



Reisevaner på fly 2007

Finansiert av  AVINOR

Reisevaner på fly 2007

Jon Martin Denstadli
Mattias Gripsrud
Arne Rideng

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

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0902-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0903-0 Elektronisk versjon

Oslo, september 2008

Tittel: Reisevaner på fly 2007

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli; Mattias Gripsrud;
Arne Rideng

TØI rapport 974/2008

Oslo, 2008-09

84 sider

ISBN 978-82-480-0902-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0903-0 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Avinor

Prosjekt: 3271 Reisevaneundersøkelsen på fly
2007

Prosjektleder: Arne Rideng

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Luffart; Reisevaner; Reisevaneundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten beskriver opplegg, gjennomføring og hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen på fly 2007. Den omfatter all ruteflyging i Norge og all flyging mellom Norge og utlandet, inkludert charter. Det ble foretatt 42 288 intervjuer på innland og 70 704 intervjuer på flyginger mellom Norge og utlandet. I 2007 ble det gjennomført 12,75 millioner reiser med fly innenlands, av disse hadde 56 prosent direkte tilknytning til arbeidet. For utenlandsreisene med rutefly var andelen arbeidsbetingede reiser 41 prosent. Hver sjettede reise til utlandet gikk med charterfly.

Title: International and domestic air travel in Norway
2007

Author(s): Jon Martin Denstadli; Mattias Gripsrud;
Arne Rideng

TØI report 974/2008

Oslo: 2008-09

84 pages

ISBN 978-82-480-0902-3 Paper version

ISBN 978-82-480-0903-0 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Avinor

Project: 3271 2007 Air Travel Survey

Project manager: Arne Rideng

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Air Travel; travel survey; Travel behavior

Summary:

This report presents results from the 2007 Norwegian Air Travel Survey. Information from 42,288 passengers on domestic routes and 70,704 passengers on international routes is collected and analysed. The survey shows that 12.75 million passengers arrived/departed on domestic routes in 2007, of which 56 percent were business trips. The corresponding figures for international traffic are 14,77 million trips and a 41 percent business share. Every sixth international journey was a non-scheduled flight.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2008

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Siden 1972 har Avinor (Luftfartsverket) finansiert en rekke undersøkelser av flypassasjerenes reisevaner. Formålet med dem har vært å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Slik kunnskap er nyttig for Avinor selv, for flyselskapene og for alle som er opptatt av utviklingen i norsk luftfart.

Datainnsamlingen for Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 ble foretatt i perioden januar-desember 2007, slik at undersøkelsen dekket hele året. Avinor og Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) har ledet arbeidet og har under hele prosjektet samarbeidet med Transportøkonomisk institutt. Denne rapporten gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen, hvor hovedvekten er lagt på å beskrive utviklingen de siste 10-15 år, der data fra tidligere undersøkelser gjør dette mulig.

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

Denne rapporten er skrevet på Transportøkonomisk institutt av Arne Rideng, Mattias Gripsrud og Jon Martin Denstadli, med førstnevnte som prosjektleder. Tove Ekstrøm har redigert rapporten. Randi Hjorthol har kvalitetssikret den.

Oslo, september 2008
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jon Martin Denstadli
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag.....	I
Summary.....	i
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Rapportens innhold	1
2 Norsk luftfart i endring	3
2.1 Utbyggingen av lufthavnettet.....	3
2.2 Liberalisering og institusjonelle endringer	5
2.3 Trafikkutviklingen 1987-2007	7
2.4 Sammenhenger mellom trafikk og økonomisk utvikling.....	8
2.5 Flyets plass i det totale transportbildet	8
3 Datagrunnlag og metode	10
3.1 Opplegg og gjennomføring	10
3.2 Datagrunnlaget	11
4 Befolkningens bruk av flyreiser	12
4.1 Definisjoner.....	12
4.1.1 Reisefrekvens	12
4.1.2 Kundegrunnlag og gjennomsnittlig reisehyppighet.....	12
4.2 Innenlandske reiser	13
4.2.1 Reisefrekvens	13
4.2.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet.....	15
4.3 Reiser mellom Norge og utlandet	17
4.3.1 Reisefrekvens	17
4.3.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet	18
5 Flytrafikken innenlands	21
5.1 Rutetilbud og markedsandeler	21
5.2 Reisens hovedformål.....	24
5.3 Reisens varighet	27
5.4 Kjønn, alder og inntekt	27
5.5 Oppmøtetid på lufthavnen.....	30
5.6 Reisen til lufthavnen	31
5.7 Billettpriser	32
6 Utenlandstrafikken	35
6.1 Reiseomfang.....	35
6.2 Flyselskapenes markedsandeler	38
6.3 Reisens hovedformål.....	40
6.4 Besøkssteder i Norge og utlandet	42
6.5 De største destinasjonene	44
6.5.1 København.....	45
6.5.2 London.....	46
6.5.3 Amsterdam.....	46
6.5.4 Stockholm.....	47

6.5.5 Paris	47
6.5.6 Frankfurt (inkludert Hahn)	48
6.5.7 USA	49
6.5.8 Asia.....	51
6.6 Innkommende turisme.....	52
6.7 Hvem er flypassasjerene?	54
6.8 Reiseopplegg og reises varighet.....	55
6.8.1 Oppmøtetid på lufthavnen	55
6.8.2 Reisens varighet.....	56
7 Chartertrafikken fra Oslo lufthavn	58
7.1 Destinasjoner og reiseomfang	58
7.2 Reisens varighet og passasjerenes kjønn og alder	60
7.3 Charter eller rute?	61
Referanser	63
Vedlegg 1: Spørreskjema innland.....	65
Vedlegg 2: Spørreskjema utland.....	69
Vedlegg 3: Datagrunnlag og metode	73

Sammendrag:

Reisevaner på fly 2007

I de siste årene har det vært en sterk vekst i flytrafikken i Norge, både innenlands og ikke minst mellom Norge og utlandet. Det ble i 2007 foretatt 12,75 millioner enkeltreiser med fly innenlands og 14,8 millioner enkeltreiser mellom Norge og utlandet. Dette betyr en vekst på 24 prosent for innenlandske reiser og hele 56 prosent for utenlandsreisene i perioden 2003-2007. Grunnlaget for denne utviklingen har særlig vært økt konkurranse mellom selskapene, som blant annet har medført lavere priser og endret prisstruktur, etableringen av en rekke nye direkteruter til og fra utlandet og stabil økonomisk vekst både i Norge og i Europa ellers.

Innenlands er SAS fortsatt klart største operatør og har 61 prosent av markedet, mens Norwegian har 24 prosent og Widerøe 13 prosent. På enkelte hovedstrekninger der det er konkurranse, har imidlertid Norwegian en betydelig høyere markedsandel. Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er de to største relasjonene, med mer enn 1,6 millioner reisende hver, og her har Norwegian en markedsandel på 44 prosent. 56 prosent av trafikken innenlands er forretningstrafikk, og dette er en økning fra 52 prosent i 2003.

Også på utenlandsrutene er SAS størst. De har 34 prosent av de reisende, mens Norwegian har hatt sterkest vekst de seneste fire år og har nå 20 prosent av trafikken. Det er ferie- og fritidstrafikken som har økt mest i disse årene, og 59 prosent av de reisende oppgir nå at hovedformålet med reisen til og fra utlandet er ferie/fritid eller besøk hos slekt og venner.

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 er den siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor (tidligere Luftfartsverket) har gjennomført siden 1972. Formålet med undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Avinor, Oslo Lufthavn og Transportøkonomisk institutt har samarbeidet om undersøkelsen, som i sin helhet er finansiert av Avinor og Oslo Lufthavn.

Reisevaneundersøkelsen 2007 omfatter i prinsippet all flyging innenlands i Norge og mellom Norge og utlandet. Datainnsamlingen foregikk i utvalgte uker gjennom hele året for å ta høyde for sesongvariasjoner. For reiser mellom Norge og utlandet ble det foretatt i alt 70 704 intervjuer på 10 lufthavner som hadde internasjonal trafikk, charter inkludert. Innenlands ble det foretatt 42 288 intervjuer. Datamaterialet er blåst opp på enkeltstrekninger slik at det tilsvarer trafikken i 2007.

Reiseomfang og reisefrekvenser

Flyet sto for sju prosent av det totale persontrafikkarbeidet her i landet i 2007. For lengre reiser er flyet nå det viktigste transportmiddelet både innenlands og til og fra utlandet. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 viste at 45 prosent av alle reiser innenlands som var lengre enn 300 kilometer, ble gjennomført med fly, og andelen er trolig enda høyere i dag.

Med reisefrekvens mener vi antall flyreiser per år foretatt i et bestemt område delt med befolkningen i det samme området. For Norges del var reisefrekvensen til utlandet 1,7 reiser i 2007, mens reisefrekvensen på innland var 2,4 reiser. Folk i Oslo og Akershus reiser mest til utlandet, mens folk i Nord-Norge har flest reiser innenlands i løpet av året.

Kundegrunnlaget er definert som samlingen av alle personer som har foretatt minst en flyreise i løpet av ett bestemt år. Kundegrunnlaget på utenlandsrutene ble i 2007 beregnet til 2,85 millioner personer, av disse var 1,5 millioner bosatt i Norge. Tilsvarende kundegrunnlag i 2005 var 2,5 millioner, hvorav 1,4 millioner var bosatt i Norge. Kundegrunnlaget på rutene innenlands var 1,5 millioner, litt lavere enn i 2003. Trafikkveksten i perioden 2003 til 2007 har altså ikke skjedd ved at tallet på reisende har økt, men ved at de som reiser innenlands, reiser oftere enn før.

Flytrafikken innenlands

I denne rapporten har vi delt inn rutenettet i norsk innenriks luftfart i stamruter og regionale ruter. Stamrutene trafikkeres dels av SAS og Norwegian i konkurranse og dels av SAS alene. På de regionale rutene er Widerøe dominerende. De konkurranseutsatte relasjonene i 2007 var rutene fra Oslo til Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Harstad/Narvik, Tromsø og Alta, samt relasjonene Bergen–Stavanger og Bergen–Trondheim. På de øvrige relasjonene var SAS alene.

Det er liten forskjell mellom stamruter og regionale ruter med hensyn på reiseformål og næringstilknytning. 13 prosent av alle reiser er reiser til og fra arbeid. Av de arbeidsbetingede reisene er 22 prosent knyttet til olje-/gassindustrien. Lufthavnene i Kristiansund, Stavanger og Haugesund har spesielt høy andel reisende i oljebransjen.

Det har ikke skjedd store endringer i billettprisene i perioden 2005-2007. Undersøkelsen viser likevel at passasjerene betaler mer på de stamrutene i Sør-Norge der det ikke er konkurranse. På den annen side har prisene gått noe ned på en del ruter mellom Sør- og Nord-Norge der Norwegian har gått inn i konkurranse med SAS.

Menn er fortsatt i klart flertall på norske innenriksflygninger, selv om kvinneandelen har steget. I 1982 var bare 25 prosent av flypassasjerene kvinner, i 2007 var denne andelen steget til 39 prosent. En økende andel private reiser, samt det forhold at kvinner har fått en stadig styrket posisjon innenfor næringslivet, er bakgrunnen for denne utviklingen. Aldersmessig er hovedtyngden av passasjerene jevnt fordelt over aldersgruppene 20-60 år, men det er verdt å merke seg at 13 prosent av dem som reiser med fly nå er over 60 år, mot bare seks prosent i 1992.

Flytrafikken mellom Norge og utlandet

Oslo lufthavn (OSL) er den dominerende avreiselufthavnen, 72 prosent av utenlandsreisene med rutefly starter her. Denne andelen har holdt seg uendret siden 2003. Hovedflyplassen holder med andre ord posisjonen som landets knutepunkt for flytrafikken, til tross for betydelig konkurranse fra andre lufthavner. Konkurransen kommer både fra geografisk nærliggende lufthavner (Sandefjord og nå Moss), og som følge av at rutetilbudet ved andre lufthavner utvides, slik at man slipper å reise via Oslo.

Mellom 2005 og 2007 har utenlandstrafikken vokst med tre millioner reiser. Inntil 2005 var det en jevn økning i andelen private reiser på bekostning av arbeidsbetingede reiser, men dette forholdet ser nå ut til å ha stabilisert seg med om lag 60 prosent private reiser og 40 prosent reiser i arbeid. Når det gjelder arbeidsbetingede reiser, har det vært en kraftig vekst i reiser til og fra arbeid, og utenlandsk arbeidskraft står for det meste av denne veksten. Blant bosatte utenlands utgjør arbeidsreisene 15 prosent av gruppens totale reiser, mens det tilsvarende tallet for bosatte i Norge er fire prosent.

København, London (London City, Heathrow, Gatwick og Stansted under ett) og Stockholm er de tre største destinasjonene for utenlandstrafikken. Til sammen er disse tre byene endelig destinasjon for en tredel av alle utenlandsreiser fra Norge. Blant de øvrige destinasjonene merker vi oss Amsterdam, Paris og Aberdeen, som alle har hatt kraftig vekst de siste to årene. Det har også Warszawa hatt, som nå har erstattet Praha som det største reisemålet i Sentral-Europa.

I løpet av de siste årene er det blitt opprettet en rekke nye ruter til byer i utlandet. Dette har blant annet ført til at bare 29 prosent av passasjerene nå må foreta flybytte i utlandet for å nå sin endelige destinasjon, i 2005 var denne andelen 36 prosent. København er fortsatt den største transferlufthavnen, men Amsterdam har hatt den sterkeste veksten de to seneste årene og er nå på høyde med London som knutepunkt for reiser til og fra Norge.

Flyet spiller en avgjørende rolle i å bringe turister til Norge. Andelen utenlandske turister som benytter fly på sin norgesreise har vært jevnt økende de siste 10 årene, fra 14 prosent i 1995 til 31 prosent i 2005 og 34 prosent i 2007. Lavere priser og flere direkte-ruter er sentrale faktorer i denne utviklingen. Storbritannia er fremdeles det største markedet, men USA har hatt en sterkere vekst de siste to årene. Amerikanernes feriereiser er svært konsentrert til sommermånedene. Det er også mye innkommende turisme med fly fra Tyskland, Danmark, Sverige og Frankrike.

Kvinneandelen på utenriksflyene har steget jevnt siden 1986, da den var 25 prosent. Kvinneandelen har nå stabilisert seg rundt 40 prosent. Kvinner står for flere private reiser enn menn. I 2007 ble 54 prosent av fritidsreisene til utlandet foretatt av kvinner. Innenfor forretningsmarkedet er forskjellene langt større, men kvinneandelen stiger sakte, men sikkert. I 2007 utgjorde kvinnene 25 prosent av de forretningsreisende, mot 17 prosent i 1992.

Andelen dagsturer, det vil si reiser hvor utreisen og hjemreisen skjer på samme dag, er fire prosent og har holdt seg stabil siden 2005. Disse reisene foretas i all hovedsak av yrkesreisende, og ikke uventet er det på relasjoner innen Skandinavia at dagsreisene har noe omfang.

Flypassasjerene betaler gjennomgående mindre for reisen til utlandet i 2007 enn i 2005, dette gjelder både for dem som reiser i arbeid og i fritid.

Summary:

International and domestic air travel in Norway 2007

Recent years have seen strong growth in international and domestic air traffic in Norway. In 2007, some 12.75 million domestic and 14.8 million international single trips were taken. This represents a growth of 24 percent for domestic travel and 56 percent for international air travel between 2003 and 2007. The development is caused by increased competition between airlines, leading to lower fares, the establishment of new, direct routes to and from foreign destinations, and stable economic growth in Norway and the rest of Europe.

On the domestic market, SAS continues to be the biggest operator with 61 percent market share, whilst Norwegian has 24 percent and Widerøe 13 percent. However, Norwegian has gained a significantly higher market share on some of the main routes. Oslo-Bergen and Oslo-Trondheim are the two biggest in this respect, with over 1.6 million passengers each, and where Norwegian has a market share of 44 percent. 56 percent of domestic traffic is business, an increase from 52 percent in 2003.

SAS is also the biggest operator internationally with 34 percent of the market, whilst Norwegian has enjoyed the strongest growth over the last four years to reach a 20 percent share. Holiday and leisure traffic has seen the biggest growth – 59 percent of international air travel to/from Norwegian airports is related to holiday/leisure or visiting friends and family.

