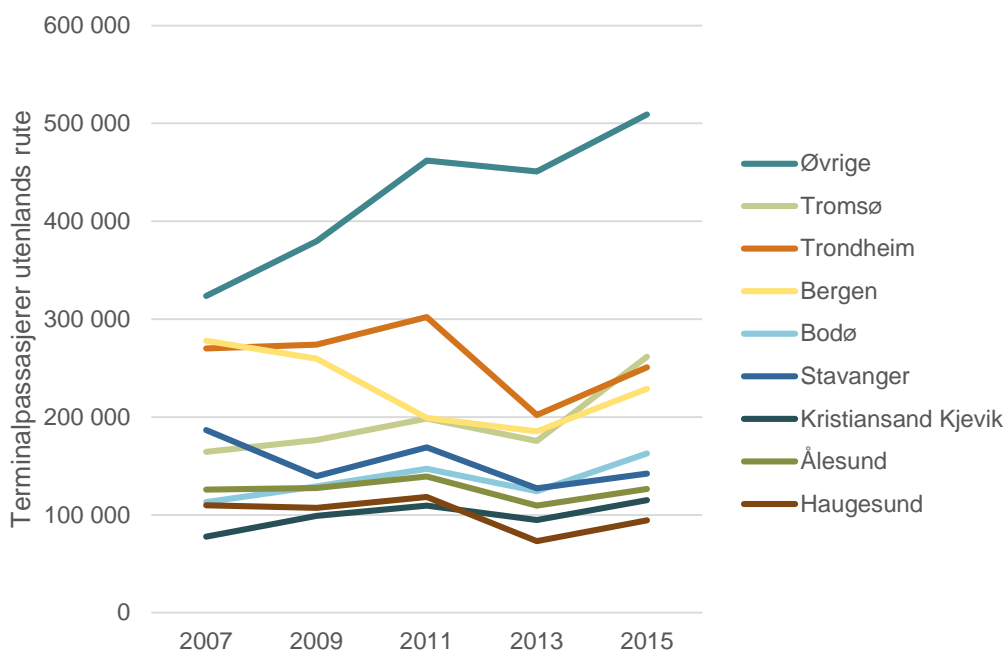
- Trafikken over København vokste fra 865 000 passasjerer i 2013 til 1,1 millioner i 2015, en økning på 24 %.
- Amsterdam har hatt liknende utvikling siden 2009, og hadde 950 000 transferpassasjerer i 2015, opp 12 % fra 2013.
- Over de siste 12 årene har transfer via Amsterdam økt mest, med 90 %.
- Nedgangen fra 2013 fortsatte for Frankfurt, fra 430 000 i 2013 til 415 000 i 2015 (-3 %).
- Stockholm har hatt størst relativ vekst, med økning på 45 %, og 135 000 flere passasjerer enn i 2013.
- Transfer over London Heathrow har økt svakt fra 285 000 til 320 000.



Figur 4.13: Antall transferpassasjerer på de fem største utenlandske knutepunktene. Avinors lufthavner 2003-2015

Figure 4.13: Number of transfer passengers on five largest foreign hub. Avinor airports 2003-2015

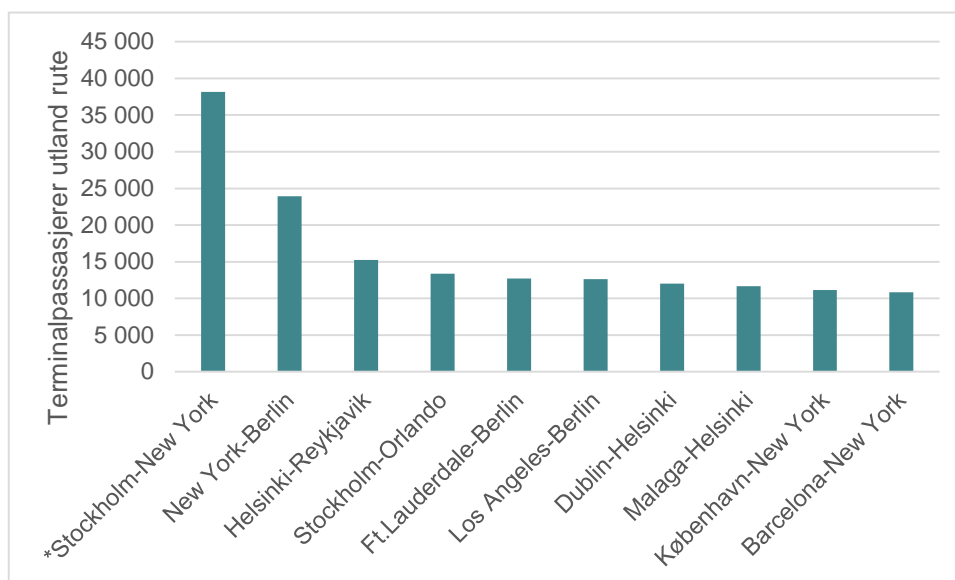
Veksten i andelen direkte reiser ut av landet fra andre lufthavner enn Oslo har medført at antallet passasjerer i transfer mellom innland og utland i Oslo falt med 300 000 fra 2011 til 2013, etter å ha økt i årevis. Mellom 2013 og 2015 har imidlertid antallet økt med 350 000, 50 000 over nivået i 2011. Størst er veksten i passasjerer fra Tromsø, med 86 000 flere enn to år tidligere. Tromsø har passert Trondheim og Bergen som største kildelufthavn for transferreiser over Oslo. De to sistnevnte og Bodø har økt mellom 40 000 og 50 000 de siste to årene. Øvrige lufthavner har i sum også økt betraktelig, og passert 500 000 transferpassasjerer til utlandet i 2015. Utviklingen er illustrert i figur 4.14.



