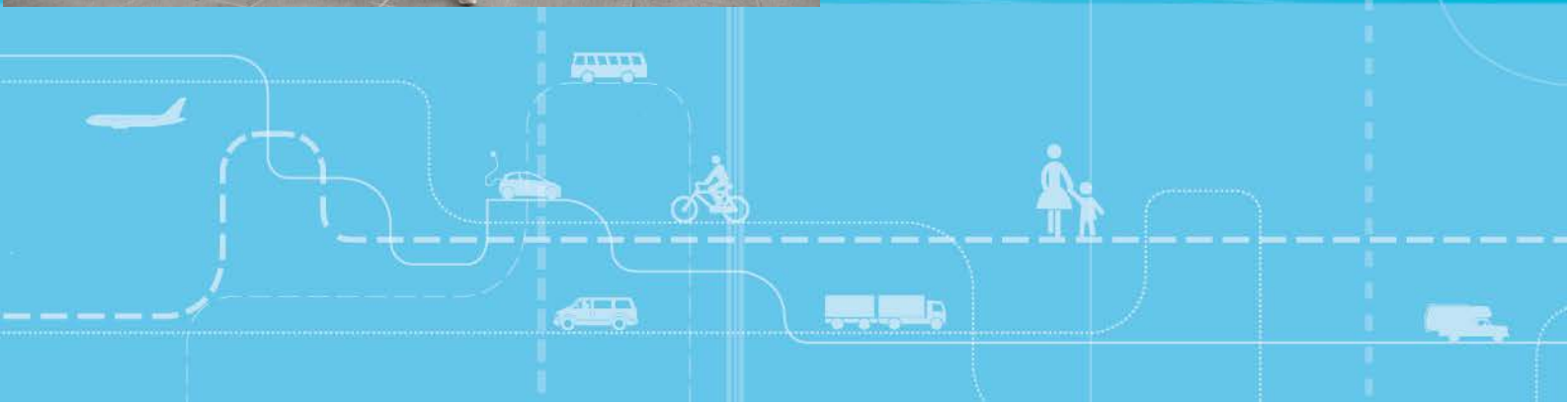


Reisevaner på fly 2017



Reisevaner på fly 2017

Harald Thune-Larsen

Eivind Farstad

Forsidefoto: Nils Olav Mevatne (www.mevatne.no)

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 2017

Forfattere: Harald Thune-Larsen
Eivind Farstad

Dato: 08.2018

TØI-rapport: 1646/2018

Sider: 63

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-2163-6

Finansieringskilde: Avinor

Prosjekt: Avinors reisevaneundersøkelse 2017

Prosjektleder: Harald Thune-Larsen

Kvalitetsansvarlig: Kjell Werner Johansen

Fagfelt: 32

Emneord: Reisevaner
Luftfart
Reisevaneundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten presenterer resultatene fra Avinors reisevaneundersøkelse 2017. I alt 147 000 flypassasjerer svarte på spørsmålene. Innlandstrafikken i Norge nådde 15,6 millioner reiser i 2017. Siden undersøkelsen i 2015 har fritidstrafikken innenlands økt med 8 prosent mens antall forretningsreiser har falt med 2 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 54 i 2015 til 56 prosent i 2017. Nordmenns flyreiser i Norge ble redusert med 2,6 prosent mens antallet utlendinger økte med 53 prosent og andelen utlendinger på innlandsflygningene økte fra 9 prosent i 2015 til 13 prosent i 2017.

Utenlands rutetrafikk på Avinors lufthavner økte fra 17,9 millioner reiser i 2015 til 19,8 millioner i 2017. Mesteparten av veksten, 73 prosent, kommer fra passasjerer bosatt utenfor Norge som reiste via Oslo lufthavn. Oslo økte også andelen av knutepunktstrafikken mellom regionale lufthavner og utlandet fra 51 prosent i 2015 til 58 prosent i 2017.

Trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise med rutefly til utlandet økte med 560 000 passasjerer (åtte prosent) fra 2015 til 2017.

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

Title: The Norwegian Air Travel Survey 2017

Authors: Harald Thune-Larsen
Eivind Farstad

Date: 08.2018

TØI Report: 1646/2018

Pages: 63

ISSN Electronic: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-2163-6

Financed by: Avinor

Project: Travel survey for Avinor 2017

Project Manager: Harald Thune-Larsen

Quality Manager: Kjell Werner Johansen

Research Area: 32

Keywords: Air travel
Travel behavior
Travel survey

Summary:

This report presents results from the Norwegian Air Travel Survey 2017. Information from 147,000 passengers is analyzed. Domestic traffic reached 15,6 million journeys in 2017. Results show that domestic leisure traffic increased by 8 percent, while business traffic was reduced by 2 percent from 2015 to 2017. 56 percent of domestic traffic is now leisure traffic. The amount of foreigners on domestic routes increased by 53 percent and the share of foreigners on domestic flights increased from 9 percent in 2015 to 13 percent in 2017.

International scheduled traffic at Avinors airports increased from 17,9 million journeys in 2015 to 19,8 million in 2017. Most of the growth, 73 per cent, comes from passengers resident outside Norway travelling through Oslo airport. Oslo also increased its share of hub traffic between regional airports and international destinations from 51 percent in 2015 to 58 percent in 2017.

The traffic of Norwegians on holiday and leisure trips with scheduled flights abroad increased by 560,000 passengers (eight per cent) from 2015 to 2017.

Language of report: Norwegian

Institute of Transport Economics
Gautstadalleen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Avinor har gjennomført reisevaneundersøkelser (RVU) blant flypassasjerene i Norge og til/fra utlandet siden 1972. Formålet med disse undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Fram til 2003 ble undersøkelsene gjennomført hvert 5. år, 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 2017 ble foretatt i perioden januar-desember 2017, 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, august 2018

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Kjell Werner Jobansen
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Datagrunnlag og metode.....	1
2	Trafikkutvikling og reisefrekvenser.....	4
2.1	Trafikkutvikling: Utlandstrafikken økte sterkt mens innenlandstrafikken viser svak vekst i 2017 etter 3 års stagnasjon.....	4
2.2	Reisefrekvenser med fly innenlands: Nedgang i reisefrekvensen for nordmenn, men sterk vekst i utlendingenes innlandsreiser.....	6
2.3	Tilbringertrafikken – Bybane og ny terminal i Bergen har endret reisemønstret til lufthavnen.....	8
3	Flytrafikken innenlands.....	11
3.1	Trafikkvolum: Norwegians markedsandel økte i 2017.....	11
3.2	Formål: Antall arbeidsbetingede reiser faller, mens veksten i fritidsreiser fortsetter.....	12
3.3	Nedgang i trafikk relatert til olje-/gassaktivitet.....	14
3.4	Sterk vekst i utlendingers bruk av innlandsrutene.....	16
3.5	Trafikken ut fra Oslo.....	19
3.6	Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger.....	24
3.7	Innenlandstrafikk utenom Oslo.....	26
3.8	Konkurransen mellom lufthavner.....	27
3.9	Oppsummering.....	32
4	Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet.....	34
4.1	Trafikkutviklingen: Oslo lufthavns markedsandel økte igjen etter flere år med nedgang.....	34
4.2	Oslo lufthavns rolle som knutepunkt.....	36
4.3	Reiseformål og nasjonalitet: Utlendingers fritidsreiser til Norge står fortsatt for mye av veksten.....	39
4.4	Markedsandeler flyselskap: Norwegian fortsetter å øke markedsandelen på utland.....	42
4.5	Interkontinental trafikk.....	44
4.6	Transfer.....	48
4.7	Oppsummering.....	50
5	Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet.....	52
5.1	Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet.....	52
5.2	Innkommende turisme til Norge.....	56
5.3	Oppsummering.....	59
	VEDLEGG.....	61

Sammendrag

Reisevaner på fly 2017

TØI rapport 1646/2018

Forfattere: Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad

Oslo 2018 63 sider

I Avinors reisevaneundersøkelse 2017 har 147 000 flypassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Innlandstrafikken nådde 15,6 millioner reiser i 2017. Siden undersøkelsen i 2015 har fritidstrafikken innenlands økt med 8 prosent mens antall forretningsreiser har falt med 2 prosent. Andelen fritidsreiser økte fra 54 til 56 prosent, mens andelen utlendinger på innlandsrutene økte fra 9 til 13 prosent.

På rutene mellom Norge og utlandet økte trafikken fra 22,6 millioner reiser i 2015 til 23,3 millioner reiser i 2017, fordelt på 21,4 millioner reiser med rute-fly og 2,0 millioner reiser med charterfly. Utenlands rutetrafikk på Avinors lufthavner økte fra 17,9 millioner reiser i 2015 til 19,8 i 2017. Mesteparten av veksten, 73 prosent, kommer fra passasjerer bosatt utenfor Norge som reiste via Oslo lufthavn. Oslo lufthavn økte også andelen av trafikken fra regionale lufthavner til utlandet via knutepunktet fra 51 til 58 prosent.

Fra 2015 til 2017 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise med rute-fly til utlandet med 561 000 passasjerer (åtte prosent) på Avinors lufthavner.

Veksten i kollektivandelene på de store lufthavnene stagnerte i 2017. Unntaket er Stavanger, der andelen økte fra 18 prosent i 2015 til 21 prosent i 2017.

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2017 (RVU 2017) er den foreløpig siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor har gjennomført blant sine passasjerer siden 1972. I RVU 2017 har 58 000 innlandspassasjerer og 89 000 utlandspassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen ble gjennomført på 10 lufthavner som står for 99 prosent av innlandstrafikken og tilnærmet all utlandstrafikk. Lufthavner i Finnmark deltok ikke i undersøkelsen i 2017.

Flytrafikken innenlands – økt ferie- og fritidstrafikk og flere utlendinger

Antall flyreiser per innbygger innenlands har falt, og ligger nå på 2,3 reiser per innbygger. Det er noe lavere enn nivået på 2,4 i 2013 og 2015. Fordelt på landsdeler falt reisefrekvensen spesielt mye i Nord-Norge, der reisefrekvensen i Nordland falt fra 4,9 til 4,4 og reisefrekvensen i Troms fra 6,6 til 5,4. I Finnmark dekket undersøkelsen færre interne ruter i 2017 enn i 2015, og beregnet reisefrekvens falt fra 6,0 til 4,5.

Etter mange år med nedgang og stagnasjon i markedsandel, økte markedsandelen til SAS svakt til 47 prosent i 2015, men falt til 45 prosent i 2017. Markedsandelen til Norwegian nådde et foreløpig høydepunkt med 38 prosent, mens Widerøe falt noe tilbake fra 18 prosent i 2015 til 17 prosent i 2017.

Veksten i ferie- og fritidsreiser fortsatte i 2017, og andelen fritidsreiser økte fra 54 prosent i 2015 og 56 prosent i 2017. Fra 2015 til 2017 økte antall ferie- og fritidsreiser innenlands med 8 prosent. Samtidig er antallet forretningsreiser redusert med 2 prosent, som tilsvarer

100 000 færre reiser. Nedgangen fordeler seg på 200 000 færre forretningsreiser tilknyttet oljeaktivitet og 100 000 flere forretningsreiser uten tilknytning til oljeaktivitet. Andelen av innlandsreisene som er relatert til oljeaktivitet falt fra 10 prosent i 2015 til 7 prosent i 2017.

Antallet utlendinger på innlandsflygningene har økt kraftig. Fra 2015 til 2017 økte antallet med 53 prosent fra 1,3 millioner til 2 millioner reiser. Størst antall og størst vekst hadde ruten Oslo-Tromsø, der antallet utenlandske passasjerer økte med nesten 200 000 til 350 000 i 2017. Høyest andel utlendinger i 2017 hadde Oslo-rutene til Svalbard (53 %), Kirkenes (32 %) og Tromsø (30 %).

De siste to årene har trafikken på de største rutene ut fra Oslo økt 3,3 prosent per år. Også her er veksten konsentrert om fritidsreiser, som økte med 5,7 prosent per år, mens forretningstrafikken stagnerte. Størst vekst hadde Oslo-Kirkenes, med 8,4 prosent vekst per år. Trafikken til Alta falt til gjengjeld med 8,1 prosent per år. Ellers var det vekst på alle de store Oslo-rutene unntatt Molde, der trafikken falt med 2 prosent per år.

Innlandsreisene utenom Oslo ble redusert med 2,4 prosent per år fra 2015 til 2017.

Dermed falt andelen av innlandsreiser som gikk utenom Oslo fra 27 prosent i 2015 til 25 prosent i 2017. De fire største rutene innenlands utenom Oslo går mellom Bergen og Stavanger/Trondheim/Sandefjord samt Trondheim-Bodø.

Oslo-trafikken fra Vesterålen omfattet 125 000 reiser i 2017. Her velger 73 prosent av passasjerene Harstad/Narvik som utgangs-/endepunkt for flyreiser til Oslo lufthavn mens de øvrige benyttet en lokal lufthavn. I Sortland, Bø og Øksnes benyttet 90-95 prosent av Oslo-passasjerene Harstad/Narvik lufthavn som utgangs-endepunkt for flyreisen, mens andelen var 30 prosent i Andøy.

I Lofoten, med 128 000 Oslo-reiser, benyttet 30 prosent av Oslo-passasjerene Harstad/Narvik lufthavn, mens 21 prosent benyttet Bodø som start-/endepunkt for flyreisen til Oslo. I Svolværs vertskommune Vågan benyttet 43 prosent av Oslo-passasjerene Harstad/Narvik lufthavn og 16 prosent Bodø lufthavn. I Leknes sin vertskommune, Vestvågøy benyttet 16 prosent av Oslo-passasjerene Harstad/Narvik og 14 prosent Bodø lufthavn.

I Hammerfest går normalt omtrent halvparten av Oslo-trafikken over Alta lufthavn, men andelen varierer sterkt fra år til år, med beregnede andeler på rundt 40 prosent i 2013 og 2017 og en andel på 74 prosent i 2015. Totalt antall Oslo-reiser fra Hammerfest ligger relativt stabilt rundt 60 000 reiser, men med en viss nedgang fra 2015 til 2017.

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

Flytrafikken mellom Norge og utlandet økte fra 22,6 millioner reiser i 2015 til 23,3 millioner reiser 2017, fordelt på 21,4 millioner reiser med rutefly og 2,0 millioner reiser med charterfly. De siste 10 årene har antallet reiser med rutefly økt gjennomsnittlig 5,5 prosent per år. Siden 2015 har veksten vært 1,9 prosent per år. Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,6 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt til mindre enn 1,95 millioner.

Utenlands rutetraffikk over Avinors lufthavner har økt fra 9 millioner i 2005 til 17,9 millioner i 2015 og videre til 19,8 millioner i 2017. Mye av veksten skyldes nedleggelsen av Rygge lufthavn.

Antallet private reiser med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet har på 12 år økt fra 4,6 millioner reiser i 2005 til 14,2 millioner reiser i 2017. De siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser, som var det samme som fra 2013 til 2015.

Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer moderat. Antallet arbeidsrelaterte reiser har økt fra 3,3 millioner i 2005 til 5,6 millioner i 2017. De siste to årene økte antallet arbeidsrelaterte reiser med i underkant av 0,3 millioner. London, København og Stockholm er fortsatt største utenlandsreisemål for rutetrafikken.

Markedet domineres stadig mer av Norwegian og SAS, som i 2017 til sammen fløy 13,1 millioner utenlandspassasjerer med rutefly, som er halvannen million mer enn to år før. Disse to selskapene flyr nå to av tre utenlands rutepassasjerer (67 prosent). Utviklingen med nedgangen for SAS og med Norwegianes vekst fortsatte også i 2017. Norwegian har økt sin andel fra 12 prosents markedsandel i 2005 til 39 prosent av markedet i 2017. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra nesten halvparten av markedet i 2005 til under 30 prosent i 2017.

Det viktigste destinasjonslandet utenfor Europa er fortsatt USA, med 1,2 millioner passasjerer i 2017. USA stod for den høyeste veksten fra 2015 til 2017 regnet i antall passasjerer (181 000). Thailand med 268 000 passasjerer er fremdeles nest største destinasjonsland, men hadde en nedgang på ni prosent og 27 000 færre passasjerer enn i 2015. Canada fortsetter veksten og har tatt over for Dubai/FAE som tredje største destinasjon med over 100 000 passasjerer i 2017 og seks prosent årlig vekst siden 2009.

Interkontinentale destinasjoner stod for 15 prosent av utenlands rutetrafikk til og fra Avinors lufthavner, som er samme andel som i 2015. Det er fortsatt på nivå med trafikken tolv år tidligere, og andelen har vært ganske jevn rundt 15 prosent i perioden. I løpet av de siste 10 årene fra 2007 til 2017 økte antallet interkontinentale passasjerer fra 1,7 til 2,9 millioner, en vekst på 75 prosent. Det tilsvarer en årlig vekst på fem prosent.

Nord-Amerika er fremdeles største interkontinentale destinasjon, og veksten har vært sju prosent per år de siste 10 årene. Veksten til Nord-Amerika har tatt seg opp de siste årene, fra fire prosent vekst per år fram til 2013, og videre til sju prosent i løpet av fire siste årene. Trafikken til Midtøsten har i perioden 2007-2017 økt 10 prosent per år, og trafikken til Afrika med tre prosent per år. Asia-trafikken har gått ned fra åtte til fem prosent årlig vekst. Oseania har hatt en vekst på fem prosent per år, men trafikken til Latin-Amerika har falt med fire prosent per år den siste tiårsperioden.

Oslo har de siste to årene befestet sin posisjon som både viktig direktelufthavn og knutepunkt for utenlandstrafikken. Veksten i direkte internasjonal trafikk har vært svært høy samtidig som transfertrafikken mellom regionale lufthavner og utlandet via Oslo har økt. Veksten i antall direkteruter til utlandet er også klart størst for Oslo.

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

Fra 2015 til 2017 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreiser med rutefly til utlandet med 560 000 passasjerer (åtte prosent) på Avinors lufthavner.

Veksten i dette markedet har i perioden 2005-2017 vært høyest blant personer mellom 30 og 49 år, og det er i aldersgruppene 30-39 og 40-49 år at veksten har vært størst i de siste åtte årene.

London er fortsatt det klart mest populære reisemålet for nordmenn. Alicante har passert København som nest største destinasjon, mens Malaga har hatt størst relativ vekst blant de viktigste reisemålene. Noen av de typiske storbyferiedestinasjonene Roma, Paris og Barcelona har derimot tapt trafikk fra 2015 til 2017.

Andelen lange reiser (over 7 overnattinger) har økt så vidt siden 2015, mens mellomlange reiser (4-7) overnattinger) har redusert sin andel tilsvarende i 2017.

Fra 2015 til 2017 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge nesten dobbelt så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 12,7 og 6,8 prosent vekst). Dette stemmer godt overens med at det meste av veksten i utenlands flytrafikk de siste to år kommer fra utlendingers besøk i Norge, som er samme tendens som to år tidligere.

Via Avinors lufthavner kom det flest besøkende fra Storbritannia (635 000), USA (486 000) og Tyskland (395 000), som er de største markedene, med henholdsvis 15, 11 og 9 prosent markedsandel. Sverige (295 000), Danmark (242 000) og Frankrike (219 000) følger deretter.

Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreiser med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 28 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2017, litt ned i andel fra 32 prosent i 2015. Fortsatt er det imidlertid slik at nær halvparten av flyturistene til Norge (44 %) er borte fra hjemmet mer enn sju netter.

Reisen til lufthavnen – økning i kollektivandelen i Bergen med Bybane og ny terminal

Veksten i kollektivandelene på de store lufthavnene stagnerte i 2017. Unntaket er Stavanger, der andelen økte fra 18 prosent i 2015 til 21 prosent i 2017.

Også i Bergen stagnerte kollektivandelen på årsbasis fra 2015 til 2017, men andelen buss ble redusert fra 42 prosent i 2015 til 26 prosent i 2017, mens bane økte sin andel fra 0 til 17 prosent. Bybanen ble forlenget til Bergen lufthavn åpnet 22.april 2017. Etter at lufthavnen også fikk ny terminal 17.august økte total kollektivandel fra 44 prosent i tredje tertial i 2015 til 49 prosent i tilsvarende periode i 2017. Bybanen stod da for 27 prosent.

På Oslo lufthavn står buss for 15 prosent, omtrent som i 2015 og tog for 56 prosent, omtrent som i 2015. Utjevningen mellom NSB og Flytoget fortsetter, og NSB stod i 2017 for 24 prosent (21 % i 2015) av tilbringertrafikken mot 32 prosent (36 % i 2015) for Flytoget. Beregnet NSB-trafikk økte dermed fra 3,7 millioner i 2015 til 4,6 millioner i 2017, mens Flytoget tapte 100 000 passasjerer.

Summary

The Norwegian Air Travel Survey 2017

TOI Report 1646/2018

Authors: Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad

Oslo 2018 63 pages Norwegian language

This report presents results from the 2017 Norwegian Air Travel Survey for Avinor's airports.

Information from 147,000 passengers has been analyzed. Results show that domestic leisure traffic increased by 8 percent while business traffic was reduced by 2 percent from 2015 to 2017. 56 percent of domestic traffic is now leisure traffic. The amount of foreigners on domestic routes increased by 53 percent and the share of foreigners increased from 9 percent in 2015 to 13 percent in 2017.

International scheduled traffic at Avinor's airports increased from 17,9 million journeys in 2015 to 19,8 million in 2017. Most of the growth, 73 per cent, comes from passengers resident outside Norway travelling through Oslo Airport. Oslo Airport also increased its share of hub traffic between regional airports and international destinations from 51 percent in 2015 to 58 percent in 2017.

From 2015 to 2017, Norwegians' traffic on holiday and leisure trips with scheduled flights abroad increased by 561,000 passengers (eight percent) at Avinor airports.

The growth in public transport share at the major airports stagnated in 2017. The exception is Stavanger, where the proportion increased from 18 per cent in 2015 to 21 per cent in 2017.

About the survey

In the Norwegian Air Travel Survey 2017 (RVU 2017), 147,000 passengers responded to questions about their travel. The survey covers 99 percent of domestic air travel and nearly all air travel between Norway and international destinations, with the exception of traffic to/from Sandefjord Airport Torp.

Domestic air traffic

In 2017, Norwegians made an average of 2.3 domestic air journeys. This is slightly less than the level of 2.4 in 2013 and 2015. The most significant reduction happened in the north, where the average fell from 4.9 to 4.4 in the county of Nordland and from 6.6 to 5.4 in Troms.

SAS is still the largest airline on the domestic network, but its market share has fallen from 47 percent in 2015 to 45 percent in 2017. Norwegian has 38 percent of the market and Widerøe 17 percent.

Altogether, domestic air travel grew by 1.7 percent per year from 2015 to 2017, which is higher than the growth rate in the previous two years, but significantly lower than the 3.2 percent annual growth in the 12-year period 2003-2015.

Travel for private purposes comprises 56 percent of domestic air travel in Norway in 2017. The leisure share increased from 54 percent in 2015. The business share fell from 46 percent in 2015 to 44 percent in 2017. In the period 2015-2017 business travel fell by 2 percent and leisure travel increased 8 percent.

Since 2015, the number of business travellers has fallen by 100 000 journeys. Trips related to oil exploration was down by 200,000, and other business traffic increased by 100 000. The share of the traffic related to oil and gas exploration fell from 10 percent in 2015 to 7 percent in 2017.

Foreigners' share of domestic traffic has increased. From 2015 to 2017, the number of foreigners increased by 53 percent, from 1.3 to 2 million journeys. The biggest «foreign» domestic route was Oslo – Tromsø with 350,000 international passengers (30 percent) and an increase of almost 200,000 from 2015. Oslo-Svalbard (53 %) and Oslo-Kirkenes (32 %) had the highest share of international passengers.

Air traffic between Norway and international destinations

International scheduled air traffic in Norway increased from 22.6 million journeys in 2015 to 23.3 million journeys in 2017, divided by 21.4 million journeys on scheduled flights and 2.0 million on charter flights. For the last 10 years, the number of journeys has increased by 5.5 per cent per year. Since 2015, growth has been 1.9 per cent per year. The charter market increased in volume to 2013, reaching 2.7 million passengers. Since then, the number of charter passengers has dropped to 1,95 million.

International scheduled traffic on Avinors airports increased from 9 million in 2005 to 17,9 million in 2015 og further to 19,8 million in 2017. A part of Avinors traffic growth from 2015 to 2017 is linked to the closure of Rygge airport with its 1,6 million annual international passengers in October 2016.

The number of private trips with scheduled flights to and from abroad has increased from 4.6 million journeys in 2005 to 14.2 million journeys in 2017. Over the past two years, leisure travel has increased by 1.8 million journeys, which was the same increase as from 2013 to 2015. The growth in work-related travel is more moderate. The number of work-related journeys has increased from 3.3 million in 2005 to 5.6 million in 2017. Over the past two years, the number of work-related journeys increased by just under 0.3 million. London, Copenhagen and Stockholm are still the biggest international destinations for scheduled traffic.

The market is increasingly dominated by Norwegian Air Shuttle and SAS, which in 2017 totaled 13.1 million international passengers with scheduled flights, which is one and a half million more than two years before. These two companies now fly two out of three international passengers (67 percent). Developments with the decline for SAS and Norwegian's growth continued in 2017. Norwegian has increased its share from 12 percent market share in 2005 to 39 percent of the market in 2017. During the same period, SAS's market share has gradually declined from almost half of the market in 2005 to below 30 percent in 2017.

The main destination country overseas is still the United States, with 1.2 million passengers in 2017. The United States accounted for the highest growth from 2015 to 2017, counted in number of passengers (181,000). Thailand with 268,000 passengers is still the second largest destination country but had a decline of nine percent and 27,000 fewer passengers than in 2015. Canada continues its growth and has taken over for Dubai / FAE as the third largest destination with over 100,000 passengers in 2017 and six per cent annual growth since 2009.

Intercontinental destinations accounted for 15 per cent of international scheduled traffic to and from Avinor's airports, which is the same share as in 2015. It is still in line with the traffic share twelve years earlier, and the proportion has been quite evenly around 15 per

cent in the period. During the last 10 years from 2007 to 2017, the number of intercontinental passengers increased from 1.7 to 2.9 million, a growth of 75 percent. This corresponds to an annual growth rate of five percent.

North America is still the largest intercontinental destination, and growth has been seven percent per year over the past 10 years. Growth to North America has risen in recent years, from four per cent growth per year to 2013, and to seven per cent in the last four years. Traffic to the Middle East has increased 10 percent per year in the period 2007-2017, and traffic to Africa by three per cent per year. Asia traffic has declined from eight to five percent annual growth. Oceania has grown five percent a year, but traffic to Latin America has fallen by four per cent per year over the last decade.

For the last two years, Oslo has consolidated its position as an important airport for both direct traffic and international transfer. The direct traffic growth at Oslo airport has been among the highest in Norway, and as a hub for international traffic from regional airports, Oslo has also increased its importance. The growth in the number of direct international connections has also been highest for Oslo.

International holiday and leisure traffic - most of the growth comes from passengers living outside Norway

From 2015 to 2017, Norwegians' traffic on holiday and leisure trips with scheduled flights abroad increased by 561,000 passengers (eight percent) at Avinor airports.

Growth in this market has been highest among people between the ages of 30 and 49 in the period 2005-2017, and in the age groups 30-39 and 40-49 years, growth has been greatest in the past eight years.

London is still by far the most popular destination for Norwegians. Alicante has surpassed Copenhagen as the second largest destination, while Malaga has had the greatest relative growth among the main destinations. Some of the typical city destinations, Rome, Paris and Barcelona, on the other hand, have lost traffic from 2015 to 2017.

The proportion of long journeys (over 7 nights) has increased since 2015, while medium-term travel (4-7 overnight stays) have decreased their share in 2017.

From 2015 to 2017, the growth in foreigners' overnight stays in commercial accommodations in Norway was almost twice as high as the growth in overnight stays by Norwegians (12.7 and 6.8 per cent, respectively). It is in line with the fact that most of the growth in foreign air traffic in the last two years is from foreigners' visits in Norway, which is the same trend as two years earlier.

At Avinor airports, most visitors came from the United Kingdom (635,000), the United States (486,000) and Germany (395,000), which were the three largest markets, with 15, 11 and 9 percent market share, respectively. Sweden (295,000), Denmark (242,000) and France (219,000) then follow.

The largest submarket is holiday/leisure travel with more than a week's duration. These trips totaled 28 per cent of the tourist traffic by plane into Norway in 2017, slightly down from 32 per cent in 2015. However, still almost half of the flight passengers to Norway (44 per cent) are away from home more than seven nights.

Access to airports

The survey also shows that the share of train transport in ground access to Oslo airport stayed at 56 percent, but the market share of NSB increased from 21 percent in 2016 to 24 percent in 2017. The market share of Flytoget decreased from 36 to 32 percent.

In Bergen, a new light rail link captured 24 percent of the ground access to Bergen Airport by the 3rd 4 month-period of 2017, mainly by substituting bus, but also by substituting some private transport.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Det er siden 1972 gjennomført jevnlig reisevaneundersøkelser på fly som er dokumentert i TØI-rapporter. Denne rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly i 2017 (RVU fly 2017) og ser i tillegg på utviklingstrekk bakover i tid. Tallgrunnlaget i rapporten bygger på flytrafikken fra Avinors lufthavner i perioden 1. januar – 31. desember 2017.

Rapporten tar for seg ruteflygninger innenlands og mellom Norge og utlandet, og det legges vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med tidligere undersøkelser. Kapittel 2 gir en kortfattet beskrivelse av trafikktutviklingen de senere årene, 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 2017 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

RVU fly 2017 er som tidligere reisevaneundersøkelser på fly gjennomført ved at passasjerene på utvalgte lufthavner har fylt ut et spørreskjema om flyreisen de var på den aktuelle dagen. I 2017 ble det samlet inn data på i alt 10 lufthavner, som dekker det meste av trafikken innenlands og tilnærmet all rutetrafikk fra Avinors lufthavner til utlandet. Til sammen består datamaterialet av opplysninger fra 146 912 ruteflypassasjerer fordelt med 57 762 på innland og 89 150 på utland. I tillegg ble det intervjuet 3 118 passasjerer på charterflygninger til utlandet.

På landsbasis reiste 99 prosent av flypassasjerene innenlands og tilnærmet alle Avinors utlandspassasjerer til eller fra de 10 lufthavnene som dekkes av undersøkelsen. På rutene til og fra Finnmark reiste imidlertid kun 77 prosent av passasjerene til eller fra disse lufthavnene. Dette gjør undersøkelsen mindre representativ for Finnmark enn for resten av landet.

Tabell 1.1 viser antall svar fordelt på lufthavn. Alle flyselskaper og de fleste rutene fra Avinors lufthavner av betydning 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 2017 etter lufthavn
 Table 1.1: No. of answers by market (domestic/international) and airport.