About the study

This survey is the latest of a series of surveys conducted by Avinor (former Luftfartsverket) since 1972. The aim is to supplement passenger statistics with data on air passengers and their travelling habits. Avinor, its subsidiary Oslo Lufthavn (Oslo Airport) and Transportøkonomisk Institutt (Institute of Transport Economics) have partnered for the study, which has been financed by Avinor and Oslo Lufthavn.

In principal, the study covers all domestic flights in Norway and between Norway and foreign destinations. Data were collected during certain weeks throughout the year to allow for seasonal variation. For international flights, 70,704 interviews were conducted at 10 airports (charter passengers included), and 42,288 interviews were conducted for domestic traffic.

Trip frequency and customer base

Air travel accounted for 7 percent of domestic passenger transport work in Norway in 2007, and was the major form of transport for long domestic and international journeys. The 2005 Norwegian Person Travel Survey showed that 45 percent of all domestic travel over distances in excess of 300 km was undertaken by air, a percentage believed to be much higher today.

Trip frequency is defined as the number of air journeys undertaken within a given area within a year divided by the population of the same area. For Norway, trip frequency in 2007 was 1,7 journeys for international travel and 2.4 journeys for domestic travel. Residents of Oslo and Akershus travel most abroad, whilst people living in Northern Norway made the most domestic air trips during the year.

The customer base is defined as the number of people making at least one air journey in a given year. The customer base for international air travel in 2007 was estimated to 2.85 million persons, of which 1.5 million were resident in Norway. The figures for 2005 were 2.5 million and 1.4 million respectively. The customer base for domestic air travel was 1.5 million, a little lower than in 2003. Traffic growth between 2003 and 2007 was therefore not due to growth in the number of travellers, but to increased trip frequency.

Domestic air traffic

This report breaks down the domestic route network into trunk and regional routes. Trunk routes are covered by SAS and Norwegian in competition, and by SAS alone. Widerøe dominates the regional routes. The routes most subject to competition in 2007 were those from Oslo to Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Harstad/Narvik, Tromsø and Alta, plus Bergen–Stavanger and Bergen–Trondheim. All others were operated by SAS alone.

There is little difference between trunk and regional routes with regard to purpose of travel and business relationships. 13% of all journeys are to and from work, of which 22% are oil and gas related. The airports in Kristiansund, Stavanger and Haugesund have a particularly high proportion of oil industry-related flights.

Ticket prices have changed little between 2005 and 2007, although the study revealed that passengers pay more on the trunk routes in Southern Norway due to lack of competition. On the other hand, prices have probably decreased on some routes between Southern and Northern Norway, where Norwegian has entered into competition with SAS.

Men clearly make up the majority of domestic travellers in Norway, even though the proportion of women has risen. Women only accounted for 25% in 1987, a proportion which had grown to 39% by 2007. An increased number of private journeys and the fact that women have gained a stronger position within business are the reasons for this trend. In terms of age, the majority of passengers is evenly spread through the 20-60 age range, but it is worth noting that 13% of air travellers now are over 60, compared to just 6% in 1992.

Air traffic between Norway and foreign destinations

Oslo Airport (OSL) is retaining its position as the national hub for international air travel with 72 percent of the passengers departing from OSL. This proportion has remained unchanged since 2003. However, there is increased competition from neighbouring airports (Sandefjord and recently Moss), but also due to the expanding route network offered by other airports.

Between 2005 and 2007, foreign traffic has grown by three million trips. Up until 2005, there was a steady increase in the number of leisure trips at the expense of business-related journeys, but this seems to have stabilised around 60 percent leisure and 40 percent business. Work-related travel has seen a major growth in journeys to and from work, and foreign workers account most of this growth. Among foreign residents, 15 percent of the total number of journeys is to/from work, whilst the corresponding figure for residents in Norway is four percent.

Copenhagen, London (London City, Heathrow, Gatwick and Stansted combined) and Stockholm are the three biggest destinations for foreign traffic, and represent the final destination for a third of all international flights from Norway. Among other destinations are Amsterdam, Paris and Aberdeen, which have all experienced rapid growth the last two years, as has Warsaw, which has replaced Prague as the biggest destination in Central Europe.

In recent years, a number of new routes have been established leading to a decrease in transfer abroad. Only 29 percent of passengers now need to change planes abroad to reach their final destination, compared to 36 percent in 2005. Copenhagen continues to be the biggest transfer hub, but Amsterdam has had the strongest growth the last two years and is now equal to London as the hub for flying to and from Norway.

Air travel plays a decisive role in bringing tourists to Norway. The number of foreign tourists travelling by air when visiting Norway has grown steadily over the last 10 years, from 14 percent in 1995 to 31 percent in 2005 and 34 percent in 2007. Lower prices and more direct routes are major factors in this trend. Great Britain is easily the biggest market, but the USA has shown stronger growth the last two years. Americans take their holidays in a concentrated two-month summer period. There is also a lot of inbound tourism by air from Germany, Denmark, Sweden and France.

The number of women on international flights has grown steadily since 1986, when it was 25 percent, and has now stabilised at around 40 percent. Women take more private journeys than men. In 2007, 54 percent of leisure travel abroad was undertaken by women. On the business market, the difference was much greater although the number of women travellers is growing slowly but steadily. In 2007, women accounted for 25 percent of business travellers, against 17 percent in 1992.

The number of one-day trips (out and back the same day) is 4 percent and has remained stable since 2005. Such journeys are mainly taken by business travellers and on routes within Scandinavia.

Air passengers paid consistently less for foreign travel in 2007 than in 2005, regardless of whether travelling for business or pleasure.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Siden 1972 har Avinor (tidligere Luftfartsverket) med jevne mellomrom finansiert reisevaneundersøkelser på fly i Norge. Formålet har vært å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner.

Transportøkonomisk institutt (TØI) sto for gjennomføringen av undersøkelsene fram til 1992, mens undersøkelsene i 1992, 1998, 2003, 2005 og den foreliggende har vært samarbeidsprosjekter mellom Avinor, Oslo Lufthavn og TØI.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 omfatter praktisk talt all rutetrafikk med fly i Norge og mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2007, i tillegg til chartertrafikk til utlandet. Datainnsamlingen har vært omfattende. Det er foretatt intervjuer på i alt 25 ulike lufthavner. Når det gjelder innenlandsrutene, bygger en på 42 288 utfylte spørreskjema, mens man for reiser mellom Norge og utlandet har 62 257 respondenter på ruteflygninger og 8 447 skjema for charterpassasjerer. Til sammen består dermed datamaterialet av 112 992 utfylte spørreskjemaer.

I denne rapporten vil vi analysere hovedresultatene fra undersøkelsen og samtidig gjøre rede for opplegg og gjennomføring. Det er lagt vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med de tidligere undersøkelsene der dette har vært mulig. De seneste årene har utviklingen i både norsk og internasjonal luftfart gått raskt, og reisevaneundersøkelser av denne typen gir dermed verdifull informasjon om passasjerene og endringer i deres reisemønster.

1.2 Rapportens innhold

Kapittel 2 er en kortfattet beskrivelse av det norske lufthavnsystemet, av flyselskapene, flytrafikkens vekst og flyets funksjon og plass i transportmarkedet.

Kapittel 3 gir en kort beskrivelse av datagrunnlaget og det metodiske opplegget for undersøkelsen. I vedlegget gis en mer detaljert presentasjon, slik at det skal være mulig å sammenligne med tilsvarende opplegg ved de tidligere undersøkelsene. Både det teoretiske opplegget for og den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen behandles. På grunnlag av dette gis det en konklusjon om hvor representativ undersøkelsen vurderes å være.

I kapittel 4 belyses befolkningens bruk av flyreiser, både innenlands og til/fra utlandet. Ulike mål på reisetetthet, som reisefrekvens, kundegrunnlag og reisehyppighet, defineres og beregnes for å analysere utviklingen over tid.

I kapittel 5 diskuteres hovedtrekkene i reiseomfang og reisemønster for de innenlandske flyreisene. Et viktig punkt er reiseformålet, som gir grunnlag for en inn-

deling i to delmarkeder; arbeidsbetingede reiser og private reiser. Med *arbeidsbetingede reiser* mener vi alle reiser som foregår i forbindelse med arbeidet, her definert som *yrkesreiser*, og alle reiser som foregår til og fra arbeidet (pendling). Øvrige emner som belyses er flybrukernes alder og kjønn, hvor lenge de er borte på reisen, hvilke transportmidler de bruker til og fra lufthavnen, selskapenes markedsandeler og utviklingen i billettpriser.

Kapittel 6 omhandler trafikken på rutene til og fra utlandet. Som for innenlandsk trafikk diskuteres utviklingen i markedsstruktur, rutetilbud og priser. I tillegg er det lagt vekt på å beskrive trafikken på de viktigste utenlandsrelasjonene, spesielt de som funksjonerer som knutepunkt (hub) for passasjerer som reiser mellom Norge og utlandet.

Spørreskjemaet som ble brukt på innenlandsrutene er vist i vedlegg 1 og tilsvarende på utenlandsrutene i vedlegg 2.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 inneholder mye detaljert informasjon, hvorav bare en liten del blir presentert i denne rapporten. Ved henvendelse til Avinor eller Oslo Lufthavn vil det være mulig å få utført spesialkjøringer og eventuelt spesialanalyser for utvalgte relasjoner, lufthavner, delmarkeder o a.

2 Norsk luftfart i endring

2.1 Utbyggingen av lufthavnnettet

I 1955 var det seks lufthavner i Norge med rutetrafikk. Tabell 2.1 gir et inntrykk av utviklingsforløpet av det norske lufthavnlandskapet.

Tabell 2.1: Norske lufthavner i 2007 etter etableringsår for sivil rutetrafikk

Table 2.1: Norwegian airports in 2007 by opening year

Periode	Lufthavn	Totalt
- 1955	Bodø, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Oslo	6
1956-67	Sandefjord, Kirkenes, Alta, Lakselv, Tromsø, Bardufoss, Røros, Ålesund	14 (8 nye i perioden)
1968-78	Longyearbyen, Vadsø, Berlevåg, Båtsfjord, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Sørkjosen, Harstad/Narvik, Narvik, Andøy, Stokmarknes, Svolve, Leknes, Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo, Namsos, Kristiansund, Molde, Ørsta/Volda, Sandane, Sogndal, Florø, Førde, Haugesund, Skien	41 (27 nye i perioden)
1979- 1987	Vardø, Hasvik, Værøy, Røst, Mosjøen, Rørvik, Stord, Fagernes	49 (8 nye i perioden)
1988-2007	Ingen nye i perioden, bortsett fra omlokaliseringer. Moss lufthavn startet chartertrafikk i oktober 2007 (og rutetrafikk fra 2008)	

TØI rapport 974/2008

I perioden 1968-1978 ble praktisk talt alle lufthavnene som i dag utgjør kortbanenettet etablert, slik at hele kyststrekningen mellom Bergen og Kirkenes ble knyttet sammen gjennom en lang rekke kortbaneplasser, i tillegg til flere nye stamlufthavner. De siste 25 år har det kommet få nye lufthavner og de siste 15 år kun en, nemlig Moss lufthavn, Rygge, som fikk chartertrafikk i 2007 og rutetrafikk i 2008.

I tillegg til de 49 lufthavnene i tabellen, har Notodden og Dagali hatt rutetrafikk i kortere og lengre perioder. Omlokaliseringene inkluderer nedleggingen av Fornebu og utvidelsen av Gardermoen til ny hovedflyplass fra 8. oktober 1998, og nedlegging og bygging av ny lufthavn i Båtsfjord (1999) og Førde (1987). Dagali er nå nedlagt, det samme er Farsund.

Figur 2.1 gir en oversikt over alle landets lufthavner for allmenn bruk i dag, med eier- og brukskarakteristikk.



TØI rapport 974/2008

Figur 2.1: Norske lufthavner i henhold til Avinors organisering per 2007
Figure 2.1: Norwegian airports in 2007

2.2 Liberalisering og institusjonelle endringer

Før liberaliseringen startet i USA på slutten av 1970-tallet og i Europa på slutten av 1980-tallet, hadde flytrafikken vært strengt regulert. I Europa har dereguleringen skjedd i EUs regi, og gradvis gjennom tre såkalte luftfartspakker, hvorav den siste ble vedtatt i juni 1992 (Lian m fl 1993). Som en konsekvens av dette, ble det for hele EU/EØS-området fra 16. august 1993 åpnet for fri konkurranse på utenlandsrutene, og fra 1. april 1994 også på rutene innenlands i EU/EØS området.

Innenfor konseptet om fri konkurranse ble det utformet et omfattende regelverk som innebar at rammevilkårene for norsk luftfart ble vesentlig endret i løpet av 1990-årene. Fra å være et marked med streng kontroll og regulering, er det i dag full frihet innenfor EUs avtaleområde. De historiske konsekvensene av liberaliseringsprosessen er oppsummert i Lian m fl (2002).

Omkring tusenårsskiftet etter åpningen av den nye Oslo Lufthavn, Gardermoen, var situasjonen preget av overkapasitet og sterk konkurranse på rutene innenlands. Etter at Color Air gav opp høsten 1999, fortsatte SAS og Braathens kampen. SAS fikk kjøpe det da finansielt svake Braathens i 2001. Etter dette ble kapasiteten ytterligere redusert over tid.

Norwegian Air Shuttle var et mindre flyselskap som i flere år hadde operert deler av Braathens' rutenett på Vestlandet. Selskapet kastet seg inn i konkurransen med de etablerte selskapene høsten 2002. De markedsførte seg som et lavkostselskap, med punkt til punkt flyginger. Tidspunktet var gunstig. De etablerte selskapene var i ferd med redusere kapasiteten, etterspørselen etter flyreiser var i ferd med å ta seg opp, og ikke minst, anledningen til å opptjene bonuspoeng på rutene i Norge ble avskaffet 1. august 2002. En måned senere var Norwegian i gang på fire hovedrelasjoner i Norge.

Norwegian viste seg å dekke et betydelig behov. Virksomheten vokste raskt, og allerede våren 2003 begynte selskapet å fly på utlandet. Også på utenlandsrutene var konkurransen hard, med flere nye lavkostaktører. Viktigst på rutene til og fra Norge var Ryanair, Sterling og Flynordic. De etablerte selskapene måtte svare på denne konkurransen, og våren 2004 ble selskapet SAS Braathens etablert som et datterselskap av SAS-konsernet. Andre selskaper som Air France, Finnair, BA og Lufthansa satser også på det norske utenlandsmarkedet, men størst suksess har KLM hatt, som i 2007 var det tredje største selskapet på utenlandsrutene, etter SAS og Norwegian. Sistnevnte selskap har hatt en sterk vekst spesielt på utenlandsrutene og har nå en andel på 20 prosent av markedet.

De etablerte selskapene har vært nødt til å tilpasse sin prisstruktur til lavkostselskapenes, samtidig som de har måttet kutte kostnadene. Dette har for de fleste vært en smertefull prosess og har ført til endringer i selskapsstrukturen.

Mens liberaliseringen av luftfartsmarkedet ble gjennomført på 1990-tallet, er det først på 2000-tallet at vi fullt ut får se virkningene av denne prosessen. Lavkostselskapenes store vekst og de konsekvenser dette har fått for de tradisjonelle selskapene, nye allianser mellom aktørene, konkurransen mellom lufthavnene og prøving og feiling i markedet har ført med seg betydelige endringer. De viktigste konsekvensene sett fra flypassasjerenes side har vært følgende:

- En generell nedgang i prisene.
- Prisstrukturen er vesentlig endret. Utviklingen går i retning av priser på basis av reise en veg, og de billigste prisene fås normalt ved tidlig bestilling. Fortsatt er det imidlertid forskjeller i gjennomsnittsprisen mellom de enkelte selskaper.
- Salg av flybilletter over internett øker stadig. Internett er blitt den viktigste distribusjonskanalen ikke bare for kjøp av billett, men brukes minst like mye for å innhente informasjon om de enkelte tilbudene og for å planlegge reisen.
- Det blir etablert stadig flere direkteruter mellom Norge og utlandet, noe som gjør at færre må bytte fly i utlandet. Mange av de nye rutene er i stor grad basert på ferie- og fritidstrafikk.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks sank billettprisen på flytransport i perioden 2002–2004, mens prisene de siste tre årene har stabilisert seg på et noe lavere nivå enn i 2002. Like viktig er det at prisstrukturen har endret seg vesentlig. Den sterke bindingen mellom rabatterte billetter og tur/retur reiser har falt bort. De fleste selskaper praktiserer nå regelen om at en tur/retur reise (og prisen for denne) er satt sammen av to enkeltreiser og at prisen finnes ved å summere prisen for de to enkeltreisene. En av konsekvensene av dette systemet er at det gamle kravet om at reisen måtte strekke seg over en helg (natten mellom lørdag og søndag, eventuelt natten fredag/lørdag) for å få billigere reiser, er falt bort.