Figur 4.14: Utenlands transfer på Oslo etter avreiseflyplass i Norge 2007-2015

Figure 4.14: International transfer at Oslo by origin airport in Norway 2007-2015

Transfer videre til utlandet fra utenlandske lufthavner har også gått opp. Transfer utland-utland på Oslo lufthavn økte fra 210 000 i 2011 til 550 000 i 2013, og har siden økt til over 1,2 millioner passasjerer i 2015.



* Stockholm – JFK og Newark

Figur 4.15: Transfer Oslo utland-utland 2015 etter destinasjonspår. Antall terminalpassasjerer.

Figure 4.15: Transfer at Oslo between international destinations by destination pair 2015. Terminal passengers.

De viktigste avreiseflyplassene for denne trafikken er de fire nordiske hovedstedene, samt New York, Berlin og Malaga, med trafikkstrømmer fra 24 000 til 11 000

passasjerer årlig. Trafikken dekker over 900 registrerte destinasjonspaar, om lag 300 flere enn i 2013. De viktigste er gjengitt i figur 4.15.

4.8 Reisens varighet

10 prosent av forretningsreisene og tre prosent av fritidsreisene var reiser med retur samme dag i 2015. Andelen har vært stabil siden 2007. For reiser med overnatting har lengden på oppholdet vært økende fram mot 2013, men har nå sunket litt til 9,6 netter i gjennomsnitt de siste to årene.

Tabell 4.8: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reiseformål for utenlands rutetrafikk for Avinors lufthavner 2007-2015.

Table 4.8: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose for international scheduled traffic for Avinor airports 2007-2015.

	2007	2009	2011	2013	2015
Andel dagsturer:					
Alle reiser	6 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Forretningsreiser	11 %	9 %	10 %	11 %	10 %
Fritidsreiser	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %
Antall netter*					
Alle reiser	9,0	9,3	9,5	9,9	9,6
Forretningsreiser	6,7	7,1	7,1	7,7	7,6
Fritidsreiser	10,4	10,4	10,7	10,8	10,5

*For alle passasjerer med 1-99 overnattinger

Antall netter har økt for forretningsreiser, men oppholdslengden på fritidsreiser har falt litt og er omtrent tilbake på nivå med i 2007 og 2009.

4.9 Billettpriser

Billettprisene for utvalgte relasjoner er gjengitt i tabell 4.9. Mange av respondentene svarer imidlertid ikke på dette spørsmålet. I 2015 var frafallet 46 prosent, mot 31 prosent i 2013 og 20 prosent i 2011. Frafallet har altså økt betydelig. Det er ikke kjent om dette medfører økt skjevhet i noen bestemt retning. Hovedtrekkene i utviklingen fra 2013 til 2015 er:

- Generelt har prisen på både forretnings- og fritidsbilletter økte betraktelig fra 2013 til 2015. For forretningsreiser gjelder det spesielt Oslo-København (43 prosent) og Oslo-London (39 prosent), mens det for fritidsreiser særlig gjelder Oslo-Paris og Oslo Alicante (begge 30 prosent).
 - Et unntak er prisene på forretningsreiser på rutene til Paris som har falt litt (rundt sju prosent). For Oslo-Frankfurt har prisen bare økt marginalt.
- På de øvrige rutene i tabell 4.9 har prisen på forretningsreiser økt med mellom 17 og 27 prosent.

Tabell 4.9: Gjennomsnittlig billettpris 2015 (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks 2003-2015. Punkt-til-punkt-trafikk

Table 4.9: Average fare 2015 (NOK) on major international routes and price indices 2003-2015. Origin/Destination traffic.

	Prisindeks (2003=100)											
	Forretning	Fritid	Alle	Forretning			Fritid			Alle reiser		
				2011	2013	2015	2011	2013	2015	2011	2013	2015
Oslo-København	2 778	1 574	2 149	62	62	89	88	98	109	65	66	84
Oslo-Stockholm	2 209	1 682	1 997	56	56	67	94	116	135	55	58	68
Oslo-London	3 398	2 434	2 699	77	63	88	81	88	109	78	72	93
Oslo-Amsterdam	3 189	2 063	2 351	59	55	70	85	77	91	63	57	69
Oslo-Paris	3 065	2 798	2 837	50	54	50	80	76	99	59	59	68
Oslo-Alicante	¹⁾	3 885	3 915	²⁾	²⁾	²⁾	76	89	116	74	87	114
Oslo-Praha	¹⁾	3 811	3 893	²⁾	²⁾	²⁾	²⁾	²⁾	²⁾	81	74	136
Oslo-Frankfurt	3 647	2 042	2 560	48	51	52	61	63	64	46	45	45
Stavanger-London	3 664	2 483	2 784	70	53	65	90	95	115	63	56	65
Stavanger-Aberdeen	4 584	2 693	3 849	77	80	93	132	145	143	80	88	94
Bergen-København	3 411	1 821	2 288	56	58	72	83	97	100	61	69	73