	IATA-kode	Innland	Utland	I alt
Oslo	OSL	27 400	54 984	82 378
Bergen	BGO	3 974	10 905	14 879
Trondheim	TRD	4 700	7 556	12 256
Stavanger	SVG	2 551	9 072	11 623
Tromsø	TOS	7 869	583	8 452
Bodø	BOO	7 394	125	7 519
Kristiansand	KRS	1 428	2 654	4 082
Ålesund	AES	938	1 877	2 815
Haugesund	HAU	735	942	1 677
Molde	MOL	779	452	1 231
I alt	SUM	57 768	89 150	146 912

RVU 2017 bygger på undersøkelsesopplegget som er benyttet fra og med 2003, men med ett viktig unntak: Mens respondentene tidligere fylte 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 2017 er stort sett sammenfallende med tidligere år. På innland er det imidlertid i 2013 og 2015 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»). På utland er det fra 2017 tatt inn spørsmål om bransjetilknytning.

På Oslo lufthavn ble det intervjuet så godt som hver dag i 2017. 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.

1.2.2 Vekting av dataene

Dataene er «blåst opp» slik at de avspeiler total rutetrafikk i 2017. 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.

¹ Denstadli, Thune-Larsen og Dybedal (2014). Reisevaner på fly 2013. TØI-rapport 1335/2014.

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.

Intervjuerne har i tillegg til å intervju registrert alder og kjønn for de reisende som ikke ønsker å delta i undersøkelsen. Disse opplysningene benyttes til å rette opp eventuelle utvalgsskjevheter.

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 258 og for utenlandsrutene 222. Satt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 258 passasjerer som reiste på de innenlandske rutene som dekkes av undersøkelsen besvart skjemaet, mens én av 222 passasjerer på utenlandsrutene fra Avinors lufthavner har gjort det samme.

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.

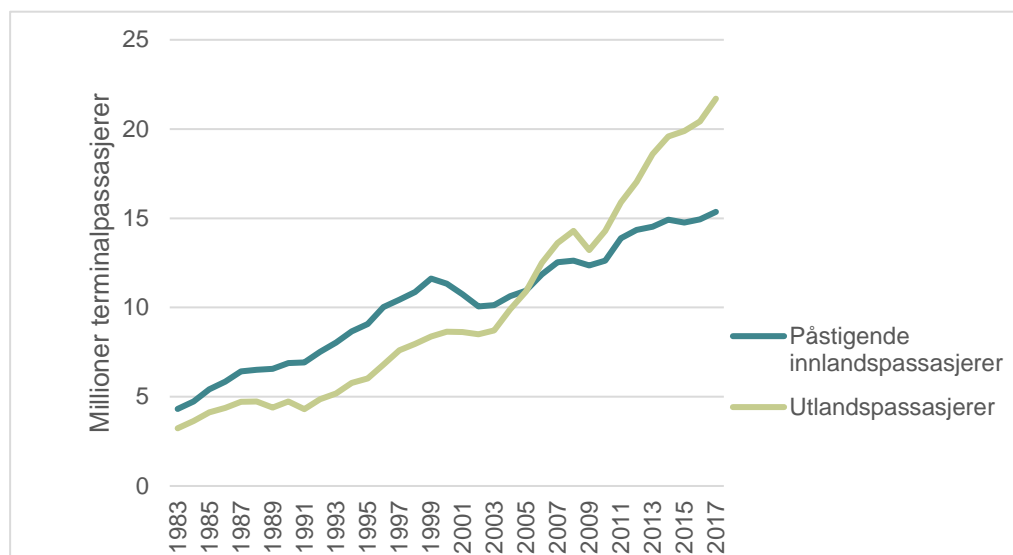
2 Trafikkutvikling og reisefrekvenser

2.1 Trafikkutvikling: Utlandstrafikken økte sterkt mens innenlandstrafikken viser svak vekst i 2017 etter 3 års stagnasjon.

Flytrafikken samlet for alle de 52 norske lufthavnene nådde 54,4 millioner terminalpassasjerer² i 2017, fordelt på 30,7 millioner innlandspassasjerer og 23,3 millioner utlandspassasjerer. Av dette stod Avinors 46 lufthavner for 52,4 millioner terminalpassasjerer, fordelt på 30,7 millioner på innland og 21,7 millioner på utland³.

Innlandspassasjerer telles både ved på- og avstigning. Et bedre bilde av den trafikken som håndteres av Avinor får vi ved å summere antall påstigende innenlands terminalpassasjerer (15,4 millioner i 2017) med antall utenlands terminalpassasjerer (21,7 millioner i 2017), slik det er gjort i figur 2.1. Regnet på denne måten håndterte Avinor 37,1 millioner enkeltreiser i 2017. Telt på denne måten har Avinor håndtert flere utenlands- enn innenlandsreiser siden 2005.

Avinors utlandstrafikk har over de siste 34 årene økt tilnærmet eksponentielt med en gjennomsnittlig årlig trendvekst på 5,6 prosent. Veksten har vært sterkt preget av varierende konjunkturer og konkurranseforhold, men den langsiktige veksten har holdt seg på et høyt nivå. Fra 1983 til 1999 økte utlandstrafikken med 6,1 prosent per år for så å øke med bare 1 prosent per år til 2003. Høy årlig vekst i årene 2003 – 2013 (7,9 %) og år som 2014 og 2017 sørget likevel for en gjennomsnittlig vekst på over 5 prosent også etter 1999.



Figur 2.1: Trafikkutvikling Avinor 1983-2017. Millioner enkeltreiser fordelt på innland og utland
 Figure 2.1: Passenger traffic Avinor 1983-2017. Million trips, domestic and international

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

³ I tillegg håndterte Avinor 464 000 offshore helikopterpassasjerer i 2017

Innenlandstrafikken økte enda mer enn utlandstrafikken i perioden 1983–1999, da Avinors innenlandstrafikk nådde en foreløpig topp. Fra 1999 til 2003 falt innenlandstrafikken kraftig på grunn av redusert konkurranse. Med økende konkurranse og fjerning av flyskatt begynte innenlandstrafikken å øke igjen fra 2003, passerte 1999-nivået i 2006 og nådde 15,4 millioner påstigende terminalpassasjerer i 2017. Tabell 2.1 viser hvordan vekstratene har variert over tid.

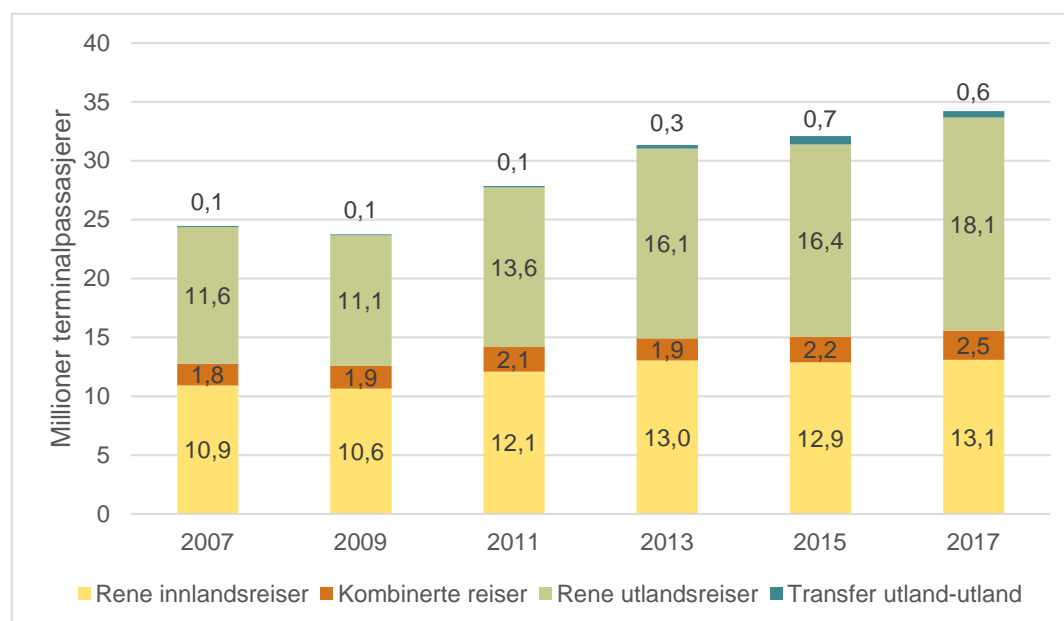
Tabell 2.1: Årlig vekst i Avinors trafikk etter utvalgte perioder 1983-2017. Terminalpassasjerer.

Table 2.1 Annual traffic growth Avinor 1983-2017. Terminal passengers.

:	1983-1999	1999-2003	2003-2013	2013-2015	2015-2017	1999-2017
Innland (kun påstigende)	6,4 %	-3,3 %	3,7 %	0,4 %	1,7 %	1,5 %
Utland	6,1 %	1,0 %	7,9 %	3,4 %	4,4 %	5,4 %
Sum	6,3 %	-1,5 %	5,8 %	2,1 %	3,3 %	3,5 %
Terminalpassasjerer	6,4 %	-2,2 %	5,1 %	1,6 %	2,8 %	2,8 %

Antallet enkeltreiser innenlands med fly er som sagt halvparten av antallet terminalpassasjerer, siden en flyreise tilsvarer en terminalpassasjer både ved avgang og ankomst. Trekker vi fra utenlands transfer, får vi antall «rene» innenlandske flyreiser, som er beregnet til 13,1 millioner i 2017. Mange innenlands flyreiser er tilslutningsreiser til utlandet (utenlands transfer). I 2017 utgjorde de 2,5 millioner flyreiser. I tillegg reiste 0,6 millioner passasjerer mellom to utenlandske destinasjoner via Avinors lufthavner.

I figur 2.2 gjengis utviklingen i antall flyreiser i Avinors reisevaneundersøkelser for 2007-2017 fordelt på rene innenlandsreiser⁴, rene utenlandsreiser, kombinasjonsreiser innland/utland samt transfer utland-utland. Fra 2007 til 2017 økte antall flyreiser i Avinors undersøkelser tilsvarende 3,4 prosent årlig fra 24,4 millioner reiser i 2007 til 34,2 millioner i 2017.



Figur 2.2: Trafikkutvikling Avinor 2007-2017. Millioner reiser.

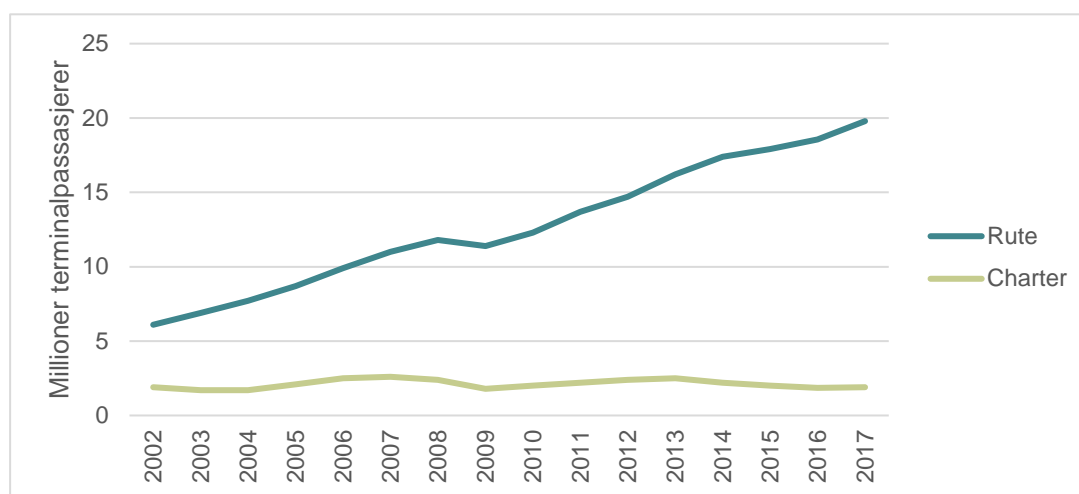
Figure 2.2: Traffic Avinor 2007-2017. Million journeys.

⁴ Her er reiser med flybrytning innenlands talt to ganger.

Antallet rene innenlandsreiser økte 1,8 prosent per år til 13,1 millioner, mens antallet rene utenlandsreiser økte 4,5 prosent per år til 18,1 millioner reiser i 2017. Størst vekst har det vært i flyreiser mellom utenlandske destinasjoner via Avinors lufthavner. Antallet ble 9-doblet fra 75 000 i 2007 til 0,7 millioner i 2015, men ble redusert til 0,6 millioner i 2017.

Transfer til utlandet økte med 2 prosent per år fra 2007 til 2015. Dette er lavere vekst enn annen utlandstrafikk og gjenspeiler økt tilbud fra regionale lufthavner. Fra 2015 til 2017 har utlands transfer økt med over 7 prosent per år, noe som gjenspeiler økt tilbud fra Oslo lufthavn.

Utlandstrafikken (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 8,2 prosent per år siden 2002, mens antall charterreiser ikke har økt siden 2002.



Figur 2.3: Trafikkutvikling Avinor 2002-2017. Millioner utlands flyreiser fordelt på rute og charter
 Figure 2.3: Traffic Avinor 2002-2017. Million international journeys, split into scheduled and charter

2.2 Reisefrekvenser med fly innenlands: Nedgang i reisefrekvensen for nordmenn, men sterk vekst i utlendingenes innlandsreiser.

Antall reiser per innbygger (reisefrekvensen) innenlands økte svakt til 2,4 i 2013 og 2015, men falt til 2,3 i 2017. Totalt ble det registrert 13,7 millioner enveisreiser innenlands med fly i Norge i 2017 (reiser med mellomlanding telles en gang) sammenlignet med 13,8 millioner enveisreiser i 2015. Personer bosatt utenfor Norge stod for 9,1 prosent av innenlandsreisene i 2015 og 13,4 prosent i 2017. I 2007 var andelen 7,7 prosent. Av utlendingenes 1,8 millioner innenlandsreiser med fly i 2017 begynte eller sluttet 61 prosent av reisene på en lufthavn i utlandet. I 2007 var denne andelen 86 prosent.

Tabell 2.2. Utlendingenes andel av innenlands flyreiser 2007-2017.

Table 2.2. Foreigners share of domestic air journeys 2007-2017.

År	2007	2011	2013	2015	2017
Andel	7,7 %	8,7 %	8,3 %	9,1 %	13,4 %

86,6 prosent av innenlandsreisene i RVU 2017 ble foretatt av personer bosatt i Norge. Antall innlandsreiser i RVU utført av nordmenn ble redusert med 5,3 prosent fra 12,5 millioner i 2015 til 11,9 millioner i 2017. Samtidig økte folketallet med 1,8 prosent. Gjennomsnittlig reisefrekvens falt da fra 2,4 reiser per år i 2015 til 2,3 reiser per år i 2017.

Fordelt på landsdeler er det små endringer fra 2015 til 2017 bortsett fra for Nord-Norge, der reisefrekvensen er redusert fra 5,6 til 4,8. Også i Trøndelag har reisefrekvensen gått noe ned.

På Østlandet har reisefrekvensen for Oslo og Akershus i sum falt fra 1,8 til 1,7. Reisefrekvensen for Vestfold har økt, noe som kan skyldes redusert rutetilbud innenlands på Torp lufthavn (som ikke er representert i RVU). På Vestlandet er reisefrekvensen redusert for Hordaland og Sogn og Fjordane, men økt for Møre og Romsdal.

I Nord-Norge er beregnet reisefrekvens redusert for alle fylker, men aller mest i Finnmark, der undersøkelsen i 2017 dekket færre flyruter enn i tidligere undersøkelser.

Tabell 2.3: Totalt antall innenlands reiser med rutefly utført av bosatte i Norge og reisefrekvens (enveisreiser) per år fordelt på fylker og landsdeler 2007-2015. Reiser med transfer telles en gang.

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.

	1000 reiser i 2017	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Hele landet	11 857	2,2	2,1	2,3	2,4	2,4	2,3
Østfold	212	0,8	0,8	0,9	0,6	0,7	0,7
Oslo/Akershus	2 104	1,7	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7
Hedmark	148	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8
Oppland	122	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7	0,6
Buskerud	234	0,9	0,8	1,0	0,8	0,8	0,8
Vestfold	237	0,9	0,9	1,1	0,8	0,9	1,0
Telemark	129	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7
Sum Østlandet	3 186	1,2	1,1	1,3	1,2	1,3	1,2
Aust-Agder	136	1,2	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2
Vest-Agder	381	1,8	1,6	1,9	1,9	2,0	2,1
Rogaland	1 401	3,3	3,0	3,0	3,2	3,1	3,0
Sum Agder/Rogaland	1 917	2,6	2,3	2,5	2,6	2,5	2,5
Hordaland	1 648	3,1	3,0	3,3	3,0	3,5	3,2
Sogn og Fjordane	184	1,6	1,7	1,7	2,0	1,9	1,7
Møre og Romsdal	912	3,1	3,0	3,5	3,4	3,3	3,4
Sum Vestlandet	2 744	2,9	2,8	3,2	3,0	3,2	3,1
Sum Trøndelag	1 652	3,2	3,2	3,3	4,0	3,9	3,6
Nordland	1 071	4,2	4,1	4,7	4,7	4,9	4,4
Troms	902	4,8	4,8	4,6	6,2	6,6	5,4
Finnmark	344	5,1	5,1	5,9	5,7	6,0	4,5*
Sum Nord-Norge	2 316	4,5	4,5	4,8	5,4	5,6	4,8*

*RVU 2017 dekker kun 77 prosent av passasjertrafikken i Finnmark

2.3 Tilbringertrafikken – Bybane og ny terminal i Bergen har endret reisemønstret til lufthavnen

Hvordan man kommer seg til lufthavnen varierer 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 2.4 viser tilbringertrafikken for de fire største lufthavnene. Tallene inkluderer tilbringerreiser⁵ 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.

Tabell 2.4: Motoriserte transportmidler brukt på reisen til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner (innland og utland). 2017. Prosent.

Table 2.4: Access/egress modes to Oslo, Bergen, Trondheim and Stavanger airports (domestic and international flights). 2017. 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	16	14	16	11	8	10	23	17	20
Bil, parkert	9	14	13	11	13	12	16	27	19	14	21	17
Bil, returnert	9	12	10	24	27	25	20	21	20	35	43	38
Leiebil	2	3	2	4	5	4	2	2	2	4	3	4
Buss	16	14	15	28	24	26	40	31	38	24	16	21
Flytoget	39	27	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annet tog/bane	23	24	24	16	17	17	12	10	11	0	0	0
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Sum kollektiv:												
2017	78	66	70	44	41	43	51	41	49	24	16	21
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 kollektivandel på 70 prosent. Andelen økte merkbart fra 2013 til 2015, men har endret seg lite siden. Tog er klart største transportform med 56 prosent av tilbringerreisene, fordelt med 32 prosent på Flytoget og 24 prosent for NSB.

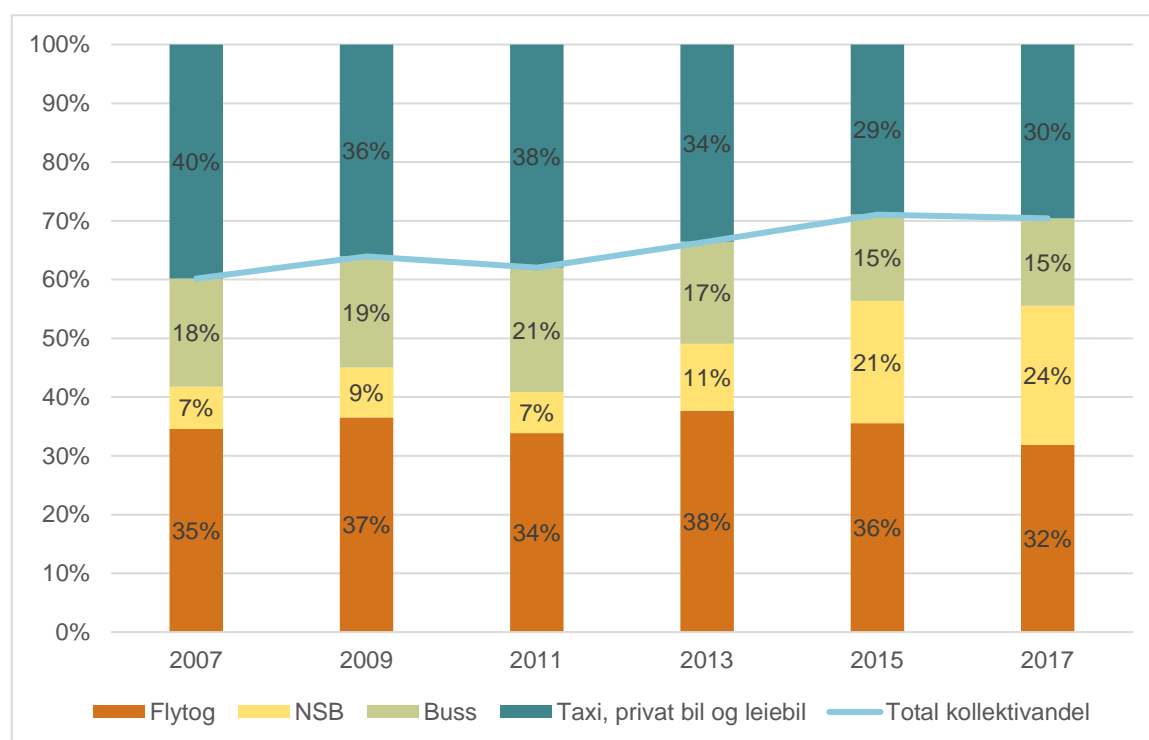
For NSB innebærer det en økning fra 11 prosent i 2013 og 21 prosent i 2015. Beregnet antall flypassasjerer som har benyttet NSB på reisen til og fra Oslo lufthavn har dermed økt fra 3,7 millioner i 2015 til 4,6 millioner i 2017.

Flytogets markedsandel falt til gjengjeld fra 36 prosent i 2015 til 32 prosent i 2017 (figur 2.4). Antall flypassasjerer med Flytoget falt moderat fra knapt 6,3 millioner i 2015 til 6,2 millioner i 2017. Til sammen fraktet Flytoget og NSB 10,8 millioner flypassasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2017 sammenlignet med 10 millioner i 2015.

I løpet av de siste 10 årene har andelen passasjerer som benytter tog til Oslo lufthavn økt med 14 prosentpoeng, fra 42 prosent i 2007 til 56 prosent i 2017. På den annen side er andelen buss redusert med 3 prosentpoeng til 15 prosent, mens bruk av individuell transport (privat

⁵ 2 prosent av passasjerene oppga at de gikk til lufthavnen. Disse er ikke regnet med i tabellen.

bil, taxi og leiebil) er redusert med 10 prosentpoeng til 30 prosent i 2017. Total kollektivandel har siden 2007 økt med 10 prosentpoeng fra 60 til 70 prosent.



Figur 2.4. Tilbringertrafikken til Oslo lufthavn 2007-2017 fordelt på transportmiddel.
Figure 2.4. Transport to Oslo Airport 2007-2017 by mode.

I Trondheim reiste knapt halvparten (49 prosent) av trafikantene kollektivt til lufthavnen i 2017. Det er en nedgang fra 52 prosent i 2015. Nedgangen var størst for innlandstrafikken, der kollektivandelen falt fra 56 til 51 prosent. Nedgangen her skyldes i første rekke at andelen bussreiser er redusert fra 47 til 40 prosent samtidig som antallet passasjerer som ble kjørt privat til lufthavnen av andre økte fra 15 til 20 prosent.

I Stavanger økte kollektivandelen fra 18 til 21 prosent. Også her var endringen størst for innlandstrafikken, der det spesielt var andelen taxi som ble redusert fra 28 til 23 prosent mens andelen som kom med buss økte fra 20 til 24 prosent.

I Bergen lå kollektivandelen i 2017 på 43 prosent, som er omtrent samme nivå som i 2015. Men både fordeling og omfang av kollektivtrafikk endret seg etter at Bybanen ble åpnet. Bybanens tilkobling til Bergen lufthavn ble gjennomført i to trinn. Først ved Bybanens forlengelse til lufthavnen 22. april 2017 og deretter ved åpningen av terminal 3 (med vesentlig kortere vei til Bybanen) 17. august 2017. Resultatet ble økende markedsandel for Bybanen gjennom året 2017, fra nær 0 prosent i 1. tertial til 20 prosent i 2. tertial og 27 prosent i 3. tertial. I 3. tertial økte også samlet kollektivandel fra 44 prosent i 2015 til 49 prosent i 2017. Utviklingen er gjengitt i tabell 2.5.

Tabell 2.5: Motoriserte transportmidler brukt på reisen til Bergen lufthavn (innland og utland) etter tertial 2015 og 2017. Prosent.

Table 2.5: Access/egress modes to Bergen airport (domestic and international flights) by four month period 2015 and 2017. Percent

	1. tertial		2. tertial		3. tertial		Hele året	
	2015	2017	2015	2017	2015	2017	2015	2017
Bil	64	63	54	57	56	51	58	57
Buss	36	35	45	23	44	22	42	26
Bybane	0	2	0	20	0	27	0	17
Sum kollektiv	36	37	46	43	44	49	42	43

3 Flytrafikken innenlands

3.1 Trafikkvolum: Norwegian's markedsandel økte i 2017

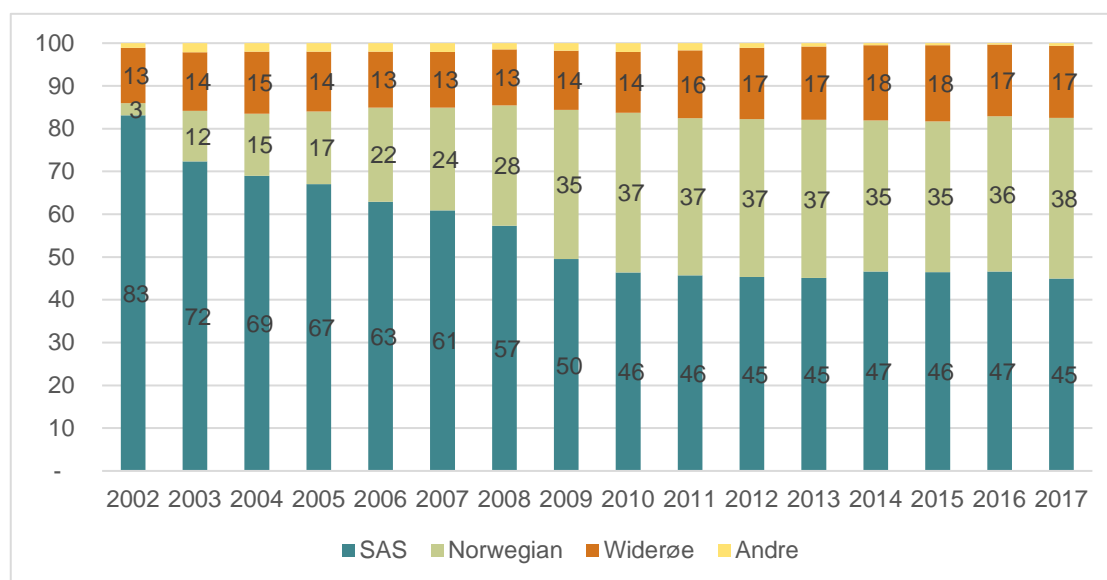
Totalt antall rutepassasjerer som fløy innenlands økte fra 15,0 millioner i 2015 til 15,6 millioner i 2017.

SAS var største operatør på innenriksnettet med 7 millioner passasjerer, som gir en markedsandel på 45 prosent, 1 prosentpoeng mindre enn i 2015 (figur 3.1 og tabell 3.1). Trafikkvekst gjør likevel at antall passasjerer er uendret siden 2015. Over tid har SAS sin markedsandel vært nokså stabil rundt 46 prosent siden 2010, da SAS fraktet 6 millioner passasjerer.

Nest største operatør er Norwegian med 5,8 millioner passasjerer innenlands. Dette er 500 000 mer enn i 2015 og ny rekord for Norwegian. Norwegian stod dermed for nesten all innenlands trafikkvekst fra 2015 til 2017. Markedsandelen økte fra 35 prosent i 2015 til 38 prosent i 2017 etter en periode med svakt synkende markedsandel siden 2010.

Widerøe har nå 17 prosent av markedet (2,6 millioner passasjerer). Det er langt høyere enn på begynnelsen av 2000-tallet, men omtrent på nivå med årene 2011-2016.

Blant de øvrige selskapene var Danish Air Transport (DAT) og FlyViking de største operatørene i 2017 med 30 000–40 000 passasjerer hver. FlyViking startet flygningene i mars og avsluttet dem i hovedsak i desember.



Figur 3.1: Markedsandeler for innenlands flytrafikk. 2003-2015.

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

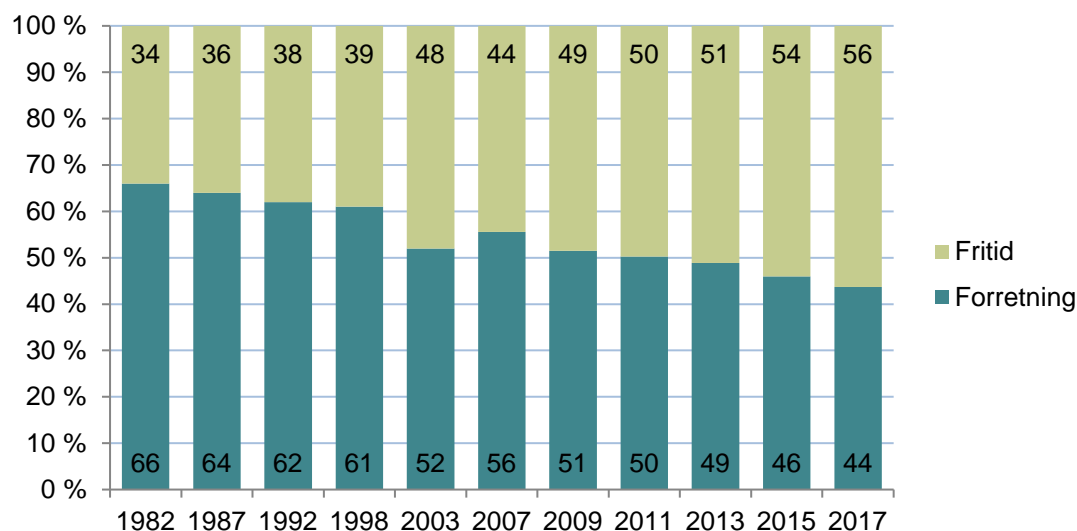
Tabell 3.1: Antall passasjerer innenlands og trafikkvekst etter flyselskap, 2003-2017.

Table 3.1: Total number of passengers and traffic growth on domestic flights by airline, 2003-2017.

	Antall passasjerer (mill.)					Årlig trafikkvekst (%)		
	2003	2007	2011	2015	2017	2003-11	2011-17	2003-17
SAS	7,5	7,8	6,5	7,0	7,0	-1,7	1,2	-0,5
Norwegian	1,2	3,1	5,2	5,3	5,8	20,0	1,8	11,8
Widerøe	1,4	1,7	2,3	2,7	2,6	6,1	2,4	4,5
Andre	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	1,1	-14,5	-5,9
I alt	10,3	12,7	14,3	15,0	15,6	4,1	1,6	3,0

3.2 Formål: Antall arbeidsbetingede reiser faller, mens veksten i fritidsreiser fortsetter

Andelen reiser med arbeidsbetingede formål (forretningstrafikk)⁶ har vært synkende siden 2007, og falt fra 46 prosent i 2015 til 44 prosent i 2017 (figur 3.2). Siden 1982 har andelen forretningstrafikk falt fra to tredjedeler til godt under halvparten av reisene i Norge.