De fleste selskapene opererer likevel med flere ulike prisleier, og betingelsene er oftest knyttet til mulighetene for å avbestille eller endre reisen. Dersom en ønsker full fleksibilitet på billetten, ligger prisene vesentlig høyere enn for de billettene som må betales omgående og som ikke kan refunderes. Når det gjelder disse siste billettene, oppnår en gjerne lavere priser desto tidligere en bestiller.

Som en følge av den nye prisstrukturen, finnes det ikke lenger noen ”normalpris” for en bestemt relasjon. Dermed er det heller ingen mening i å operere med faste rabatter i prosent av normalprisen, av typen barnerabatt, honnørrabatt, studierabatt etc. Unntaket er at de fleste selskaper fortsatt opererer med en barnerabatt (med aldersgrense på 12 eller 15 år) på innenlandske strekninger.

En annen sterk utviklingstrend er at det har blitt langt flere direkte ruter og større bruk av sekundære lufthavner med lavere avgifter enn det de større tradisjonelle lufthavnene vanligvis opererer med.

I 2003 måtte 43 prosent av passasjerene på reise mellom Norge og utlandet bytte fly for å nå sin destinasjon, to år senere var andelen redusert til 36 prosent, mens det i 2007 bare var 31 prosent som måtte ha flybytte for å nå sin endelige destinasjon. Mange av de nye direkte rutene har et klart ”charterpreg”, i den forstand at de i første rekke retter seg inn mot ferie- og fritidsmarkedet.

Også institusjonelle endringer har funnet sted i denne perioden. Luftfartsverket var tidligere en forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet og var statens fagorgan innen sivil luftfart. Avinor AS ble opprettet som aksjeselskap heleid av staten 1. januar 2003, med Oslo Lufthavn AS som et heleid datterselskap. Avinor eier og driver 46 lufthavner i Norge og har ansvaret for lufttrafikkjenesten også på de øvrige seks lufthavner. Selskapet er

selvfinansierende, og rundt 55 prosent av inntektene kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og 45 prosent fra kommersielle aktiviteter på lufthavnene.

2.3 Trafikkutviklingen 1987-2007

Kilden for beskrivelsen av trafikkutviklingen er Avinors offisielle løpende statistikk. Denne statistikken er basert på registreringer for den enkelte lufthavn, både av ankommende og avreiste passasjerer og passasjerer i transfer, det vil si passasjerer som mellomlander og bytter fly. Tabell 2.2 viser utviklingen i flytrafikken innenlands og til/fra utlandet i perioden 1987-2007. Reiser på innland omfatter også de reisene som er en del av en reise til eller fra utlandet.

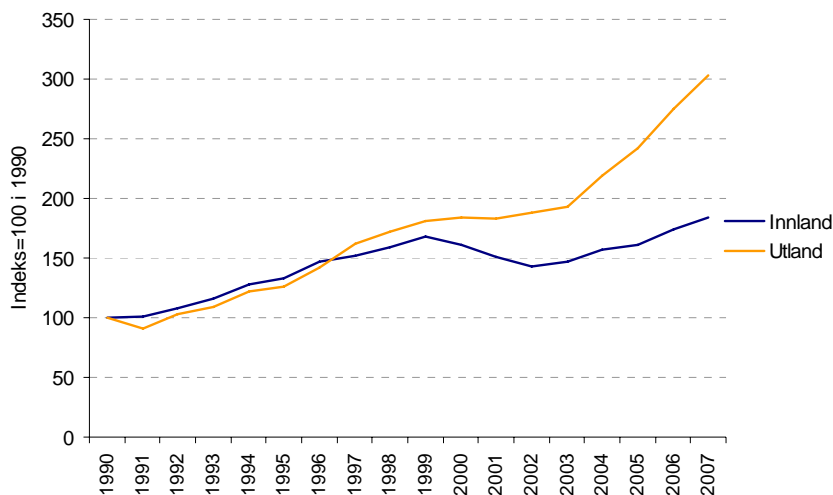
Tabell 2.2: Flyreiser innenlands og til/fra utlandet (rute og charter). 1987-2007. Tusen enkeltreiser

Table 2.2: Domestic and international air travel(scheduled and non-scheduled). 1987-2007. Thousand one-way trips

	2007	2005	Gj.snittlig årlig endring 2005-2007	2003	1998	1992	1987
Reiser i alt	27 528	22 891	9,7 %	19 809	17 045	11 000	10 039
-innland	12 751	11 132	7,0 %	10 323	9 447	6 441	5 575
-utland	14 777	11 759	12,1 %	9 486	7 598	4 559	4 464

TØI rapport 974/2008

Figur 2.2 gir et inntrykk av variasjoner i trafikkutviklingen fra 1990.



TØI rapport 974/2008

Figur 2.2 Trafikkutviklingen på fly målt ved antall passasjerer kommet og reist (både rute og charter) på norske flyplasser, fordelt på innland og utland. Transfer er ikke inkludert. Indeks = 100 i 1990. 1990-2007

Figure 2.2: Traffic growth for domestic and international services. Scheduled and non-scheduled traffic. Transfer passengers excluded. Index=100 in 1990. 1990-2007

Trafikken på norske innenlandsruter vokste relativt jevnt fram til toppåret 1999. Deretter sank trafikken fram til 2002, men har i de seneste årene igjen vært i vekst. Det ble foretatt 12,75 millioner innenlandsreiser med fly i 2007, av disse var to millioner del av en utenlandsreise (tabell 2.2).

Utenlandstrafikken har siden 1998 vist sterk økning, i perioden 2005-2007 fikk vi en årlig vekst på hele 12 prosent. Det ble i 2007 foretatt om lag 14,8 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet, av disse var 2,2 millioner charterreiser.

2.4 Sammenhenger mellom trafikk og økonomisk utvikling

I prognoser av flytrafikk har sammenhengen mellom BNP og trafikk vært en "klassisk" innfallsport. En av mange nødvendige forutsetninger for å kunne anvende slike forholdstall er tester av stabilitet over tid og tilhørende valg av relevant referanseperiode.

I analysen av Reisevaneundersøkelsen i 1998 (Rideng og Denstadli 1999) fant man at samlet volumvekst for BNP i perioden 1992-98 var 26 prosent og for konsum i private husholdninger 25 prosent, slik at veksten i flytrafikken var nesten dobbelt så høy som den økonomiske veksten (jf tabell 2.3).

Tabell 2.3: Utviklingen i antall flyreiser innenlands (kommet/reist), BNP og privat konsum i husholdningene i tre tidsperioder. 1992-1998, 1998-2003 og 2003-2007. Prosent

Table 2.3: Domestic air travel (arrived/departed), Gross domestic product and household final consumption expenditures in three periods. 1992-1998, 1998-2003 and 2003-2007. Percent

Periode	Antall flyreiser innenlands	Brutto nasjonalprodukt	Konsum i private husholdninger
1992-1998	47 %	26 %	25 %
1998-2003	-7 %	10 %	17 %
2003-2007	26 %	11 %	20 %
1992-2007	72 %	54 %	76 %

TØI rapport 974/2008

For perioden 1998-2003 økte BNP og konsum, men antall flyreiser innenlands gikk ned. I perioden 2003-2007 har veksten i antall flyreiser vært noe større enn økningen i privat konsum og betydelig større enn veksten i BNP. Dette er en sterk påminnelse om betydningen av å være omhyggelig med valg av forklaringsvariable og referanseperioder i trafikkprognoser der basis er sammenhengen mellom økonomiske indikatorer og trafikk.

2.5 Flyets plass i det totale transportbildet

Flyet er i dag det viktigste transportmiddel på lange reiser i Norge og mellom Norge og utlandet. Det aller meste av vår reisevirksomhet innenlands er i form av

korte reiser. Det innebærer selvsagt at flyets andel av alle reiser blir beskjedent både når vi måler reisevirksomheten i antall reiser eller om vi måler i personkilometer, altså transportarbeid. Tabell 2.4 viser hvordan markedsandelene for de enkelte transportmåter har utviklet seg fram til 2007. Som vi ser, har flyet nå en markedsandel på sju prosent, som er mer enn jernbanen.

Tabell 2.4: Innenlandsk persontransportarbeid etter transportmåte 1946-2005. Prosent
Table 2.4: Domestic passenger transport work 1946-2005 by mode of transport. Percent

År	Sjø	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	10	45	45	0	100
1960	5	19	75	1	100
1970	2	8	88	2	100
1980	1	7	88	4	100
1990	1	5	89	5	100
1998	1	5	87	7	100
2003	1	4	89	6	100
2005	1	5	88	6	100
2007	1	5	87	7	100

TØI rapport 974/2008

Dersom vi bare ser på de lange reisene innenlands, her definert som reiser lengre enn 300 kilometer, har flyet og bilen praktisk talt samme markedsandel, nemlig 42 prosent, mens toget har en markedsandel på åtte prosent og bussen fem prosent (Denstadli 2006).

Når det gjelder reiser til og fra utlandet, er flyets stilling sterk og markedsandelen har økt fra 19 prosent i 2000 til 25 prosent i 2006 (tabell 2.5). Den høye andelen bilreiser skyldes i første rekke mange korte handleturer over grensen. Også utenlandsfergene har en høy markedsandel her, men trenden er nedadgående. Rutebuss og tog spiller en mer beskjedent rolle på reisene til og fra utlandet.

Tabell 2.5: Reiser til og fra utlandet etter transportmiddel ved grensepassering. 1995-2006. Prosent

Table 2.5: International travel by mode of transport. 1995-2006. Percent

År	Ferge	Tog/buss	Fly	Bil	I alt
1995	17	1	20	62	100
2000	15	1	19	65	100
2004	13	1	22	64	100
2006	12	1	25	62	100

TØI rapport 974/2008

Det kan altså konkluderes med at flyet i løpet av de siste femti år har vokst fram til å bli *det viktigste transportmiddel på de lengste reisene*, både innenlands og til/fra utlandet. Norges langstrakte geografi og vår posisjon i Europa gjør at det er vanskelig å tenke seg et moderne Norge uten flytransport. Faktisk er det få land i Europa der flyet har en så sterk posisjon i persontransporten som i Norge.

3 Datagrunnlag og metode¹

3.1 Opplegg og gjennomføring

Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 omfatter i prinsippet all ruteflyging i Norge og mellom Norge og utlandet, i tillegg til chartertrafikk til utlandet. Undersøkelsens populasjon kan defineres som *alle reiser med rutefly i Norge eller til/fra Norge, og alle reiser med charterfly til utlandet, som ble gjennomført i perioden 1. januar 2007–31. desember 2007. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.*² De som reiser på barnebillett (under 12 år) er ikke med i populasjonen. I følge flyselskapene dreier dette seg om 4-5 prosent av det totale antall solgte billetter.

Undersøkelsen er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med undersøkelsene i 2003 og 2005. Det betyr for eksempel at svarkategoriene på de enkelte spørsmålene er valgt slik at de samsvarer eller er sammenlignbare med tidligere undersøkelser, og at det metodiske opplegget i hovedtrekk også er det samme. Det ble gjennomført intervjuer på i alt 25 av landets 50 lufthavner som hadde registrert rutetraffic i 2007. Dette sikret at så godt som alle relasjoner innenlands og mellom Norge og utlandet er dekket av undersøkelsen. Chartertrafikken er imidlertid ikke i tilsvarende grad dekkende (jf kapittel 7).

Intervjuene er gjennomført i bestemte uker over hele året for å ta høyde for sesongvariasjoner. Tilsvarende ble det lagt vekt på å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man fikk et representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

Intervjuingen skjedde ved at passasjerene på utvalgte flighter fikk tildelt spørreskjema etter hvert som de ankom området rundt avgangsskranken (spørreskjema er gjengitt i vedlegget). De ble så anmodet om å fylle ut skjemaet og gi det tilbake til intervjueren før de gikk om bord i flyet. Tilbakemeldinger fra intervjuerne tyder på at gjennomføringen stort sett gikk bra, og at spørreskjemaer ble delt ut på de aller fleste avgangene som var trukket ut. Enkelte ganger kunne imidlertid forsinkelser og andre uregelmessigheter i forhold til oppsatt ruteplan skape problemer, noe som blant annet førte til færre intervjuer enn forventet på enkelte avganger.

¹ En fyldigere redegjørelse for det metodologiske opplegget og gjennomføringen av undersøkelsen er gitt i vedlegg 3.

² En flyreise defineres som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybytte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis.

3.2 Datagrunnlaget

Alle selskaper som drev ruteflyging i Norge i 2007 og alle lufthavner og ruter innenlands er dekket av undersøkelsen. De 42 288 utfylte skjemaene på innenlandsrutene skulle derfor gi et godt bilde av flytrafikken i Norge i perioden. Det er likevel usikkerhet i 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.

Også for utenlandsavgangene er dekningen god, i og med at alle selskaper og ruter som hadde betydning for trafikken mellom Norge og utlandet er representert i undersøkelsen. Det er til sammen fylt ut 70 704 skjemaer på disse avgangene (charter inkludert). Likevel vil det være knyttet usikkerhet til anslagene, særlig for trafikken mellom Norge og mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken mellom landene.

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

Vi anser imidlertid at Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 gir et godt bilde av den norske trafikken med rutefly i 12-månedersperioden 1. januar 2007 – 31. desember 2007, både når det gjelder innenlandstrafikken og trafikken mellom Norge og utlandet. Charterundersøkelsen er ikke i samme grad representativ, med unntak av charterreiser fra Oslo lufthavn, Gardermoen (jf kapittel 7).

Dataene er ”blåst opp” slik at de avspeiler totaltrafikken i 2007. Gjennomsnittlig oppblåsningsfaktor for innenlandsrutene er 295 og for utenlandsrutene 183. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 295 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 183 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er lavere enn for innland, gjenspeiler at det er intervjuet forholdsvis flere på utenlandsrutene enn på trafikken innenlands.

Materialet gir meget gode muligheter for å analysere flymarkedet og passasjerene for landet som helhet. Dessuten er materialet godt egnet til å foreta regionale analyser og å undersøke delmarkeder, for eksempel enkeltlufthavner, relasjoner, utvalgte grupper av passasjerer osv. Når analyseenheter blir små må det likevel utvises forsiktighet fordi usikkerheten på estimatene da blir større. Dette gjelder særlig når en analyserer tidsutviklingen ved å sammenligne med tidligere undersøkelser.

4 Befolkningens bruk av flyreiser

4.1 Definisjoner

4.1.1 Reisefrekvens

Sammenligner vi antall reiser som foretas av de bosatte i et område (genererte reiser) med befolkningen i det samme området, får vi et mål på hvor stor den gjennomsnittlige reiseaktiviteten er for befolkningen i dette området. Et slikt mål kalles *reisefrekvensen*, som er definert som antall reiser foretatt av de bosatte i et område i løpet av ett år, delt på antallet bosatte i det samme området. Som mål på de bosatte i et område bruker vi gjennomsnittsbefolkningen i området, det vil si summen av befolkningen ved inngangen til året og ved utgangen av året, delt på 2. Reisefrekvensen forteller oss altså hvor stor den gjennomsnittlige reiseaktiviteten for befolkningen i et område er.

4.1.2 Kundegrunnlag og gjennomsnittlig reisehyppighet

Med *kundegrunnlag* mener vi den del av befolkningen som foretar en eller flere (fly)reiser i året. Dette er definert som summen av alle personer som har foretatt minst en flyreise i løpet av ett år. Fra spørreskjemaet har vi opplysninger om hvor mange tur/retur-reiser med rutefly vedkommende passasjer har gjennomført i løpet av de siste 12 måneder. Disse opplysningene brukes for å beregne kundegrunnlaget. De som reiser mye er selvfølgelig overrepresentert i vårt intervju-materiale fordi de har større sannsynlighet for å komme med enn de som reiser sjelden. I virkeligheten er sannsynligheten for å komme med i undersøkelsen t ganger større for en person som har t reiser i året enn for en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et riktig bilde av *flyreisene*, men ikke av *de flyreisende*.