¹⁾For få observasjoner til å kunne gi tall

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

Som tabell 4.9 viser, har det generelt vært en prisøkning de siste to årene på flybilletter utenlands, både på forretnings- og fritidsreiser, og det gjelder i hovedsak alle ruter i tabell 4.9. Trolig har svekkelsen av den norske kronen mot andre valutaer bidratt til dette. Regnet i norsk valuta har prisøkningen vært størst for utlendinger. Fram mot 2013 hadde forretningsreiser blitt relativt billigere i forhold til fritidsreiser, og prisen på fritidsreiser og forretningsreiser nærmet seg hverandre på de viktigste relasjonene. De siste to årene har dette endret seg, og forretningsreiser har igjen blitt relativt dyrere på flere av de viktigste relasjonene. I tabell 4.10 er utviklingen i forholdet mellom fritidsbillettpris og forretningspris gjengitt for de samme relasjonene som i tabell 4.9.

Tabell 4.10: Gjennomsnittlig billettpris for fritidsreiser i prosent av prisen på forretningsreiser på utvalgte relasjoner 2003-2015. Punkt-til-punkt-trafikk

Table 4.10: Average fare for leisure travel as a percentage of business fares on major international routes 2003-2015. Origin/Destination traffic.

	2003	2011	2013	2015
Oslo-København	46	65	73	57
Oslo-Stockholm	38	64	78	76
Oslo-London	58	60	81	72
Oslo-Amsterdam	50	72	69	65
Oslo-Paris	46	74	65	91
Oslo-Frankfurt	46	57	56	56
Stavanger-London	38	49	68	68
Stavanger-Aberdeen	38	66	70	59
Bergen-København	39	57	65	53

På Oslo-Stockholm var prisen på fritidsreiser i forhold til forretningsreiser 38 prosent i 2003, 78 prosent i 2013 og 76 prosent i 2015. På Oslo-København var forholdet 46 prosent i 2003, 73 prosent i 2013 og 57 prosent i 2015. Dvs. at prisforskjellen har minket fram mot 2013, men økt igjen de to siste år. For mange av de andre rutene i tabell 4.10 ser vi samme tendens. Et unntak er Oslo-Paris, hvor prisforholdet var 65 prosent i 2013 og 91 prosent i 2015, slik at prisen på fritids- og forretningsreiser har nærmet seg ytterligere de to siste år. Den omfattende utjevningen av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser fram mot 2013 har altså til dels stanset eller blitt reversert fram mot 2015.

4.10 Oppsummering

- I 2015 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 22,6 millioner reiser, fordelt på 20,6 millioner reiser med rutefly og 2,0 millioner reiser med charterfly. Oslo lufthavn er den klart største lufthavnen og stod alene for over 13,7 millioner utenlands terminalpassasjerer i 2015.
- Antall reiser med rutefly økte med 7,7 prosent per år i perioden 2005-2015. Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,6 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt med 11,4 prosent per år og er nå på nivå med 2005.
- Veksten de siste to årene i rutetrafikken kommer i all hovedsak fra utlendingers fritidsreiser til Norge. Spesielt er dette fremtredende for Oslo, men også i Bergen og Trondheim stod utlendingers fritidsreiser for det vesentligste av veksten.
- Alle de fire største lufthavnene har hatt vekst i utenlandstrafikken i perioden, klart mest i Oslo med 1,5 millioner reiser, mens Bergen (30 000), Stavanger (57 000) og Trondheim (51 000) har hatt moderat vekst.
- Mens perioden 2001-2013 sett under ett var preget av vekst for alle lufthavner, er bildet mer variert for de to siste to årene. Den kraftige veksten i Haugesund er avløst av nedgang. Trafikknedgangen siden 2013 har også rammet Tromsø, Kristiansand, Sandefjord, Moss og Stavanger, mens veksten omtrent er uendret for Oslo. Ålesund, Trondheim og Bergen har hatt vekst også de siste to årene, men på et langt lavere nivå enn tidligere.
- Oslo møter også konkurransen fra Avinors andre lufthavner. De siste to årene er det rutetrafikken direkte til utlandet fra Stavanger som har økt mest. I 2015 gikk 82 prosent av reisene med direkte rutefly fra Stavanger, og i 2013 var andelen 80 prosent. Trøndelag styrket også sin posisjon litt i forhold til Oslo de siste to årene. For Bergen og Hordaland falt direkteandelen imidlertid fra 77 til 74 prosent.
- Antallet private reiser med rutefly til og fra utlandet har på 12 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 12,3 millioner reiser i 2015. 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 5,3 millioner i 2015, men de siste to årene gikk antallet ned om lag 0,2 millioner.
- Norwegian øker markedsandelen og fortsetter å være største selskap på utenlands trafikk til/fra Avinors lufthavner med en markedsandel på 36 prosent. SAS hadde i 2015 26 prosent. Lavkostselskapet Wizz Air har økt sin markedsandel fra 0 prosent i 2009 til tre prosent i 2013 og fire prosent i 2015. Selskapet fløy over 660 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2015.