Figur 3.2: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål, 1982-2017. Prosent.

Figure 3.2: Domestic passengers by trip purpose, 1982-2017. Percent.

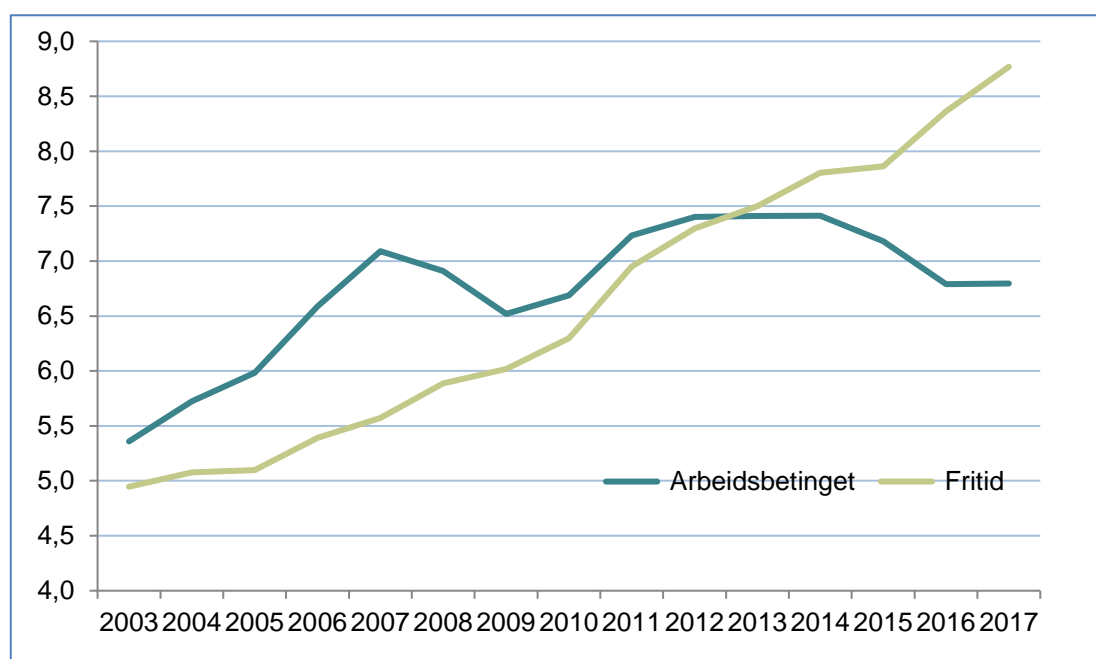
Også volumet av forretningsreiser har falt de siste årene. Nedgangen var 2,6 prosent per år fra 2013 til 2015. Nedgangen ble redusert til 0,8 prosent per år fra 2015 til 2017.

Etter en periode med sterk vekst falt forretningstrafikken også i perioden 2007-2009 for så å øke igjen frem til 2013. Svingningene gjenspeiler svingningene i konjunktorene siden 2007, som preges av finanskrisen i 2008-2009 og ny lavkonjunktur i Norge fra 2014. En sammenligning mellom år med maksimal forretningstrafikk viser at forretningsmarkedet økte med 0,7 prosent per år fra 2007 til 2013. En tilsvarende sammenligning mellom bunnivåer viser at forretningstrafikken økte med 0,5 prosent per år fra bunnivået i 2009 til 2017.

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

Trafikken i fritidsmarkedet økte til gjengjeld med 3,3 prosent per år fra 2013 til 2015 og med 3,9 prosent per år fra 2015 til 2017. De siste to årene økte antallet fritidsreiser innenlands med 600 000 reiser til 8,8 millioner reiser, mens antallet forretningsreiser ble redusert med 100 000 til 6,8 millioner reiser.

Fra 2003 til 2015 økte fritidstrafikken med 4,2 prosent per år, og økte dermed noe raskere enn de to siste årene. Fritidstrafikken er vesentlig mindre konjunkturavhengig, selv om det er tendenser til lavere trafikkvekst i både 2007-2009 og 2013-2015 og desto høyere vekst i årene før og etter.



Figur 3.3: Utviklingen i innenlands forretnings- og fritidstrafikk 2003-2017. Millioner avreisende terminalpassasjerer.

Figure 3.3: Traffic development on domestic routes. Business and leisure travel 2003-2017. Million departing terminal passengers.

Tabell 3.2 viser årlig vekst og fordeling på ulike delmarkeder.

Den arbeidsrelaterte trafikken ble redusert med 0,8 prosent per år siden 2015. De viktigste trekkene i forretningsmarkedet er:

- Kurs/konferanse er det viktigste delmarkedet og utgjorde 14 prosent av innenlandstrafikken i 2017. Andelen av all innlandstrafikk er gradvis redusert fra 18 prosent i 2007 til 14 prosent i 2017, men andelen av forretningstrafikken har ligget stabilt på knapt en tredjedel hele tiden. I volum økte denne delen av forretningsmarkedet med 6 prosent per år fra 2003 til 2007, men har ligget rundt 2,2 millioner reiser siden.
- Reiser til/fra arbeid utgjorde 12 prosent av markedet i 2017. Trafikken økte med 6,1 prosent per år fra 2003 til 2013, men har siden falt med 2,5 prosent per år fra 2013 til 2015. Omtrent 40 prosent av nedgangen i forretningstrafikken siden 2013 skyldes redusert pendling. Hele reduksjonen skyldes redusert pendling i olje-/gassindustrien, som nå står for 29 prosent av disse reisene sammenlignet med 39 prosent i 2013.

Fritidstrafikken har økt uavbrutt siden 2003 og økte 4,2 prosent per år fra 2003 til 2017:

- Det viktigste delmarkedet er besøksreiser, som stod for 25 prosent av innlandstrafikken i 2017. Antallet reiser har økt 4 prosent per år fra 2003 til 2017, men økte med hele 6,8 prosent per år fra 2015 til 2017. Til gjengjeld var veksten i denne trafikken bare 1,1 prosent fra 2015 til 2017.
- 20 prosent av innlandstrafikken er ferie-/helgeturer. Fra 2015 til 2017 har andelen økt fra 17 til 20 prosent, mens antallet reiser har økt med 11,3 prosent. Dermed er ferie/helgeturer det formålet som har økt mest både i antall passasjerer og prosent siden 2013. Siden 2003 har denne trafikken økt 5 prosent per år, mens andelen har økt fra 15 til 20 prosent.
- Reiser til/fra studiested omfatter bare 2,7 % av innlandsreisene, men over tid har antallet nesten doblet seg fra 220 000 i 2007 til 420 000 i 2017.
- I 2013 og 2015 ble det innhentet opplysninger om 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. I 2017 er ikke disse kategoriene alternativ i spørreskjemaet.

Tabell 3.2: Innlandstrafikk 2003-2017 etter reisemål.

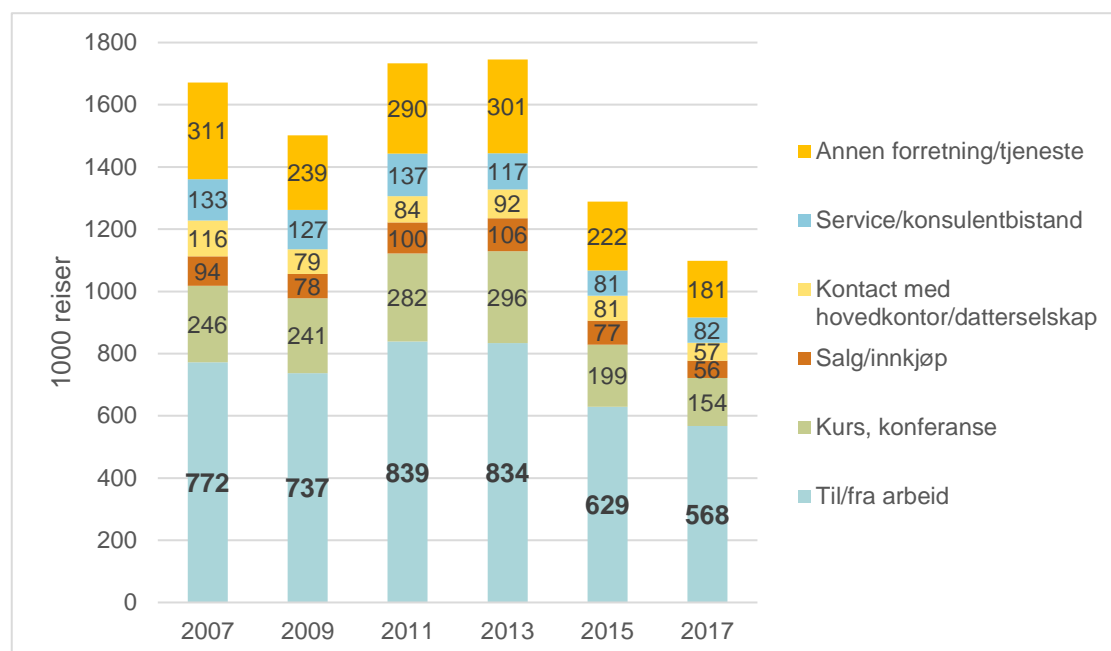
Table 3.2: Domestic traffic 2003-2017 by travel purpose.

	Millioner reiser	Årlig vekst	Andel				
	2017	2003-17	2003	2007	2011	2015	2017
Til/fra arbeid	1,94	3,6%	12	13	13	13	12
Kurs, konferanse	2,20	1,5%	17	18	16	15	14
Salg, innkjøp	0,45	-0,7%	5	5	4	3	3
Kontakt hovedkontor/datterselskap	0,35	0,1%	3	3	3	3	2
Serviceoppdrag/konsulentbistand	0,46	-0,1%	4	5	4	3	3
Annen forretnings-/tjenestereise	1,41	1,6%	11	12	11	9	9
Sum forretning	6,80	1,7%	52	56	50	46	44
Besøke slekt/venner	3,96	4,0%	22	20	21	23	25
Ferie-/helgetur og lignende	3,11	5,0%	15	15	17	17	20
Til/fra studiested	0,42		-	2	2	2	3
Til/fra sykehus/med. Behandling			-	-	-	2	-
Til/fra kultur-/idrettsarrangement			-	-	-	3	-
Annen privat	1,28	1,4%	10	7	8	7	8
Sum privat	8,77	4,2%	48	44	50	54	56
Total	15,56	3,0%	100	100	100	100	100

3.3 Nedgang i trafikk relatert til olje-/gassaktivitet

Siden 2013 har antallet innenlandsreiser tilknyttet til olje-/gassvirksomhet falt kraftig. Antallet reiser har falt fra en topp på 1,75 millioner reiser i 2013 til 1,3 millioner reiser i 2015 og 1,1 millioner reiser i 2017 (figur 3.4). Nedgangen fra 2015 til 2017 i olje-/gassrelaterte reiser utgjør 200 000 flyreiser, mens antallet forretnings- og tjenestereiser totalt falt med 100 000 flyreiser. Regnet fra 2013 utgjør nedgangen 650 000 olje/gassrelaterte reiser og 500 000 forretnings- og tjenestereiser. I det følgende kommenteres utviklingen hovedsakelig i forhold til 2013, da fallet i olje/gassrelaterte reiser begynte.

16 prosent av de arbeidsrelaterte reisene er nå knyttet til olje-/gassvirksomhet, mot 23-24 prosent i årene 2007-2013. Som andel av total innlandstrafikk har andelen tilknyttet olje-/gassvirksomhet falt fra 12-13 prosent i årene 2007-2013 til 7 prosent i 2017.



Figur 3.4: Utviklingen i antall flyreiser forbundet med olje-/gassvirksomhet på innenriksnettet etter formål. 2007-2017. Antall enkeltreiser (1000).

Figure 3.4: Total number of domestic oil related air journeys by purpose. 2007-2017. Single journeys. (1000)

Pendling står for 52 prosent av reisene som er tilknyttet olje-/gassvirksomhet. Det er også pendling som står for det meste av nedgangen i oljerelaterte reiser, med 270 000 færre reiser i 2017 enn i 2013.

Tabell 3.3 viser oljetrafikken fordelt på ruter. De 20 mest oljetunge strekningene stod for 1 million olje-/gassreiser i 2017. Oljetrafikken på disse rutene er redusert med en tredjedel siden 2013, da de samme rutene stod for 1,5 millioner oljerelaterte reiser.

Av 1 million reiser foregår 270 000 mellom lufthavner på Vestlandet. Det er 100 000 færre enn i 2013. Den største ruten her er Bergen-Stavanger med over 200 000 reiser (250 000 i 2013), mens resten i hovedsak er trafikk på rutene mellom Bergen og Florø/Kristiansund/Ålesund. 600 000 reiser går mellom Vestlandet og andre landsdeler. Denne trafikken er redusert fra 945 000 i 2013. Her står Oslo-trafikken for 475 000 reiser, ned fra 700 000 i 2013. Den aller største oljeruten er Oslo-Stavanger, med 209 000 oljereiser.

Svært lite av trafikken på de 20 største oljerutene går til Nord-Norge. I alt var det 43 000 oljerelaterte reiser til Bodø og Tromsø. Mye av oljetrafikken til Tromsø fortsetter til Hammerfest. På ruten mellom Tromsø og Hammerfest ble det registrert 18 000 oljereiser.

De høyeste andelene finner vi mellom Bergen og oljebasebyene Kristiansund og Florø, der 55 prosent av trafikken er relatert til oljeaktivitet. En del av denne trafikken er trafikk mellom Stavanger og disse byene som går via Bergen. Trafikken mellom Stavanger og Bergen, som er de to store sentrene for norsk oljeaktivitet, har 42 prosent oljereiser.

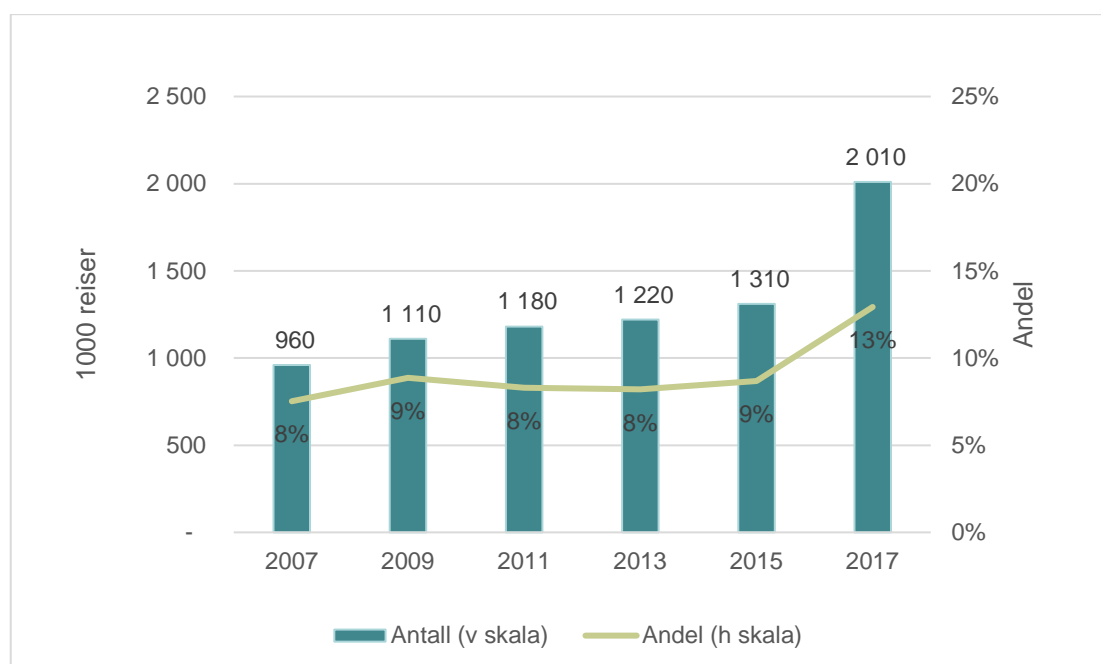
Tabell 3.3: De 20 største "oljerutene" innenlands 2017. Olje-/gasspassasjerer 2017 og prosent av trafikken på strekningen 2013-2017.

Table 3.3: 20 largest domestic "oil/gas routes" 2017. Oil/gas passengers 2017 and percentage of total OD traffic 2013-2017.

	Olje/gass passasjerer		Andel	
	2017	2013	2015	2017
Oslo-Stavanger	209 000	17	18	13
Bergen-Stavanger	203 000	45	41	42
Oslo-Bergen	99 000	10	7	5
Oslo-Haugesund	73 000	21	12	15
Oslo-Trondheim	47 000	4	4	2
Oslo-Kristiansund	34 000	36	26	20
Oslo-Molde	31 000	10	12	9
Oslo-Ålesund	30 000	11	7	5
Bergen-Sandefjord	30 000	17	13	19
Stavanger-Sandefjord	28 000	56	36	36
Oslo-Kristiansand	28 000	8	6	5
Bergen-Kristiansund	28 000	64	55	55
Oslo-Tromsø	28 000	5	2	2
Bergen-Trondheim	26 000	18	12	8
Bergen-Florø	24 000	58	31	54
Trondheim-Stavanger	23 000	34	28	18
Tromsø-Hammerfest	18 000	32	6	17
Bergen-Kristiansand	18 000	20	17	13
Bergen-Ålesund	15 000	26	18	13
Oslo-Bodø	15 000	3	3	2
Sum 20 ruter	1 007 000	14	12	9
Øvrige ruter	119 000	8	6	3
Sum	1 126 000	12	10	7

3.4 Sterk vekst i utlendingers bruk av innlandsrutene

Personer bosatt utenfor Norge økte sin andel av innenlandsreisene fra 9 prosent av i 2015 til 13 prosent i 2017. I 2007 stod utlendinger til sammenligning for 8 prosent av innenlandsreisene. Med økende trafikk og økende antall innenlandsreiser totalt er utlendingenes bruk av innlandsrutene mer enn doblet de siste ti årene, fra knapt 1 million reiser i 2007 til 2 millioner reiser i 2017. Til sammenligning økte nordmenns flyreiser (enkeltreiser) i Norge med totalt 15 prosent, fra 11,8 millioner i 2007 til 13,6 millioner reiser i 2017.



Figur 3.5: Utlendingers flyreiser innenlands 2007-2017. Antall og andel av innenlands flytrafikk.

Figure 3.5: Foreigners' domestic air journeys 2007-2017. Number of passengers and percentage of domestic traffic.

Andelen av utlendingenes innenlandsreiser som har private formål har økt fra 58 prosent i 2015 til 62 prosent i 2017. Turisme utgjør her 31 prosent i 2015 og 36 prosent i 2017. Av den samlede økningen på 700 000 reiser fra 2015 til 2017 står økt turisme for 300 000, økning i andre private reiser for 200 000 og økning i arbeidsrelaterte reiser for 200 000 reiser.

20 ruter stod i 2017 for om lag 90 prosent av utlendingenes reiser. En oversikt over disse er gjengitt i tabell 3.3.

Den mest trafikkerte ruten er i denne sammenheng Oslo-Tromsø, der nesten hver tredje passasjer bodde i utlandet. Til sammen reiste 350 000 utenlandske flypassasjerer mellom Oslo og Tromsø. To andre ruter med svært høy andel utlendinger er Oslo-Kirkenes og Oslo-Svalbard, med henholdsvis hver tredje og annenhver passasjer bosatt i utlandet.

På alle disse tre rutene er utlendingenes reiser spesielt sterkt knyttet til turisme. På Oslo-Tromsø og Oslo-Kirkenes utføres 58 prosent av utlendingenes reiser av turister. På Oslo-Svalbard er 2 av 3 utlendinger turister.

Trafikken av utlendinger på Oslo-Tromsø økte med 185 000 passasjerer fra 2015 til 2017. Det tilsvarer 90 000–100 000 tilreisende. I samme tidsrom økte utlendingenes hotellovernattinger i Tromsø med 100 000 overnattinger fra 180 000 i 2015 til 280 000 overnattinger i 2017⁷.

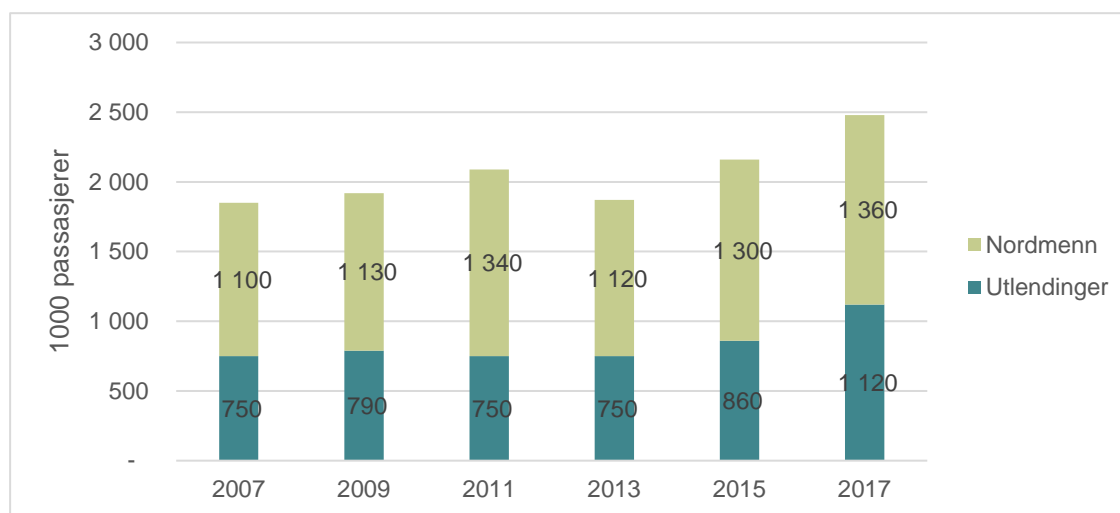
⁷ <http://www.statistiknett.no>

Tabell 3.4: Utlendingers innlandsreiser 2017 etter rute. Begge retninger. Unntatt transit.

Table 3.4: Foreigners' domestic air journeys 2017 by route. Counted in both directions. Excluding transit.

Rute	Antall	Andel
Oslo-Tromsø	349 000	30 %
Oslo-Bergen	277 000	14 %
Oslo-Trondheim	176 000	8 %
Oslo-Stavanger	168 000	11 %
Oslo-Bodø	137 000	17 %
Oslo-Harstad/Narvik	115 000	20 %
Oslo-Ålesund	98 000	16 %
Oslo-Kirkenes	69 000	32 %
Oslo-Haugesund	66 000	14 %
Oslo-Svalbard	50 000	53 %
Oslo-Kristiansand	50 000	9 %
Oslo-Molde	41 000	12 %
Oslo-Alta	40 000	23 %
Stavanger-Bergen	37 000	8 %
Oslo-Bardufoss	27 000	11 %
Oslo-Kristiansund	25 000	15 %
Bergen-Trondheim	21 000	6 %
Bergen-Ålesund	17 000	14 %
Bodø-Leknes	16 000	17 %
Bodø-Svolvær	10 000	13 %
SUM	1 789 000	15 %

Tradisjonelt er utlendingenes flyturer knyttet til transfer til og fra utlandet. De siste årene har imidlertid utlendingenes transfer økt langt mindre enn antallet utlendinger på innenlandsrutene. Se figur 3.5.



Figur 3.6: Utenlands transfer 2007-2017 etter nasjonalitet.

Figure 3.6: International transfer 2007-2017 by nationality.

3.5 Trafikken ut fra Oslo

Tabell 3.5 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i to perioder på de største rutene ut fra Oslo; 2015-2017 (venstre del) og 2007-2017 (høyre del). Med unntak av Bardufoss og Kristiansund, opererte både SAS og Norwegian disse rutene i 2015-2017.

De siste ti årene har trafikken ut fra Oslo til byene i tabell 3.5 økt tilsvarende 2,6 prosent per år, mens veksten de siste to årene har vært 3,1 prosent per år. All vekst skyldes økt fritidstrafikk. Fritidstrafikken økte 5,6 prosent per år de siste ti årene og 5,0 prosent de siste to årene.

De to siste årene er det ruten til Kirkenes som har hatt høyest vekst, med 8,4 prosent per år, men også rutene til Tromsø, Bodø, Bergen og Haugesund har hatt god vekst. På den annen side har trafikken de to siste årene falt på rutene til både Alta, Kristiansund og Molde.

Tabell 3.5: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på de største rutene fra Oslo. 2015-17 og 2007-17.
Table 3.5: Average annual traffic growth on selected routes from Oslo. 2015-17 and 2007-17.

	Årlig vekst (%) 2015-17			Årlig vekst (%) 2007-17			1000 PAX 2017*	Andel Forretning
	Forretning	Fritid	I alt	Forretning	Fritid	I alt		
Trondheim	-1,1	7,6	3,6	0,1	4,9	2,5	2090	43
Bergen	3,6	5,6	4,7	-0,8	5,1	1,9	1987	47
Stavanger	-0,6	6,2	2,7	-0,3	5,1	2,1	1603	49
Tromsø	9,4	4,7	6,3	1,2	5,7	3,9	1138	35
Bodø	5,7	3,8	4,5	0,8	3,9	2,6	829	38
Ålesund	-0,4	4,0	2,1	0,0	5,2	2,7	617	42
Harstad/Narvik	-12,4	12,5	2,6	3,5	3,5	3,5	588	31
Kristiansand	-2,7	9,8	3,2	-1,0	6,8	2,2	532	48
Haugesund	5,2	4,1	4,6	0,3	7,5	3,4	480	47
Molde	-8,7	3,5	-2,0	-0,6	5,9	2,7	357	40
Bardufoss	0,2	3,6	2,1	2,3	2,7	2,5	236	44
Kirkenes	9,3	8,0	8,4	3,5	5,3	4,7	215	31
Alta	-12,6	-6,2	-8,1	-2,9	-2,5	2,6	173	29
Kristiansund	-8,8	-2,8	-5,8	-2,3	4,5	0,5	172	49
I alt	0,3	5,7	3,3	0,0	4,8	2,5	11 017	43

*Eksklusive transitt

3.5.1 De tre store: Vekst på alle de tre store lufthavnene

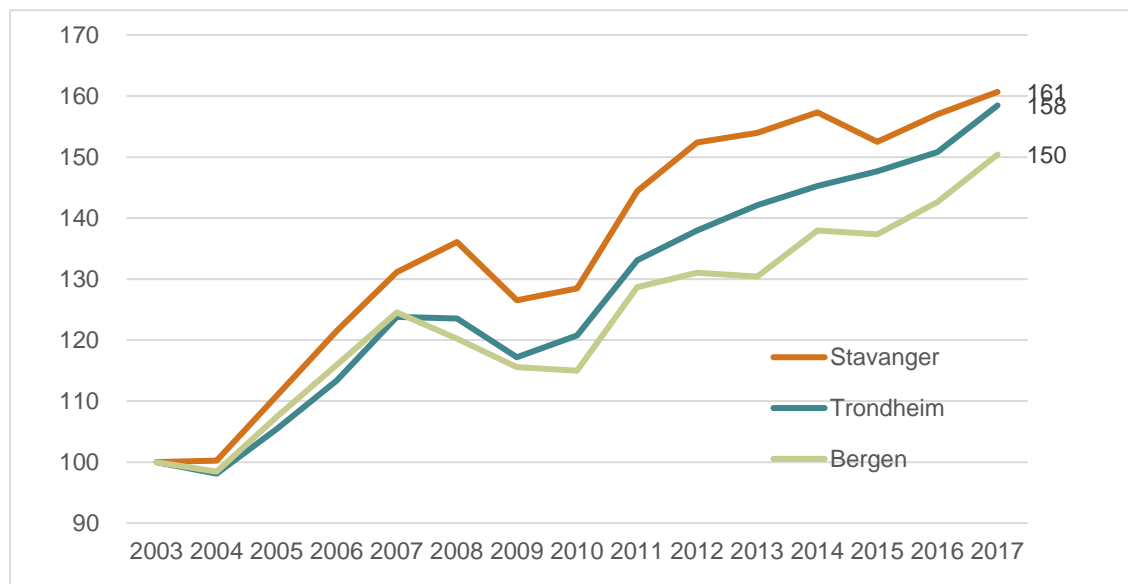
De tre største rutene innenlands, Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger stod i 2017 for 49 prosent av innenlandstrafikken på OSL, og alle de tre rutene hadde over 1,6 millioner passasjerer.

Oslo-Trondheim lå på topp med nær 2,1 millioner passasjerer. Oslo-Trondheim har hatt uavbrutt og forholdsvis jevn vekst siden 2009. Fra 2003 til 2017 har trafikken økt 58 prosent (figur 3.7), som tilsvarer 3,3 prosent per år. Siden 2007 har trafikken økt 2,5 prosent per år. Fritidstrafikken økte med 4,9 prosent årlig, mens forretningstrafikken har stagnert. Fra 2015 til 2017 økte fritidstrafikken med 280 000 passasjerer, mens forretningstrafikken falt med 65 000 passasjerer.

Oslo-Bergen hadde nesten 2 millioner passasjerer i 2017. Siden 2003 har trafikken økt 50 prosent, tilsvarende 3 prosent årlig. Siden 2007 har trafikken økt med 1,9 prosent. Også her

er det fritidstrafikken som har stått for veksten, mens forretningstrafikken har falt. Siden 2015 har trafikken økt med 235 000 fritidspassasjerer og 25 000 forretningspassasjerer.

Oslo-Stavanger hadde vel 1,6 millioner passasjerer i 2015 og har over tid økt mest av de tre store rutene, med 61 prosent siden 2003. Også på denne ruten skyldes all vekst siden 2007 økt fritidstrafikk. Ruten hadde god vekst til 2014, men falt betraktelig i 2015. Fra 2015 til 2017 økte fritidstrafikken med 65 000 passasjerer, mens forretningstrafikken stagnerte.



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

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

Tabell 3.6 viser utviklingen på disse rutene:

- Andelen forretningsreiser har falt siden 2015 på alle rutene. Lavest er den på ruten til Bergen, med 44 prosent, mens de to andre rutene ligger rundt 50 prosent. Samtidig synker andelen reiser som er relatert til oljeaktivitet. Nedgangen her er størst på Oslo-Stavanger, der andelen har falt fra 18 til 13 prosent på to år. Det tilsvarer en nedgang på 60 000 passasjerer. På de to andre rutene er oljetrafikken redusert med 20 000 passasjerer på Bergen og halvert til 47 000 på Trondheim.
- SAS har tapt markedsandeler på alle rutene, og er nå minste operatør på Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen, med henholdsvis 49 og 44 prosent markedsandel. På Oslo-Stavanger har SAS nå halvparten av markedet.
- SAS har også tapt markedsandeler i forretningsmarkedet, men er fremdeles størst på rutene til Trondheim (54 prosent) og Stavanger (57 prosent) mens andelen til Bergen nå har falt til 47 prosent av forretningstrafikken.
- I fritidsmarkedet dominerer Norwegian. SAS har 41-45 prosent av fritidstrafikken på alle rutene. Siden 2015 har andelen til SAS falt med 4 prosentpoeng på Bergen, mens den er uendret på de andre rutene.
- Andelen i transfer (enten i Oslo eller Stavanger/Bergen/Trondheim) økte på rutene til Bergen og Stavanger. På alle rutene nærmer andelen transfer seg nå en tredjedel. Nesten all transfer på rutene til Bergen og Stavanger foregår i Oslo, mens det på ruten til Trondheim også er en del transfer nordover.
- På rutene til Bergen og Trondheim går halvparten av transfertrafikken til/fra utlandet. På Trondheimsruten har utenlands transfer økt med 70 000 passasjerer, hvorav 2/3 kommer fra utlandet. Også til Bergen og Trondheim har andelen utlendinger i transfer fra utlandet økt.