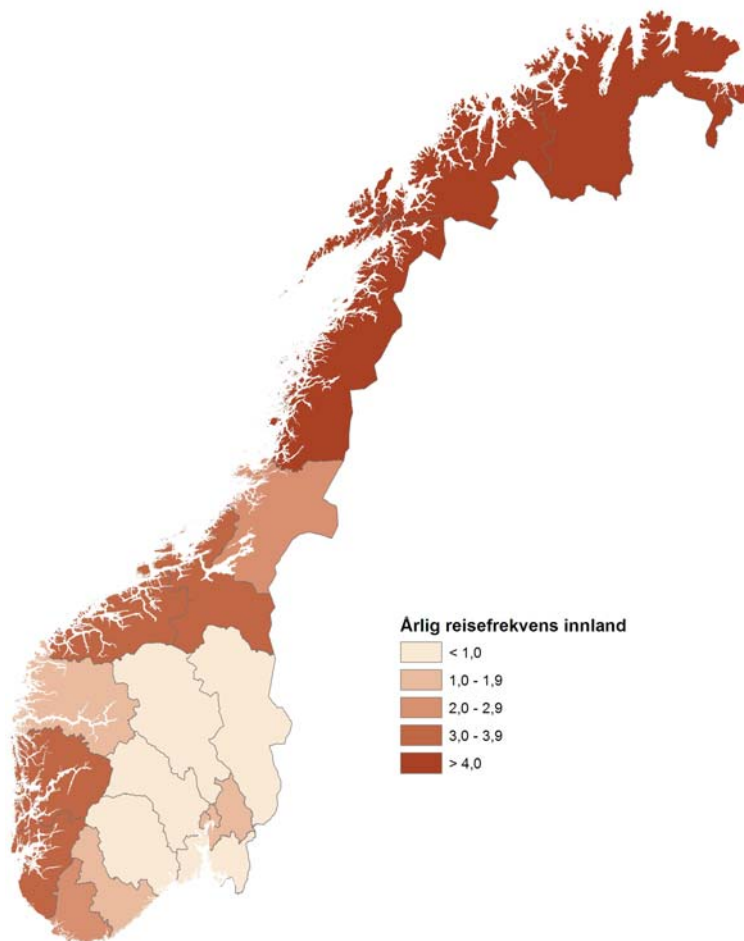
Når vi skal gi et tallmessig riktig bilde av kundegrunnlaget, må vi derfor korrigere for at de som reiser mye er overrepresentert i vårt materiale. Ved beregningen av kundegrunnlaget teller hver person med en vekt lik en t -te del, der t er oppgitt antall reiser pr år. Summerer vi så disse vektete enhetene for alle personene, kan vi ved proporsjonalitet beregne hvor stor andel de enkelte hyppighetsgrupper har av kundegrunnlaget.

Reisehyppighet definerer vi som antall reiser per år foretatt av en person som er med i kundegrunnlaget. Gjennomsnittlig reisehyppighet for ett bestemt år kan vi derfor beregne ved å ta forholdet mellom totalt antall reiser dette året og kundegrunnlaget.

4.2 Innenlandske reiser

4.2.1 Reisefrekvens

Tabell 4.1 på neste side viser at befolkningen i Norge i 2007 i gjennomsnitt foretok 2,4 enkeltreiser med fly, altså mer enn én tur/retur reise i året. Reisefrekvensen var lav i 2003, men har i perioden 2003 til 2007 økt med 30 prosent. Det er store variasjoner mellom landsdeler og fylker når det gjelder reisefrekvens med fly, se figur 4.1. Mest reiser de som bor i Nord-Norge, og aller mest reiser finnmarkingene. De foretok i gjennomsnitt mer enn seks enkeltreiser med fly i 2007, mens de som var bosatt i Nordland og Troms hadde henholdsvis fem og 5,5 enkeltreiser.



TØI rapport 974/2008

Figur 4.1: Reisefrekvens i fylkene. Innenlandske reiser med rutefly. 2007

Figure 4.1: Trip frequency by county. Domestic flights. 2007

Tabell 4.1: Reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler. 1998, 2003 og 2007. Innenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 2003–2007

Table 4.1: Travel frequency (single journeys) per annum by county and region. 1998, 2003 and 2007. Domestic flights. Changes in percent 2003–2007

Landsdeler/fylker	2007	Endring 2003– 2007. Prosent	2003	1998
Hele landet	2,4	30	1,9	2,0
Østlandet	1,3	21	1,0	1,1
Agder/Rogaland	2,9	39	2,1	2,7
Vestlandet	3,2	37	2,3	2,7
Trøndelag	3,5	32	2,7	2,6
Nord-Norge	5,4	28	4,2	3,8
Østfold	0,8	34	0,6	0,6
Akershus	1,6	18	1,4	1,6
Oslo	2,0	20	1,7	1,9
Hedmark	0,6	19	0,5	0,3
Oppland	0,6	19	0,5	0,4
Buskerud	1,0	32	0,7	0,9
Vestfold	1,0	11	0,9	0,8
Telemark	0,9	30	0,7	0,7
Aust-Agder	1,4	35	1,1	1,9
Vest-Agder	2,1	27	1,6	2,2
Rogaland	3,6	41	2,5	3,2
Hordaland	3,3	35	2,5	3,2
Sogn og Fjordane	1,9	33	1,4	1,4
Møre og Romsdal	3,5	41	2,5	2,5
Sør-Trøndelag	3,8	33	2,9	2,9
Nord-Trøndelag	2,8	28	2,2	1,9
Nordland	5,1	28	4,0	3,4
Troms	5,4	42	3,8	3,5
Finnmark	6,5	11	5,8	5,6

TØI rapport 974/2008

I den andre enden av skalaen finner vi Østlandet, der reisefrekvensen i 2007 lå på 1,3 reiser. Når bosatte på Østlandet foretar en flyreise er det nesten alltid for å reise til en annen landsdel, mens interne reiser på Østlandet foretas med andre transportmidler. Aller minst reiser folk i Hedmark og Oppland, der vi registrerer en reisefrekvens på om lag 0,6. Finnmarkingene reiser altså 10 ganger så mye med fly som de som er bosatt i Hedmark/Oppland.

Ser vi på utviklingen av reisefrekvensen i de seneste 10 årene i de enkelte fylkene, er det bare Agder-fylkene som har lavere reisefrekvens i 2007 enn i 1998. Dette kan ha sammenheng med at hovedlufthavnen for Oslo-området flyttet fra Fornebu til Gardermoen i oktober 1998, noe som har gjort at bil, buss og tog ble styrket i konkurransen med flyet på strekningen Kristiansand-Oslo. Sterkest vekst i perioden 2003-2007 har det vært i Rogaland, Møre og Romsdal og Troms.

4.2.2 Kundegrnlag og reisehyppighet

I tabell 4.2 har vi satt opp reisefrekvens, kundegrnlag og reisehyppighet for innenlandske reiser i 1992, 1998, 2003 og 2007. Det må understrekes at det hefter en betydelig usikkerhet ved disse beregningene, da de bygger på det respondene mener å huske når det gjelder sin egen reisevirksomhet de siste 12 måneder. Likevel tror vi at slike beregninger kan bidra til å kaste lys over noen hovedtrekk i utviklingen.

Tabell 4.2: Kundegrnlag og reisehyppighet (t/r reiser) for innenlandsk flytrafikk. 1992, 1998, 2003 og 2007

Table 4.2: Customer basis and average number of trips per traveller for domestic air traffic. 1992, 1998, 2003 and 2007

	2007	2003	1998	1992
Kundegrnlag	1 540 000	1 670 000	1 165 000	930 000
Andel av befolkningen	33 %	37 %	26 %	22 %
Reisehyppighet, t/r reiser	3,7	3,0	3,8	3,6

TØI rapport 974/2008

Av en befolkning på ca fire millioner personer 12 år og eldre i 2007, foretok drøyt 1,5 millioner, eller 38 prosent, minst en flyreise. Vi ser at siden forrige reisevaneundersøkelse har kundegrnlaget blitt noe mindre, mens gjennomsnittlig reisehyppighet har gått betydelig opp, fra 3,0 til 3,7 tur/retur reiser. Det betyr at det er færre som flyr innenlands i 2007 enn det var i 2003, men at de som flyr, gjør det oftere.

Tabell 4.3 viser blant annet at 11 prosent av dem som ble intervjuet i 2007 oppgav at de reiste kun en gang i året, mens hele 24 prosent sa at de hadde mer enn 15 reiser per år. Men denne fordelingen viser fordelingen av reisene. For å få en riktig fordeling av kundene, må vi som tidligere påpekt ta hensyn til at sannsynligheten for å komme med i utvalget er langt større for dem som reiser ofte enn for dem som reiser sjelden. Høyre del av tabell 4.3 viser at hele 43 prosent av kundene reiser bare en gang i året på en innenlandsk flyreise, mens tre prosent av kundene står for en fjerdedel av alle reisene.

Tabell 4.3: Fordeling av reisene og fordeling av kundene etter antall t/r reiser per år. 1992, 1998, 2003 og 2007. Prosent

Table 4.3: Distribution of passengers and distribution of travellers by total annual return journeys. 1992, 1998, 2003 and 2007. Percent

Antall t/r reiser pr år	Fordeling av reisene				Fordeling av kundene			
	2007	2003	1998	1992	2007	2003	1998	1992
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100
1 reise	11	10	11	12	43	54	42	44
2 reiser	10	9	10	10	18	16	18	18
3-5 reiser	22	19	22	23	22	18	22	22
6-8 reiser	14	12	13	12	8	6	8	6
9-15 reiser	19	16	18	20	6	4	6	6
16 reiser og over	24	34	26	23	3	2	4	4

TØI rapport 974/2008

Ved undersøkelsene både i 2003 og 2007 ble det spurt om hvor mange reiser hver enkelt hadde gjennomført fordelt på reiser i forbindelse med arbeid og for private reiser. Dermed har vi et grunnlag for å beregne kundegrunnlag og reisehyppighet separat for hver av disse to delmarkedene. Resultatene er vist i tabell 4.4.

Tabell 4.4: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på t/r-reiser fordelt på arbeidsreiser og private reiser innenlands. 2003 og 2007

Table 4.4: Customer base, the average number of round trips per traveller and total number of journeys by purpose. 2003 and 2007

	Reiser i forbindelse med arbeid		Private reiser	
	2007	2003	2007	2003
Kundegrunnlag	840 000	660 000	1 210 000	1 230 000
Andel av befolkningen	18 %	14 %	26 %	27 %
Reisehyppighet	3,8	3,9	2,1	1,9

TØI rapport 974/2008

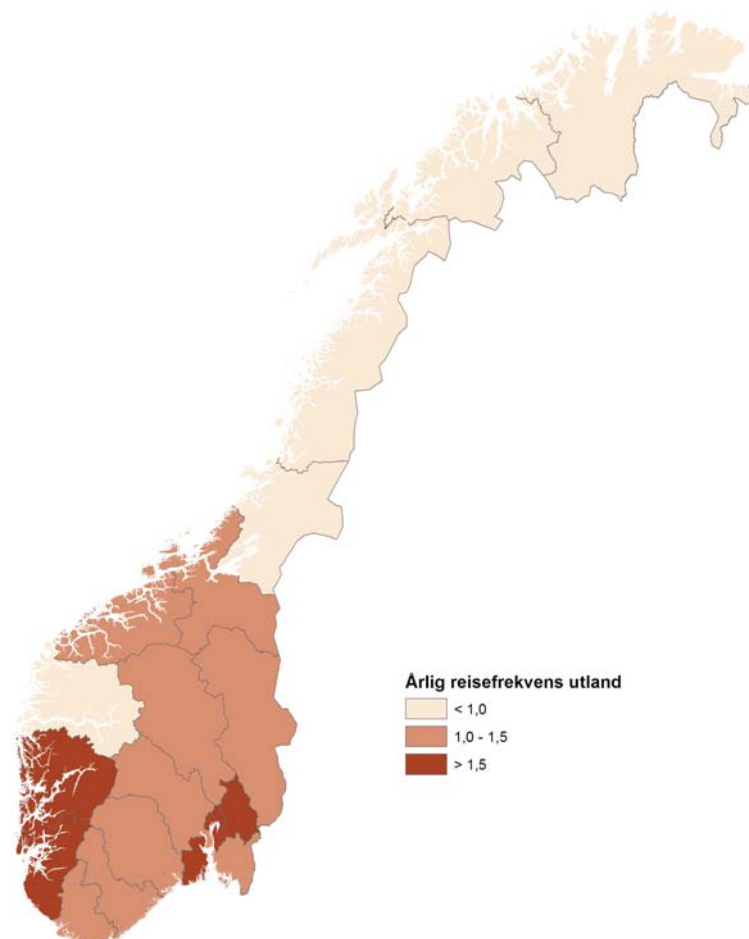
Vi ser at økningen i tallet på arbeidsreiser innenlands med fly først og fremst har skjedd fordi kundegrunnlaget har økt betydelig, det var altså flere som reiste på en eller flere forretningsreiser i 2007 enn i 2003. Kundegrunnlaget for de private reisene har holdt seg stabilt, mens reisehyppigheten har økt fra 1,9 tur/retur reiser per år til 2,1 reiser. Kundegrunnlaget for de private reisene er om lag dobbelt så stort som for de arbeidsbetingede reisene, men mange reiser både i arbeid og privat. Ut fra tabellen fremgår det også at i 2007 hadde en tredel av kundegrunnlaget foretatt både arbeidsbetingede og private flyreiser innenlands. 20 prosent av kundegrunnlaget hadde bare reist på en eller flere arbeidsbetingede reiser, mens de øvrige kun hadde vært på en eller flere private reiser.

4.3 Reiser mellom Norge og utlandet

4.3.1 Reisefrekvens

Tabell 4.5 viser at den norske befolkningen i gjennomsnitt foretok 1,7 enkeltreiser med rutefly til utlandet i 2007. Målt i tur/retur reiser blir dette 0,8 reiser. Reisefrekvensen for utenlandsreisene økte med 26 prosent i perioden 2005–2007. Dette er en meget sterk vekst på bare to år. I perioden 1998–2007 ble reisefrekvensen nesten fordoblet.

Det er fortsatt store variasjoner mellom landsdeler og fylker når det gjelder reisefrekvenser, se figur 4.2. Færrest utenlandsreiser har de som bor i Nord-Norge, spesielt i Nordland og Finnmark. Folk i Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag har også reisefrekvenser under én. I den andre enden av skalaen finner vi personer bosatt i Oslo, som reiser mer enn fire ganger så mye til utlandet som folk bosatt i Finnmark.



TØI rapport 974/2008

Figur 4.2: Reisefrekvens i fylkene. Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly. 2007

Figure 4.2: Trip frequency by county. International scheduled flights. 2007

Tabell 4.5: Reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler. 1998, 2003, 2005 og 2007. Utenlandske reiser med rutefly. Endring i prosent i perioden 2005-2007

Table 4.5: Trip frequency (single trips) per year by county and region. 1998, 2003, 2005 and 2007. International scheduled flights. Percent change 2005-2007

Landsdeler/fylker	2007	Endring 2003- 2007 Prosent	2005	2003	1998
Hele landet	1,7	70	1,3	1,0	0,9
Østlandet	2,0	54	1,6	1,3	1,1
Agder/Rogaland	1,6	60	1,3	1,0	0,9
Vestlandet	1,5	88	1,1	0,8	0,7
Trøndelag	1,2	71	1,0	0,7	0,5
Nord-Norge	0,8	60	0,6	0,5	0,3
Østfold	1,2	71	0,9	0,7	0,5
Akershus	2,3	44	2,0	1,6	1,6
Oslo	3,2	45	2,8	2,2	2,0
Hedmark	1,1	120	0,8	0,5	0,4
Oppland	1,1	120	0,7	0,5	0,4
Buskerud	1,4	40	1,2	1,0	0,8
Vestfold	1,9	73	1,4	1,1	0,8
Telemark	1,4	100	1,1	0,7	0,6
Aust-Agder	1,2	71	0,9	0,7	0,6
Vest-Agder	1,2	71	1,0	0,7	0,6
Rogaland	2,0	82	1,5	1,1	1,1
Hordaland	1,9	90	1,4	1,0	0,9
Sogn og Fjordane	1,0	100	0,7	0,5	0,3
Møre og Romsdal	1,1	57	0,8	0,7	0,5
Sør-Trøndelag	1,3	63	1,1	0,8	0,6
Nord-Trøndelag	0,9	200	0,7	0,3	0,5
Nordland	0,8	100	0,6	0,4	0,3
Troms	1,0	43	0,7	0,7	0,4
Finnmærk/Spitsbergen	0,7	40	0,6	0,5	0,2

TØI rapport 974/2008

Ser vi på *utviklingen* i reisefrekvensen de seneste årene, er det likevel tydelig at forskjellene mellom fylkene blir mindre. Flere fylker som har lav reisefrekvens, hadde i 2007 en sterk relativ økning, for eksempel Hedmark, Oppland, Sogn og Fjordane og Nordland. Lavest relativ økning hadde de to fylkene som har forholdsvis flest utenlandsreiser per innbygger, nemlig Oslo og Akershus.