- Interkontinentale destinasjoner stod for 15 prosent av utlandsrutetrafikken til og fra Avinors lufthavner i 2015. Dette er liten økning fra 14 prosent i 2013. Trafikken til Asia har over tid økt mest, men veksten til Nord-Amerika har tatt seg opp de siste to årene, mens veksten i Asia-trafikken har gått ned. Det er fremdeles flest reiser til Nord-Amerika. New York er største destinasjon, og sju av de 15 største interkontinentale destinasjonene er i USA. 70 prosent av trafikken til New York går direkte.
- Prisen på både forretnings- og fritidsbilletter økte betraktelig fra 2013 til 2015. Blant annet svekkelse av den norske kronen mot andre valutaer har bidratt til dette.
- Utviklingen i billettpriser på utland siste to år varierer mye avhengig av relasjon. Over tid har prisen på forretningsreiser falt mer enn på fritidsreiser. De siste to årene har dette endret seg, og forretningsreiser har igjen blitt relativt dyrere på flere av de viktigste relasjonene. Den omfattende utjevningen av billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for forretningsreiser fram mot 2013 har altså til dels stanset eller blitt reversert fram mot 2015.

5 Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet

5.1 Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet

Dette kapitlet omfatter reiser (både ankomster og 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 Rygge og Sandefjord Torp er ikke inkludert).

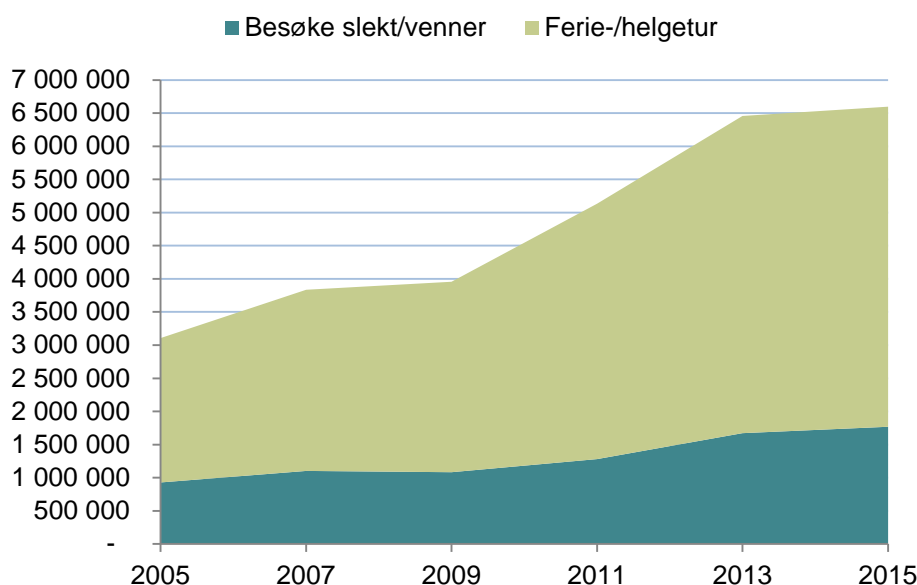
5.1.1 Avtagende vekst i nordmenns reisevolum

Nordmenns ferie- og fritidsreiser med rutefly økte med 3,4 millioner reiser fra 2005 til 2015, noe som gir om lag 38 prosent av veksten i utlandstrafikken.

Figur 5.1 viser at nordmenn foretok 6,6 millioner ferie- og fritidsreiser til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i fjor (trafikken fra Rygge og Torp kommer i tillegg). Det har vært en gjennomsnittlig årlig vekst på 7,8 prosent mellom 2005 og 2015.

Fra 2013 til 2015 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise til utlandet med 141 000 passasjerer (to prosent). Samlet vekst i internasjonal flytrafikk til/fra Norge var ca. 807 000 passasjerer (fem prosent), eksklusive chartertrafikk.

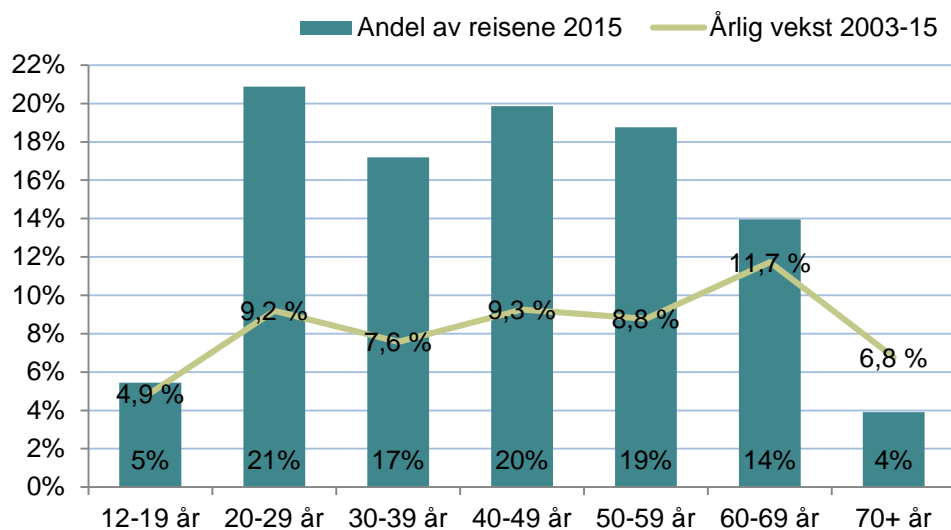
Ferie-/helgeturer utgjorde i 2015 73 prosent av fritidstrafikken og besøksreiser 25 prosent. Andelen ferie-/helgeturer har vært jevnt økende fra 2005 til 2011, men har avtatt noe fra 2011 til 2015. De to delmarkedene har vokst med henholdsvis 8,3 og 6,6 prosent årlig siden 2005.