Tabell 3.6: Nøkkeltall for de tre største rutene innenlands, 2015-2017.

Table 3.6: Key figures for the three main domestic routes, 2015-2017.

	Oslo-Trondheim		Oslo-Bergen		Oslo-Stavanger	
	2015	2017	2015	2017	2015	2017
Tusen passasjerer	1 950	2 090	1 814	1 987	1 521	1 603
Andel transfer totalt*	30	30	22	29	29	33
Andel transfer utland**:						
- Nordmenn	9	10	9	8	7	8
- Utlendinger	4	6	5	6	3	4
<u>Andel SAS***:</u>						
-Totalt	52	49	49	44	53	50
-Fritid	45	45	45	41	43	43
-Forretning	60	54	54	47	61	57
Andel forretning	52	49	49	44	53	50
Andel olje/gass	4	2	7	5	18	13

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

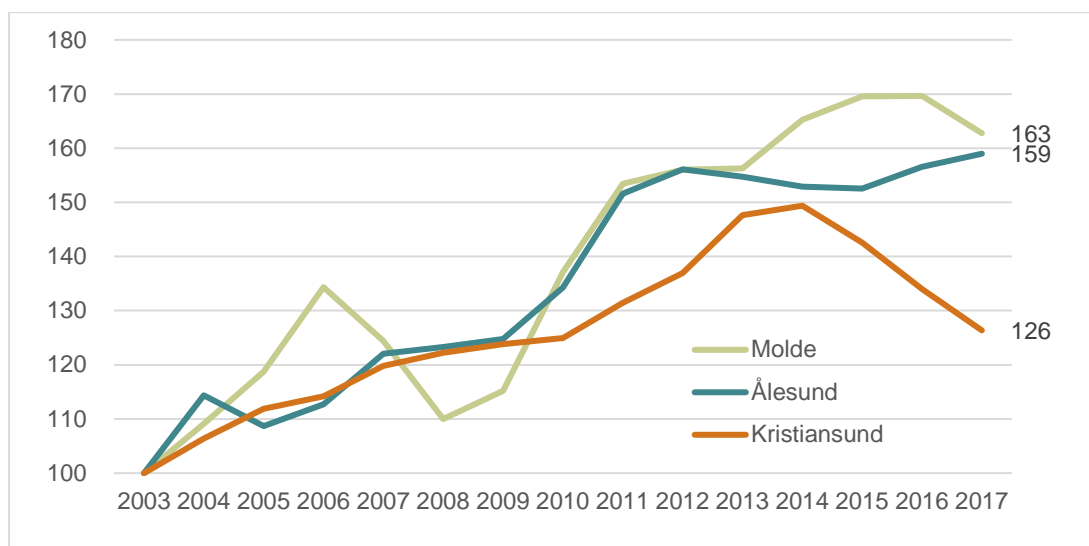
** Andel trafikk med transfer til/fra utland

*** Resten av trafikken går med Norwegian

3.5.2 Oslo-Mørebyene: Kun vekst til Ålesund

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

- Figur 3.7 viser at spesielt trafikken på ruten til Molde økte raskt fra 2009 til 2011, med en vekst på 15 prosent per år. Deretter fulgte utflating til 2013 og ny vekst frem til 2015. Siden 2015 har trafikken til Molde falt med 2 prosent per år. Det skyldes en svikt i forretningstrafikken på 8,7 prosent per år som bare delvis kompenseres av en økning i fritidstrafikken på 3,5 prosent per år. Samtidig har både innenlands og utenlands transfer som er registrert i undersøkelsen økt i omfang og står nå for 44 prosent av trafikken, mot 36 prosent i 2015. I 2017 lå trafikken til Molde 63 prosent over 2003-nivå. Forretningsandelen var 40 prosent etter en nedgang fra 47 prosent i 2015.
- Ruten til Ålesund økte de to første årene etter Norwegian's inntreden med 10 prosent per år, men stagnerte helt fra 2011 til 2015. De siste to årene har trafikken økt med 2 prosent per år på grunn av vekst i fritidstrafikken. Samtidig har andelen transfer økt fra 34 til 43 prosent. I 2017 var trafikken 59 prosent høyere enn i 2003, og forretningsandelen lå på 42 prosent.
- På Oslo-Kristiansund økte trafikken raskest fra 2010 til 2014, med 4,5 prosent per år. I 2014 nådde trafikken en topp, 49 prosent over 2003-nivå, men i årene etter har trafikken falt til 2010-nivå. Både fritidsreiser og forretningsreiser er redusert. Både opp- og nedgangen skyldes svingninger i petroleumsnæringen, og trafikknedgangen fra 2015 til 2017 tilsvarer nedgangen i antall petroleumsrelaterte reiser.



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 SAS er redusert moderat med 2-3 prosentpoeng fra 2015 til 2017 på begge rutene som har konkurranse, og SAS hadde i 2017 53 prosent av trafikken på ruten til Ålesund og 46 prosent av trafikken på ruten til Molde. Nedgangen i markedsandel har skjedd i forretningsmarkedet, der SAS i 2017 hadde 60 prosent av trafikken til Ålesund og 54 prosent av trafikken til Molde.

Tabell 3.7: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Mørebyene. 2015-2017.

Table 3.7: Key figures for air routes between Oslo and Ålesund/Molde/Kristiansund. 2015-2017.

	Oslo-Ålesund		Oslo-Molde		Oslo-Kristiansund	
	2015	2017	2015	2017	2015	2017
Tusen passasjerer	592	617	372	357	194	172
Andel transfer totalt*	34	43	36	44	46	48
Andel transfer utland:						
- Nordmenn	17	17	16	17	16	20
- Utlendinger	6	10	7	11	10	8
Markedsandel SAS**:						
-Totalt	55	53	49	46	100	100
-Fritid	47	48	38	40	100	100
-Forretning	65	60	62	54	100	100
Andel forretning	44	42	47	40	52	49
Andel olje/gass	7	5	12	9	26	20

* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Mørebyene

**Øvrig trafikk går med Norwegian

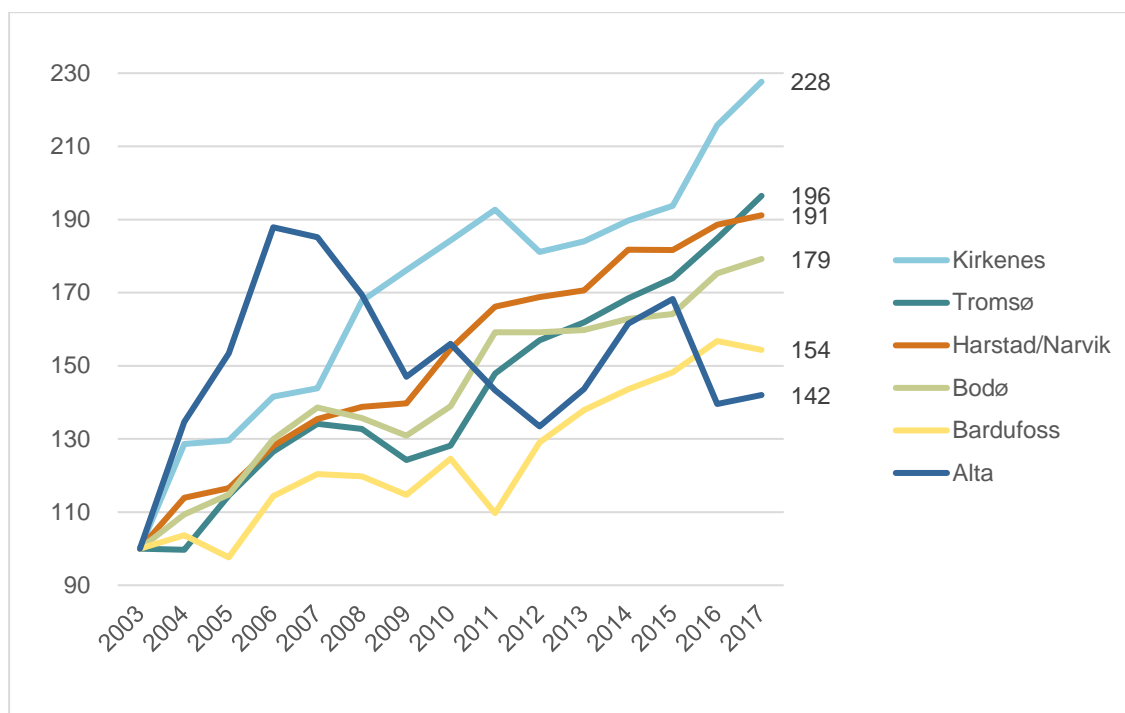
3.5.3 Oslo-Nord-Norge: Betydelig vekst til Kirkenes, Tromsø og Bodø siste to år, og nedgang på Alta

Trafikken på rutene til Nord-Norge har hatt svært ulik utvikling (jf. tabell 3.4). Hovedtrekkene er (jf. figur 3.9 og tabell 3.8):

- Oslo-Tromsø er Norges fjerde største rute med over 1,2 million passasjerer i 2017, og var største innenlandsrute i Norge i juli. Både SAS og Norwegian har fløyet på ruten siden 2002. SAS er største operatør med 60 prosent av markedet i 2017. Veksten har

vært 3,9 prosent årlig fra 2003 til 2017 og 5,4 prosent årlig de to siste årene. Det har vært vekst i både fritids- og forretningsmarkedet. Siden 2015 har veksten vært 8,5 prosent per år i forretningsmarkedet og 3,8 prosent per år i fritidsmarkedet. Det innebærer en økning på rundt 60 000 passasjerer både for forretnings- og fritids-trafikken siden det er nesten dobbelt så mange fritids- som forretningsreisende på denne ruten. Undersøkelsen viser samtidig at nesten halvparten av passasjerene har transfer i enten Oslo eller Tromsø og at en tredjedel av disse er passasjerer bosatt utenfor Norge på vei til/fra utlandet. Antallet utlendinger med utenlands transfer på ruten til Tromsø økte med 50 000 til over 200 000 fra 2015 til 2017 mens antall nordmenn med utenlands transfer på denne ruten holdt seg uendret på vel 100 000 passasjerer.

- Oslo-Bodø har vært konkurranserute med SAS og Norwegian som operatører siden 2003. SAS er største operatør med 61 prosent av passasjerene i 2017. Norges femte største rute hadde 830 000 passasjerer i 2017 og en vekst på 4,5 prosent årlig fra 2015 til 2017, fordelt på 5,7 prosent for forretningstrafikken og 3,8 prosent for fritidstrafikken. Veksten etterfulgte en stagnasjonsperiode fra 2011 til 2015 med 0,8 prosent vekst totalt og nedgang i antall forretningsreiser. Transferandelen økte fra 44 til 49 prosent fra 2015 til 2017. Dermed er trafikken mellom byene Oslo og Bodø omtrent uendret fra 2015 til 2017.
- Også Oslo-Harstad/Narvik har hatt konkurranse siden 2003, og Norwegian har vært største operatør på ruten siden 2009, med en markedsandel på 62 prosent i 2017. Ruten har hatt trafikkvekst hvert eneste år fra 2003 til 2017 og økte med 2,6 prosent per år fra 2015 til 2017. Her falt antall forretningsreiser med 12,4 prosent per år mens antall fritidsreiser økte med 12,4 prosent. 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.
- Også Oslo-Alta har også hatt konkurranse siden 2003. Norwegian har her vært største operatør i perioden 2009-2016, mens SAS og Norwegian var omtrent jevnstore i 2017. Trafikken har svingt betydelig, med stort oppsving av trafikk relatert til utbyggingen av Snøhvitfeltet utenfor Hammerfest i 2006-2007, nedgang til 2012, oppgang til 2015 og deretter en nedgang på 8,1 prosent per år fra 2015 til 2017, fordelt med 12,6 prosent årlig nedgang i forretningstrafikken og 6,2 prosent for fritidstrafikken. Mesteparten av veksten fra 2013 til 2015 skyldes økt trafikk til/fra Hammerfest og mesteparten av nedgangen siden 2015 skyldes redusert trafikk til/fra Hammerfest. 13 prosent av de spurte på ruten oppga Hammerfest kommune som hjem- eller besøkskommune i 2017.
- Oslo-Kirkenes har hatt konkurranse siden 2004. SAS har vært største operatør hele tiden og stod i 2017 for 66 prosent av trafikken. Trafikken har økt hvert år siden 2012 og ligger nå 128 prosent over 2003-nivå etter en økning på 8,4 prosent per år fra 2015 til 2017. Kirkenes er snuhavn for Hurtigruten, og derfor er hver fjerde passasjer bosatt i utlandet med transfer til/fra utlandet på Oslo lufthavn. Totalt utgjør transfer 46 prosent av trafikken på ruten i 2017.
- Oslo-Bardufoss er en monopolrute der Norwegian siden 2008 har hatt kontrakten med Forsvaret. Ruten har hatt god vekst siden 2011 og økte med 2,1 prosent fra 2015 til 2017 til tross for at trafikken falt litt fra 2016 til 2017. I 2013 var to av tre reiser relatert til arbeid. I 2015 ble andelen redusert til 43 prosent og lå på 44 prosent i 2017.



Figur 3.9: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og byer i Nord-Norge (Indeks der 2003=100).
 Figure 3.9: Traffic development between Oslo and selected cities in Northern Norway (Index, 2003=100).

Tabell 3.8: Nøkkel tall for rutene mellom Oslo og Nord-Norge, 2017.
 Table 3.8: Key figures for routes between Oslo and Northern Norway, 2017.

	Oslo- Tromsø	Oslo- Bodø	Oslo- Harstad/N	Oslo- Bardufoss	Oslo- Kirkenes	Oslo- Alta
Tusen passasjerer	1 138	829	588	236	215	173
Andel transfer totalt*	49	49	45	32	46	45
Andel transfer utland:						
- Nordmenn	9	11	12	10	7	21
- Utlendinger	17	11	12	8	25	13
Markedsandel SAS**:						
-Totalt	60	61	38	0	66	51
-Fritid	57	56	37	0	63	47
-Forretning	65	70	40	0	71	62
Andel forretning	35	38	31	44	31	29
Andel olje/gass	3	2	2	0	2	2

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

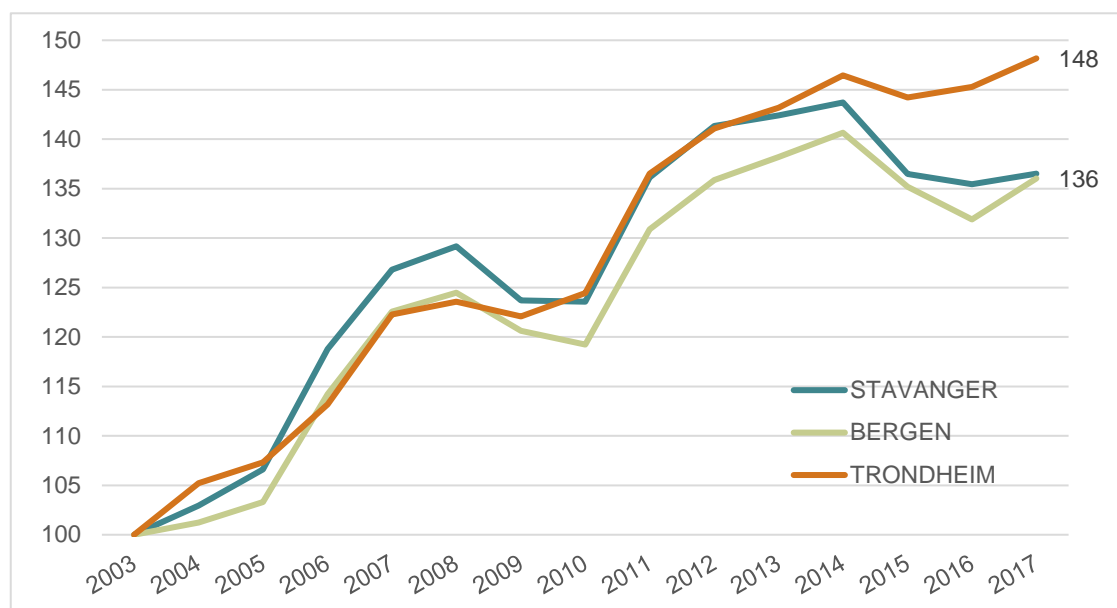
**Øvrig trafikk går med Norwegian

3.6 Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger

3.6.1 Trafikkutvikling: Vekst på alle de tre store i 2017

Etter Oslo er Bergen, Trondheim og Stavanger de tre største lufthavnene i Norge. På innland er Bergen størst av de tre med 3,55 millioner terminalpassasjerer i 2017, Trondheim nummer to med 3,47 millioner og Stavanger minst med 2,38 millioner.

Figur 3.10 viser trafikktutviklingen i perioden 2003-2017. Frem til 2013 er utviklingen for de tre lufthavnene relativt ensartet, med 38 prosent samlet vekst for Bergen fra 2003 til 2013 og 42-43 prosent for Stavanger og Trondheim. Fra 2014 er det tydelig forskjell mellom Trondheim og de andre to lufthavnene. På Trondheim flater veksten ut med en liten nedgang i 2015 som hentes inn igjen i 2016-17. På Bergen og Stavanger faller trafikken kraftig fra 2014 til 2016, for så å flate ut på Stavanger og øke igjen på Bergen. I 2017 lå trafikken på Trondheim 1,4 prosent over forrige toppnivå i 2014, mens trafikken på Stavanger og Bergen lå henholdsvis 5,6 prosent og 3,5 prosent under toppnivået fra 2014. Siden 2003 har trafikken på Trondheim økt med 48 prosent mens trafikken på de to andre lufthavnene har økt med 36 prosent.



Figur 3.10: Trafikktutvikling på Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner. 2003-2017.

Figure 3.10: Traffic development at Bergen, Trondheim and Stavanger airports. 2003-2017.

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.

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

Tabell 3.9 gir noen nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger. Oppsummert viser tallene:

- På Trondheim har fritidstrafikken økt 3,7 prosent årlig i perioden 2007-2015 mens forretningstrafikken nesten ikke har økt. De siste to årene har antallet fritidsreiser økt med 5,6 prosent årlig, mens antallet forretningsreiser er redusert på grunn av stor reduksjon i antall reiser relatert til olje/gass. Fra 2015 til 2017 ble antallet olje-/gassreiser redusert med 110 000, mens øvrige forretningsreiser økte med 40 000. Andelen fritidsreiser har økt og lå på 57 prosent i 2017.
- På Bergen økte fritidsmarkedet med 4,5 prosent årlig i perioden 2007-2015, men har falt de to siste årene. Forretningsmarkedet har på den annen side falt med 1-2 prosent per år i hele perioden, men mest de to siste årene. Fra 2015 til 2017 ble det 130 000

færre olje-/gassrelaterte reiser, mens øvrige forretningsreiser økte med 70 000. Andelen fritidsreiser har økt, og stod for halvparten av reisene i 2017.

- På Stavanger har fritidsreisene økt, mens forretningsreisene viste svak nedgang til 2015 og sterkere nedgang de to siste årene. Her som på de to andre lufthavnene er det oljetrafikken som har sviktet. Fra 2015 til 2017 falt antallet oljereiser med 140 000 passasjerer, mens øvrig forretningstrafikk økte med 60 000. Forretningstrafikken står nå for 54 prosent av reisene, hvorav oljereiser står for 39 prosent.
- Andelen transfer på de tre lufthavnene er svært stabil, med 13 prosent på Trondheim, 8 prosent på Bergen og 3 prosent på Stavanger.

Tabell 3.9: Nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger 2007-2017.

Table 3.9: Key figures for the traffic at Bergen, Trondheim and Stavanger airports 2007-2017.

	Trondheim	Bergen	Stavanger
Fordeling arbeidsrelaterte/private reiser	43/57	50/50	54/46
Andel av arbeidsrelaterte reiser relatert til olje/gass	6 %	27 %	39 %
Andel transfer (ifølge statistikk)	13 %	8 %	3 %
<u>Årlig vekst:</u>			
Arbeidsrelaterte reiser 2007-15	0,5 %	-1,1 %	-0,7 %
Arbeidsrelaterte reiser 2015-17	-3,5 %	-1,6 %	-3,0 %
Private reiser 2007-15	3,7 %	4,5 %	3,6 %
Private reiser 2015-17	5,6 %	-2,3 %	3,9 %
Oljerelatert trafikk 2007-15	1,4 %	-1,8 %	-0,7 %
Oljerelatert trafikk 2015-17	-38,1 %	-11,4 %	-11,8 %
Største næring	Off. adm./ tjeneste (24 %)	Off.adm/ tjeneste (21 %)	Olje/ gass (37 %)
Bosatt i Hordaland/Trøndelag/Rogaland (generert trafikk)	56 %	49 %	55 %
Andel av attrahert trafikk som er arbeidsrelatert	44 %	51 %	58 %
Andel av generert trafikk som er arbeidsrelatert	40 %	50 %	53 %

3.7 Innenlandstrafikk utenom Oslo

Av totalt 15,6 millioner innenlands flyreiser i Norge gikk 11,6 til eller fra Oslo lufthavn i 2017. Andelen av innenlandsreisene som går over Oslo lufthavn lå stabilt på rundt 70 prosent i 2007-2013, men økte til 73 prosent i 2015 og 75 prosent i 2017. Antallet innenlandske flyreiser til og fra Oslo har økt med 2,7 prosent per år siden 2007 og med 3,2 prosent per år de to siste årene.

Tilsvarende har andelen av flyreiser utenom Oslo blitt redusert fra 30 prosent i 2007-2013 til 27 prosent i 2015 og 25 prosent i 2017. I 2017 reiste 3,9 millioner passasjerer på ruter utenom Oslo lufthavn. Veksten har vært 0,2 prosent per år regnet fra 2007, men trafikken er redusert med 2,4 prosent per år de to siste årene.

Tabell 3.10 gir en oversikt over de 14 rutene (utenom Oslo) med mer enn 70 000 passasjerer i 2017. De største rutene går naturlig nok mellom de største byene utenom Oslo. Den aller største ruten går mellom Bergen og Stavanger, der forretningsandelen er 68 prosent og oljeaktivitet står for 204 000 reiser (42 prosent) årlig. Uten oljereisene ville ruten mellom Trondheim og Bergen med 367 000 reiser og kun 5 prosent oljereiser være størst.

Et gjennomgående trekk er at alle rutene til/fra Stavanger har høy andel olje/gass, med 35 prosent til Sandefjord og 17 prosent til Trondheim. Også rutene Bergen-Sandefjord og Bergen-Kristiansand har høy andel oljereiser. Det samme gjelder ruten mellom Tromsø og Hammerfest.

Den største ruten nordover er Trondheim-Bodø (215 000). Rutene mot nord og i nord preges generelt av lav forretningsandel og lav andel oljereiser, unntatt på strekningen Tromsø-Hammerfest. Noen av disse rutene har også svært høy andel transfer. Det gjelder spesielt Tromsø-Hammerfest og Bodø-Leknes/Svolvær, der halvparten av passasjerene er i transfer.

Tabell 3.10. De største innlandsrutene utenom Oslo 2017 (uten transitt).

Table 3.10. Largest domestic routes outside Oslo 2017 (excluding transit).

Rute	Passasjerer*	Forretning	Andel	
			Olje/gass	Transfer
Bergen-Stavanger	486 000	68	42	21
Trondheim-Bergen	340 000	42	5	10
Bergen-Sandefjord	158 000	55	19	8
Trondheim-Bodø	150 000	44	5	37
Bergen-Kristiansand	139 000	45	13	14
Bodø-Tromsø	129 000	47	1	42
Trondheim-Stavanger	129 000	51	17	11
Trondheim-Sandefjord	121 000	52	4	11
Bergen-Ålesund	121 000	40	9	39
Tromsø-Alta	108 000	43	0	26
Tromsø-Hammerfest	107 000	54	17	50
Bodø-Leknes	96 000	34	1	53
Stavanger-Sandefjord	78 000	44	35	5
Bodø-Svolvær	73 000	37	0	52
Øvrige ruter	1 697 000	33	6	32
Sum ruter utenom Oslo	3 932 000	43	12	27

3.8 Konkurransen mellom lufthavner

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

- Oslo-trafikk til Lofoten og Vesterålen via Harstad/Narvik og Bodø versus de lokale lufthavnene i Lofoten og Vesterålen
- Oslo-trafikk til Hammerfest via Alta versus Hammerfest lufthavn

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

Til sammen reiste 18 000 passasjerer på direkterutene mellom Oslo og de tre lufthavnene i Lofoten og Vesterålen i 2017. Den totale flytrafikken mellom Oslo lufthavn og kommunene i Lofoten/Vesterålen anslås imidlertid til 254 000 reiser. De øvrige passasjerene benyttet flyruter mellom Oslo og Bodø, Harstad/Narvik eller Tromsø enten i kombinasjon med fly til en lokal lufthavn eller med bil, buss eller båt/ferge.

Tidsmessig står valget generelt mellom å benytte 1-3 timer ekstra til Harstad/Narvik eller Bodø 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 3.11 viser hvordan Oslo-trafikken til/fra de 9 kommunene fordelte seg på lufthavner i 2017. Figur 3.11 viser andelen av passasjerene for hver kommune som benytter Harstad/Narvik eller Bodø i stedet for en lokale lufthavn.

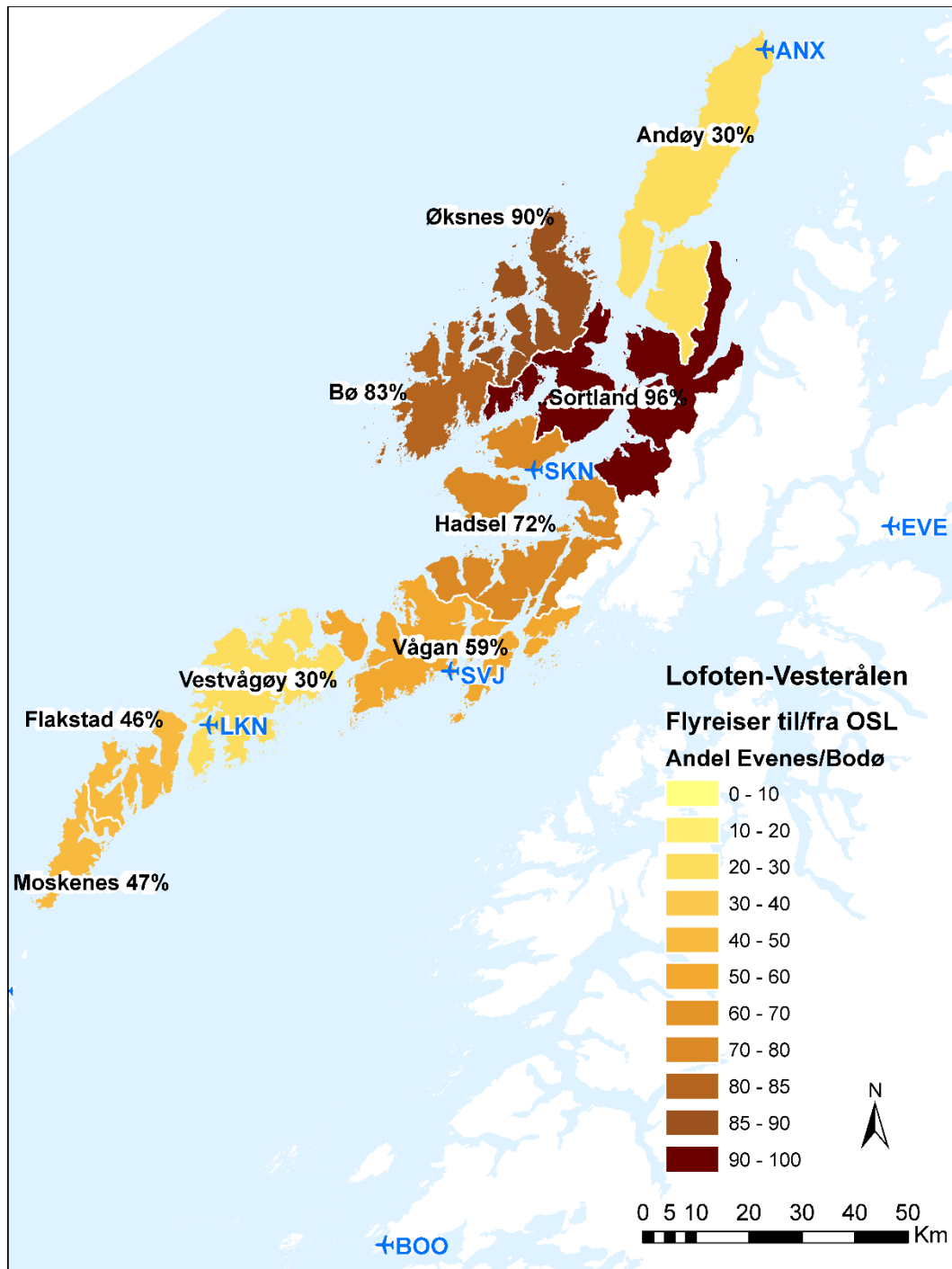
Tabell 3.11: Oslo-passasjerer 2017 fordelt på lufthavn 2017 etter kommune i Lofoten/Vesterålen.
Table 3.11: Passengers between Oslo and Lofoten/Vesterålen 2017 by airport and municipality.