4.3.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet

Når vi skal beregne kundegrunnlaget for flyrutene mellom Norge og utlandet, er det interessant å beregne det separat for bosatte i Norge og bosatte i utlandet. Tabell 4.6 viser kundegrunnlaget i årene 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007 etter bostedsland. Det har altså skjedd en kraftig økning i kundegrunnlaget i løpet av de siste 15 år. Mens 400 000 nordmenn foretok en eller flere reiser til utlandet med rutefly i 1992, har dette tallet økt til 1,5 millioner i 2007. Det er altså nesten fire ganger så mange nordmenn som reiser en eller flere ganger med rutefly til utlandet i 2007 som i 1992. Dette betyr at ruteflyet på en helt annen måte enn tidligere er blitt et transportmiddel for de mange, ikke bare en liten del av

befolkningen. Også når det gjelder bosatte i utlandet, har kundegrunnlaget økt kraftig.

Tabell 4.6: Kundegrunnlag for reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007

Table 4.6: Customer base for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003, 2005 and 2007

	2007	2005	2003	1998	1992
I alt	2 860 000	2 490 000	1 990 000	1 400 000	840 000
Bosatte i Norge	1 510 000	1 400 000	1 080 000	690 000	400 000
Andel av befolkningen i Norge	32 %	30 %	24 %	16 %	9 %
Bosatte i utlandet	1 350 000	1 090 000	910 000	710 000	440 000

TØI rapport 974/2008

I tabell 4.7 har vi satt opp gjennomsnittlig reisehyppighet for reiser mellom Norge og utlandet i 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007 fordelt på bosatte i Norge og bosatte i utlandet.

Tabell 4.7: Gjennomsnittlig reisehyppighet målt i tur/retur-reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007

Table 4.7: Average number of round trips per passenger for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003, 2005 and 2007

	2007	2005	2003	1998	1992
I alt	2,2	1,9	1,9	2,2	2,1
Bosatte i Norge	2,6	2,2	2,2	2,7	2,5
Bosatte i utlandet	1,7	1,6	1,6	1,7	1,7

TØI rapport 974/2008

Reisehyppigheten må alltid ses i sammenheng med kundegrunnlaget. En ekstra sterk vekst i kundegrunnlaget vil ofte dempe veksten i reisehyppigheten, fordi nye "marginale" grupper som reiser relativt lite, er kommet med i kundegrunnlaget. Det var det som skjedde i 2003 og 2005, da kundegrunnlaget vokste enormt. Resultatet var at gjennomsnittlig reisehyppighet sank i 2003 og var uendret i 2005. I perioden 2005-2007 var det en økning både i kundegrunnlaget og reisehyppigheten. Det betyr at trafikkveksten i disse to årene har skjedd både ved at flere reiser med rutefly til utlandet og at de som reiser, flyr oftere enn tidligere.

Det må understrekes at det også her hefter en betydelig usikkerhet ved beregningene, da de bygger på det som respondentene mener å huske når det gjelder sin egen reisevirksomhet de siste 12 måneder. Likevel tror vi at slike beregninger kan bidra til å kaste lys over noen hovedtrekk i utviklingen.

Avinors statistikk viser at vi har hatt en trafikkvekst på rutene til og fra utlandet på 28 prosent i perioden 2005-2007. Tabell 4.6 viser at kundegrunnlaget totalt økte med 15 prosent i denne perioden, der kundegrunnlaget blant bosatte i utlandet økte med 24 prosent og blant bosatte i Norge var økningen åtte prosent. Nedgang i billettprisene og fortsatt opprettelse av flere nye direkteruter til og fra utlandet er trolig de viktigste årsakene til økningen i kundegrunnlaget. Likevel er det fortsatt 62 prosent av befolkningen 12 år og eldre som ikke reiser utenlands med fly.

Det ble også spurt om hvor mange reiser hver enkelt hadde gjennomført i forbindelse med arbeid de siste 12 måneder, og tilsvarende for private reiser. Dermed har vi et grunnlag for å beregne kundegrunnlag og reisehyppighet separat for hver av disse to delmarkedene. Resultatet for dem som er bosatt i Norge er vist i tabell 4.8.

Tabell 4.8: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge. Tur/returreiser med rutefly mellom Norge og utlandet. 2003, 2005 og 2007

Table 4.8: Customer base, average number of international round trips per passenger and total number of international round trips by purpose. Residents in Norway. 2003, 2005, and 2007

	Arbeidsbetingede reiser			Private reiser		
	2007	2005	2003	2007	2005	2003
Andel av befolkningen	10 %	8 %	7 %	30 %	28 %	21 %
Kundegrunnlag	480 000	370 000	320 000	1 410 000	1 280 000	950 000
Reisehyppighet t/r reiser	2,6	2,8	2,7	1,8	1,6	1,5

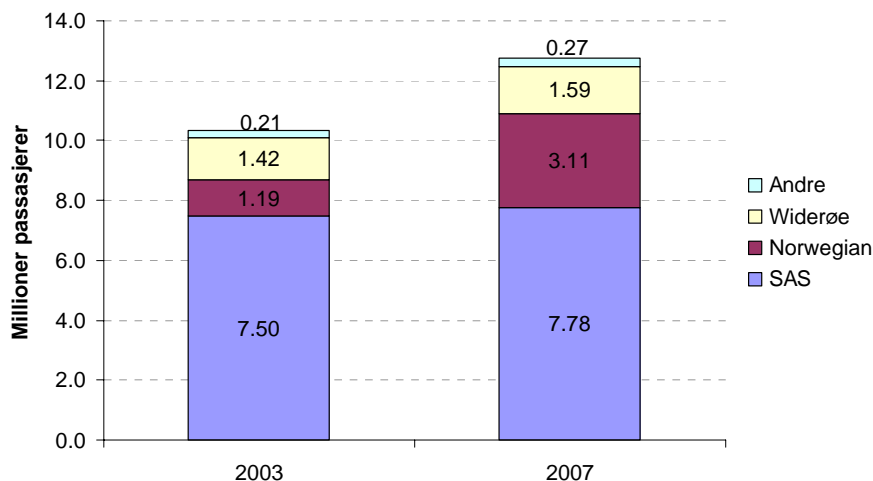
TØI rapport 974/2008

Kundegrunnlaget for nordmenn har altså økt både når det gjelder arbeidsbetingede reiser og private reiser i perioden 2005–2007. Om lag 1,4 millioner nordmenn var på minst en privat reise med rutefly i 2007, nesten en halv million nordmenn var på en forretningsreise til utlandet med rutefly i det samme året. Reisehyppigheten har gått noe ned for arbeidsreisene, men har økt litt for de private reisene. Hovedårsaken til at tallet på arbeidsreiser blant nordmenn øker, er at en større andel av arbeidstakerne reiser i forbindelse med arbeidet. Når det gjelder de private reisene, er det både flere som reiser samtidig som de som reiser også reiser oftere.

5 Flytrafikken innenlands

5.1 Rutetilbud og markedsandeler

Som vist i tabell 2.2 ble det foretatt 12,75 millioner reiser med fly innenlands i Norge i 2007, en økning på 24 prosent fra 2003. Om lag to millioner av reisene innenlands var del av en utenlandsreise. SAS var i 2007 den klart største operatøren på innenriksnettet med 61 prosent av markedet, Norwegian hadde 24 prosent mens Widerøe hadde 13 prosent. De resterende to prosent av trafikken var fordelt på en rekke mindre selskap, hvorav Danish Air Transport og Coast Air var de største med henholdsvis 0,8 og 0,6 prosent av markedet. SAS-gruppen samlet hadde dermed 74 prosent av innenriksmarkedet. Tilsvarende andeler i 2003 var henholdsvis 73 prosent (SAS og Braathens samlet), 12 prosent Norwegian og 14 prosent for Widerøe. Norwegian har med andre ord stått for det meste av trafikkveksten de siste fire årene og har kapret betydelige markedsandeler (figur 5.1).



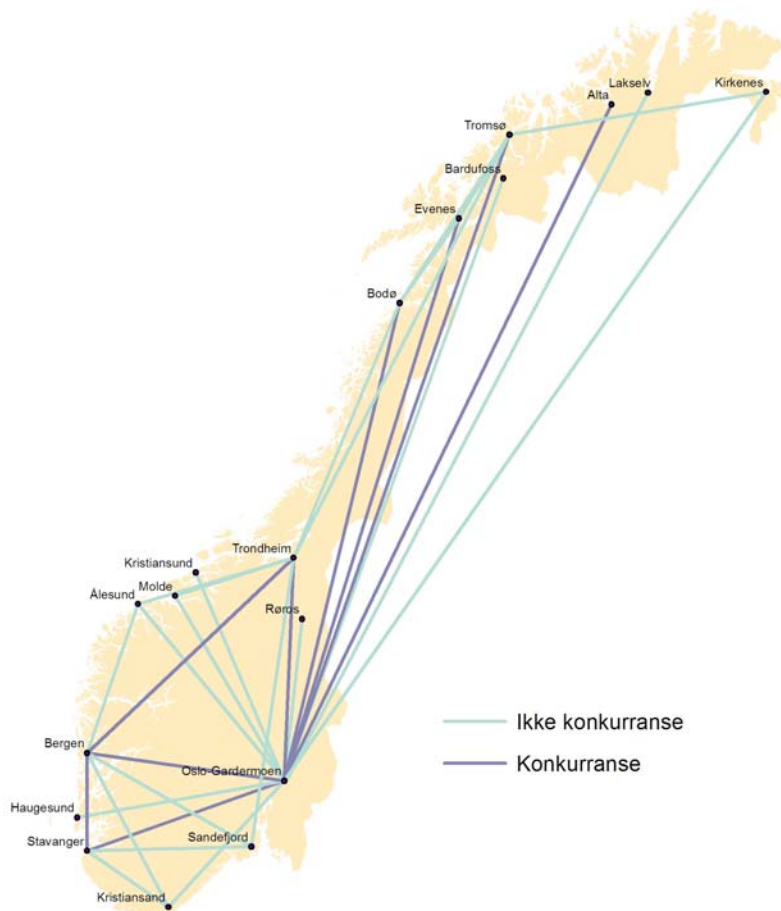
TØI rapport 974/2008

Figur 5.1: Antall passasjerer innenlands etter selskap. 2003 og 2007

Figure 5.1: Total number of passengers on domestic flights by airline. 2003 and 2007

Figur 5.2 viser rutetilbudet på stamrutenettet i 2007 og ruter med og uten konkurranse. Av de i alt 29 relasjonene i figur 5.2 var det ni som var konkurranseruter i 2007.³ På de øvrige er SAS (evt. Widerøe) eneste operatør. Generelt er det slik at SAS fortsatt har et mer landsdekkende tilbud og tilbyr nettverksflyvninger, mens Norwegian fortsatt i større grad er et punkt-til-punkt selskap.

³ Norwegian vil i løpet av 2008 også etablere ruter på strekningene Oslo-Kristiansand, Oslo-Kirkenes og Oslo-Ålesund.



TØI rapport 974/2008

Figur 5.2: Tilbudet på stamrutenettet i 2007
 Figure 5.2: Route network at main airports in 2007

Ser vi på stamrutene til/fra Oslo, som utgjør 70 prosent av total innenlands flytrafikk, var Norwegians markedsandel 17 prosent i 2003, 24 prosent i 2005 og 31 prosent i 2007.⁴ Tabell 5.1 viser at selskapet hadde størst markedsandel til Bergen og Trondheim med 44 prosent.⁵ Dette er de to største innenriksrutene med 1,6 millioner reisende i 2007, noe som også er høyt i internasjonal målestokk. På de øvrige rutene ut fra Oslo var Norwegians andel knapt 40 prosent. Til Møre-byene, Haugesund, Kristiansand, Bardufoss og Kirkenes var SAS eneste operatør i 2007, men har i 2008 fått konkurranse til de tre sistnevnte og til Ålesund. Gjennomgående er det slik at markedsandelen til Norwegian er noe høyere enn tilbudt kapasitet (målt i antall avganger).

⁴ Reisevaneundersøkelsen på fly 2005 omfattet kun stamrutenettet ut fra OSL.

⁵ Markedsandelen er beregnet ut fra total trafikk, inklusiv gjennomgangsreiser. I punkt-til-punkt markedet er Norwegians markedsandel noe høyere.

Tabell 5.1: Rutetilbud og trafikk på hovedruter etter flyselskap i 2007
 Table 5.1: Frequency and traffic on main routes by airline in 2007

Strekning	Antall frekvenser pr uke ⁶			Passasjerer (i 1000)	Seter (i 1000)	Belegg i prosent	Norwegians andel av:	
	Norwegian	SAS	Totalt				Frekvens i 07	Trafikk i 07
Oslo-Bergen*	68	104	172	1 632	2 276	72	41	44
Oslo-Trondheim*	68	97	165	1 624	2 190	74	41	44
Oslo-Stavanger*	48	87	135	1 241	1 868	66	36	38
Bergen-Stavanger*	18	67	85	556	1 097	51	27	37
Oslo-Tromsø*	19	52	71	775	1 110	70	30	36
Oslo-Bodø*	18	44	62	635	867	73	41	35
Bergen-Trondheim*	10	44	54	380	632	60	40	43
Oslo-Ålesund	0	49	49	469	649	72	0	0
Oslo-Kristiansand	0	48	48	406	632	64	0	0
Oslo-Harstad/Narviks*	13	28	41	438	548	80	41	38
Bergen-Sandefjord	0	39*	39	125	205	61	0	0
Kristiansand-Bergen	0	38	38	128	174	72	0	0
Tromsø-Bodø	0	36	36	168	392	43	0	0
Oslo-Haugesund	0	35	35	399	471	72	0	0
Oslo-Molde	0	32	32	268	408	66	0	0
Oslo-Kristiansund	0	30	30	158	259	61	0	0
Oslo-Bardufoss*	0	19	19	173	270	64	0	0
Oslo-Alta*	7	12	19	213	295	72	38	41
Oslo-Kirkenes	0	13	13	135	259	52	0	0

TØI rapport 974/2008

* Ruter med konkurranse i 2007

Norwegian gikk inn på stamrutenettet i Sør-Norge i 2002. I løpet de siste 4-5 årene har selskapet gradvis utvidet rutetilbudet, både ved at de har gått inn på nye relasjoner og økt frekvensen på eksisterende strekninger. Tabell 5.2 viser hvordan markedsandelen til Norwegian på de største konkurranserutene har utviklet seg de senere årene. I begge delmarkedene har Norwegian tatt betydelige andeler, men gjennomgående er det slik at selskapet står sterkere blant fritidsreisende enn blant forretningsreisende.