Figur 5.1: Utviklingen i nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly i perioden 2003-2015. Antall enkeltreiser

Figure 5.1: International leisure air travel during the period 2005-2015. Number of single journeys

Om lag 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 aldersgruppen 60-69 år at veksten har vært størst i de siste 12 årene. I perioden 2003-2015 økte personer i 60-årene sine ferie- og fritidsreiser med fly med 11,7 prosent per år.



Figur 5.2: Nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet etter alder. Andel av reisene i 2015 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2003-2015.

Figure 5.2: International leisure air travel by age. Share of trips in 2015 and average annual growth in the period 2003-2015. Norwegian residents.

5.1.2 Reisemål: London fortsatt mest populært

Det er 435 ulike byer som er oppgitt som endelig destinasjon for nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet i RVU 2015⁸. Drøyt 80 prosent av reisene går til europeiske destinasjoner (83 prosent i 2015). Denne andelen har holdt seg ganske stabil de siste 10 årene.

London er som tidligere den mest populære destinasjonen med drøyt 535 000 reiser (tabell 5.1). I perioden 2013-2015 gikk imidlertid trafikken til London ned med 58 000 reiser. Nedgangen for London var 10 prosent, mens den gjennomsnittlige veksten for alle destinasjoner var to prosent. Alicante tok over for København som nest største destinasjon, med 265 000 reiser i 2015. Trafikkveksten for Alicante var 10 prosent fra 2013 til 2015, mens antall reiser til København gikk ned for første gang på en årrekke, 16 prosent. Sammenligner man hele 12-årsperioden 2003-2015, har trafikken til København hatt lavere årlig vekst enn gjennomsnittet av de 10 største destinasjonene (6,3 mot 8,4 prosent).

Det er midlertid flere av lufthavnene på topp 15-listen som har hatt betydelig større vekst de siste to årene enn London og København, som begge har mistet trafikk fra Norge. Størst relativ vekst finner man til/fra Gdansk, men også de typiske

⁸ 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.

feriedestinasjonene Alicante, Nice, Roma, Malaga og Barcelona har hatt høy vekst. Imidlertid har flere andre destinasjoner som Amsterdam, Berlin og Las Palmas tapt ferie-/fritidstrafikk fra Norge de siste to årene.

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

	Passasjerer 2013	Passasjerer 2015	Trafikkvekst ant. pass. 2013-2015	Trafikkvekst % 2013-2015
London	593 000	535 000	-58 000	-10 %
Alicante	333 000	365 000	32 000	10 %
København	386 000	323 000	-63 000	-16 %
Gdansk	167 000	272 000	105 000	63 %
Malaga	220 000	233 000	13 000	6 %
Barcelona	202 000	212 000	10 000	5 %
Amsterdam	240 000	194 000	-46 000	-19 %
Stockholm	207 000	184 000	-23 000	-11 %
Nice	165 000	181 000	16 000	10 %
Paris	171 000	163 000	-8 000	-5 %
Berlin	180 000	161 000	-19 000	-19 %
Las Palmas	183 000	156 000	-27 000	-15 %
New York	148 000	147 000	-1 000	-1 %
Bangkok	180 000	146 000	-34 000	-10 %
Roma	122 000	132 000	10 000	9 %
Alle destinasjoner	6 413 000	6 598 000	185 000	2 %

Materialet fra RVU 2015 viser at ved enkelte lufthavner har det vært mye større nedgang (eller kun nedgang) i reiser med vedkommende lufthavn som endepunkt for flyreisen enn endringen i trafikk til lufthavnen som ombordstigningssted (tabell 5.2). Det gjelder særlig London, København, Bangkok, Stockholm og Paris.

Andelen av direktereisene til/fra Norge som har Amsterdam, Berlin og Las Palmas lufthavner som endepunkt (eller startlufthavn) har falt ganske kraftig. Samtidig har også antallet passasjerer som benytter disse lufthavnene til transfer gått ned. Forbindelsen til Berlin har eksempelvis blitt svekket med bortfall av Air Berlins 2-3 daglige avganger.