	Til/fra lokal lufthavn*				Til/fra regional lufthavn		Pax 2017
	Direkte til OSL	Via Harstad/Narvik	Via Bodø	Via Tromsø	Harstad/Narvik	Bodø	
Sortland	0 %	1 %	3 %	0 %	95 %	1 %	49 000
Øksnes	0 %	0 %	10 %	0 %	89 %	1 %	16 000
Bø	0 %	0 %	17 %	0 %	83 %	0 %	3 000
Hadsel	3 %	2 %	19 %	5 %	69 %	3 %	29 000
Andøy	20 %	18 %	26 %	7 %	28 %	2 %	28 000
Vesterålen	5 %	5 %	13 %	3 %	73 %	2 %	125 000
Vågan	8 %	1 %	27 %	4 %	43 %	16 %	71 000
Moskenes	0 %	0 %	45 %	0 %	5 %	42 %	15 000
Flakstad	0 %	0 %	46 %	0 %	16 %	30 %	4 000
Vestvågøy	16 %	0 %	51 %	3 %	16 %	14 %	39 000
Lofoten	9 %	1 %	36 %	3 %	30 %	21 %	128 000
Alle	7 %	3 %	25 %	4 %	51 %	11 %	
Pax 2017	18 000	7 000	62 000	9 000	129 000	29 000	253 000

*Andøya, Leknes, Stokmarknes eller Svolvær

I hele Vesterålen stod Harstad/Narvik lufthavn i 2017 for 71 prosent av Oslo-trafikken. I tillegg stod Bodø for 4 prosent av trafikken. De øvrige reiste enten direkte fra en lokal lufthavn til Oslo (5 prosent) eller fra en lokal lufthavn, hovedsakelig via Bodø. Totalt tilsvarte lekkasjen 93 000 av totalt 125 000 reiser mellom Vesterålen og Oslo. Fordelt på kommuner ser en følgende trekk:

- Størst lekkasje (flytrafikk utenom lokal lufthavn) finner en i Sortland, der 95 prosent av totalt 49 000 Oslo-reiser foregikk til/fra Harstad/Narvik i stedet for Stokmarknes. Sortland ligger omtrent 1 time og 20 minutter lenger unna Harstad/Narvik enn Stokmarknes, som er den lokale lufthavnen.
- I Øksnes og Bø valgte nær 90 prosent av de til sammen 19 000 Oslo-passasjerene Harstad/Narvik lufthavn. Også i disse to kommunene tar det generelt 1 time og 20 minutter ekstra å kjøre til Harstad/Narvik i stedet for Stokmarknes lufthavn.
- I lufthavnkommunen Hadsel benytter 28 prosent av 29 000 Oslo-passasjerer Stokmarknes og resten stort sett Harstad/Narvik. Her er den ekstra reisetiden til Harstad/Narvik 2 timer og 8 minutter.
- Relativt få av de 31 000 Oslo-passasjerene fra Andøya kjørte de mer enn 3 ekstra timene til Harstad/Narvik. Også forekomsten av en direkte rute til Oslo bidrar til at kun 28 prosent av disse passasjerene benyttet Harstad/Narvik i 2017, mens 18 prosent reiste direkte til/fra Oslo.



Figur 3.11: Andelen av reiser til/fra Oslo som genereres/attraheres i kommuner i Lofoten og Vesterålen som går over Bodø eller Harstad/Narvik i 2017 utenom lokal lufthavn.

Figure 3.11: Market share for Harstad/Narvik and Bodø airports on trips between Oslo and municipalities in Lofoten and Vesterålen in 2017.

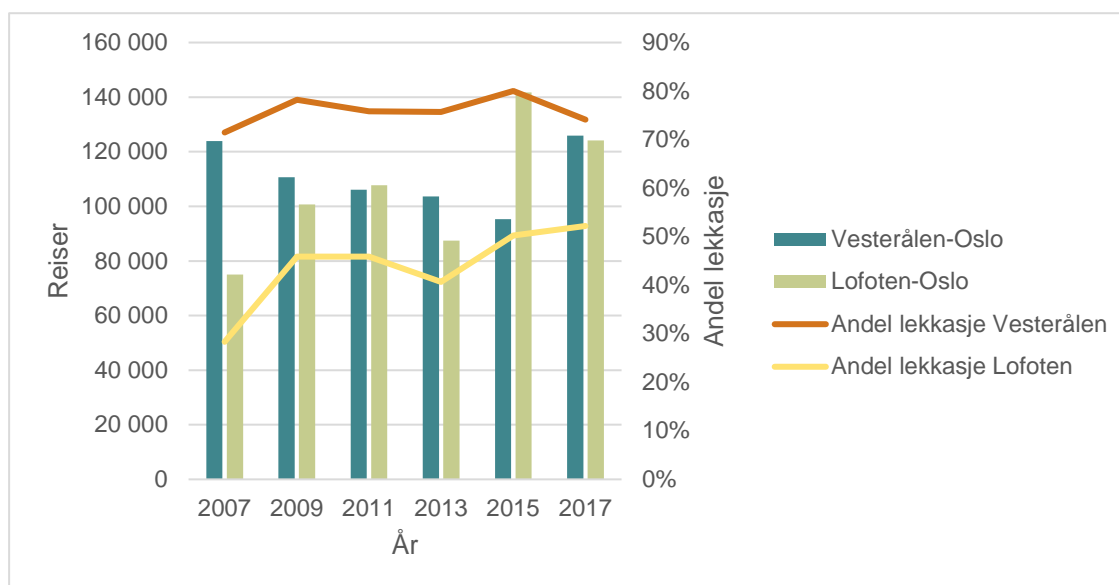
Tilsvarende benyttet omtrent halvparten – 65 000 av totalt 128 000 Oslo-passasjerer til/fra Lofoten – enten Harstad/Narvik eller Bodø lufthavn. Avstanden og forskjellen i kjøretid til Harstad/Narvik lufthavn er generelt større i Lofoten enn Vesterålen. Til gjengjeld ligger Bodø nærmere.

- I Vågan, der Svolvær lufthavn ligger, valgte 43 prosent av de 71 000 Oslo-passasjerene å reise til/fra Harstad/Narvik lufthavn, mens 16 prosent valgte Bodø som første (siste) lufthavn på reisen. Totalt valgte 59 prosent bort den lokale lufthavnen.
- I Vestvågøy valgte 16 prosent av de 39 000 Oslo-passasjerene Harstad/Narvik. I tillegg reiste 12 prosent til Bodø lufthavn med båt, bil og/eller ferge, slik at totalt 30 prosent valgte bort den lokale lufthavnen.
- Enda lengre ut i Lofoten velger de færreste å reise fra Harstad/Narvik, mens 53 prosent av i alt 18 000 Oslo-passasjerer tok fergen til/fra Bodø lufthavn for å starte eller avslutte flyreisen der.

De siste ti årene har flytrafikken mellom Oslo og Lofoten økt fra 75 000 i 2007 til 128 000 i 2017 (figur 3.12). Veksten skyldes i hovedsak økt trafikk til Svolvær (Vågan), som doblet trafikken fra 35 000 i 2007 til 70 000 i 2017. Veksten har skjedd over Harstad/Narvik og Bodø, mens Oslo-trafikken via den lokale lufthavnen ligger tilnærmet uendret på 25 000 som i 2007.

Også Moskenes ser ut til å ha hatt god vekst. Her er veksten mer jevnt fordelt, men utvalget i undersøkelsene er for begrenset til å trekke sikre konklusjoner. For hele Lofoten gikk vel 20 prosent av Oslo-trafikken direkte over Bodø. Denne andelen er uendret siden 2007. Harstad/Narviks andel økte derimot fra 7 prosent i 2007 til 23 prosent i 2009 etter åpningen av Lofast⁸ 1. desember 2007, og videre til 31 prosent i 2017.

Trafikken mellom Oslo og Vesterålen falt hvert år mellom 2007 og 2015, men tok igjen nedgangen i 2017, slik at trafikken nå er tilbake på samme nivå som i 2007. I hele perioden 2007-17 har 70-85 prosent av passasjerene til Vesterålen reist direkte til Harstad/Narvik, mens et fåtall har benyttet Bodø.



Figur 3.12: Trafikkutviklingen mellom Oslo og Lofoten/Vesterålen. Andel lekkasje/bruk av regional lufthavn 2007-2017.

Figure 3.12: Traffic development between Oslo and Lofoten/Vesterålen. Share of traffic using regional instead of local airports 2007-2017.

⁸ <https://snl.no/Lofast>

3.8.2 Trafikken mellom Hammerfest og Oslo via Alta vs Hammerfest lufthavn – Stor reduksjon i lekkasje til Alta

Av de elleve lufthavnene i Finnmark har bare tre lang nok rullebane til å håndtere regulære jetfly, mens de øvrige har rullebaner som er tilpasset mindre turbopropfly. De tre mest trafikkerte lufthavnene i Finnmark er Alta og Kirkenes med lang rullebane og Hammerfest med kort rullebane.

Det er betydelig trafikk mellom Hammerfest-området og Oslo lufthavn, og med drøyt 2 timers ekstra kjøretur til Alta i stedet for Hammerfest lufthavn er Alta et nærliggende alternativt utgangspunkt for flyreiser til Oslo (tabell 3.12).

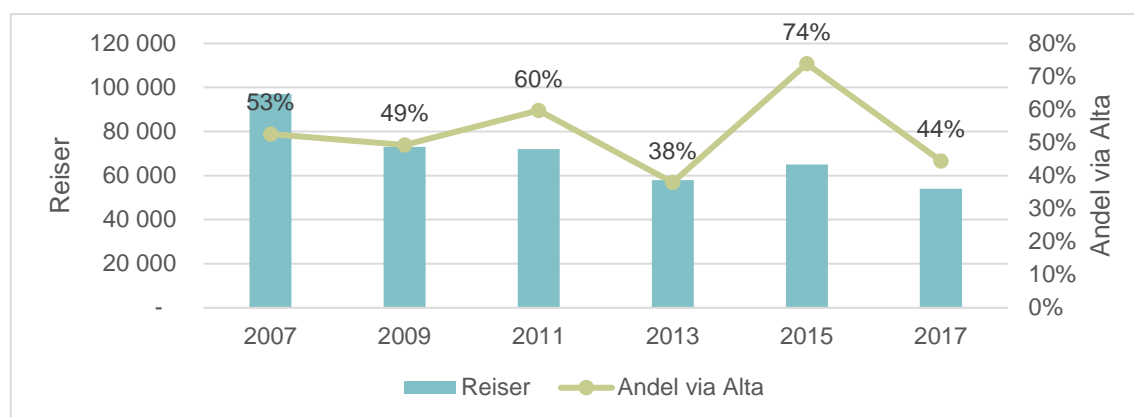
Tabell 3.12: Reisealternativer Hammerfest-OSL via Hammerfest/Alta lufthavn 2017.

Table 3.12: Travel alternatives between Hammerfest and Oslo using Hammerfest/Alta airport 2017.

	Hammerfest	Alta	Enhet
Distanse	4	137	Km
Tilbringertid	7	120	Minutter
Korteste flytid	182	115	Minutter
Ca. billettpris t/r	5800	2900	Kr
Daglig frekvens direkte fly	0	2	
Daglig frekvens med maks 4 timer flytid	7	4	
Første ankomst OSL	10:25	10:25	

Alta lufthavn har daglige avganger til Oslo med både SAS og Norwegian samtidig som billettprisene til Oslo generelt er lavere fra Alta enn fra Hammerfest lufthavn via Tromsø. Generelt har det vært minst dobbelt så dyrt å fly til Oslo fra Hammerfest som fra Alta. Dette gjelder også 2017, da passasjerene i gjennomsnitt oppga en pris på 2 900 kr for en rundtur mellom Alta og Oslo og 5 800 kr for en rundtur mellom Hammerfest og Oslo.

Figur 3.13 viser at omfanget av trafikk mellom Hammerfest-området Oslo lufthavn gradvis er redusert siden 2007. I 2017 lå trafikken på 50-60 000 reiser i 2017, hvorav 44 prosent benyttet Alta lufthavn. Beregnet andel har variert sterkt fra år til år, noe som kan skyldes både utvalgsusikkerhet og reelle variasjoner. Derfor er det hovedinntrykket gjennom flere år som er mest pålitelig. Hovedinntrykket er at omtrent 50–60 000 passasjerer reiser mellom Hammerfest og Oslo lufthavn hvert år og at omtrent halvparten av disse benytter Alta lufthavn.



Figur 3.13: Flyreiser mellom Hammerfest/Kvalsund og Oslo lufthavn 2007-2017. Andel av trafikken som går via Alta lufthavn.

Figure 3.13: Air journeys between Hammerfest/Kvalsund and Oslo airport 2007-2017. Share of traffic using Alta airport.

Inntil 2016 hadde Widerøe svært lite konkurranse på rutene til Hammerfest, men fra mars 2017 fløy også FlyViking ruten mellom Tromsø og Hammerfest. FlyViking tilbød lavere billettpriser enn Widerøe, men ikke gjennomgangsbilletter videre sørover. Setekapasiteten på ruten økte med 19 prosent, mens passasjertallet økte med 13 prosent i forhold til 2016. Dette påvirket tilgjengeligheten på ruten Hammerfest-Tromsø. Det kan ha bidratt til å frigjøre kapasitet for gjennomgangspassasjerer Hammerfest-Oslo og være noe av forklaringen på at Oslo-trafikken til/fra Hammerfest lufthavn ser ut til å ha økt fra 15-20 000 i 2015 til 30 000 i 2017 til tross for at total trafikk til Oslo ifølge RVU har falt med 10 000 passasjerer.

3.9 Oppsummering

Hovedtrekkene for utviklingen i innenlands flytrafikk er:

- Etter et par år med nedgang og stagnasjon i markedsandel økte markedsandelen til Norwegian fra 35 prosent i 2015 til 38 prosent i 2017. Norwegian stod i praksis for all innenlands trafikkvekst fra 2015 til 2017. SAS er fremdeles største operatør med 45 prosent markedsandel, ned fra 46 prosent i 2015. Widerøes markedsandel ble redusert fra 18 prosent i 2015 til 17 prosent i 2017.
- Økningen i andel fritidsreiser fortsetter. I 2007 stod forretningsreisene for 56 prosent av reisene innenlands. Siden har andelen falt hvert år og nådde 46 prosent i 2015 og 44 prosent i 2017. Andelen fritidsreiser økte tilsvarende og nådde 8,8 millioner i 2017. Antallet forretningsreiser har de siste årene falt fra 7,3 millioner reiser i 2013 til 6,8 millioner reiser i 2017. Nedgangen skyldes færre reiser relatert til oljeaktivitet.
- Antallet reiser tilknyttet olje- og gassproduksjon fortsatte nedgangen. Antallet reiser falt fra 1,7 millioner i 2013 til 1,3 millioner i 2015 og videre ned til 1,1 million i 2017. Mye av nedgangen skyldes pendling, som ble redusert med 270 000 reiser til 570 000 reiser i 2017. Antall reiser til kurs og konferanser ble halvert fra 300 000 i 2013 til 150 000 i 2017. Den største oljeruten i landet er Oslo-Stavanger med 209 000 reiser i 2017, mens Bergen-Florø og Bergen-Kristiansund hadde den høyeste andelen oljerelaterte reiser, rundt 55 prosent.
- Passasjerer bosatt i utlandet står for stadig flere av flyreisene i Norge. Andelen økte fra 8-9 prosent i årene 2007-2015 til 13 prosent i 2017. Det tilsvarer en økning fra 1,3 millioner reiser i 2015 til 2 millioner i 2017. Av disse reisene var 1,1 millioner tilknyttet en utenlandsreise, mens 0,9 millioner var rene innenlandsreiser. Oslo-Tromsø hadde flest utenlandske passasjerer med 350 000 utenlandske passasjerer totalt. Dette utgjorde 30 prosent av passasjerene på ruten, en dobling fra 2015.
- De siste to årene har trafikken på de største rutene ut fra Oslo økt 3,3 prosent per år. Det representerer en økning i veksten sammenlignet med hele tiårsperioden 2007-2017 (2,5 prosent per år). Veksten skyldes økt fritidstrafikk, som økte med 5,7 prosent de siste to årene og 4,8 prosent de siste ti årene. Trafikken til Kirkenes og Tromsø økte mest de siste to årene på grunn av økende turisme, mens trafikken til Alta ble redusert på grunn av redusert lekkasje fra Hammerfest.
- De 3 største rutene innenlands utenom Oslo går mellom Bergen og Stavanger og mellom Trondheim og Bergen/Bodø. På fjerde plass kommer ruten Bodø-Tromsø. Bergen-Stavanger og Stavanger-Sandefjord hadde svært høy andel oljerelatert trafikk.
- I Vesterålen velger tre av fire passasjerer Harstad/Narvik lufthavn på flyreiser til og fra Oslo på bekostning av sin lokale lufthavn. Høyest er andelen i Sortland, Øksnes og Bø, der over 90 prosent av passasjerene benyttet Harstad/Narvik, mens 28 prosent benytter lokal lufthavn i Hadsel.

- I Vågan benytter 43 prosent av passasjerene Harstad/Narvik og 16 prosent Bodø. I Moskenes og Flakstad er Bodø den viktigste alternative lufthavnen, mens passasjerer i Vestvågøy benytter både Harstad/Narvik og Bodø lufthavn. Samlet lekkasje fra Lofoten økte kraftig fra 2007 til 2009 på grunn av Lofast og ligger nå på 51 prosent fordelt med 30 prosent til Harstad/Narvik og 21 prosent til Bodø.
- I Hammerfest er det stor lekkasje av Oslo-reiser til Alta lufthavn, som ligger vel 2 timer unna Hammerfest. Generelt velger omtrent halvparten av passasjerene i Hammerfest å reise via Alta, men andelen som er registrert i undersøkelsene har variert sterkt i senere år, med 38 prosent i 2013, 74 prosent i 2015 og 44 prosent i 2017. Den registrerte nedgangen i Hammerfest-trafikk fra 2015 til 2017 i RVU tilsvarer nedgangen i total passasjertrafikk på ruten mellom Oslo og Alta.

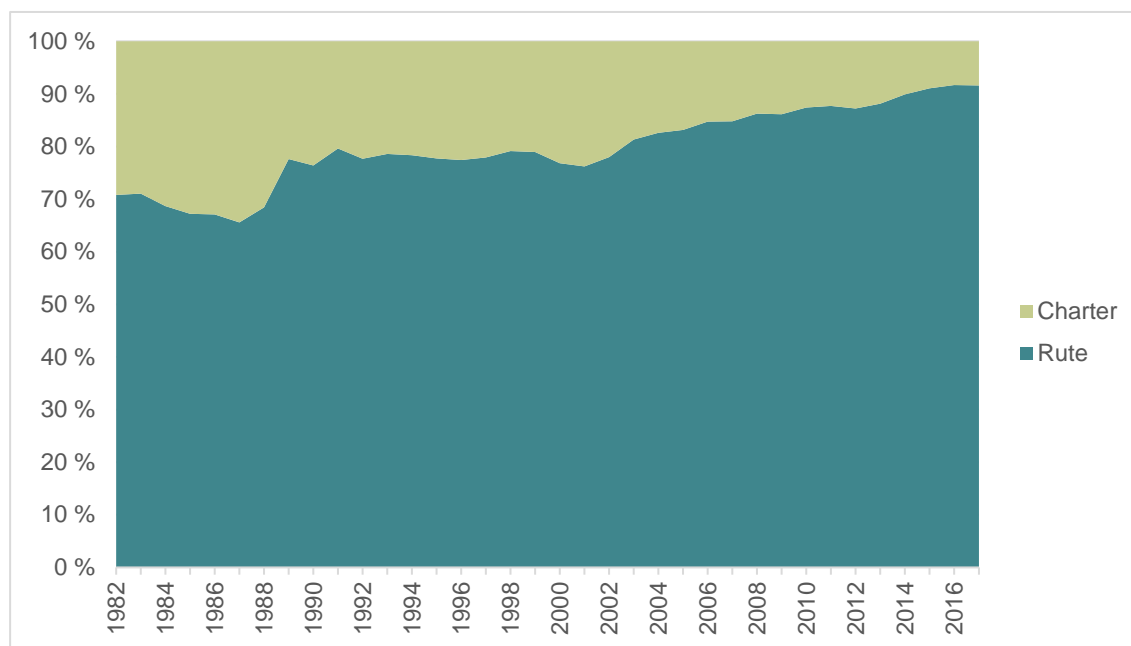
4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet

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

Flytrafikken mellom Norge og utlandet økte fra 22,6 millioner reiser i 2015 til 23,3 millioner reiser i 2017, fordelt på 21,4 millioner reiser med rutefly og 2,0 millioner reiser med charterfly.

- De siste 10 årene har antallet reiser med rutefly økt gjennomsnittlig 5,5 prosent per år. Siden 2015 har veksten vært 1,9 prosent per år.
- Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,7 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt 6,5 prosent per år og er nå litt under nivået i 2005.
- Totalmarkedet til utlandet har økt 4,7 prosent per år siden 2007, men veksten har falt til 1,6 prosent siden 2015.

Figur 4.1 viser hvordan chartertrafikkens andel av totalmarkedet har avtatt. Andelen falt fra en topp på 34 prosent i 1987 til 8 prosent i 2017.



Figur 4.1: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2017.

Figure 4.1: Distribution of passengers travelling on scheduled and non-scheduled flights to/from Norway. 1982-2017

I 2017 hadde 21 lufthavner utenlandspassasjerer, sammenlignet med 20 i 2015. Av de 21 lufthavnene hadde ni færre enn 10 000 utenlandspassasjerer, åtte hadde passasjertall mellom 10 000 og 1 million og fire hadde 1–5 millioner passasjerer i 2017, inklusive Sandefjord lufthavn. Oslo lufthavn stod alene for over 15,8 millioner utenlands terminalpassasjerer i 2017. Her har veksten vært 4,6 prosent per år siden 2007 og

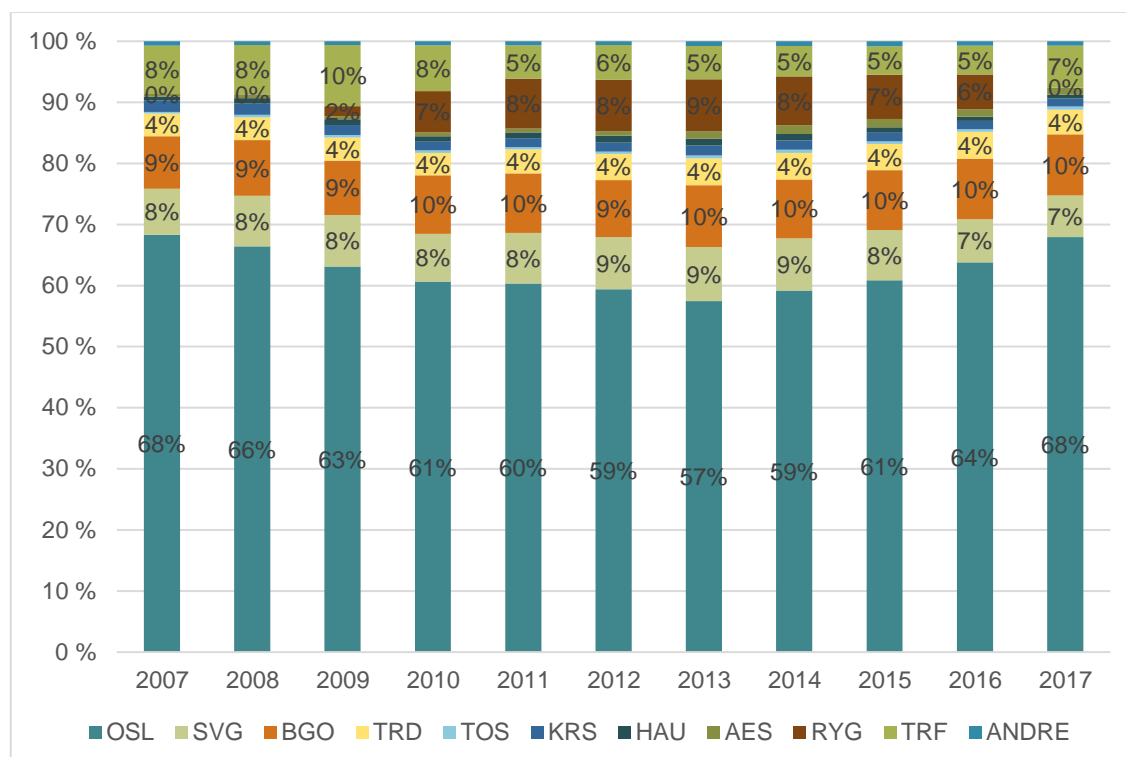
7,3 prosent per år siden 2015. Fra 2007 til 2013 falt Oslo lufthavns andel av utenlandstrafikken fra 68 til 57 prosent. Fra 2013 til 2017 har andelen økt igjen til 68 prosent. Over de ti siste årene er dermed Oslo lufthavns markedsandel opprettholdt.

Figur 4.2 viser hvordan lufthavnenes markedsandeler har endret seg siden 2007.

- Bergen (BGO) har økt sin andel fra ni prosent i 2007 til 10 prosent i 2017.
- Trondheim (TRD) har samme andel av utenlandstrafikken som i 2007, fire prosent.
- Ålesund (AES) og Haugesund (HAU) har hver én prosent av markedet.
- Stavanger (SVG) har sju prosent av markedet, sammenlignet med åtte i 2007.
- Oslo-området (Oslo, Sandefjord og Moss) andel av trafikken har falt fra 76 prosent i 2001 til 75 prosent i 2017.
- Markedsandelene til Kristiansand (KRS) og Tromsø (TOS) er på ca. én prosent hver.

Reduksjonen i markedsandelen til Oslo lufthavn (OSL) fra 2007 til 2013 kom på grunn av økningen i utenlandstrafikk på Rygge.

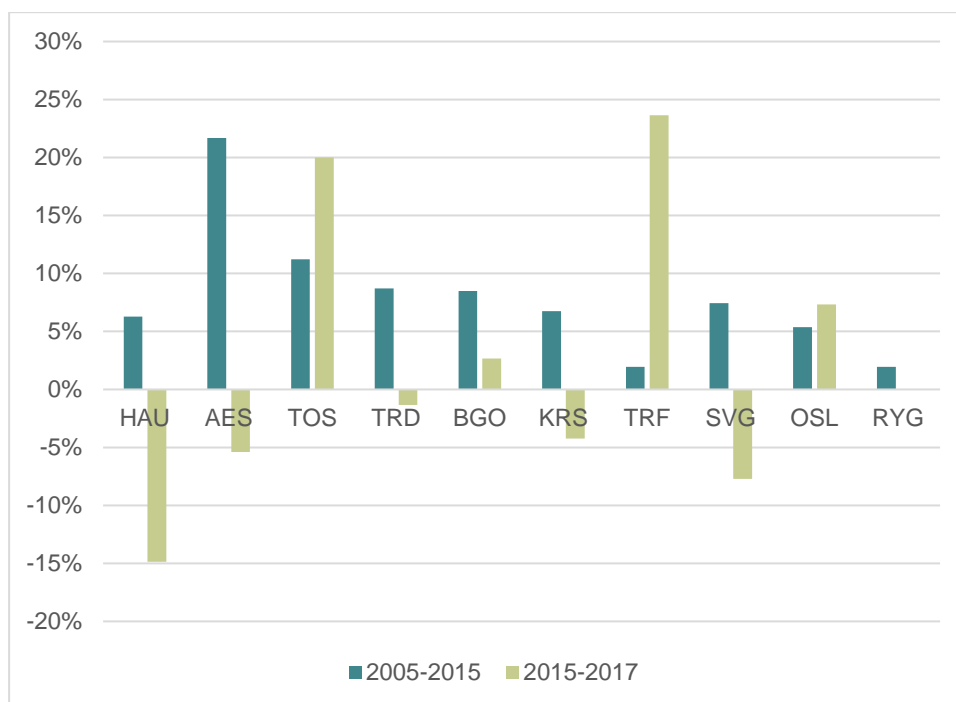
Siden 2013 har Oslo lufthavns markedsandel økt igjen, hovedsakelig på grunn av nedleggelsen av Moss Rygge (RYG) i oktober 2016. Sandefjord Torp (TRF) har også økt sin andel etter nedleggelsen av Rygge.



Figur 4.2: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken. 2007-2017. Prosent.

Figure 4.2: International traffic by departure airport. 2007-2017. Percent.

Mens perioden 2005-2015 sett under ett var preget av vekst for alle lufthavner, er bildet mer variert de siste to årene. Den kraftige veksten på Ålesund (AES) er avløst av nedgang, og veksten har også snudd for Haugesund (HAU). Trafikknedgangen siden 2015 har også rammet Stavanger (SVG), Kristiansand (KRS) og Trondheim (TRD), mens veksten er litt høyere for Oslo lufthavn (OSL) de to siste årene enn gjennomsnittet i perioden 2005 til 2015. Tromsø (TOS) og Sandefjord (TRF) har hatt kraftig vekst også de siste to årene. Bergen (BGO) har også hatt vekst, men på et lavere nivå enn tidligere.



Figur 4.3: Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst i periodene 2005-2015 og 2015-2017.
 Figure 4.3: Average annual traffic growth 2005-2015 and 2015-2017 by airport.

4.2 Oslo lufthavns rolle som knutepunkt

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

Oslo har styrket sin posisjon som knutepunkt de siste par årene. Fram til 2015 hadde de omfattende utvidelsene av rutetilbudet fra Avinors øvrige lufthavner gjort at stadig flere utenfor Oslo-området fløy direkte ut av landet fra sin lokale lufthavn i stedet for å fly via Oslo eller andre lufthavner. Dette er i ferd med å endre seg, og andelen direkteflygninger fra de større lokale lufthavnene har gått ned de siste to årene.

Tabell 4.1 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 frem til 2015, men falt i toårsperioden fram til 2017, da flere direkteruter til Stavanger ble lagt ned. Andelen via Oslo har økt igjen til nivået i 2009. Den direkte trafikken går her fortrinnsvis fra Haugesund og Stavanger. To prosent av trafikken går via Bergen.

Fra Trøndelag økte andelen direkte trafikk raskt til 61 prosent i 2013, men flatet ut i 2015. Andelen via Oslo falt fram til 2015, men har siden økt til 37 prosent. I tillegg går tre prosent av trafikken via Vestlandet.

Også for Hordaland økte andelen direkte rutetrafikk raskt til 77 prosent i 2013, men falt igjen til 76 prosent de to siste periodene. Det kan til dels skyldes nedleggelse av Lufthansas rute til Frankfurt og Air France sin rute til Paris, og mindre forretningstrafikk med direktefly. Andelen trafikk via Oslo har økt fra 18 prosent i 2013 til 20 prosent i 2017. Fire prosent går via Haugesund og Stavanger.

Tabell 4.1: Prosent av utenlandsreisene som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland som går over Oslo eller den lokale lufthavnen. 2007-2017.

Table 4.1: Percentage of international trips to/from Trøndelag, Hordaland and Rogaland by departure airport. 2007-2017.

Via	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Rogaland						
Direkte	69	76	76	80	82	76
OSL	28	22	21	17	16	22
Andre	3	2	2	3	2	3
Sum	100	100	100	100	100	100
Hordaland						
Direkte	63	65	77	77	76	76
OSL	32	29	20	18	19	20
Andre	4	6	4	5	5	5
Sum	100	100	100	100	100	100
Trøndelag						
Direkte	36	45	50	61	62	60
OSL	57	49	47	36	35	37
Andre	7	5	3	4	3	3
Sum	100	100	100	100	100	100

Den store veksten i andelen direkte flygninger fra regionene fram mot 2015 skyldes det stadig økende tilbudet av direkteruter fra Avinors større lufthavner. I den siste perioden har imidlertid Oslo økt sin andel i de tre regionene, noe som representerer et trendskifte. Figur 4.4 viser hvordan rutetilbudet regnet i antall destinasjonslufthavner (med minst 10 flybevegelser) har utviklet seg siden 2005.