Tabell 5.2: Norwegians markedsandeler på relasjoner hvor de opererer i konkurranse med SAS. Totalt og etter hovedformål. 2003, 2005 og 2007

Table 5.2: Norwegian's market share on competition routes. Total and by trip purpose. 2003, 2005 and 2007

Relasjon	Alle reiser			Forretningsreiser			Private reiser		
	2007	2005	2003	2007	2005	2003	2007	2005	2003
Oslo-Stavanger	38	28	20	32	23	18	48	35	22
Oslo-Bergen	44	34	22	38	34	22	54	34	22
Oslo-Trondheim	44	35	23	40	34	23	50	36	23
Oslo-Bodø	35	25	12	24	19	4	43	29	17
Oslo-Harstad/Narvik	38	24	18	18	6	4	47	34	25
Oslo-Tromsø	36	31	21	23	23	18	46	35	24
Bergen-Stavanger	37	-	-	32	-	-	52	-	-

TØI rapport 974/2008

⁶ Antall frekvenser per uke medio mars 2007

5.2 Reisens hovedformål

Flymarkedet har endret seg vesentlig de siste 20 årene. Fra å være et tilbud primært rettet mot forretningsreisende, er privatreisende blitt et volummessig nesten like viktig marked for flyselskapene (tabell 5.2). Andelen private reiser økte jevnt fra 34 til om lag 40 prosent i perioden 1982-1998. Det store ”hamskiftet” kom likevel i kjølvannet av liberaliseringen og åpningen av ny hovedflyplass i 1998, da lavkostselskapet Color Air og senere Norwegian gjorde sitt inntog. I løpet av femårsperioden mellom 1998 og 2003 økte andelen private reiser på norske innenriksflygninger fra 40 til 48 prosent. I samme periode sank andelen yrkesreiser fra 49 til 41 prosent. Med yrkesreiser menes alle typer forretnings- og tjenestereiser, unntatt reiser til og fra arbeidet. Andelen reiser mellom bosted og arbeidssted ble også noe redusert, slik at samlet sett sto arbeidsbetingede reiser, definert som summen av yrkesreiser og pendlerreiser, for 54 prosent av trafikken i 2003, en nedgang på sju prosentpoeng fra 1998.

Tabell 5.3 viser at denne trenden ble snudd mellom 2003 og 2007. Andelen arbeidsbetingede reiser på flygninger innenlands er nå 56 prosent, fire prosentpoeng høyere enn i 2003. Resultatene avspeiler den økte aktiviteten i næringslivet, og relativt sett er det reiser til/fra arbeidsstedet som har økt mest. Økningen har vært sterkere på stamrutenettet enn på det regionale nettet. På de regionale rutene kan det imidlertid spores enkelte lokale effekter. For eksempel har andelen arbeidsbetingede reiser over Hammerfest økt fra 62 til 76 prosent i perioden, som en følge av Snøhvitutbyggingen. Andelen pendlerreiser på Hammerfest var hele 41 prosent i 2007, mot 29 prosent i 2003.

Tabell 5.3: Reiser på innenriksnettet etter hovedformål i 2003 og 2007. Prosent

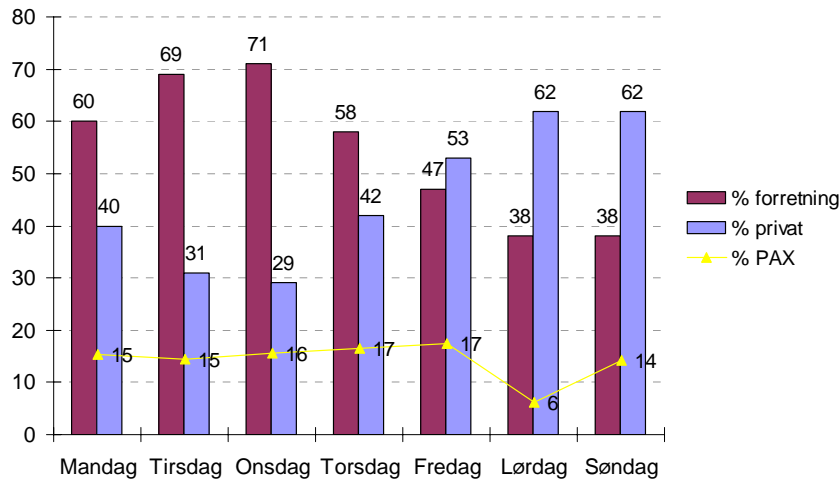
Table 5.3: Trip purpose on main domestic routes in 2003 and 2007. Percent

Reiseformål	Alle ruter		Stamruter (SAS og Norwegian)		Regionale ruter (Widerøe)	
	2007	2003	2007	2003	2007	2003
I alt	100	100	100	100	100	100
Arbeidsbetingede reiser i alt	56	52	56	53	54	53
- Reise til/fra arbeidssted	13	11	13	9	15	14
- Kurs, konferanse, kongress, messe	18	17	18	19	17	15
- Salg, innkjøp, forhandlinger	5	5	5	5	4	5
- Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.	3	3	4	4	2	3
- Serviceoppdrag/konsulentbistand	5	5	4	5	5	5
- Annen forretnings-/tjenestereise	12	11	12	11	11	11
Private reiser i alt	45	48	44	47	46	47
- Besøke slekt/venner	21	22	21	22	21	21
- Ferie-/helgetur og lignende	15	15	15	16	11	12
- Reise til/fra studiested	2	3	2	3	2	3
- Annen privat reise	7	8	6	6	12	11

TØI rapport 974/2008

Trafikken er forskjellig i virkedagene og i helgene. På landsbasis foregår om lag 60-70 prosent av reisene de fire første dagene i uken i forbindelse med arbeid, mens en tilsvarende andel av reisene på fredag, lørdag og søndag er knyttet til private formål (figur 5.3). Tirsdager og onsdager er det en spesielt høy andel av arbeidsreiser med om lag 70 prosent. Totaltrafikken fordeler seg jevnt over ukas

fem første dager. Til sammen foretas 80 prosent av flyreisene innenlands på hverdagene (15-17 prosent per dag). Lørdag er dagen med færrest reiser (seks prosent), mens 14 prosent går på søndager.



TØI rapport 974/2008

Figur 5.3: Fordeling av total innenlands trafikk og fritids-/arbeidsbetingede reiser etter ukedag, 2007

Figure 5.3: Distribution of total domestic traffic and business/leisure travel by day of week, 2007

Tabell 5.4 viser næringstilhørighet for dem som er på arbeidsbetingede reiser. Olje-/gassindustrien har blitt en viktigere kunde for flyselskapene de siste årene. I 2007 ble 22 prosent av reisene foretatt av ansatte innen olje-/gassvirksomhet, mot 18 prosent i 2003. Offentlig administrasjon/tjenesteytings andel av flyreisene har gått ned to prosentpoeng, mens det for de øvrige næringene bare er mindre endringer. Det må imidlertid understrekes at reiseaktiviteten i samtlige næringer har økt betydelig, også innen offentlig administrasjon/tjenesteyting som foretok om lag 165 000 flere reiser i 2007 enn i 2003. Totalt økte antall arbeidsbetingede reiser med 31 prosent i perioden.

Dersom vi ser på stamrutenettet og det regionale nettet separat er det bare mindre forskjeller, med unntak av at det offentlige er en større aktør på de regionale rutene. Andelen reiser foretatt av ansatte i det offentlige er imidlertid uforandret siden 2003. Stamrutenettet har på sin side et noe høyere innslag av reisende tilknyttet privat tjenesteyting.

Tabell 5.4: Arbeidsbetingede reiser etter næringstilhørighet i 2003 og 2007. Prosent
 Table 5.4: Domestic business travel by sector in 2003 and 2007. Percent

Næring	2003	2007		
		Hele landet	Stamruter (SAS og Norwegian)	Regionale ruter (Widerøe)
Primærnæringer	3	3	3	4
Olje-/gassutvinning, bergverk	18	22	21	21
Industri	9	8	8	7
Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg	5	5	5	6
Varehandel, hotell og restaurant	8	7	7	6
Transport, lagring, post, tele	5	5	5	4
Bank og forsikring	4	3	3	3
Annen privat tjenesteyting	15	15	15	13
Offentlig administrasjon/tjenesteyting	20	18	18	23
Annet	13	14	14	13
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

Betydningen av olje-/gassindustrien ser man også på rutenivå. Tabell 5.5 viser andelen oljerelaterte reiser på relasjoner ut fra Oslo. Til Kristiansund er hver tredje reise knyttet til olje-/gassvirksomhet, men også til Stavanger og Haugesund står olje-/gassindustrien direkte eller indirekte for om lag 25 prosent av trafikken. Andre ruter med høyt innslag av oljereiser er Oslo-Molde/Bergen/Ålesund/Alta. Det er særlig i utbyggingsfasen av olje- og gassfeltene at reiseaktiviteten er stor. Reduksjonen i oljerelaterte reiser mellom Oslo og Alta fra 2005 til 2007 har for eksempel sammenheng med ferdigstillelsen av gasseksportanlegget for Snøhvit i Hammerfest.

Tabell 5.5: Oljerelaterte reiser etter destinasjon. 2003, 2005 og 2007. Prosent
 Table 5.5: Air travel related to oil and gas operations by destination. 2003, 2005 and 2007. Percent

Fra Oslo til:	2007	2005	2003
Kristiansund	33	38	25
Stavanger	25	22	17
Haugesund	23	17	12
Molde	17	17	5
Bergen	12	11	10
Ålesund	12	5	4
Alta	11	20	14
Kristiansand	9	8	5
Tromsø	7	7	3
Trondheim	6	4	4
Harstad/Narvik	4	5	4
Bodø	3	3	1
Bardufoss	2	2	1
I alt	12	11	8

TØI rapport 974/2008

5.3 Reisens varighet

Hver syvende flyreise innenlands har utreise og hjemreise på samme dag (tabell 5.6). Dette er en økning fra 2003, hvor det gjaldt 12 prosent av reisene. Antall overnattinger for de som har overnattet er ikke endret nevneverdig siden 2003. Ikke overraskende er det langt flere som reiser fram og tilbake på dagen blant yrkesreisende enn blant fritidsreisende (henholdsvis 21 prosent mot 5 prosent). Fritidsreisende som har overnatting er på den annen side borte mer enn dobbelt så lenge som de som er på en yrkesreise med fly (åtte overnattinger for fritidsreisende mot fire overnattinger for yrkesreisende).

Tabell 5.6: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reisemål. 2003 og 2007

Table 5.6: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003 and 2007

	2007	2003
Andel dagstur – alle reiser	14	12
Andel dagsturer – yrkesreiser	21	22
Andel dagsturer – private reiser	5	4
Varighet* – alle reiser	7,1 netter	7,1 netter
Varighet* – reiser til/fra arbeid	12,5 netter	12,2 netter
Varighet* – yrkesreiser	3,7 netter	3,5 netter
Varighet* – private reiser	8,2 netter	8,4 netter

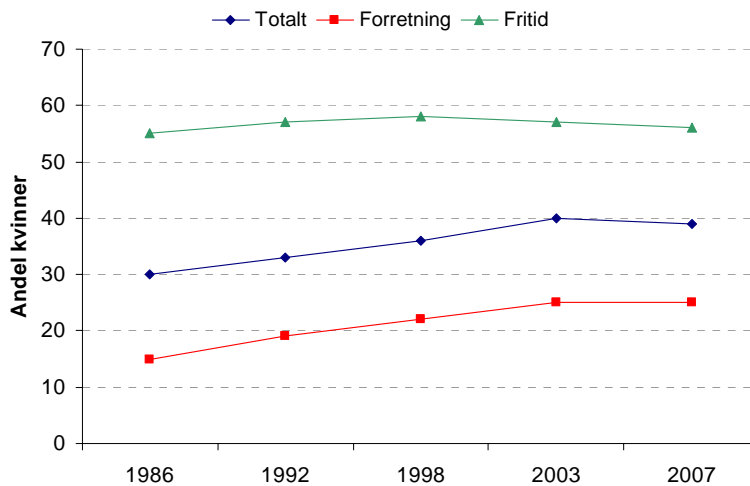
TØI rapport 974/2008

* For reisende med 1 til 99 netter.

5.4 Kjønn, alder og inntekt

Menn er fortsatt i klart flertall på norske innenriksflygninger, selv om kvinneandelen har steget. I 1986 var bare 30 prosent av flypassasjerene kvinner, i 1992 var andelen steget til 33 prosent, i 1998 var den 36 prosent, mens andelen kvinner i 2003 var 40 prosent (figur 5.4). En økende andel private reiser, samt det forhold at kvinner har fått en stadig styrket posisjon innenfor næringslivet, er bakgrunnen for denne utviklingen. I 2007 var kjønnsfordelingen på reiser på landsbasis 61 prosent menn og 39 prosent kvinner. Kvinneandelen har dermed gått noe ned de siste årene, noe som har sammenheng med en høyere andel arbeidsbetingede reiser.

Fordelingen mellom menn og kvinner er avhengig av formålet med reisen. Tre av fire arbeidsbetingede reiser foretas av menn. Kvinneandelen økte jevnt fram mot 2003, i 1992 var det bare 19 prosent av de arbeidsbetingede flyreisene som ble foretatt av kvinner. I løpet av de siste fire årene har derimot kvinneandelen ikke økt. På private reiser er imidlertid kvinnene i flertall. 56 prosent av de private reisene foretas av kvinner, tilsvarende som i 2003. Kvinnene er i særlig grad i majoritet på besøksreiser, hvor de utgjør 62 prosent av de reisende.



TØI rapport 974/2008

Figur 5.4: Andelen kvinner blant flypassasjerene etter reisens formål

Figure 5.4: Female passengers on domestic routes. Percent

Ser man på kjønnsfordelingen i de ulike aldersgruppene, finner man fortsatt en forholdsvis sterk mannsdominans i aldersgruppene hvor yrkesaktiviteten er størst, dvs. 30-69 år. For personer i 20-årene og for de eldste er fordelingen mellom menn og kvinner noe mer jevn, mens det for tenåringene er et kvinneoverskudd. Personer mellom 20-årene og 40-årene er overrepresentert blant flypassasjerene. De utgjør 42 prosent av de reisende, men bare 32 prosent av befolkningen. Motsatt er de yngste og de eldste sterkt underrepresentert.

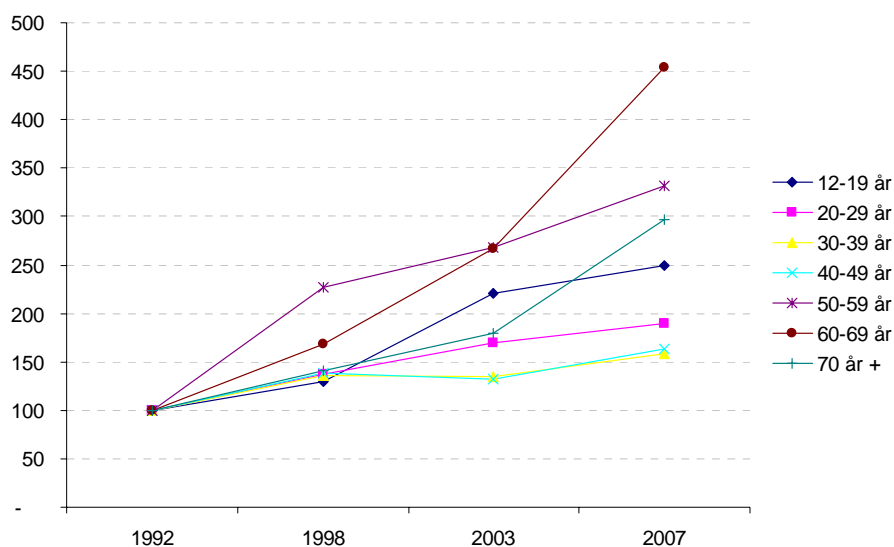
Tabell 5.7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2007. Prosent

Table 5.7: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2007. Percent

Alder	Andel av		Prosentandel i hver aldersgruppe	
	Befolkningen	Flypassasjerene	Menn	Kvinner
12-19 år	10	6	46	54
20-29 år	15	20	55	45
30-39 år	18	21	64	36
40-49 år	17	22	64	36
50-59 år	16	19	65	35
60-69 år	11	9	63	37
70 år og eldre	13	3	55	44
I alt	100	100	61	39

TØI rapport 974/2008

Figur 5.5 viser en indeksregulert utvikling i reiseaktiviteten i de ulike aldersgruppene. 1992 er brukt som basisår. Det som er spesielt interessant å merke seg med hensyn til utviklingen de siste fire årene, er at veksten relativt sett har vært størst i de to eldste alderssegmentene, dvs 60-69 år og 70 år og over. Dette indikerer at man i større grad enn tidligere opprettholder reisefrekvensen etter hvert som man blir eldre. Dette gir seg utslag i alderssammensetningen om bord i flyene, hvor andelen over 60 år nå er oppe i 13 prosent, mot ni prosent i 2003 og seks prosent i 1992 (tabell 5.8).



TØI rapport 974/2008

Figur 5.5: Utvikling i antall flyreiser i ulike alderssegmenter. 1992, 1998, 2003 og 2007

Figure 5.5: Growth rates (# of airline trips) by age. 1992, 1998, 2003 and 2007

Tabell 5.8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1992, 1998, 2003 og 2007.

Prosent

Table 5.8: Airline passengers (12 years and above) by age. 1992, 1998, 2003 and 2007.