Tabell 5.2: Fordeling av vekst 2013-2015 etter om vedkommende lufthavn er endelig destinasjon eller omstigningssted⁹

Table 5.2: Traffic growth 2013-2015 by type of trip (point-to-point or transfer)

	Vekst 2013-2015 (antall reiser)		Andel reiser som endelufthavn	
	Som endepunkt	Som omstigningssted	2013	2015
London	-58 000	36 000	75 %	81 %
København	-63 000	17 000	53 %	59 %
Amsterdam	-47 000	-21 000	37 %	41 %
Bangkok	-46 000	36 000	55 %	76 %
Stockholm	-24 000	14 000	63 %	69 %
Paris	-9 000	9 000	78 %	82 %

Man finner ikke samme type endringer ved de øvrige lufthavnene med sterk vekst (Alicante, Malaga, Nice, Gdansk, og 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

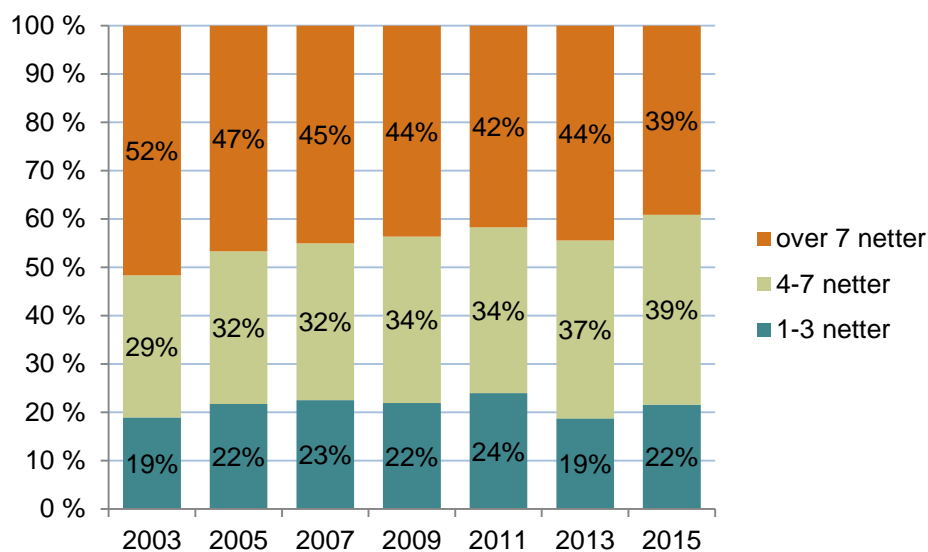
Nær 40 prosent av nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet er av minst én ukes varighet (figur 5.3). Fram til 2011 var det kortere opphold (reiser med 1-3 overnattinger) som økte mest, mens det etter 2011 har vært reiser med 4-7 overnattinger som har hatt den største relative økningen. Denne andelen har økt med 5 prosentpoeng de siste fire årene.

Det er også mellomlange opphold som har økt mest de siste ti årene, i gjennomsnitt ni prosent pr. år, sammenlignet med gjennomsnittet for alle oppholdslengder (7 % pr. år).

Reiser med flere enn sju overnattinger falt med 20 prosent fra 2013 til 2015.

Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2005-2015 for reiser inntil en ukes varighet var åtte prosent, mens de lengre reisene (over en uke) vokste med fem prosent per år i samme periode.

⁹ Omfatter ikke passasjerer som har reist via andre lufthavner.



Figur 5.3: Antall netter borte fra bostedet for nordmenn på ferie-/fritidsreise. 2003-2015

Figure 5.3: Number of nights away from home. Norwegian leisure travelers. 2003-2015

5.2 Innkommende turisme til Norge

5.2.1 Økning i utenlandske gjestedøgn

Det finnes per i dag ikke noen eksakt oversikt over innkommende turisme til Norge. SSBs overnattingsstatistikk omfatter kommersielle overnattinger på hoteller, campingplasser, hyttegrender og norske vandrerhjem (men ikke private overnattinger, i fritidsbolig, på cruiseskip, osv.). Statistikken, som kun registrerer overnattinger, og ikke antall personer/ankomster til Norge, kan likevel gi noen indikasjoner på utviklingen i besøksvolumet fra utlendinger til Norge. Antallet utenlandske overnattinger øke fra 1,62 millioner i 2012 til 1,86 millioner i 2015, som utgjør en økning på drøyt 200 000 overnattinger og ca. 15 prosent på tre år. Økningen fra 2013 til 2015 var på ca. sju prosent.

Fra 2014 til 2015 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge nesten tre ganger så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 8,3 og 3,0 prosent vekst). Det stemmer godt overens med faktumet at det meste av veksten i utlandsflytrafikken kommer fra utledningsbesøk i Norge, som vi har sett i det foregående kapitlet.

Vi ser i avsnittet nedenfor (jf. tabell 5.2) at den relative økningen i utenlandske passasjerer med fly til Avinors lufthavner er betydelig høyere enn veksten i antall utenlandske overnattinger registrert i SSBs statistikk for perioden 2013-2015. Det kan gi noen indikasjoner på at fly fortsetter å øke sin markedsandel som transportmåte for innkommende turisttrafikk, som vi har sett fram til 2012 i resultatene fra den tidligere Gjesteundersøkelsen¹⁰. Av overnattingsstatistikken kan man også se at den største økningen kommer fra markeder hvor fly ofte er eneste reelle alternativ, f.eks. Kina, Sør-Korea, USA og Spania.