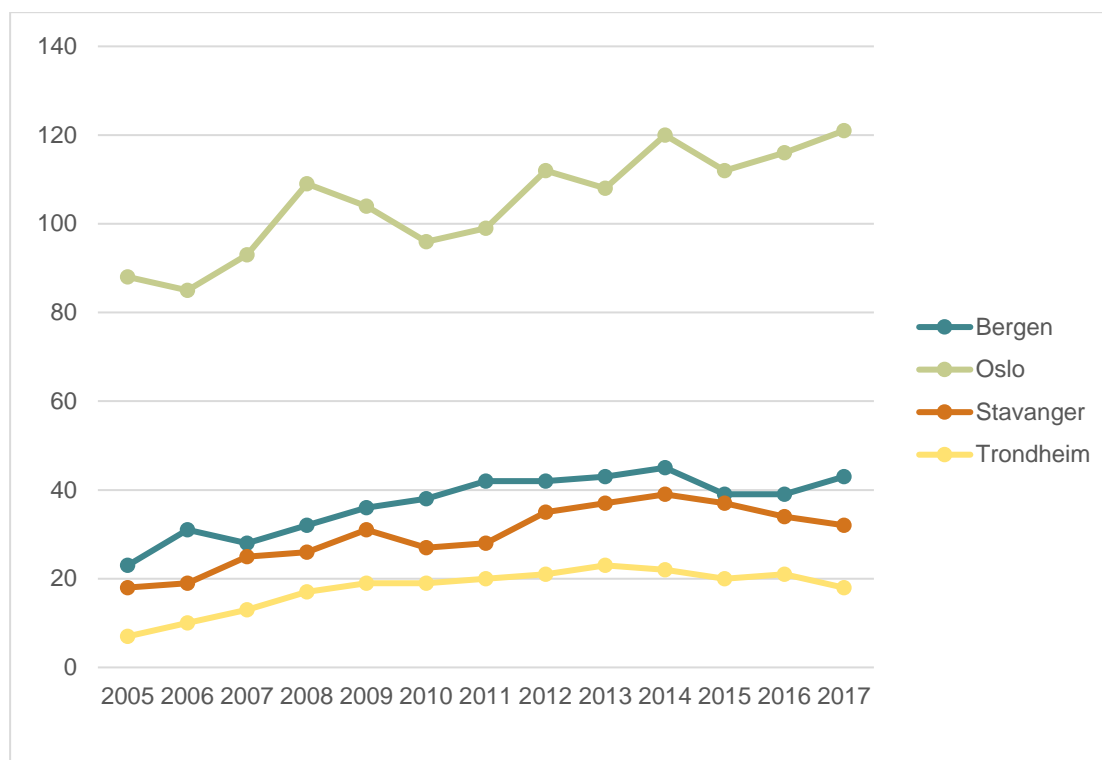
I 2015 var det en tendens til at veksten i direkteruter stoppet opp, mens i 2017 har antallet rutestedestinasjoner med minst 10 flybevegelser per år økt igjen ved Oslo og Bergen lufthavner. I sum har tilbudet økt med 10 direkteruter ved de fire store lufthavnene.

Talt på denne måten økte tilbudet fra Oslo raskt til 108 rutestedestinasjoner i 2008. Etter et par års tilbakegang under finanskrisen økte tilbudet videre til 120 destinasjoner i 2014, for så å falle til 112 destinasjoner i 2015. I 2017 var antallet økt igjen til 121. Nye ruter i 2017 er blant annet til Sharm el-Sheikh, Verona, Zagreb og Bucuresti.

Bergen lufthavn nådde 45 rutestedestinasjoner i 2014, men antallet falt til 39 i 2015, for igjen å øke til 43 i 2017. Rutetilbudet på Bergen er nesten doblet fra 2005 til 2017, og har økt hvert eneste år unntatt i 2007, 2012 og 2015. Økningen de to siste årene skyldes blant annet at New York (Stewart), Budapest, Glasgow, Providence og Zürich har kommet inn.

Samme tendens gjelder Stavanger, der tilbudet økte fra ni destinasjoner i 2002 til 39 i 2014 og falt så til 37 i 2015. Men for Stavanger har tilbudet fortsatt å falle til 32 i 2017, som er tilbake på nivået før 2012. Nedgangen her skyldes bl.a. avvikling av Paris (CDG) og Houston, Warszawa, Vilnius, Salzburg og Aalborg. På den annen side har Pula kommet inn.

Trondheim har hatt kraftig økning fra to destinasjoner i 2002 til 23 i 2013. Siden har antallet gått ned til 20 i 2015, og videre til 18 i 2017 etter at rutene til Berlin, Madrid og Antalya er nedlagt, mens Pula har kommet til.



Figur 4.4: Antall direkte ruteforbindelser med minst 10 flybevegelser per år til/fra utlandet etter lufthavn 2005-2017.

Figure 4.4: Number of scheduled international destinations with at least 10 annual movements by airport 2005-2017.

Det ville bli for omfattende å vise hvilke tilbud som har økt mest her, men tabell 4.2 viser rutetrafikken og veksten siden 2015 fordelt på de viktigste sluttdestinasjonene fra Avinors fire største lufthavner.

Fra Trondheim har trafikken i første rekke økt med 27 000 passasjerer til Stockholm, 26 000 til Amsterdam, 13 000 til Alicante samt 10 000 til både Malaga og Riga fra 2015 til 2017. Største destinasjon er København med 106 000 passasjerer, som det også var i 2015.

Fra Stavanger er det Malaga som har hatt mest vekst i antall passasjerer fra 2013 til 2015, med en økning på 14 000, fulgt av Alicante (10 000), Krakow (9 000) og København (2 000). De fleste andre har hatt en nedgang fra 2015. Største rute er London med 194 000 passasjerer.

Bergen hadde størst vekst til Alicante (22 000), fulgt av Malaga (17 000) og Las Palmas (12 000), Amsterdam (11 000) samt Reykjavik og Stockholm (begge 8 000). London er største destinasjon fra Bergen med 224 000 passasjerer i 2017.

På Oslo lufthavn økte trafikken til London mest med 322 000 passasjerer, og dernest fulgte Alicante (94 000), Helsinki (86 000), Malaga (83 000) og Nice (58 000). Trafikken til både Stockholm, København og London ligger mellom 1,0 og 1,15 millioner passasjerer.

Tabell 4.2: Reiser på utenlandsruter etter lufthavn og endelig destinasjon. 1000 passasjerer 2017 og prosentvis endring siden 2015.

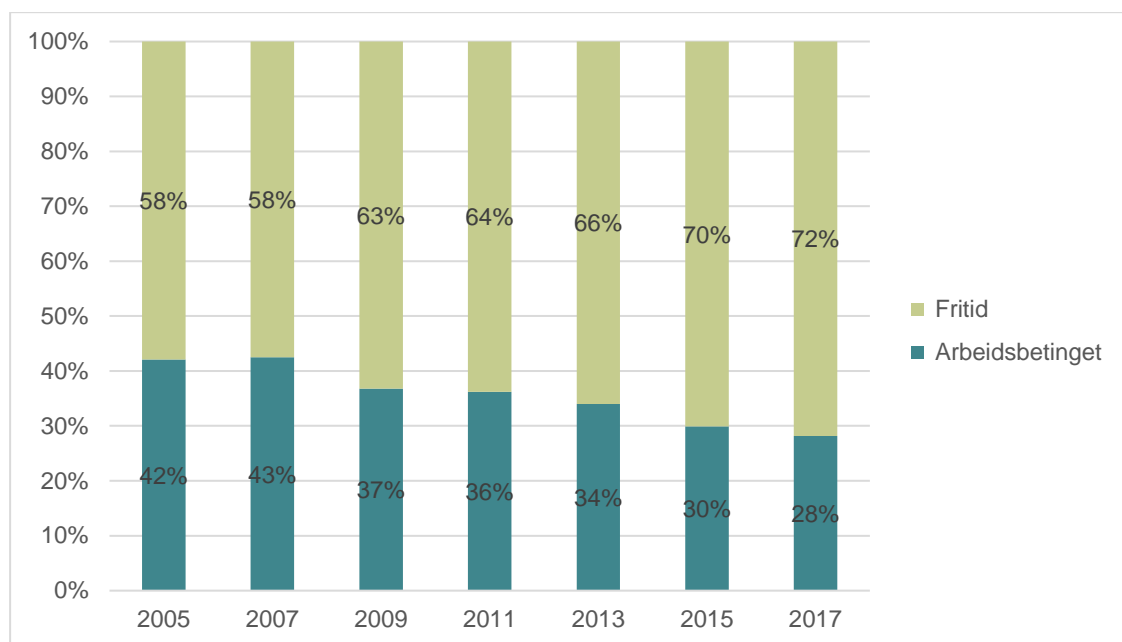
Table 4.2: International scheduled trips by airport and final destination. 1000 passengers 2017 and percentage change from 2015

Destinasjon	Oslo		Bergen		Stavanger		Trondheim	
	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst	Trafikk	Vekst
London	1 148	39 %	224	-6 %	194	-6 %	68	-1 %
København	999	6 %	198	2 %	127	1 %	106	-14 %
Stockholm	1 007	-1 %	94	9 %	18	-1 %	55	96 %
Amsterdam	479	7 %	104	12 %	65	-11 %	66	65 %
Alicante	364	35 %	85	34 %	69	17 %	58	28 %
Gdansk	146	29 %	86	-6 %	67	-15 %	39	17 %
Malaga	340	32 %	51	50 %	39	55 %	22	79 %
Berlin	353	4 %	52	12 %	32	-1 %	5	-85 %
Paris	362	-8 %	36	-14 %	18	-52 %	5	-35 %
Helsinki	388	28 %	10	-52 %	2	-15 %	1	-51 %
Barcelona	309	13 %	31	-22 %	28	-22 %	20	11 %
New York	275	-7 %	25	5 %	6	-53 %	5	194 %
Reykjavik	262	12 %	30	35 %	5	-21 %	11	74 %
Nice	244	31 %	24	16 %	15	-20 %	10	-49 %
Krakow	136	13 %	44	10 %	41	27 %	48	13 %
Riga	173	12 %	39	21 %	7	-60 %	46	27 %
Frankfurt	214	1 %	23	3 %	7	-76 %	9	55 %
Las Palmas	191	27 %	29	68 %	8	-18 %	12	16 %
München	227	9 %	11	8 %	5	-35 %	3	-36 %
Roma	205	28 %	23	5 %	9	-28 %	3	-60 %
Brussel	199	12 %	14	10 %	7	-38 %	5	43 %
Øvrige	6 881	25 %	790	10 %	614	-24 %	165	-21 %
Totalt	14 901	18 %	2021	7 %	1382	-17 %	764	0 %

4.3 Reiseformål og nasjonalitet: Utlendingers fritidsreiser til Norge står fortsatt for mye av veksten

Antallet private reiser med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet har på 12 år økt fra 4,6 millioner reiser i 2005 til 14,2 millioner reiser i 2017. De siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser, som var samme økning som fra 2013 til 2015. Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer moderat. Antallet arbeidsrelaterte reiser har økt fra 3,3 millioner i 2005 til 5,6 millioner i 2017. De siste to årene økte antallet arbeidsrelaterte reiser økt med bare i underkant av 0,3 millioner.

Figur 4.5 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 2005-2017 for Avinors lufthavner samlet. Siden 2005 har andelen fritidsreiser økt fra 58 prosent til 72 prosent, mens andelen arbeidsrelaterte reiser har falt 42 til 28 prosent.



Figur 4.5: Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner. 2005-2017.

Figure 4.5: Distribution of business and leisure travel at Avinor airports. 2005-2017.

I perioden 2005 til 2017 har veksten i private reiser i første rekke kommet i segmentet ferie-/helgeturer. Disse reisene utgjorde 41 prosent av reisene, sammenlignet med 33 prosent i 2005. De siste to årene har imidlertid andelen besøksreiser økt mest, og disse står nå for 22 prosent av reisene, sammenlignet med 19 prosent to år tidligere.

Tabell 4.3: Reiser med rutefly til utlandet fra Avinors lufthavner etter hovedformål. 2005-2017. Prosent.

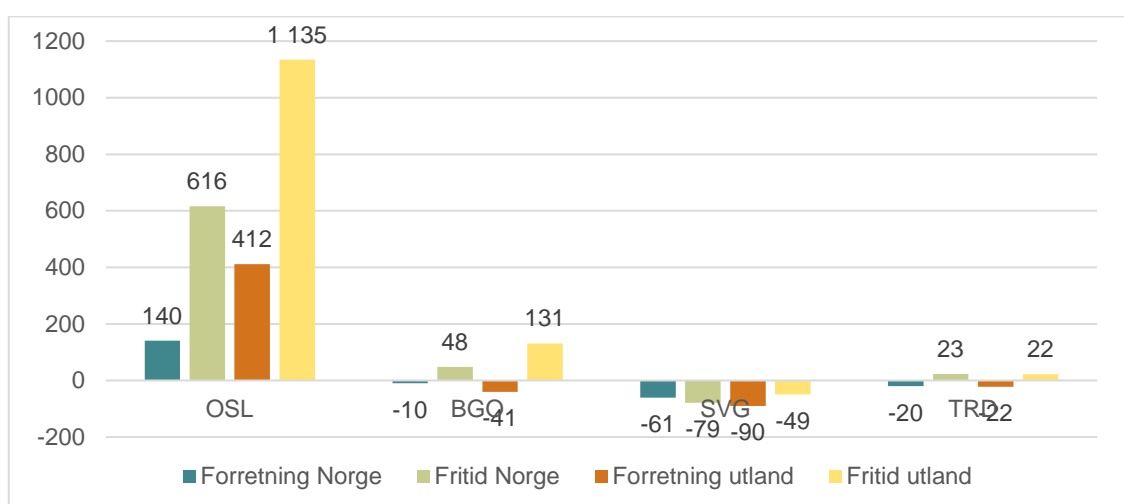
Table 4.3: International air travel from Avinor airports by purpose. 2005-2017. Percent.

Formål	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Arbeidsbetingede reiser i alt	42	43	37	36	34	30	28
- Yrkesreise	34	34	29	28	24	21	20
- Reise til/fra arbeid	8	9	8	8	10	9	8
Private reiser i alt	58	57	63	64	66	70	72
- Besøk hos slekt og venner ¹⁾	18	18	19	18	19	19	22
- Ferie-/helgetur	33	33	36	38	39	41	41
- Annen privat reise	7	6	8	8	8	10	9
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, hvor andelen slike reiser har falt fra 34 til 20 prosent. Fra 2005 til 2017 økte disse reisene 3,5 prosent i gjennomsnitt årlig. Antall reiser til/fra arbeid økte 9,1 prosent årlig, men andelen er likevel den samme som i 2005. Arbeidsbetingede reiser under ett økte med 4,8 prosent årlig i perioden. Private reiser økte mest med 10,8 prosent årlig. Summen av rutetrafikk økte 7,6 prosent årlig (ekskl. transfer).

I figur 4.6 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reiseformål og bosted (generert/attrahert trafikk). Tallene viser delmarkedenes absolutte trafikkvekst i perioden 2015-2017 for de fire største lufthavnene.

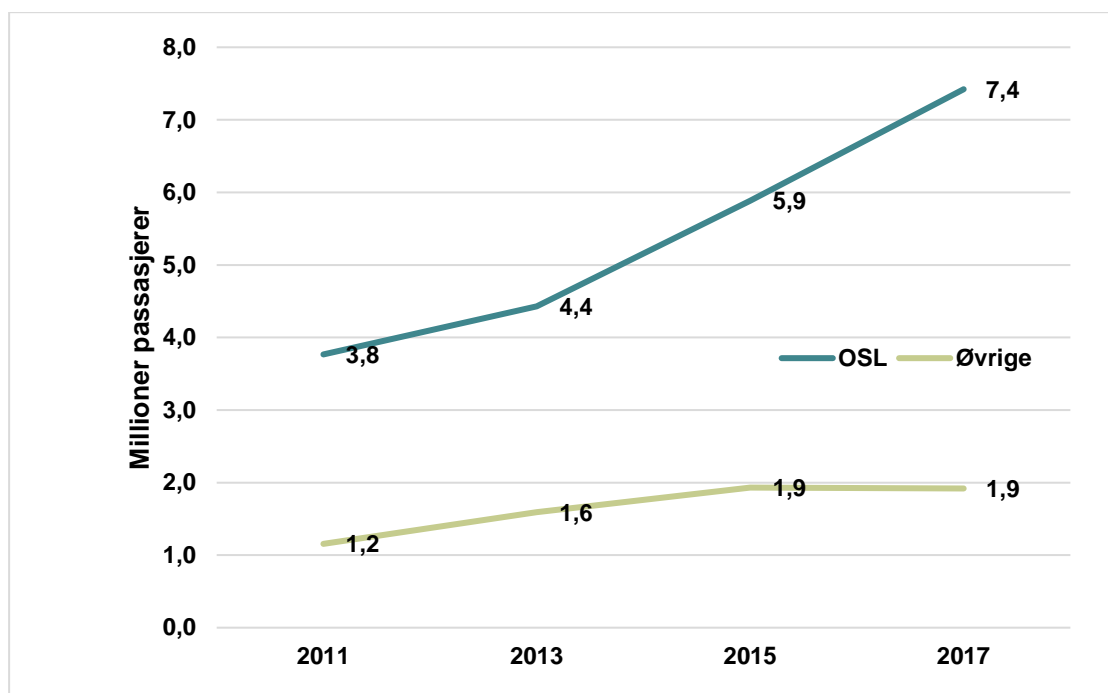
- Veksten de siste to årene kommer fortrinnsvis fra utlendingers fritidsreiser til Norge. Spesielt er dette fremtredende for Oslo, men også for Bergen og Trondheim lufthavner stod utlendingers fritidsreiser for mye av veksten. Bare i Trondheim overgår veksten i nordmenns fritidsreiser så vidt utlendingers.
- Tre de fire største Avinor-lufthavnene har hatt vekst i utenlandstrafikken i perioden, klart mest på Oslo lufthavn med 2,3 millioner reiser. Bergen har også hatt god vekst (128 000), mens Trondheim (3 000) har bare hatt marginal vekst. Stavanger hadde 278 000 færre passasjerer, omtrent jevnt fordelt mellom forretnings- og fritidsreiser.
- Langt mindre av veksten skyldes nordmenns fritidsreiser, noe som følger trenden fra år tidligere. Stavanger skiller seg ut, hvor antall norske fritidsreiser gikk ned med 79 000 fra 2015 til 2017.
- Det var en økning i antallet norske forretningsreiser, som utelukkende skyldes vekst i Oslo. På alle de tre andre største lufthavnene falt antallet. I Oslo økte antallet reiser med 140 000, mens det på de tre andre var en nedgang på 91 000 til sammen.
- En liknede situasjon var det mht. utlendingenes forretningsreiser, med vekst i Oslo de siste to årene, og nedgang på de andre tre lufthavnene. Mest markant var det på Stavanger lufthavn, som hadde 90 000 færre reiser sammenlignet med 2015. Nedgangen der skyldes trolig forhold innen oljenæringen med ringvirkninger, men det foreligger ikke tall som underbygger dette direkte.



Figur 4.6: Delmarkedenes trafikkvekst i perioden 2015-2017. Antall reiser i 1000.

Figure 4.6: Sub-markets' traffic growth (2015-2017) by segment. Number of travels in 1000.

Siden 2015 er det spesielt utlendingene som har dominert veksten i utlandstrafikken. Figur 4.7 viser at all denne veksten skjedde på OSL, mens antall utlendinger på Avinors øvrige lufthavner har stagnert etter 2015. Siden 2011 er antall utlendinger på OSL nesten doblet, mens antallet har økt med 66 prosent på de øvrige lufthavnene.



Figur 4.7 Utlands rutepassasjerer bosatt i utlandet 2011-2017 fordelt på Oslo lufthavn og Avinors øvrige lufthavner.

Figure 4.7 International scheduled traffic by passengers residing outside Norway 2011-2017 by airport (OSL vs other Avinor airports).

4.4 Markedsandeler flyselskap: Norwegian fortsetter å øke markedsandelen på utland

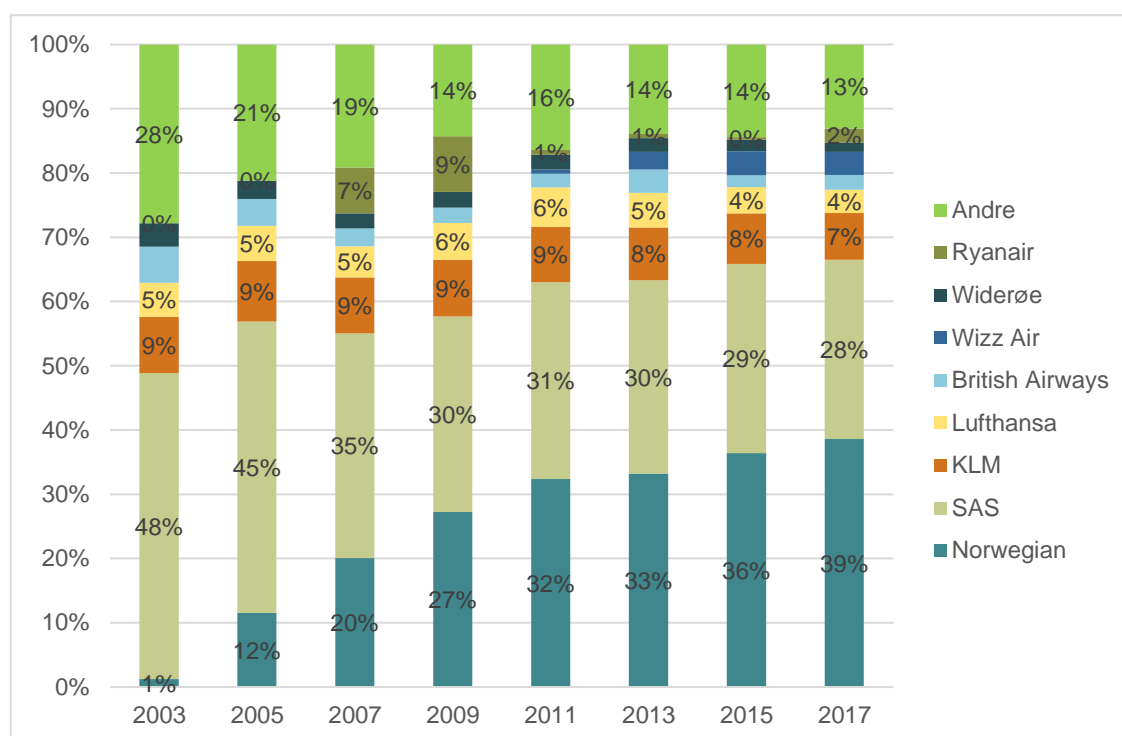
I 2017 fløy 47 flyselskap utenlandsruter fra Avinors lufthavner, som var sju flere enn i 2015. Markedet domineres stadig mer av Norwegian og SAS, som i 2017 til sammen fløy 13,1 millioner utenlandspassasjerer med rutefly, halvannen million flere enn to år før. Disse to selskapene flyr nå to av tre utenlandspassasjerer (67 prosent).

Figur 4.8 og 4.9 viser markedsutviklingen for de åtte største selskapene i henholdsvis andeler og faktiske passasjertall. Tallene gjelder rutetraffikk på Avinors lufthavner. Utviklingen med nedgangen for SAS og Norwegianes vekst fortsatte også i 2017. Norwegian har økt sin andel fra 12 prosent markedsandel i 2005 til 39 prosent av markedet i 2017. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra nesten halvparten av markedet i 2005 til under 30 prosent i 2017. De store endringene i markedsandel skjedde frem til 2009, da SAS lå på 30 prosent og Norwegian på 27 prosent markedsandel.

Det tredje største selskapet er KLM, med 1,5 millioner passasjerer i 2017. KLMs markedsandel var sju prosent i 2017 og ett prosentpoeng lavere enn to år før, mens Lufthansas andel var den samme som i 2015, fem prosent. British Airways har fortsatt en markedsandel på to prosent, mens Widerøe har mistet markedsandel fra to til én prosent.

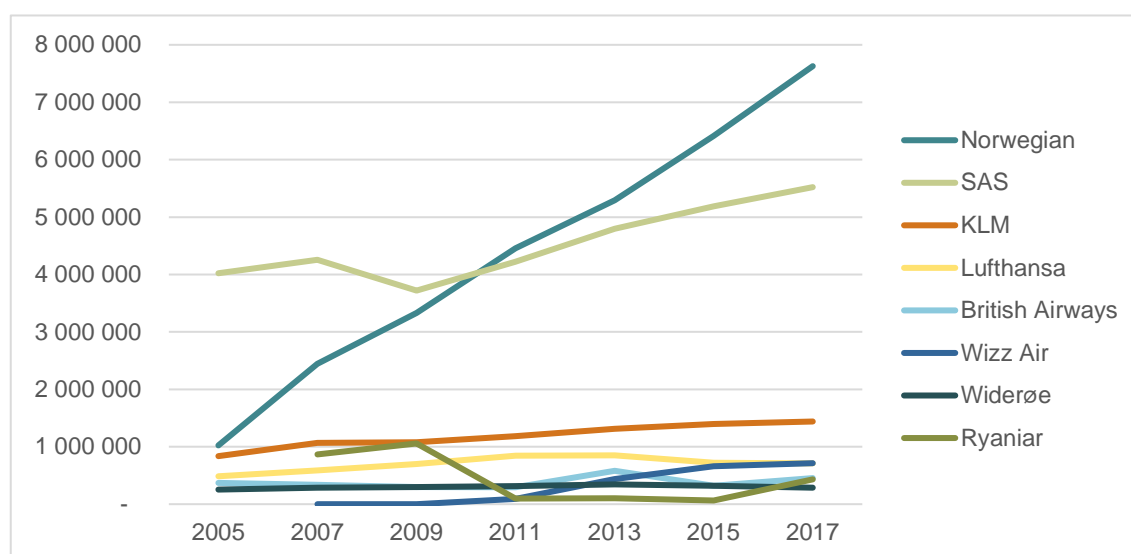
Lavkostselskapet Wizz Air fortsetter fremgangen, og har økt sin markedsandel fra 0 i 2009 til tre prosent i 2013 og fire prosent i 2017. Selskapet fløy over 710 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2017, opp fra knapt 660 000 to år tidligere. Wizz Air flyr mest fra Vestlandet, og er ikke til stede på Oslo lufthavn. Dit har imidlertid Ryanair kommet etter at de forlot Moss lufthavn i 2016. Ryanair har dermed kommet inn for fullt i statistikken, med

430 000 passasjerer på Avinors lufthavner i 2017. Det ga en markedsandel på to prosent i 2017.



Figur 4.8: Markedsandeler på Avinors lufthavner for de største flyselskapene på utenlandsnettet. 2005-2017.
Figure 4.8: Airline market shares. International scheduled traffic to/from Avinor airports. 2003-2017.

Figur 4.9 illustrerer utviklingen i dette markedet. Fra 2015 til 2017 økte Norwegians trafikk med 1,2 millioner (19 prosent), SAS med 0,34 millioner (6 prosent), British Airways med 0,13 millioner (42 prosent), og KLM med 0,1 millioner (6 prosent). Ryanair økte med 0,37 millioner passasjerer, som er en femdobling, i all hovedsak pga. sin inntreden på Oslo lufthavn. Både Widerøes og Lufthansas trafikk gikk ned, med hhv. 33 000 (ned 11 prosent) og 6 000 passasjerer (ned én prosent).



Figur 4.9: Passasjertall på Avinors lufthavner for de åtte største operatørene på utenlandsnettet. 2005-2017.
Figure 4.9: Number of passengers by airline. International scheduled traffic on some Avinor airports. 2005-2017.

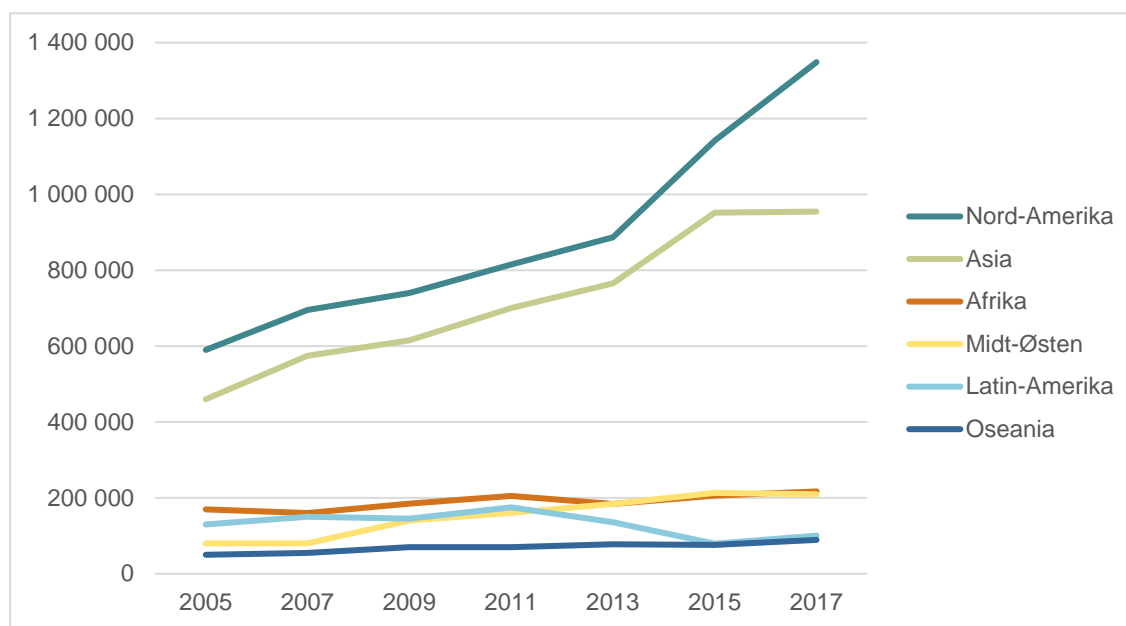
4.5 Interkontinental trafikk

Interkontinentale destinasjoner stod for 15 prosent av utenlands rutetrafikk til og fra Avinors lufthavner, som er samme andel som i 2015. Det er fortsatt på nivå med trafikken tolv år tidligere, og andelen har vært ganske jevnt rundt 15 prosent i perioden.

Figur 4.10 viser utviklingen i det interkontinentale rutemarkedet i perioden 2005-2017. I løpet av de siste 10 årene fra 2007 til 2017 økte antallet interkontinentale passasjerer fra 1,7 til 2,9 millioner, en vekst på 75 prosent. Det tilsvarer en årlig vekst på fem prosent.

Nord-Amerika er fremdeles største interkontinentale destinasjon, og veksten har vært sju prosent per år de siste 10 årene. Veksten til Nord-Amerika har tatt seg opp de siste årene, fra fire prosent vekst per år fram til 2013, og videre til sju prosent i løpet av fire siste årene. Trafikken til Midtøsten har i perioden 2007-2017 økt 10 prosent per år, og trafikken til Afrika med tre prosent per år. Asia-trafikken har gått ned fra åtte til fem prosent årlig vekst. Oseania har hatt en vekst på fem prosent per år, men trafikken til Latin-Amerika har falt med fire prosent per år den siste tiårsperioden.

Mht. utvikling mellom de to dominerende markedene, Asia og Nord-Amerika, lå den årlige veksten for begge disse markedene forholdsvis jevnt fram til 2015, mens det de siste to årene har vært en økning i vekstraten for Nord-Amerika og avtagende vekstrate for Asia.



Figur 4.10: Interkontinentale reiser med rutefly fra Avinors lufthavner etter reisemål. 2005-2017.

Figure 4.10: Intercontinental scheduled air traffic to/from Avinor airports by destination region. 2005-2017.