Percent

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

TØI rapport 974/2008

Flyet er blitt "allmannsrett", men fortsatt er det nok slik at de flyreisende har noe høyere inntekt enn gjennomsnittet i befolkningen. Ser vi på inntekten til passasjerene hos henholdsvis SAS og Norwegian, har kundene til SAS noe høyere inntekt enn Norwegian's kunder (tabell 5.9). Dette gjelder både i blant forretningsreisende og fritidsreisende.

Tabell 5.9: Oppgitt bruttoinntekt etter flyselskap og type reise. Prosent
 Table 5.9: Gross income among passengers by airline and trip purpose. Percent

Brutto inntekt	Forretningsreiser		Private reiser		Alle reiser	
	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS
Under 150 000 kr	4	5	22	19	13	10
150 000-299 999 kr	7	5	21	19	14	10
300 000-449 000 kr	32	28	37	37	35	31
450 000-599 999 kr	26	24	10	13	18	20
600 000-749 999 kr	15	19	4	5	10	14
750 000 kr og over	16	19	6	7	10	15
I alt	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

5.5 Oppmøtetid på lufthavnen

Økt sikkerhetsopplegg har ført til at oppmøtetiden på landets lufthavner har økt. I 2007 var "gjennomsnittspassasjerer" på innenlandsrutene på plass 84 minutter før ordinær avgang, mens man i 2003 møtte opp 75 minutter før avreisetidspunktet. Det er forskjell på yrkes- og privatreisende når det gjelder oppmøtetid. Førstnevnte møter gjerne tidligere enn yrkesreisende. I gjennomsnitt for alle lufthavner som er med i undersøkelsen møtte de som reiste i private gjøremål nesten 20 minutter før de som var på en arbeidsbettinget reise, henholdsvis 75 og 94 minutter (tabell 5.10).

Oppmøtetiden er generelt kortere jo mindre lufthavnen er. På de regionale lufthavnene er gjennomsnittlig oppmøtetid på 50 minutter, halvparten av hva den er på Oslo lufthavn. Det er også en tendens til at jo mindre flyplassene er, jo mindre er forskjellen i oppmøtetid for passasjerene som er på arbeidsreise og for de som er på fritidsreise. Tabell 5.10 viser at på de mellomstore og regionale lufthavnene er faktisk oppmøtetiden for fritidsreisende og arbeidsreisende mer eller mindre lik, mens forskjellen mellom de to gruppene er spesielt stor på Oslo lufthavn.

Etter flyttingen til Gardermoen har oppmøtetiden ved landets hovedlufthavn økt betydelig. På Fornebu møtte de reisende på innenlandsrutene i gjennomsnitt opp én time før ordinær flyavgang. På Gardermoen var oppmøtetiden 81 minutter i 2003 og altså 96 minutter i 2007. På utenlandsreiser er gjennomsnittlig oppmøtetid på Oslo lufthavn 110 minutter, dvs. 14 minutter lengre enn på innlandsreiser.

Tabell 5.10: Gjennomsnittlig oppmøtetid før flyavgang etter type lufthavn. 2007

Table 5.10: Average passenger arrival time in minutes before departure by type of airport. 2007

Lufthavn	Alle reiser			Arbeidsreise			Fritidsreise		
	2007	2003	1998	2007	2003	1998	2007	2003	1998
Oslo	96	81	59	84	71	54	110	92	68
Store lufthavner	69	65	58	65	62	57	73	68	61
Mellomstore lufthavner	63	59	59	62	56	55	64	63	62
Regionale lufthavner	50	40	36	51	40	35	49	40	36
Gjennomsnitt alle lufthavner	84	75	59	75	67	55	94	84	66
Median alle lufthavner	60	60	45	60	60	45	70	60	60

TØI rapport 974/2008

5.6 Reisen til lufthavnen

Hvordan man kommer seg til lufthavnen er betinget av det lokale transporttilbudet, og varierer dermed mellom de ulike lufthavnene. I reisevaneundersøkelsen er det som nevnt ikke foretatt intervjuer på samtlige av landets lufthavner. Man har derfor ikke muligheter for å gi en oversikt for hver enkelt lufthavn. I tabell 5.11 er de 25 lufthavnene som inngår i undersøkelsen gruppert i henhold til Avinors inndeling i store, mellomstore og regionale lufthavner (Sandefjord Torp er inkludert i store). I tillegg kommer OSL. Tallene inkluderer både tilbringer i forbindelse med reiser i Norge og til utlandet med rutefly (charterfly er holdt utenfor). Det generelle trekket er at jo mindre lufthavnen er, desto høyere er bilbruken. Ved mange av de regionale lufthavnene er tilbudet av kollektivtransport fraværende, og samlet sett er bussandelen på tilbringertransporten bare tre prosent på de regionale lufthavnene. I de øvrige kategoriene ligger den på om lag 20 prosent. OSL skiller seg ut ved en svært høy kollektivandel. Ellers er det et gjennomgående trekk av kollektivandelen er høyere på innenlandsreiser enn på reiser til utlandet.

Tabell 5.11: Transportmidler brukt på reisen til lufthavnen (rute innland og utland, charter ikke inkludert). 2007. Prosent

Table 5.11: Transport mode to the airport (scheduled domestic and international flights, charter flights not included). 2007. Percent

Transportmiddel	OSL	Store lufthavner	Mellomstore Lufthavner	Regional lufthavner	I alt
Taxi	6	28	22	34	14
Bil parkert ved lufthavnen	17	20	21	20	18
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	12	25	32	38	18
Buss	18	21	19	3	19
Flytoget	36	-	-	-	22
Annet tog	7	1	-	-	5
Leiebil	2	3	4	3	3
Annet	2	2	2	2	2
I alt	100	100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

Tilbringertransporten til OSL har alltid vært kjennetegnet ved en høy kollektivandel (tabell 5.12). Flytoget er den klart største transportøren med 36 prosent av tilbringerreisene for rutetrafikken (innland og utland samlet). I tillegg kom syv prosent med NSBs ordinære tog, slik at toget samlet sett sto for 43 prosent av disse tilbringerreisene til Oslo lufthavn i 2007.⁷ 18 prosent av passasjerene ankom med buss. Dette gir en samlet kollektivandel på 61 prosent. 29 prosent av passasjerene ankom med egen bil eller ble kjørt av andre, mens drosje og leiebil sto for det resterende. Oslo lufthavn har en svært høy andel kollektivreiser også internasjonalt sett. Dette har sammenheng med et godt tilbud (Flytoget) og den store avstanden fra flyplassen til Oslo sentrum. Med økende avstand fra sentrum, øker vanligvis kollektivandelen i tilbringertrafikken til en lufthavn.

Tabell 5.12: Transportmidler brukt på reisen til Oslo lufthavn (Fornebu i 1998). 1998, 2003, 2005 og 2007. Prosent

Table 5.12: Transport mode to Oslo airport (Fornebu in 1998). 1998, 2003, 2005 and 2007. Percent

Transportmiddel	2007	2005	2003	1998
Buss	18	20	19	21
Flytoget	36	35	37	-
Annet tog	7	7	6	-
I alt kollektivtrafikk	61	62	62	21
Taxi	6	6	6	39
Bil parkert ved lufthavnen	17	16	15	15
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	12	13	13	22
Leiebil	2	2	2	2
Annet	2	2	2	1
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

5.7 Billettpriser

I reisevaneundersøkelsene på fly er det fra 2003 stilt direkte spørsmål om betalt billettpris. Mer spesifikt er det spurt om hvor mye flybilletten kostet tur/retur, inkludert avgifter. Det er passasjerene selv som fyller ut denne opplysningen, på basis av prisen som står oppgitt på billetten. Eventuelle firmarabatter i ettertid er derfor ikke inkludert. For reisende som reiser papirløst, vil det kunne være vanskelig å oppgi billettpris. Dette gjenspeiler seg i dataene ved at 21 prosent har unnlatt å svare på spørsmålet. Det er likevel grunn til å anta at undersøkelsen gir et forholdsvis godt bilde av situasjonen.

I tabell 5.13 er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser for i alt 18 relasjoner i 2007. Vi ser her bare på priser på reiser en strekning, dvs uten videre-reise. Strekningene i tabell 5.13 er både med og uten konkurranse mellom SAS og Norwegian. Høyre del av tabellen viser prisutviklingen siden 2003 i form av en prisindeks.

⁷ I tillegg kommer reisende med charterfly. Denne gruppen hadde i 2007 en vesentlig lavere kollektivandel enn reisende med rutefly (30 prosent mot 61 prosent). Chartertrafikken ble ikke undersøkt i de øvrige RVUene og er derfor ikke tatt inn i tabellen.

Tabell 5.13: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks for 2003, 2005 og 2007. Punkt-til-punkt trafikk

Table 5.13: Average fare (NOK) on major domestic routes and price indices in 2003, 2005 and 2007

Relasjon	Gjennomsnittspris t/r			Prisindeks (2003=100)					
	Formål			Forretningsreiser		Fritidsreiser		Alle reiser	
	Forretning	Fritid	Alle	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Oslo-Bergen	1 889	1 152	1 621	92	89	105	101	97	94
Oslo-Trondheim	1 892	1 127	1 571	92	92	106	108	98	97
Oslo-Stavanger	1 950	1 232	1 690	93	92	107	116	96	98
Oslo-Kristiansand*	2 367	1 476	2 212	107	108	95	107	108	113
Oslo-Haugesund*	2 643	1 624	2 266	96	118	111	115	100	120
Oslo-Ålesund*	2 455	1 477	1 993	90	111	105	114	95	114
Oslo-Molde*	2 585	1 506	2 090	91	111	110	133	100	119
Oslo-Kristiansund*	2 409	1 394	2 056	97	105	116	103	105	113
Bergen-Stavanger	1 733	828	1 493	108	91	125	82	112	92
Bergen-Trondheim	2 312	1 120	1 658	92	76	107	85	105	79
Oslo-Alta	2 643	1 769	1 961	67	71	102	86	85	74
Oslo-Harstad/Narvik	2 625	1 614	1 933	73	76	83	81	77	77
Oslo-Bodø	2 169	1 590	1 859	74	54	94	89	82	79
Oslo-Tromsø	2 175	1 466	1 763	77	70	102	88	86	78
Oslo-Kirkenes	2 729	1 829	2 167	70	61	92	84	79	72
Oslo-Bardufoss*	2 485	1 709	2 062	91	77	89	78	89	75
Trondheim-Bodø*	3 098	1 332	2 379	97	104	122	106	107	125
Trondheim-Tromsø*	3 405	2 317	2 874	84	85	124	142	102	112
<i>Regionalnettet-Oslo</i>									
Oslo-Hammerfest	5 883	3 003	5 416	1)	92	1)	77	1)	97
Oslo-Finnmarkskysten ²⁾	5 047	3 332	4 235	1)	89	1)	95	1)	93
Oslo-Lofoten ³⁾	3 931	2 697	3 151	1)	83	1)	82	1)	84
Oslo-Helgeland ⁴⁾	4 403	2 789	3 713	1)	89	1)	100	1)	95
Oslo-Sogndal*	2 441	1 190	2 077	1)	106	1)	87	1)	105
<i>Sør-Norge</i>									
- Konkurranse	1 906	1 162	1 624	92	91	106	107	97	97
- Ikke konkurranse	2 483	1 504	2 123	97	111	107	115	101	116
<i>Sør - nord</i>									
	2 341	1 607	1 893	75	69	93	85	82	76
<i>Innenlands (alle ruter)</i>									
	2 664	1 960	2 332		89		103		95

TØI rapport 974/2008

* Ruter uten konkurranse i 2007

¹⁾ For få observasjoner til å beregne priser

²⁾ Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø

³⁾ Leknes og Svolvær

⁴⁾ Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana

En gjennomsnittsbillett for en innenlands flygning kostet i 2007 kr 2 332, henholdsvis 2 664 kroner for forretningsreisende og 1 607 kroner for fritidsreisende (regionale flygninger inkludert). I gjennomsnitt kostet en flybillett fem prosent mindre i 2007 enn i 2003 – forretningsreisende betalte 11 prosent mindre, mens de som reiste privat betalte litt mer.⁸ En viktig grunn til utviklingen er at

⁸ Vi har ikke beregnet tall for 2005 da undersøkelsen den gang bare inkluderte stamruteflygninger fra OSL.

Norwegian har utvidet rutetilbudet og kapasiteten betydelig, og fremstår som en betydelig utfordrer til SAS.

Tabell 5.13 viser at prisene på relasjoner i Sør-Norge hvor det er konkurranse ligger til dels betydelig under relasjoner uten konkurranse. I gjennomsnitt er prisdifferansen 500 kroner, noe høyere blant forretningsreisende enn blant fritidsreisende. Indeksen viser at prisene på konkurranserutene har holdt seg stabil de siste to årene, mens reisende på ruter hvor det ikke er konkurranse betalte mer for billetten i 2007 enn i 2005. Dette gjelder både i privatmarkedet og i forretningsmarkedet.

Det er verd å merke seg at prisdifferansen mellom en reise på stamrutenettet i Sør-Norge og en reise mellom stamlufthavner i Sør- og Nord-Norge er liten. I gjennomsnitt betalte reisende mellom sør og nord om lag 1 900 kroner for billetten, mens reisende i Sør-Norge måtte ut med litt mindre (ca 1 850 kroner). Mens gjennomsnittsprisene på rutene i Sør-Norge gikk noe opp mellom 2005 og 2007, har prisene på flygninger mellom Sør-Norge og Nord-Norge fortsatt å synke. Dette gjelder alle ruter, også for Oslo-Bardufoss hvor SAS var eneste operatør, og i begge delmarkedene.

Også reisende på kortbanenettet i Nord-Norge betalte noe mindre for å komme seg til/fra Oslo i 2007 sammenlignet med 2003, men nedgangen har ikke vært like stor som for reisende på stamrutenettet. Prisdifferansene er fortsatt betydelige. For eksempel er gjennomsnittsprisen på en forretningsreise mellom en av byene på Finnmarkskysten og Oslo drøyt kr 5 000, mens forretningsreisende mellom stamlufthavnene i Finnmark/Troms og Oslo betaler ca halvparten. Tilsvarende gjelder for fritidsreisende.

Ser vi på enkeltrelasjoner, er prisene på de tre største strekningene i Sør-Norge (Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger) omtrent den samme. Forretningsreisende betalte om lag 1 900 kroner for billetten, mens de som reiste i private ærend betalte ca kr 1 200. Den rimeligste strekningen var Bergen-Stavanger hvor gjennomsnittsprisen for en privat reise lå under 1 000 kroner, mens Oslo-Kirkenes var dyrest med kr 2 200. På den annen side er dette strekningen med størst prisreduksjon. Gjennomsnittsprisen på en billett mellom Oslo og Kirkenes var 28 prosent lavere i 2007 sammenlignet med 2003. Reisende mellom Oslo og Haugesund og Oslo-Molde betalte på sin side 20 prosent mer for billetten i 2007 enn i 2003.

6 Utenlandstrafikken

6.1 Reiseomfang

I 2007 ble det foretatt nesten 12,6 millioner reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. I tillegg kommer chartertrafikken med 2,2 millioner reiser. Det meste av flytrafikken til utlandet går med andre ord med rutefly, og siden 2000 har charterreisenes andel av utenlandstrafikken gått ned fra 26 prosent til 15 prosent. Dette skyldes i stor grad opprettelsen av direkte ruteflygninger til destinasjoner som tidligere bare ble dekket med charterfly. For eksempel kan man nå reise til Alicante fra fem norske byer. Flere direkte ruter forklarer også at det nå er flere som når sitt reisemål uten flybytte, nærmere bestemt 69 prosent i 2007, mot 64 prosent i 2005 og 57 prosent i 2003.

Oslo lufthavn (OSL) er den dominerende avreiselufthavnen, 72 prosent av utenlandsreisene med rutefly starter her (tabell 6.1).⁹ Denne andelen har holdt seg forholdsvis uendret siden 2003. Hovedflyplassen holder med andre ord posisjonen som landets knutepunkt for flytrafikken, til tross for betydelig konkurranse fra andre lufthavner på direkte ruter. Konkurranse kommer både fra geografisk nærliggende lufthavner (Sandefjord og Moss fra 2008), og som følge av at rutetilbudet ved andre lufthavner er sterkt forbedret, slik at man slipper å reise via Oslo for å komme til reisemålet.