¹⁰ Farstad, E. & Dybedal, P. 2013. Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012. TØI-rapport 1295/2013.

5.2.2 Ferie – og fritidstrafikken med fly

Ferie- og fritidstrafikken over Avinors lufthavner økte i perioden 2003-2013 med nesten 170 prosent, tilsvarende i underkant av 10 prosent årlig vekst. RVU-dataene viser også en vekst fra 2013 til 2015 i den utenlandske turisttrafikken til Norge på 34 prosent¹¹. Det er en ganske formidabel vekst de siste to årene.

Nær tre av fire utenlandske turister på Avinors lufthavner kom i 2015 via Oslo lufthavn (tabell 5.2). Denne andelen har sunket noe de siste 10 årene, i 2005 var den 81 prosent.

Tabell 5.2: Lufthavnenes andel av turisttrafikken i 2015 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2005-2015. Avinors lufthavner

Tabell 5.2: Incoming tourism by airport in 2015 and mean annual traffic growth in the period 2005-2015, Avinor airports

Avreiselufthavn	Antall pas-sasjerer 2015	Andel av turist-trafikken i 2013	Andel av turist-trafikken i 2015	Vekst 2013-2015	Årlig vekst 2005-2015
Oslo	2 202 000	74 %	72 %	30 %	9 %
Bergen	454 000	12 %	15 %	63 %	15 %
Stavanger	207 000	7 %	7 %	29 %	15 %
Trondheim	118 000	3 %	4 %	17 %	17 %
Kristiansand	25 000	1 %	1 %	8 %	7 %
Haugesund	9 000	1 %	0 %	-60 %	-7 %
Avinor	3 070 000	99 %	98 %	34 %	10 %

Relativt sett har ferie- og fritidstrafikken på Trondheim, Bergen og Stavanger lufthavner vokst mest i perioden fra 2005 til 2015 (henholdsvis 17, 15 og 15 prosent per år). Bergen er nest største innfallsport til Norge, og nærmet seg en halv million turister ankommet med fly i 2015. Lufthavnen har hatt en del høyere årlig vekst enn Oslo.

Fra 2013 til 2015 har Bergen lufthavn hatt betydelig høyere relativ vekst enn både Oslo, Stavanger, Trondheim og Kristiansand. Haugesund har tapt andeler og hadde i 2015 bare litt over 9 000 utenlandske turister, ned fra 24 000 to år tidligere.

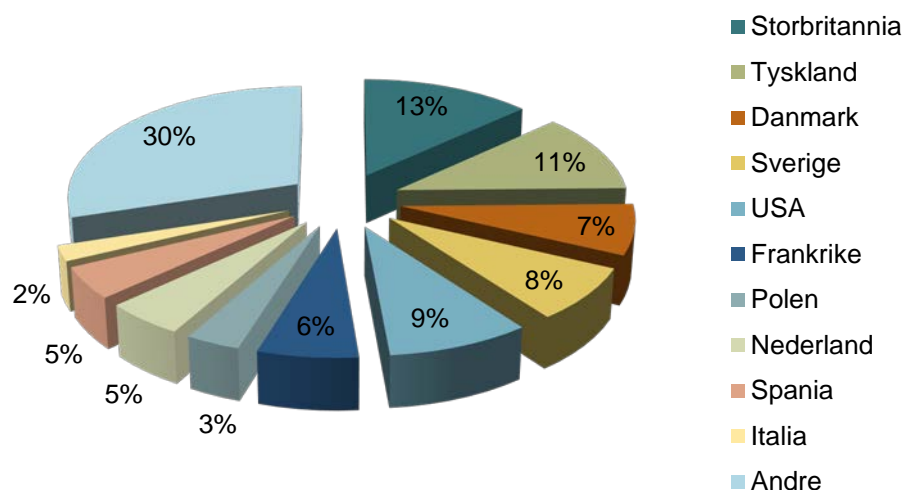
5.2.3 Markeder: Storbritannia og Tyskland største markeder

I alt kom det besøkende fra 128 ulike land via Avinors lufthavner i 2015. Storbritannia (410 000) og Tyskland (350 000) er de største markedene, med henholdsvis 13 og 11 prosent markedsandel (figur 5.4). USA (270 000), Sverige (240 000) og Danmark (220 000) følger deretter.

Den største absolutte veksten de siste to årene har kommet fra USA (90 000 flere besøkende). Spania har størst relativ økning med 85 prosent og 65 000 flere besøkende i 2015. Størst relativ økning blant landene som er spesifisert i figuren har man ellers fått fra Frankrike (55 prosent), USA (50 prosent) og Polen (49 prosent).

¹¹ Utenlandske transerpassasjerer over norske lufthavner, det vil si reisende som ikke har Norge som besøksland, er utelatt fra beregningsgrunnlaget

«Andre land» har en markedsandel på 30 prosent, her er Finland og Sveits de med flest beøkende (om lag to prosent hver). Samlet økte antallet besøkende fra «andre land» med 41 prosent fra 2013 til 2015, mens vi finner stor relativ økning fra Belgia (over 200 %), Kina og Polen (omkring 115 prosent) fra 2013 til 2015.