Tabell 4.4 og 4.5 viser fordelingen av den interkontinentale rutetrafikken mellom de viktigste destinasjonslandene og byene. Hovedtrekkene er:

- Det viktigste destinasjonslandet er fortsatt USA, med 1,2 millioner passasjerer i 2017. USA stod for den høyeste veksten fra 2015 til 2017 regnet i antall passasjerer (181 000). Trafikken fordeler seg på en rekke byer, med flest reiser til New York. Åtte av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA, hvor Miami, Boston og Washington har kommet til blant disse siden 2015. Houston, med stor andel forretningstrafikk, har hatt nedgang og er ikke lenger blant de 15 største destinasjonene. Mesteparten av reisene til USA er fritidsreiser, mellom 80 og 90 prosent til de enkelte destinasjonene. 70 prosent av trafikken til New York gikk direkte med enten SAS eller Norwegian. En rekke nye direkte ruter har økt direkteandelen til New York fra 57 prosent i 2015 til 70

prosent i 2017. Til Washington er København et viktig viapunkt, til Houston er Amsterdam og New York viktige knutepunkt, og til San Francisco er det København og London. Generelt er Stockholm og København blitt mindre viktige som knutepunkt for reiser til USA.

- Thailand med 268 000 passasjerer er fremdeles nest største destinasjonsland, men hadde en nedgang på ni prosent og 27 000 færre passasjerer enn i 2015. Nesten all trafikk går til Bangkok, og nesten 66 prosent fløy direkte dit med Thai eller Norwegian, sammenlignet med 60 prosent i 2015.
- Canada fortsetter veksten og har tatt over for Dubai/FAE som tredje største destinasjon med over 100 000 passasjerer i 2017 og seks prosent årlig vekst siden 2009.
- Filippinene har økt med 28 000 passasjerer de to siste årene, og har med ni prosent vekst årlig nådd 100 000 passasjerer for første gang.
- Trafikken til Kina er på veg opp igjen, og med 98 000 passasjerer nærmer den seg nivået i 2007, etter å ha falt kraftig fram mot 2013. Trafikken til hovedstaden Beijing er tilbake på nivået fra 2009. København og Stockholm er viktigste knutepunkt for trafikken til Kina.
- Dubai/FAE falt fra tredje til sjette største destinasjon med nedgang på 14 000 passasjerer i 2017, etter å ha vokst jevnt fram til 2015. 63 prosent av trafikken til Dubai gikk direkte med Emirates, ned fra 73 prosent i 2015 etter at Norwegian la ned sin Dubai-rute i 2016.
- Trafikken til Australia økte med 20 000 passasjerer, etter å ha falt litt mellom 2013 og 2015.
- Trafikken til andre destinasjoner i Asia, som Japan, Singapore, Sør-Korea, Sri Lanka m.fl. har økt sterkt i senere år. Relativt sett har trafikken økt mest til Indonesia, med 39 prosents økning de siste to årene. Amsterdam, København og Helsinki er viktige knutepunkter for trafikken til flere av disse destinasjonene.
- De siste fire årene har også trafikken til India økt igjen, etter å ha falt fra 2011 til 2013. Knapt halvparten av trafikken går til hovedstaden Delhi.

Tabell 4.4: Interkontinental rutetrafikk til/ fra Avinors lufthavner etter destinasjonsland 2009-2017.

Table 4.4: Intercontinental scheduled traffic to/from Avinor airports by destination country 2009-2017.

	2009	2011	2013	2015	2017	Andel bosatt i Norge 2017
USA	658	736	807	1003	1184	41 %
Thailand	163	194	284	296	268	79 %
Canada	64	78	78	85	102	37 %
Filippinene	49	50	59	71	100	56 %
Kina	82	83	62	91	98	53 %
FAE	47	66	78	101	87	68 %
Australia	61	60	67	66	86	50 %
India	66	60	52	66	77	52 %
Japan	39	37	31	67	57	50 %
Sør-Korea	23	29	39	51	55	50 %
Singapore	43	52	49	57	51	47 %
Brasil	47	65	47	43	47	47 %
Marokko	15	40	33	37	46	78 %
Sør-Afrika	35	34	37	50	46	64 %
Israel	26	36	42	55	35	49 %
Indonesia	19	24	25	23	32	80 %
Pakistan	38	47	29	37	31	85 %
Vietnam	12	23	27	29	28	83 %
Sri Lanka	4	12	12	27	24	87 %
Malaysia	12	14	19	25	22	55 %

Passasjerer bosatt i Norge dominerer på de fleste interkontinentale destinasjoner, og andelen varierer fra 37 prosent for Canada til over 80 prosent for Pakistan, Sri Lanka og Vietnam. De fem viktigste interkontinentale destinasjonene for rutepassasjerer bosatt i Norge er USA, Thailand, FAE, Filippinene og Kina, mens passasjerer fra de fem landene som besøkte oss i størst antall i 2017 var USA, Thailand, Kina, Australia og Filippinene.

Tabell 4.5: Interkontinental rutetrafikk 2011-2017 til/fra Avinors lufthavner. Destinasjon, fritidsandel og viktigste knutepunkt.

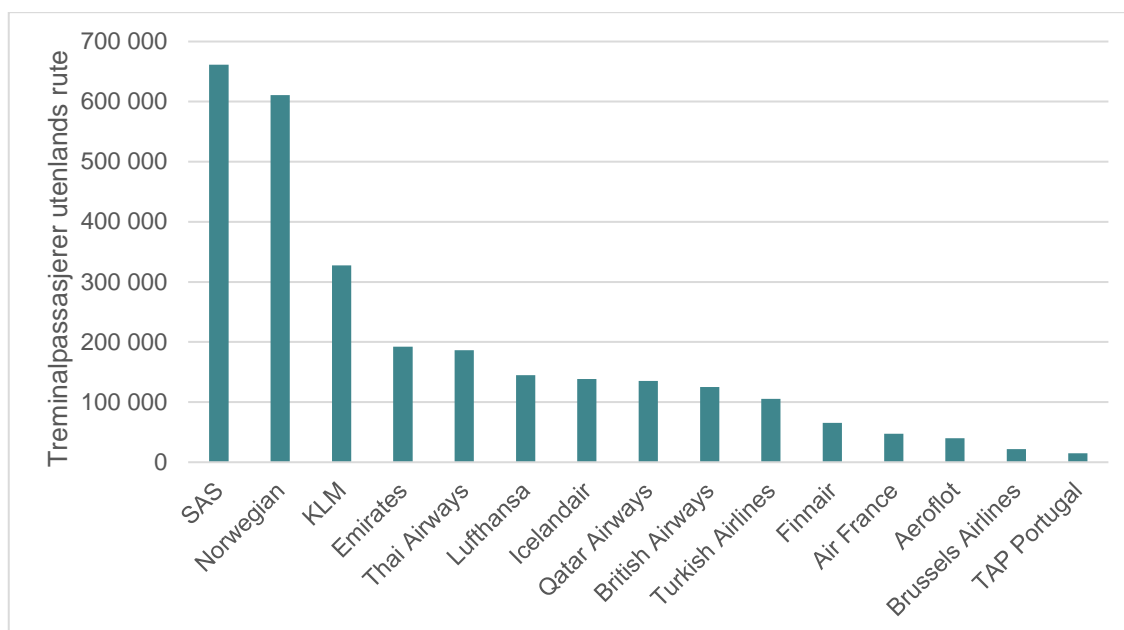
Table 4.5: Intercontinental scheduled traffic 2011-2017 to/from Avinor airports. Destination, leisure share and largest hub.

Byområde					Fritids-andel	Viktigste hub 2017	
	2011	2013	2015	2017	2017	Byområde	Andel
New York	209	267	342	316	86 %	New York*	70 %
Bangkok	152	240	219	211	93 %	Bangkok*	66 %
Los Angeles	36	37	79	106	86 %	Los Angeles*	50 %
Manila	40	44	61	79	74 %	Amsterdam	18 %
Boston	29	26	29	74	79 %	Boston Logan*	41 %
Dubai	61	64	79	72	77 %	Dubai*	63 %
Miami	23	22	24	71	84 %	Miami*	74 %
Ft. Lauderdale	13	17	65	58	93 %	Ft. Lauderdale*	79 %
Chicago	35	50	40	57	83 %	Stockholm	23 %
Singapore	52	49	57	51	67 %	Helsinki	16 %
Orlando	31	43	56	50	87 %	Orlando*	53 %
Tokyo	26	26	51	48	75 %	København	33 %
Washington	33	42	36	47	69 %	København	41 %
Hong Kong	29	24	30	47	74 %	Stockholm	31 %
Beijing	42	29	45	46	69 %	København	44 %

*Direkte

Figur 4.11 viser interkontinental trafikk fordelt på flyselskap (ved avreise fra Norge) i 2017. Her dominerer fortsatt SAS med 660 000 reiser, mens Norwegian har tatt kraftig innpå med sin interkontinentale satsning fram til 2015. De to siste årene økte imidlertid begge selskap med 94 000 reiser. De fire siste årene er Norwegian nest størst med 610 000 reiser, over fem ganger så mange som i 2011. KLM er tredje største selskap for interkontinentale reiser, med nesten 330 000 reiser, men det er likevel bare 5 000 flere enn i 2015. Emirates har økt med nesten 30 000 reiser og nærmer seg 200 000, tett fulgt av Thai Airways (186 000). Lufthansa har økt litt igjen med 1000 passasjerer til 145 000. Både Icelandair (139 000) og Qatar Airlines (135 000) har passert British Airways, som har tapt 82 000 interkontinentale reiser siden 2015 på grunn av nedlegging av ruter til London fra Bergen og Stavanger, og ligger på 125 000 passasjerer. Det er ikke lenger bare SAS og Norwegian som har ruter direkte til interkontinentale destinasjoner. Thai Airways og Qatar Airways har kommet til siden 2013, og både KLM, Lufthansa, Icelandair og British Airways flyr til knutepunkter med videre forbindelse.

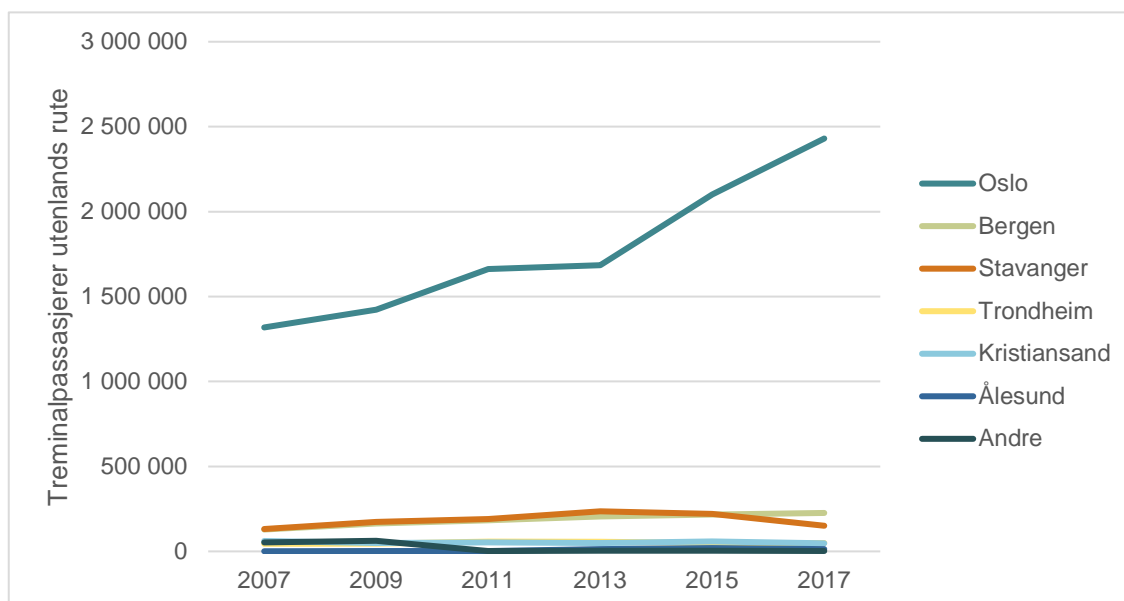
Turkish Airlines, Finnair, Air France og Aeroflot er de neste fire selskapene. De flyr fra Norge til sitt knutepunkt og bringer de reisende videre til interkontinentale destinasjoner, og disse fire fraktet til sammen 258 000 passasjerer i 2017. Blant disse er det Finnair som har størst vekst med 21 000 flere passasjerer enn i 2015, mens Turkish Airlines og Aeroflot hadde færre passasjerer.



Figur 4.11: Interkontinentale reiser til/fra Avinors lufthavner etter flyselskap 2017.

Figure 4.11: Intercontinental air scheduled traffic to/from Avinor airports by airline 2017.

Av totalt 2,9 millioner interkontinentale reiser gikk 2,43 millioner fra Oslo i 2017. Det er 330 000 flere enn i 2015, og mer enn 1,1 millioner flere enn ti år tidligere. Drøyt fire av fem (83 prosent) interkontinentale reiser gikk via Oslo i 2017.



Figur 4.12: Interkontinentale reiser etter lufthavn til/fra Avinors lufthavner 2007-2017.

Figure 4.12: Intercontinental air traffic to/from Avinor's airports by airport 2007-2017.

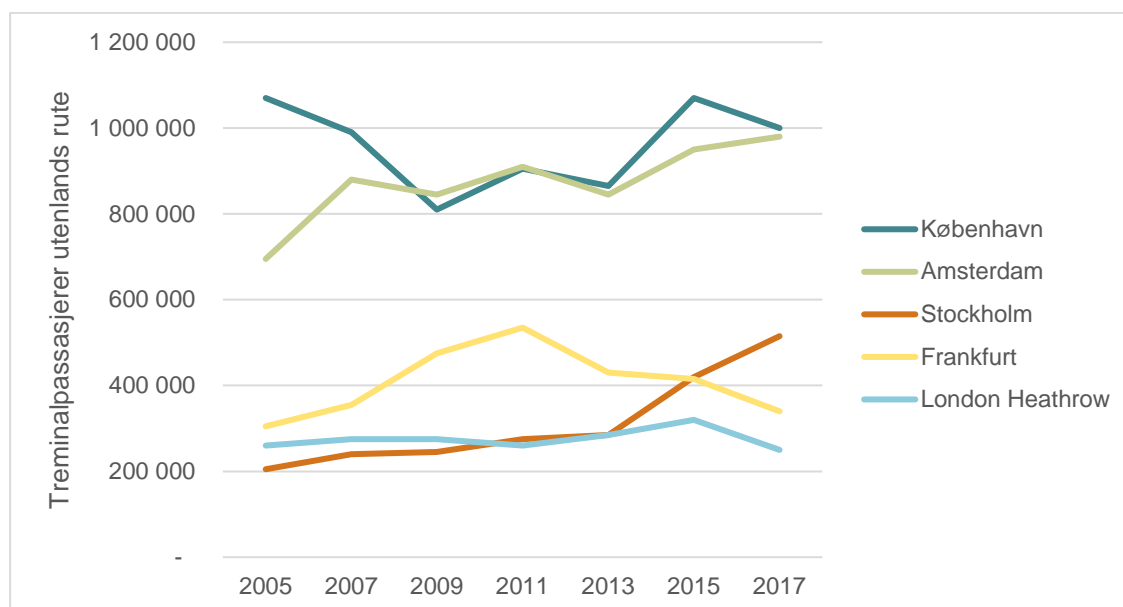
Figur 4.12 viser at Oslo blir stadig viktigere som lufthavn for interkontinentale reiser med flere nye direkteforbindelser siden 2015. Til sammenligning ligger trafikken ved Bergen og Stavanger bare på under en tiendedel av reisene over Oslo, med rundt 226 000 og 151 000 reiser hver. Sistnevnte har 69 000 færre slike reiser enn to år tidligere. Kristiansand og Trondheim har ligget på mellom 45 000 og 60 000 reiser de siste årene, men Kristiansand har nå tapt 10 000 interkontinentale reiser siden 2015.

4.6 Transfer

Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands økte fra 4,1 millioner passasjerer i 2013, til 4,8 millioner i 2015 og videre til 5,3 millioner i 2017 – det høyeste antall noensinne. Det tilsvarer en økning fra 25 prosent av rutepassasjerene i 2013 til 27 prosent i 2017, samme andel som to år tidligere. En drøy fjerdedel av passasjerene var dermed avhengige av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål. I 2007 var 31 prosent av rutepassasjerene avhengig av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål, mens andelen har falt fram til 2013, for så å øke igjen.

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

- Trafikken over København gikk ned fra 1,1 millioner i 2015 til 1,0 millioner i 2017, en nedgang på sju prosent. Trafikken ligger nå under nivået fra 2005.
- Amsterdam har økning siden 2013, og hadde 980 000 transferpassasjerer i 2017, opp tre prosent fra 2015.
- Over de siste 12 årene har transfer via Stockholm økt mest, med 150 prosent. Det skyldes særlig økningen med 230 000 passasjerer siden 2013.
- Nedgangen fra 2015 fortsatte for Frankfurt, fra 415 000 i passasjerer i 2015 til 340 000 i 2017 (-18 %).
- Stockholm har som i 2015 hatt størst relativ vekst, med økning på 23 prosent, og 95 000 flere passasjerer enn i 2017.
- Transfer over London Heathrow har falt fra 320 000 til 250 000 (-22 %).

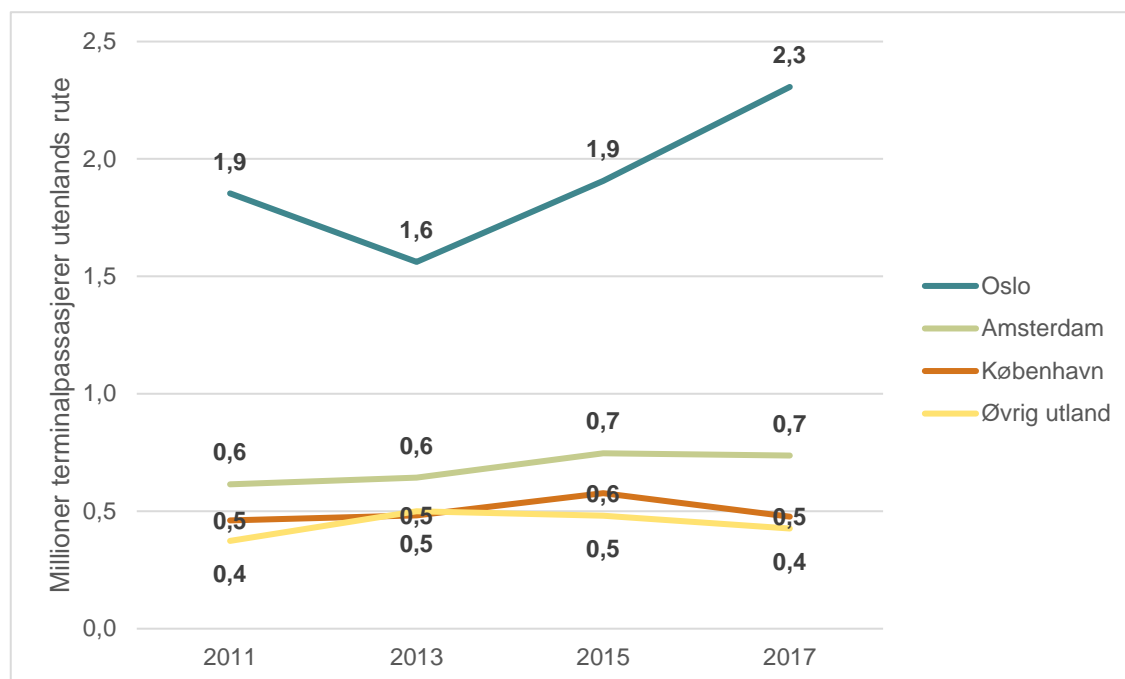


Figur 4.13: Antall transferpassasjerer på de fem største utenlandske knutepunktene. Avinors lufthavner 2005-2017.

Figure 4.13: Number of transfer passengers on five largest foreign hubs. Avinor airports 2005-2017.

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 økte imidlertid antallet med 350 000, og ytterligere med 425 000 mellom 2015 og 2017 og økte totalt fra 1,6 millioner i 2013 til 2,3 millioner transferpassasjerer i 2017. Transfer fra øvrige norske via utenlandske knutepunkt har til gjengjeld stagnert og utgjorde 1,6 millioner passasjerer i både 2013 og 2017.

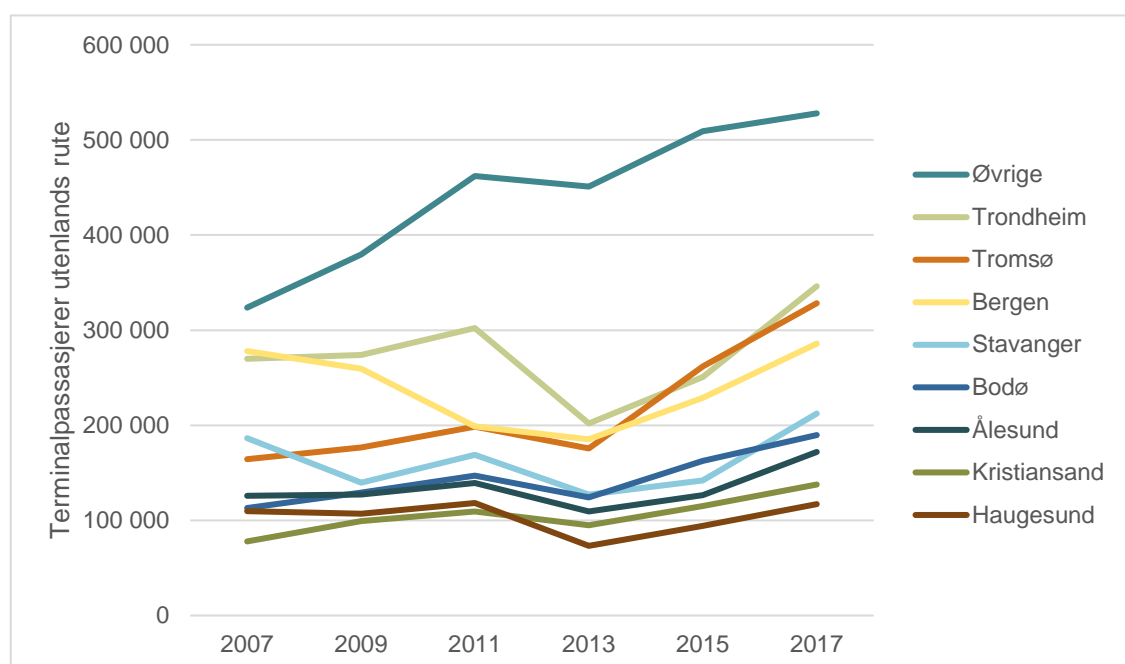
Utviklingen er illustrert i figur 4.14. Fra 2015 til 2017 økte Oslos andel av reiser fra regionale lufthavner til utlandet via et knutepunkt fra 51 til 58 prosent.



Figur 4.14: Antall transferpassasjerer fra andre Avinor lufthavner enn Oslo fordelt på transferlufthavn 2011-2017.

Figure 4.14: Number of transfer passengers from other Avinor airports than Oslo by transfer airport 2011-2017.

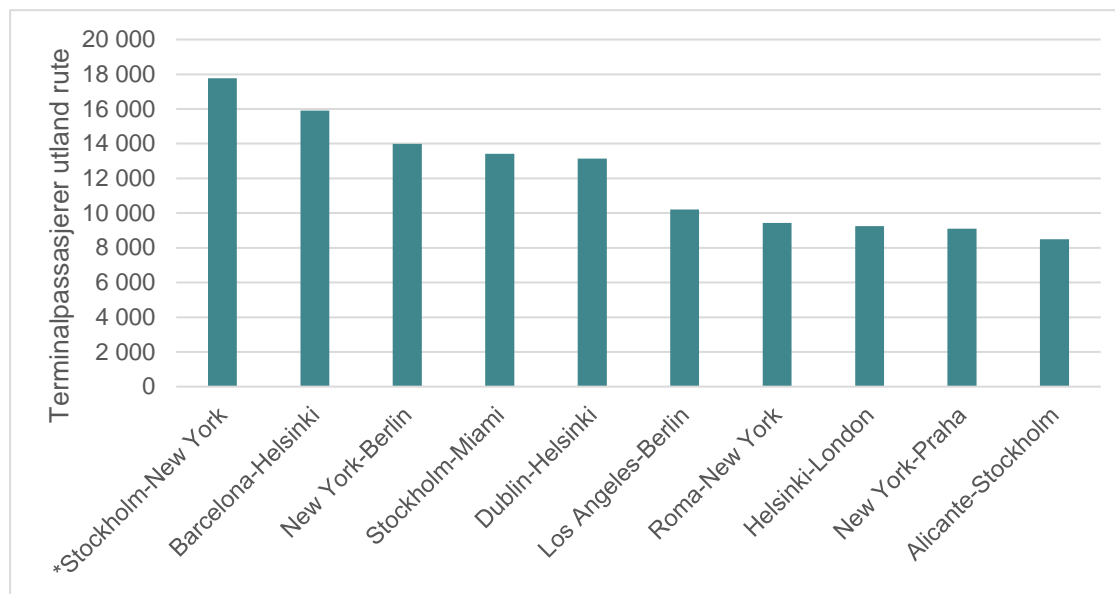
Veksten i transfer over Oslo domineres av Trondheim, med 95 000 flere enn to år tidligere. Trondheim har passert Tromsø som største kildelufthavn for transferreiser over Oslo. Tromsø, Bergen og Stavanger har økt med mellom 55 000 og 70 000 de siste to årene. Øvrige lufthavner har i sum også økt betraktelig, og passert 525 000 transferpassasjerer til utlandet i 2017. Utviklingen er illustrert i figur 4.15.



Figur 4.15: Utenlands transfer på Oslo etter avreiselufthavn i Norge 2007-2017.

Figure 4.15: International transfer at Oslo by origin airport in Norway 2007-2017.

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 1,1 millioner passasjerer i 2017, som er samme økning som to år tidligere.



* Stockholm – JFK og Newark

Figur 4.16: Transfer Oslo utland-utland 2017 etter destinasjonspaar. Antall terminalpassasjerer.

Figure 4.16: Transfer at Oslo between international destinations by destination pair 2017. Terminal passengers.

De viktigste avreiselufthavnene for denne trafikken er Stockholm og Helsinki, samt New York, Berlin og Barcelona, med trafikkkstrømmer fra 16 000 til 8 000 passasjerer årlig. Trafikken dekker over 1200 registrerte destinasjonspaar, om lag 300 flere enn i 2015, og dobbelt så mange som i 2013. De viktigste er gjengitt i figur 4.16.

4.7 Oppsummering

- Flytrafikken mellom Norge og utlandet økte fra 22,6 millioner reiser i 2015 til 23,3 millioner reiser 2017, fordelt på 21,4 millioner reiser med rutefly og 2,0 millioner reiser med charterfly. Oslo lufthavn stod alene for over 15,8 millioner utenlands terminalpassasjerer i 2017, og har en markedsandel på 68 prosent.
- De siste 10 årene har antallet reiser med rutefly økt gjennomsnittlig 5,5 prosent per år. Siden 2015 har veksten vært 1,9 prosent per år. Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,6 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt 6,5 prosent per år og er nå litt under nivået i 2005.
- 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 mye av veksten. Regner en også med arbeidsbetingede reiser stod Oslo for all vekst i utlendingers reiser til Norge.
- Tre de fire største Avinor-lufthavnene har hatt vekst i utenlandstrafikken i perioden, klart mest på Oslo lufthavn med 2,3 millioner reiser. Bergen har også hatt god vekst (128 000), mens Trondheim (3 000) har bare hatt marginal vekst. Stavanger hadde imidlertid 278 000 færre passasjerer, og nedgangen er omtrent jevnt fordelt mellom forretnings- og fritidsreiser.

- Langt mindre av veksten skyldes nordmenns fritidsreiser, noe som følger trenden fra to år tidligere. Stavanger skiller seg ut, hvor antall norske fritidsreiser gikk ned med 79 000 fra 2015 til 2017.
- Den store veksten i andelen direkte flygninger fra regionene fram mot 2015 skyldes det stadig økende utbudet av direkte ruter fra Avinors større lufthavner. Oslo har dermed fram til 2015 møtt økende konkurranse fra de større regionale lufthavnene. I den siste perioden har imidlertid Oslo økt sin andel som viapunkt i alle de tre største regionene, noe som representerer et trendskifte. For Stavanger falt direkteandelen mest, fra til 82 til 76 prosent.
- Oslo har de siste to årene befestet sin posisjon som både viktig direktelufthavn og knutepunkt for utenlandstrafikken. Som direktelufthavn har Oslo hatt klart størst vekst av de norske, og Oslos andel av reiser fra regionale lufthavner til utlandet via et knutepunkt har økt fra 51 prosent i 2015 til 58 prosent i 2017. Veksten i antall direkte ruter til utlandet er også klart størst for Oslo.
- Antallet private reiser med rutefly til og fra utlandet har på 12 år økt fra 4,6 millioner reiser i 2005 til 14,2 millioner reiser i 2017. De siste to årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser, som var det samme antall som fra 2013 til 2015. Veksten i arbeidsrelaterede reiser er mer moderat.
- Det var en økning i antallet norske forretningsreiser, som utelukkende skyldes vekst på Oslo lufthavn. På alle de tre andre største lufthavnene falt antallet. På Oslo økte antallet reiser med 140 000, mens det på de tre andre var en nedgang på 91 000 til sammen.
- Utviklingen med nedgangen for SAS og Norwegians vekst fortsatte også i 2017. Norwegian har økt sin andel fra 12 prosents markedsandel i 2005 til 39 prosent av markedet i 2017. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra nesten halvparten av markedet i 2005 til under 30 prosent i 2017. Det tredje største selskapet er KLM, med 1,5 millioner passasjerer i 2017. KLMs markedsandel var sju prosent i 2017 og ett prosentpoeng lavere enn to år før, mens Lufthansas andel var den samme som i 2015 med fem prosent. British Airways har fortsatt markedsandel på to prosent, mens Widerøe har mistet markedsandel fra to til én prosent.
- Det viktigste interkontinentale destinasjonslandet er fortsatt USA, med 1,2 millioner passasjerer i 2017. USA stod for den høyeste veksten fra 2015 til 2017 regnet i antall passasjerer (181 000). Trafikken fordeler seg på en rekke byer, med flest reiser til New York. Åtte av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA.
- Thailand med 268 000 passasjerer er fremdeles nest største destinasjonsland, men hadde en nedgang på ni prosent i 2015. Canada fortsetter veksten og har tatt over for Dubai/FAE som tredje største destinasjon med over 100 000 passasjerer i 2017 og seks prosent årlig vekst siden 2009.
- Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands økte fra 4,1 millioner passasjerer i 2013 til 4,8 millioner i 2015 og videre til 5,3 millioner i 2017 – det høyeste antall noensinne. Det tilsvarer en økning fra 25 prosent av rutepassasjerene i 2013 til 27 prosent i 2017, samme andel som to år tidligere. Amsterdam har nesten tatt igjen København som viktigste transferlufthavn i utlandet i 2017.

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 (Sandefjord Torp er ikke inkludert).

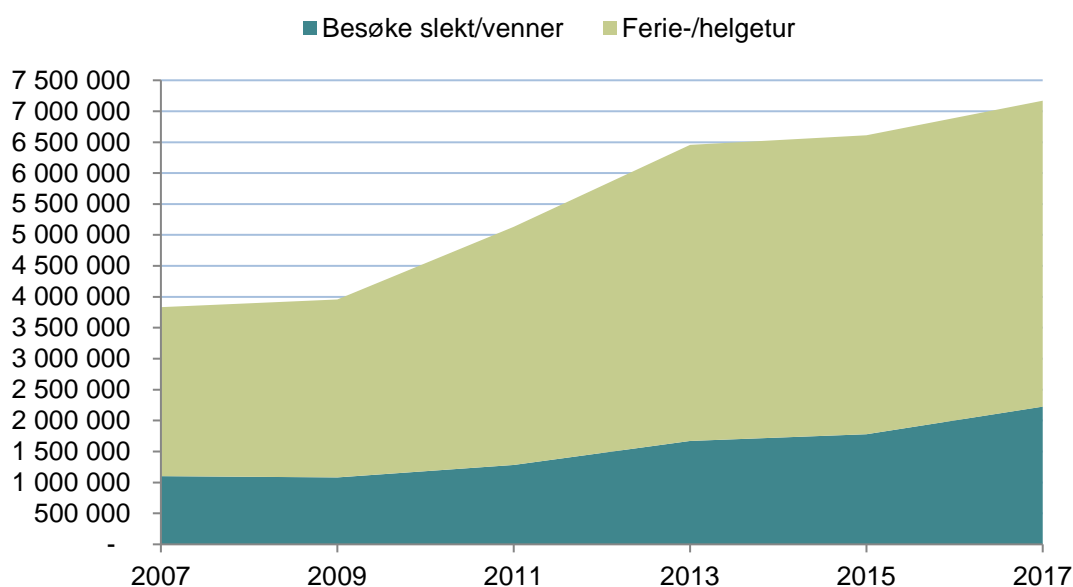
5.1.1 Vekst i nordmenns reisevolum med rutefly til og fra Avinors lufthavner

Nordmenns ferie- og fritidsreiser til og fra utlandet økte med 2,8 millioner reiser fra 2007 til 2017. Gjennomsnittlig årlig vekst lå på 5,0 prosent i perioden.

Figur 5.1 viser at nordmenn foretok 7,2 millioner ferie- og fritidsreiser til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i 2017 (trafikken fra Torp kommer i tillegg).

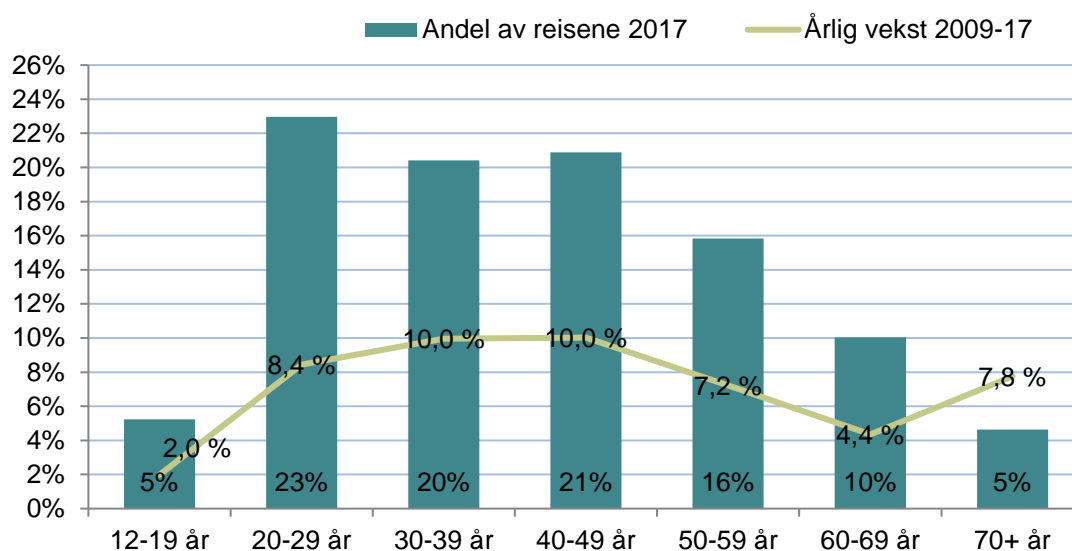
Fra 2015 til 2017 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet med 560 000 passasjerer (åtte prosent). Til sammenligning økte total utlandstrafikken på Avinors lufthavner med 1,8 millioner passasjerer i samme periode. Mye av økningen skyldes nedleggelsen av Rygge lufthavn.

Ferie-/helgeturer utgjorde i 2015 69 prosent av fritidstrafikken, og besøksreiser 31 prosent. Andelen ferie-/helgeturer har vært jevnt økende fra 2005 til 2011, men har avtatt igjen fra 2011 til 2017. De to delmarkedene har vokst med henholdsvis 6,0 og 4,6 prosent årlig siden 2007.



Figur 5.1: Utviklingen i nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly i perioden 2007-2017. Antall enkeltreiser.
Figure 5.1: International leisure air travel during the period 2007-2017. Number of single journeys.

Drøyt hver femte ferie- og fritidsreise blir foretatt av personer i 20-årene (figur 5.2). Dette alderssegmentet utgjør 16 prosent av befolkningen over 12 år, og er dermed overrepresentert blant disse flypassasjerene. Imidlertid er det i aldersgruppene 30-39 og 40-49 år at veksten har vært størst i de siste åtte årene. I perioden 2007-2017 økte personer i 30- og 40-årene antall ferie- og fritidsreiser med fly med 10,0 prosent per år. Her har mønsteret endret seg en del om man sammenligner perioden med 2003-2015, da det var reiser blant aldersgruppen 60-69 år som hadde høyest gjennomsnittlig vekst.



Figur 5.2: Nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet etter alder. Andel av reisene i 2017 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2009-2017.

Figure 5.2: International leisure air travel by age. Share of trips in 2017 and average annual growth in the period 2009-2017. Norwegian residents.

5.1.2 Reisemål: London fortsatt mest populært

Det er 495 ulike byer som er oppgitt som endelig destinasjon for nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet i RVU 2017⁹, som er 60 flere enn to år tidligere. Drøyt fire av fem av reisene går til europeiske destinasjoner (85 prosent i 2017). Denne andelen har holdt seg ganske stabil de siste 10 årene, men økte to prosentpoeng fra 2015.

London er som tidligere den mest populære destinasjonen med drøyt 554 000 reiser (tabell 5.1). I perioden 2015-2017 økte trafikken til London ned med 19 000 reiser, etter å ha gått ned med 10 prosent i den foregående toårsperioden. Økningen for London var fire prosent, mens den gjennomsnittlige veksten for alle destinasjoner var ni prosent. Alicante befestet sin posisjon som nest største destinasjon, med 509 000 reiser i 2017, 144 000 flere enn to år tidligere. Trafikkveksten for Alicante var 40 prosent fra 2015 til 2017, og Alicante tok kraftig innpå London som største destinasjon. Antall reiser til København økte igjen med 20 000 og seks prosent, etter en nedgang i 2015. Sammenligner man hele åtteårsperioden 2009-2017, har trafikken til både London, København og Stockholm hatt lavere årlig vekst enn gjennomsnittet av de 10 største destinasjonene (6-7 prosent mot 8,0 prosent).

⁹ 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.

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 Malaga, men også de typiske feriedestinasjonene Alicante, Las Palmas, og Nice har hatt høy vekst. Imidlertid har flere storbydestinasjoner som Berlin, Roma og Paris tapt ferie-/fritidstrafikk fra Norge de siste to årene.

Tabell 5.1: De 15 mest populære reisemål for nordmenn på ferie-/fritidsreise.

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

	Passasjerer 2015	Passasjerer 2017	Trafikkvekst ant. pass. 2015-2017	Trafikkvekst % 2015-2017
London	535 000	554 000	19 000	4 %
Alicante	365 000	509 000	144 000	40 %
København	323 000	343 000	20 000	6 %
Malaga	233 000	329 000	96 000	41 %
Gdansk	272 000	246 000	-26 000	-9 %
Stockholm	184 000	216 000	32 000	18 %
Amsterdam	194 000	204 000	10 000	5 %
Las Palmas	156 000	200 000	44 000	28 %
Nice	181 000	197 000	16 000	9 %
Barcelona	212 000	193 000	-19 000	-9 %
Berlin	161 000	139 000	-22 000	-4 %
Bangkok	146 000	138 000	-8 000	-15 %
Krakow	128 000	127 000	-1 000	-1 %
Roma	132 000	126 000	-6 000	-5 %
Paris	163 000	126 000	-37 000	-23 %
Alle destinasjoner	6 598 000	7 170 000	572 000	9 %

Fra 2013 til 2015 var det en klar tendens at det ved enkelte lufthavner var mye større nedgang i reiser med vedkommende lufthavn som endepunkt for flyreisen enn endringen i trafikk til lufthavnen som ombordstigningssted for reiser videre. Fra 2015 til 2017 er det ingen slik klar tendens (tabell 5.2), da det ikke er noe tilsvarende mønster som det var i 2015 i veksten i reiser som endelufthavn sammenlignet med ombordstigningssted. For eksempel har det for London vært en vekst i antall reiser som endelufthavn og nedgang i reiser med London som ombordstigningssted, som er motsatt av hva det var i 2015. For de andre lufthavnene i oversikten har veksten vært enten positiv eller negativ for både reiser med den aktuelle lufthavnen som endelufthavn og ombordstigningssted.

Andelen av direktereisene til/fra Norge har ikke endret seg mye fra 2015. Andelen som har London og Bangkok lufthavner som endepunkt (eller startlufthavn) har økt, mens denne andelen har falt for Stockholm og Paris siden 2015. Samtidig har også antallet passasjerer som benytter disse lufthavnene til transfer økt i sum (79 000), men unntakene her er Bangkok (-105 000), samt København og London Heathrow, hvor antallet har gått ned.

Tabell 5.2: Fordeling av vekst 2015-2017 etter om vedkommende lufthavn er endelig destinasjon eller omstigningssted¹⁰.

Table 5.2: Traffic growth 2015-2017 by type of trip (point-to-point or transfer).

	Vekst 2015-2017 (antall reiser)		Andel reiser som endelufthavn	
	Som endepunkt	Som omstigningssted	2015	2017
London	19 000	-24 000	75 %	78 %
København	20 000	12 000	53 %	53 %
Amsterdam	10 000	19 000	37 %	37 %
Bangkok	-8 000	-15 000	55 %	62 %
Stockholm	32 000	39 000	63 %	60 %
Paris	-37 000	-3 000	78 %	74 %

Man finner ikke samme type endringer ved de øvrige lufthavnene med sterk vekst (Alicante, Malaga, Las Palmas og Nice). Disse er typiske endereisemål fra før, og har fra 99 til 100 prosent andel endemålspassasjerer fra Norge.

5.1.3 Reisens varighet: Andelen mellomlange feriereiser går litt ned

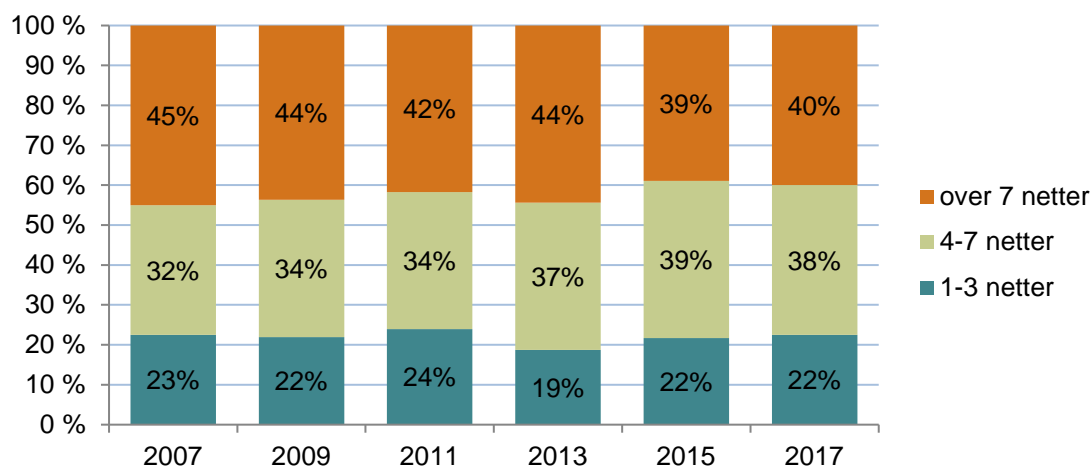
Nær 40 prosent av nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet er av minst én ukes varighet (figur 5.3). Fram til 2011 var det kortere opphold (reiser med 1-3 overnattinger) som økte mest, mens det etter 2011 har vært reiser med 4-7 overnattinger som har hatt den største relative økningen. Denne andelen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

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

De mellomlange reisene økte imidlertid bare med tre prosent fra 2015 til 2017, mens reiser med færre enn fire overnattinger økte med 12 prosent, og de med flere enn sju overnattinger økte med 11 prosent.

Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2007-2017 for reiser inntil en ukes varighet var sju prosent, mens de lengre reisene (over en uke) vokste med fem prosent per år i samme periode.

¹⁰ Omfatter ikke passasjerer som har reist via andre lufthavner.



Figur 5.3: Antall netter borte fra bostedet for nordmenn på ferie-/fritidsreise, 2007-2017.
Figure 5.3: Number of nights away from home, Norwegian leisure travelers, 2007-2017.

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 økte fra 8,8 millioner i 2015 til 9,9 millioner i 2017, som utgjør en økning på om lag 1,1 million overnattinger. Økningen fra 2013 til 2015 var på ca. 7 prosent, mens den over siste toårsperiode var 13 prosent, m.a.o. nesten en dobling i den relative veksten.

Fra 2015 til 2017 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge også nesten dobbelt så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 12,7 og 6,8 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, som er samme tendens som to år tidligere.

Vi ser i avsnittet nedenfor (jf. tabell 5.3) at den relative økningen i utenlandske passasjerer med fly til Avinors lufthavner er på linje med veksten i antall utenlandske overnattinger registrert i SSBs statistikk for perioden 2015-2017. Det kan gi noen indikasjoner på at fly befester sin markedsandel som transportmåte for innkommende turisttrafikk, noe vi har sett fram til 2012 i resultatene fra den tidligere Gjesteundersøkelsen¹¹. Av overnattingsstatistikken kan man også se at den største økningen kommer fra markeder hvor fly ofte er eneste reelle alternativ, f.eks. Kina, USA og Spania.

¹¹ Farstad, E. & Dybedal, P. 2013. Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012. TØI-rapport 1295/2013.

5.2.2 Ferie – og fritidstrafikken med fly: Oslo har klart størst vekst

Ferie- og fritidstrafikken over Avinors lufthavner økte med 1,3 millioner passasjerer fra 2015 til 2017. I tiårsperioden 2007-2017 økte trafikken med 200 prosent, tilsvarende i underkant av 12 prosent årlig vekst. RVU-dataene viser også en vekst fra 2015 til 2017 i den utenlandske turisttrafikken til Norge på 36 prosent¹². Det er en ganske formidabel vekst de siste to årene, og en enda mer markant fortsettelse av utviklingen i tiårsperioden før.

Drøyt tre av fire utenlandske turister på Avinors lufthavner kom i 2017 via Oslo lufthavn (tabell 5.2), som tok imot 3,2 millioner ferierende utlendinger. Oslo lufthavns andel har sunket noe i løpet den siste 10-årsperioden under ett, i 2007 var den 82 prosent, men de to siste årene har den økt igjen fra 72 til 76 prosent.

Tabell 5.3: Lufthavnenes andel av turisttrafikken i 2017 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2007-2017. Avinors lufthavner.

Tabell 5.3: Incoming tourism by airport in 2017 and mean annual traffic growth in the period 2007-2017, Avinor airports.

Avreiselufthavn	Antall passasjerer 2017	Andel av turisttrafikken i 2015	Andel av turisttrafikken i 2017	Vekst 2015-2017	Årlig gjsn. vekst 2007-2017
Oslo	3 207 000	72 %	76 %	44 %	11 %
Bergen	582 000	15 %	14 %	25 %	14 %
Stavanger	175 000	7 %	4 %	-16 %	11 %
Trondheim	147 000	4 %	3 %	23 %	21 %
Ålesund	40 000	1 %	1 %	17 %	70 %
Kristiansand	30 000	1 %	1 %	22 %	3 %
Tromsø	29 000	0 %	1 %	106 %	47 %
Haugesund	9 000	0 %	0 %	-10 %	4 %
Avinor	4 225 000	99.9 %	99.9 %	36 %	12 %

Relativt sett har ferie- og fritidstrafikken på Trondheim og Bergen lufthavner vokst mest i perioden fra 2007 til 2017 (henholdsvis 21 og 14 prosent per år), bortsett fra Ålesund og Tromsø, som begge har hatt kraftig relativt vekst de siste seks årene, men fra lave nivåer i 2011. Ålesund har passert Kristiansand, som har hatt mer moderat vekst de siste årene, og Tromsø følger nå like bak.

Bergen er nest største innfallspport til Norge, og godt over en halv million turister ankom Bergen med fly i 2017. Lufthavnen har hatt noe høyere årlig vekst enn Oslo.

Fra 2015 til 2017 har Oslo lufthavn hatt betydelig høyere relativ vekst enn både Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand. Både Stavanger og Haugesund har tapt andeler. Stavanger hadde i 2017 i underkant av 175 000 utenlandske flyturister, ned fra 209 000 to år tidligere.

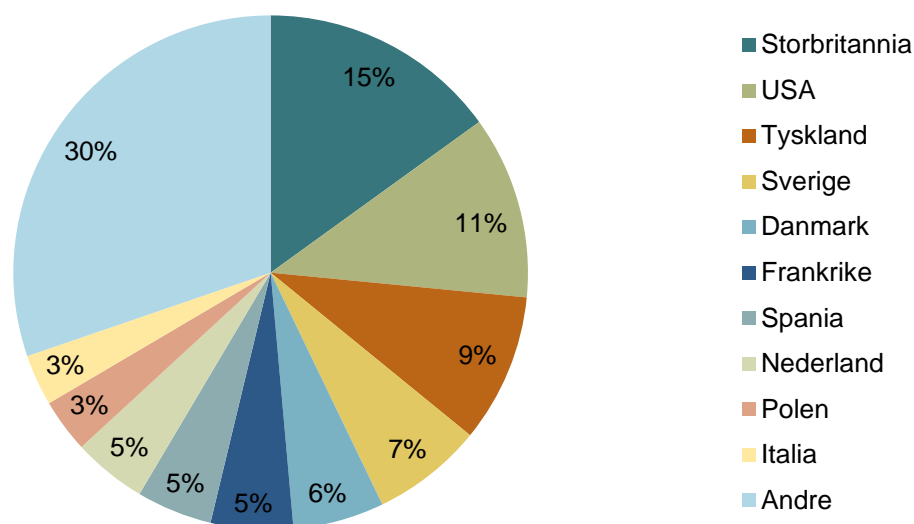
¹² Utenlandske transferpassasjerer over norske lufthavner, det vil si reisende som ikke har Norge som besøksland, er utelatt fra beregningsgrunnlaget

5.2.3 Markeder: USA, Storbritannia og Tyskland største markeder

I alt kom det besøkende fra 197 ulike land via Avinors lufthavner i 2017, 70 flere land enn to år før. Storbritannia (635 000 passasjerer), USA (486 000) og Tyskland (395 000) er de største markedene, med henholdsvis 15, 11 og 9 prosent markedsandel (figur 5.4). Sverige (295 000), Danmark (242 000) og Frankrike (219 000) følger deretter.

Den største absolutte veksten de siste to årene har kommet fra USA og Storbritannia (hhv. 224 000 og 202 000 flere besøkende), og 54 og 71 prosent vekst. Etter disse har Polen størst relativ økning med 33 prosent og 35 000 flere besøkende i 2017. Størst relativ økning blant de øvrige landene som er spesifisert i figuren har man ellers fått fra Italia (98 prosent) og Spania (41 prosent).

«Andre land» har en markedsandel på 30 prosent, her er Australia, Sveits og Litauen de med flest beøkende (mellom 80 000 og 90 000). Samlet økte antallet besøkende fra «andre land» med 45 prosent fra 2015 til 2017, mens vi finner ganske stor relativ økning fra Litauen og Kina (omkring 90 %) fra 2015 til 2017. Men disse har fortsatt beskjedne markedsandeler på under én prosent.



Figur 5.4: Hjemland for flyturister til Norge. 2017.

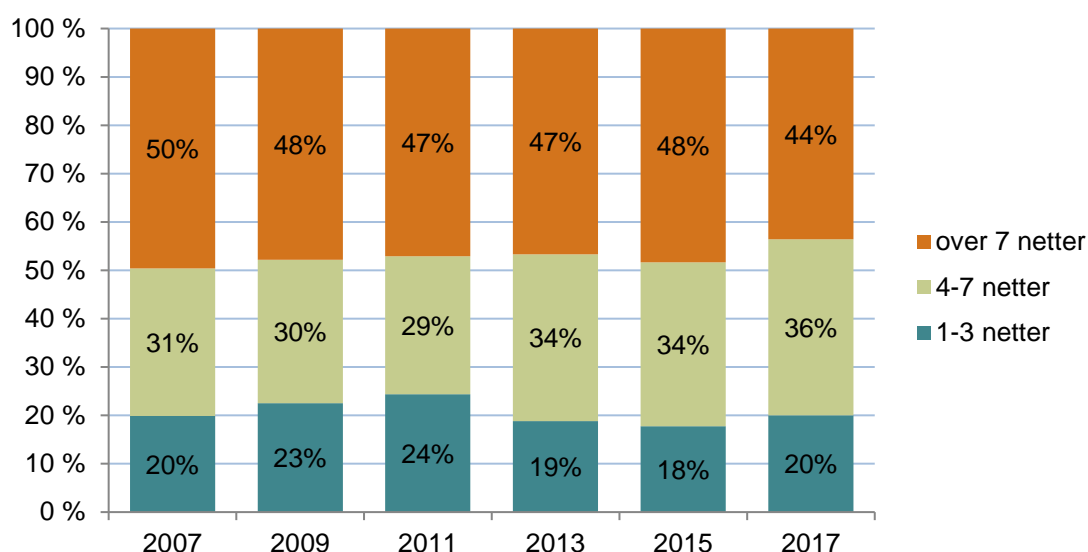
Figure 5.4: Resident country for tourists travelling by air to Norway. 2017.

5.2.4 Oppholdstid: En økning i andel mellomlange ferier

Litt under halvparten av flyturistene er borte fra bostedet i sju netter eller mer¹³. Kortere opphold enn én uke er med andre ord den vanligste ferieformen blant de besøkende, men denne andelen er fallende. Trenden fra 2003 til 2011 – med raskest vekst i korte reiser med 1-3 overnattinger – ble brutt i 2013, og siden har mellomlange reiser økt mest. De lengste reisene har gått ned med tre prosentpoeng, og de mest kortvarige reisene har gått ned fire siden 2011, mens reiser med 4-7 overnattinger har tilsvarende økt med sju prosentpoeng (figur 5.5). Det var relativt små endringer i andelen fra 2015 til 2017, men med en større

¹³ 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.

økning i reiser inntil en uke enn for de over en uke. Nedgangen i reiser med 1-3 overnattinger siden 2011 har i sin helhet kommet i delmarkedet «besøk hos slekt/venner».



Figur 5.5: Antall netter borte fra bostedet for flyturister til Norge, 2017.

Figure 5.5: Number of nights away from home. International tourists to Norway, 2017.

41 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med besøk til slekt og venner, mens 59 prosent er kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold. Etter å ha holdt seg stabil mellom 2003 og 2013, økte andelen ferie- og fritidsopphold med åtte prosentpoeng i 2015. Siden har den gått ned igjen, med to prosentpoeng fra 2015 til 2017. Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreiser med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 28 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2017 (tabell 5.3), litt ned i andel fra 32 prosent i 2015.

Tabell 5.4: Delmarkedenes andel av turisttrafikken i 2017.

Table 5.4: Incoming tourism by segment, 2017.

	Besøke slekt/venner	Ferie/fritid	I alt
1-3 netter	10 %	10 %	20 %
4-7 netter	16 %	21 %	36 %
over 7 netter	16 %	28 %	44 %
I alt	41 %	59 %	100 %

5.3 Oppsummering

Hovedtrekkene i ferie- og fritidsmarkedet med rutefly er:

- Fra 2015 til 2017 økte trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise til utlandet med 561 000 passasjerer (åtte prosent) på Avinors lufthavner. Samlet vekst i internasjonal flytrafikk til/fra Norge var ca. 800 000 passasjerer (fire prosent), eksklusive chartertrafikk, dvs. at ferie- og fritidstrafikken økte betydelig mer enn yrkestrafikken.
- Veksten i dette markedet har i perioden 2005-2017 vært høyest blant personer mellom 30 og 49 år, og det er i aldersgruppene 30-39 og 40-49 år at veksten har vært størst i de siste åtte årene. I perioden 2007-2017 økte personer i 30- og 40-årene antallet ferie- og fritidsreiser med fly med 10,0 prosent per år, men det er fortsatt personer i aldersgruppen 20-29 år som har flest reiser (23 prosent av reisene).

- London er fortsatt det klart mest populære reisemålet for nordmenn, men Alicante har tatt kraftig innpå London som største reisemål, og passert København som nest største destinasjon. En annet spansk reisemål, Malaga, har hatt størst relativ vekst blant de viktigste reisemålene. Noen av de de typiske storbyferiedestinasjonene Roma, Paris og Barcelona har derimot tapt trafikk fra 2015 til 2017.
- Andelen lange reiser (over 7 overnattinger) har økt så vidt siden 2015, mens mellomlange reiser (4-7) overnattinger) har redusert sin andel tilsvarende i 2017.
- Fra 2015 til 2017 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge nesten dobbelt så høy som veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 12,7 og 6,8 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, som er samme tendens som to år tidligere.
- Via Avinors lufthavner kom det flest besøkende fra Storbritannia (635 000), USA (486 000) og Tyskland (395 000), som er de største markedene, med henholdsvis 15, 11 og 9 prosent markedsandel. Sverige (295 000), Danmark (242 000) og Frankrike (219 000) følger deretter.
- Det største delmarkedet er ferie-/fritidsreiser med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 28 prosent av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2017, litt ned i andel fra 32 prosent i 2015. Fortsatt er det imidlertid slik at nær halvparten av flyturistene til Norge (44 %) er borte fra hjemmet mer enn sju netter.

VEDLEGG

Billettpriser innenlands

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 50 prosent av respondentene som reiste mellom innenlandske destinasjoner i 2017. Til sammenligning forelå det opplysninger om pris for omtrent $\frac{3}{4}$ av utvalgene i 2011 og 2013 og 57 % i 2015. Oppgitt pris i 2017 varierte fra 1 til 490 000 kroner. En årsak til fallende svarprosent er nok overgangen til elektroniske billetter, der billettprisen er mindre tilgjengelig enn tidligere.

En så dramatisk reduksjon i svarprosent øker usikkerheten i estimatene, og prisene presenteres derfor ikke med kommentarer i selve rapporten.

Det er likevel gjort en beregning som tidligere for 2017 som presenteres i tabell V1.

Observasjoner med billettpriser under 100 kroner eller over 10 000 kr holdes utenfor.

I tabellen er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser i 2017 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 stamlufthavner i henholdsvis Sør-Norge og Nord-Norge.

I korte trekk viser tabell V1 at gjennomsnittsprisen på private reiser nominelt har økt med 20 prosent siden 2003 mens gjennomsnittsprisen på forretningsreiser er uendret siden 2003.

Tabell V1: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) 2017 på utvalgte relasjoner og nominell prisindeks for 2013-2017. Punkt-til-punkt-trafikk.

Table V1: Average fare (NOK) 2017 on selected domestic routes and nominal price indices in 2013-2017. Point-to-point traffic.

	Prisindeks (2003=100)											
	Billettpris 2017											
	Forretning	Fritid	Alle	2013	2015	2017	2013	2015	2017	2013	2015	2017
Oslo-Bergen	2013	1310	1641	83	88	96	123	130	114	92	96	95
Oslo-Trondheim	2078	1516	1723	90	100	102	132	135	145	101	106	107
Oslo-Stavanger	2099	1405	1731	87	97	100	133	130	132	95	103	102
Oslo-Kristiansand	2205	1654	2021	76	99	100	90	98	115	78	98	102
Oslo-Haugesund	2056	1682	1834	87	82	93	123	104	119	97	88	98
Oslo-Ålesund	2065	1609	1779	87	91	94	109	112	124	93	96	101
Oslo-Molde	1942	1455	1641	83	81	83	132	138	130	95	96	94
Oslo-Kristiansund	2646	1867	2111	106	89	115	128	122	137	116	99	116
Oslo-Alta	3674	2565	2903	74	74	107	157	98	128	124	85	119
Oslo-Harstad/Narvik	2634	2299	2398	68	72	76	96	111	116	84	93	96
Oslo-Bodø	2659	1954	2202	59	76	81	99	110	108	78	92	93
Oslo-Tromsø	2755	2281	2467	71	75	90	122	141	136	93	104	110
Oslo-Kirkenes	3462	2645	2892	68	68	78	93	103	125	79	82	100
Oslo-Bardufoss	2377	2364	2368	64	63	73		81	107	80	69	86
Bergen-Stavanger	2246	1116	1792	105	108	116	117	137	105	108	112	108
Bergen-Trondheim	2545	1573	1914	60	65	81	93	104	118	69	74	87
Trondheim-Bodø	3219	1925	2375	82	84	106	163	169	162	114	113	124
Oslo-stamlufthavner i Sør-N	2072	1464	1727	86	93	98	125	127	128	95	100	101
Oslo-stamlufthavner i Nord	2746	2239	2416	67	73	83	111	116	119	87	93	99
Oslo-Lofoten (1)	5267	3849	4289	92	111	112	88	116	117	94	114	114
Oslo-Helgeland (2)	4781	2893	3611	86	97	97	98	114	102	87	103	92
Innenlands alle ruter	2602	1841	2158	86	91	99	113	119	118	94	98	101

¹⁾ Leknes og Svolvær

²⁾ Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana

Reisens varighet innenlands

Tabell V2: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reisemål. 2003-2017.

Table V2: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003-2017

	2003	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Andel dagstur – alle reiser	15	17	15	15	13	13	14
Andel dagsturer – til/fra arbeid	11	11	10	10	12	12	14
Andel dagsturer – yrkesreiser	27	29	26	26	24	25	27
Andel dagsturer – private reiser	4	6	6	6	5	6	6
	Antall netter*						
Varighet – alle reiser	7,1	7,1	6,2	6,2	6,4	5,9	5,8
Varighet – reiser til/fra arbeid	12,2	12,5	11,6	11,7	10,9	11,7	9,7
Varighet – yrkesreiser	3,5	3,7	2,8	2,7	2,9	3,4	3,0
Varighet – private reiser	8,4	8,2	7,4	7,4	7,4	7,4	6,3

* For reisende med 1 til 99 netter.

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

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

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

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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