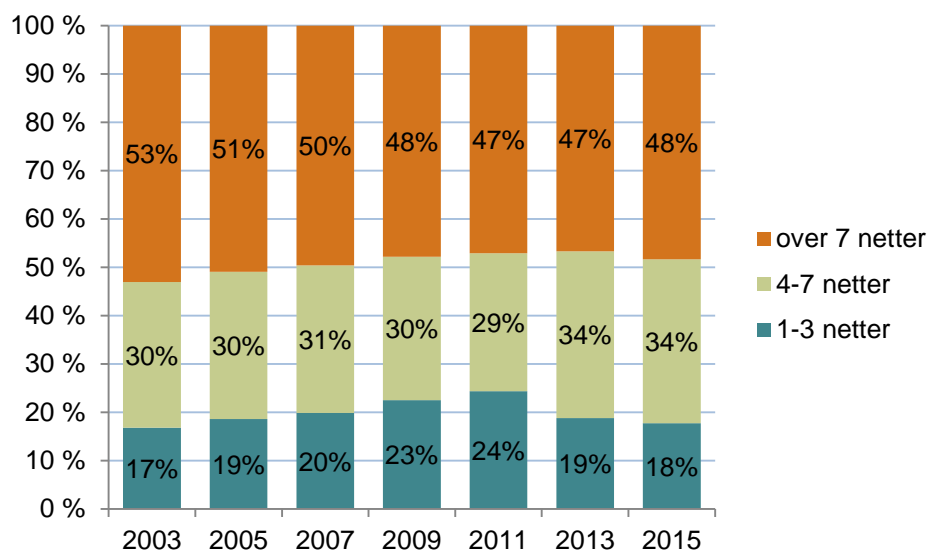
Figur 5.4: Hjemland for flyturister til Norge. 2015

Figure 5.4: Resident country for tourists travelling by air to Norway. 2015

5.2.4 Oppholdstid: Nedgang i andel kortferier

Knapt halvparten av flyturistene er borte fra bostedet i sju netter eller mer¹². Kortere opphold enn én uke 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 brutt i 2013. De mest kortvarige reisene har gått ned seks prosentpoeng siden 2011, mens reiser med 4-7 overnattinger har tilsvarende økt med fem prosentpoeng (figur 5.5). Det var kun små endringer i andelen fra 2013 til 2015. Nedgangen i reiser med 1-3 overnattinger siden 2011 har i sin helhet kommet i delmarkedet «besøk hos slekt/venner».

¹² 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.



Figur 5.5: Antall netter borte fra bostedet for flyturister til Norge, 2015

Figure 5.5: Number of nights away from home. International tourists to Norway, 2015

39 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med besøk til slekt og venner, mens 61 prosent er kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold. Andelen ferie- og fritidsopphold har økt åtte prosentpoeng fra 2013 til 2015, etter å ha holdt seg stabil mellom 2003 og 2013. Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreise med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 32 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2015 (tabell 5.3), opp i andel fra 26 prosent i 2013.

Tabell 5.3: Delmarkedenes andel av turisttrafikken i 2015

Table 5.3: Incoming tourism by segment, 2015

	Besøke slekt/venner	Ferie/fritid	I alt
1-3 netter	9 %	9 %	18 %
4-7 netter	14 %	19 %	34 %
over 7 netter	16 %	32 %	48 %
I alt	39 %	61 %	100 %

5.3 Oppsummering

Hovedtrekkene i ferie- og fritidsmarkedet med rute-fly er:

- Flytrafikken med nordmenn på ferie-/fritidsreise økte med 140 000 passasjerer fra 2013 til 2015 på Avinors lufthavner. I perioden 2005-2015 økte nordmenns reiser med 3,4 millioner i antall, noe som utgjorde om lag 38 prosent av veksten i utenlandstrafikken i denne perioden.
- Veksten i dette markedet har i perioden 2005-2015 vært høyest blant personer mellom 60 og 69 år, men det er fortsatt personer i aldersgruppen 20-29 år som har flest reiser (21 prosent).
- London er fortsatt det klart mest populære reisemålet for nordmenn, men hadde sammen med København sterkere nedgang i trafikken enn de øvrige viktigste

reisemålene. Relativt sett økte Gdansk, men også de typiske feriedestinasjonene Alicante og Nice, mest fra 2013 til 2015.

- Andelen korte reiser (1-3 overnattinger) har gått ned siden 2011, mens mellomlange reiser (4-7 overnattinger) har økt sin andel både i 2013 og 2015.
- Fra 2014 til 2015 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge nesten tre ganger så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 8,3 og 3,0 prosent vekst). Det stemmer godt overens med faktumet at det meste av veksten i utenlands flytrafikk de siste to år kommer fra utlendingers besøk i Norge.
- Via Avinors lufthavner kom det flest besøkende fra Storbritannia (410 000), Tyskland (350 000) og USA (270 000) i 2015. Sverige (240 000) og Danmark (220 000) følger deretter som største kildemarkeder.
- Når det gjelder korte opphold (1-3 netter), finner vi samme utvikling som for nordmenns reiser utenlands. Andelen har gått ned fra 24 prosent i 2011 til 18 prosent i 2015, 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 (48 %) er borte fra hjemmet mer enn sju netter.