Tabell 6.1: Lufthavner med utenlands rutetrafikk. Antall enkeltreiser i 2003, 2005 og 2007

Table 6.1: Norwegian airports with international scheduled services. Number of single trips in 2003, 2005 and 2007

	2007		2005		2003		Endring 05-07	Andel av vekst 05-07
	# enkeltreiser	Andel	# enkeltreiser	Andel	# enkeltreiser	Andel		
Oslo	8 900 000	71.6	6 930 000	72.0	5 490 000	72.5	28 %	71 %
Sandefjord	1 090 000	8.7	760 000	7.9	670 000	8.9	43 %	12 %
Bergen	985 000	7.9	725 000	7.5	550 000	7.3	36 %	9 %
Stavanger	910 000	7.3	710 000	7.4	595 000	7.9	28 %	7 %
Trondheim	285 000	2.3	280 000	2.9	140 000	1.8	1 %	0 %
Kristiansand	215 000	1.7	135 000	1.4	105 000	1.4	59 %	3 %
Haugesund	30 000	0.2	85 000	0.9	20 000	0.3	-66 %	-2 %
Ålesund	10 000	0.1	-	-	-	-		
Tromsø	5 000	0	5 000	0.1	-	-	2 %	0 %
I alt	12 425 000	100	9 630 000	100	7 570 000	100.	29 %	100 %

TØI rapport 974/2008

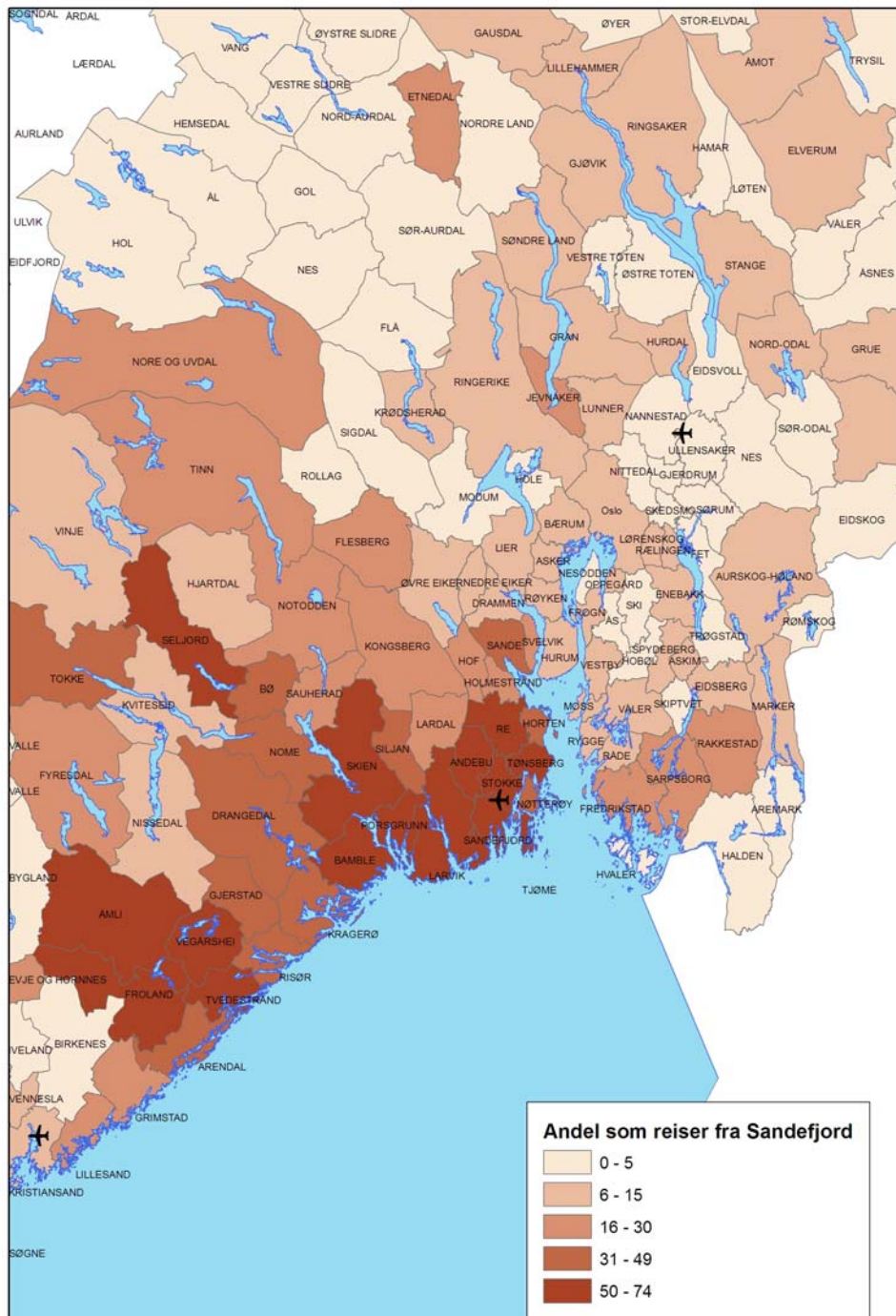
⁹ Inkluderer vi chartertrafikken går 68 prosent av utenlandsreisene fra OSL.

Veksten på de ulike lufthavnene de siste to årene har vært noe ulik. Størst vekst har Kristiansand og Sandefjord hatt med en trafikkøkning på henholdsvis 59 og 43 prosent. Til sammen sto disse lufthavnene for 23 prosent av trafikkveksten fra 2005 til 2007. Trafikken over Trondheim stagnerte etter en fordobling mellom 2003 og 2005, mens Haugesund hadde en kraftig trafikknedgang mellom 2005 og 2007, noe som blant annet skyldes at Ryanair reduserte frekvensen på ruta til London Stansted.

”Lekkasjen” fra OSL til Sandefjord er betydelig. I 2007 ble 41 prosent av reisene over Sandefjord Torp generert eller attrahert i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland, fylker som geografisk sett har OSL som sin nærmeste lufthavn. Anslagsvis er det snakk om 410 000 passasjerer, hvorav 240 000 er bosatt i eller skal besøke Oslo. Tilsvarende andel i 2005 var 38 prosent og 285 000 reiser. Lekkasjen er med andre ord økende. Nordmenn og utlendinger har samme tilbøyelighet til å bruke Sandefjord på reiser fra/til Norge.

Figur 6.1 på neste side viser i hvor stor utstrekning bosatte i/besøkende til ulike kommuner på Øst- og Sørlandet bruker Torp på reiser til utlandet. 13 prosent av utenlandsreisene som genereres eller attraheres i Østfold går via Torp. Størst er andelen fra Sarpsborg, Fredrikstad og Rakkestad hvor ca 20 prosent av reisene går over Torp. I Akershus ligger andelen reiser fra Torp på mellom 5-10 prosent for de fleste kommunene, med størst lekkasje fra Asker og Vestby. Figuren viser at det også er betydelig lekkasje fra Kristiansand til Sandefjord. 21 prosent av utenlandsreisene som genereres/attraheres i influensområdet til Kjevik går fra Torp. På reiser til/fra Åmli, Froland og Tvedestrand benyttes Torp på mellom 60 og 70 prosent av reisene.

”Lekkasjen” går imidlertid også andre veien. Av reisene som genereres/attraheres i influensområdet til Torp går 59 prosent via Gardermoen. Dette tilsvarer 430 000 reiser, dvs tilsvarende som OSL ”taper” til Sandefjord.



TØI rapport 974/2008

Figur 6.1: Andel som benytter Sandefjord Torp på sin utenlandsreise etter bosteds-/besøkkkommune

Figure 6.1: Percentage travelling via Sandefjord Torp on international routes by place of residence/visit

Et annet forhold som potensielt reduserer Oslo lufthavns rolle som knutepunkt er økt utenlandstilbud fra de andre lufthavnene. Både Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand har fått et bedre rutetilbud de senere årene, men dette har ikke svekket Oslo lufthavns posisjon nevneverdig. Sammenlignet med 2005 gikk en større andel av utenlandsreisene som ble generert/attrahert i disse regionene via OSL i 2007 (tabell 6.2). Fra Rogaland gikk for eksempel 28 prosent av reisene via OSL i 2007, mot 21 prosent i 2005 og 2003. Målt i antall reiser dreide det seg om 370 000 fra Trøndelagsfylkene (260' i -05, 225' i -03), 400 000 fra Hordaland (290' i -05, 260' i -03), 325 000 fra Rogaland (190' i -05, 135' i -03) og 70 000 fra Aust-Agder (45' i -05, 35' i -03). Oslo lufthavn er med andre ord fortsatt det sentrale knutepunktet for utenlandstrafikken.

Tabell 6.2: Andel av utenlandsreisene som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland, Rogaland og Aust-Agder etter avreiselufthavn. 2003, 2005 og 2007

Table 6.2: International trips to/from Trøndelag, Hordaland, Rogaland, and Aust-Agder by departure airport. 2003, 2005 and 2007

	2007			2005			2003		
	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre
Trøndelag	36	57	6	46	50	4	34	61	5
Hordaland	63	33	4	64	30	6	60	34	6
Rogaland	67	28	5	70	21	9	75	21	4
Aust-Agder	35	43	22	34	37	24	35	36	29

TØI rapport 974/2008

6.2 Flyselskaperenes markedsandeler

I alt var det drøyt 40 selskaper som fløy mellom Norge og utlandet i 2007. Dette er tilsvarende som for to år siden, mens det i 2003 var om lag 30 selskaper som opererte på norske lufthavner. De fleste selskapene er små med hensyn til passasjertall, og de opererer ofte nisjeruter med forholdsvis få avganger. For eksempel var det i 2007 bare 14 selskaper som hadde over 100 000 passasjerer, og de 10 største selskapene står for 90 prosent av utenlandstrafikken fra Norge.

SAS er fremdeles den største operatøren med 34 prosent av markedet (tabell 6.3). Dette må allikevel ses i forhold til at selskapet i 2005 hadde en markedsandel på 42 prosent, mens 50 prosent av trafikken i 2003 gikk med SAS/Braathens. Den mest markante endringen i løpet av de fire siste årene er likevel Norwegianes sterke utvikling. Fra å være en marginal operatør i 2003 hadde selskapet i 2007 forbindelse til 51 utenlandske byer (i alt 77 ruter), og de sto for 20 prosent av utenlandstrafikken, en økning fra 11 prosent i 2005. Trafikkveksten i perioden var på hele 138 prosent. For de øvrige selskapene er det bare mindre endringer i markedsandelene.

Tabell 6.3: De åtte største operatørene på utenlandsruter fra norske lufthavner. Antall enkeltreiser i 2003, 2005 og 2007

Table 6.3: Eight largest airlines on international scheduled routes. # single trips in 2003, 2005 og 2007

Selskap	2007		2005		2003		Endring (%) 05-07	Andel av vekst 05-07
	# enkeltreiser	Andel	# enkeltreiser	Andel	# enkeltreiser	Andel		
SAS	4 280 000	34.4	4 040 000	42.0	3 780 000	49.9	6	9
Norwegian	2 440 000	19.6	1 025 000	10.6	85 000	1.1	138	51
KLM	1 145 000	9.2	915 000	9.5	690 000	9.1	25	8
Ryanair	865 000	7.0	630 000	6.5	465 000	6.1	37	8
Sterling	635 000	5.1	420 000	4.4	370 000	4.9	51	8
Lufthansa	590 000	4.7	485 000	5.0	365 000	4.8	22	4
Widerøe	410 000	3.3	370 000	3.8	390 000	5.2	11	1
British Airways	340 000	2.7	370 000	3.8	385 000	5.1	-8	-1
Øvrige selskaper	1 720 000	13.8	1 375 000	14.3	1 040 000	13.7	25	12
I alt	12 425 000	100	9 630 000	100	7 570 000	100	29	100

TØI rapport 974/2008

Norwegian er selskapet som tilbyr flest ruter til utlandet (tabell 6.4). I 2007 hadde Norwegian hele 51 destinasjoner fra en eller flere norske byer på programmet. Til sammen utgjorde dette 77 ulike ruter, mer enn en fordobling fra 2005. Mange er imidlertid tynne med få frekvenser og relativt lite passasjergrunnlag. Bare 13 ruter hadde mer enn 60 000 årspassasjerer. SAS hadde 27 byer på programmet og i alt 42 ruter, hvorav 18 hadde et trafikkvolum på minst 60 000. Tabell 6.4 viser videre at både Ryanair og Sterling har utvidet tilbudet de siste par årene. Førstnevnte flyr til 12 europeiske byer fra Sandefjord, i tillegg til London fra Haugesund. Sterling fløy kun fra Oslo i 2007, men hadde 10 flere byer på programmet enn i 2005. KLM og Lufthansa hadde det samme rutetilbudet i 2007 som tidligere år.

Tabell 6.4: Antall ruter mellom norske og utenlandske byer som ble betjent av de største selskapene i 2003, 2005 og 2007

Table 6.4: Number of international routes operated by the six largest airline in 2003, 2005 and 2007

Selskap	2007		2005		2003	
	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer
SAS	42	18	33	16	18	11
Norwegian	77	13	36	4	5	0
KLM	6	6	6	5	5	4
Ryanair	13	5	7	5	5	4
Lufthansa	4	3	4	3	4	2
Sterling	21	6	11	4	13	2

TØI rapport 974/2008

6.3 Reisens hovedformål

Tabell 6.5 viser utenlandsreisene fordelt etter formål i de seks seneste reisevaneundersøkelsene. Andelen arbeidsbetingede reiser var i 2007 41 prosent, på samme nivå som i 2005. I løpet av de siste ni årene er likevel andelen arbeidsbetingede reiser blitt redusert med hele 20 prosentpoeng. Det har riktignok vært en vekst i *antallet* arbeidsbetingede reiser i perioden. I 2007 ble det foretatt 4,9 millioner arbeidsbetingede reiser mellom Norge og utlandet, mot 3,9 millioner i 2005 og 3,7 millioner i 1998.

59 prosent av reisene til utlandet med rutefly er nå private reiser, mot 56 prosent i 2003 og 40 prosent i 1998. Dette tilsvarer en økning fra 2,4 millioner reiser i 1998 til 7,5 millioner i 2007. Økningen i fritidstrafikken har særlig kommet innenfor ferie- og helgeturer. En tredel av alle flyreiser mellom Norge og utlandet skjer nå i forbindelse med kortere eller lengre ferieopphold. Denne utviklingen må også ses på bakgrunn av en overgang fra charter- til rutetraffikk. En betydelig del av det økte tilbudet av ruteflyforbindelser er til steder der det tidligere var overveiende chartertraffikk, som for eksempel Alicante, Malaga, Nice og andre steder ved Middelhavet. Dette har også blitt utvidet med ruter til helt nye reisemål/lufthavner, som eksempelvis Bordeaux og liknende destinasjoner.

Tabell 6.5: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007. Prosent

Table 6.5: International air travel by purpose. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 and 2007. Percent

Formål	2007	2005	2003	1998	1992	1986
I alt	100	100	100	100	100	100
Arbeidsbetingede reiser i alt	41	40	44	60	60	69
- Yrkesreise	33	33	36	56	57	65
- Reise til/fra arbeid	8	7	8	4	3	4
Private reiser i alt	59	60	56	40	40	31
- Besøk hos slekt og venner ¹⁾	19	19	19	12	15	-
- Ferie-/helgetur	34	34	30	21	18	23
- Annen privat reise	6	7	7	7	7	8

TØI rapport 974/2008

1) Dette formålet ble ikke spesifisert i 1986-undersøkelsen

Ser vi nærmere på utviklingen i delmarkedene de siste par årene er det spesielt to forhold som er verdt å merke seg (tabell 6.6). Når det gjelder arbeidsbetingede reiser har det vært en kraftig vekst i reiser til og fra arbeid, og utenlandsk arbeidskraft står for det meste av denne veksten. Arbeidsinnvandringen fra land som Sverige, Polen og de baltiske landene har hatt en klar effekt på flymarkedet. Blant utenlands bosatte utgjør arbeidsreisene 15 prosent av denne gruppens totale reiser, mens det tilsvarende tallet for bosatte i Norge er fire prosent. Dette har også utslag for fritidsreisene, hvor spesielt veksten i utlendingers besøk av slekt og venner har vært høy, nærmere bestemt 44 prosent. Delmarkedet som relativt sett har vokst mest blant nordmenn er kurs- og konferansereiser.

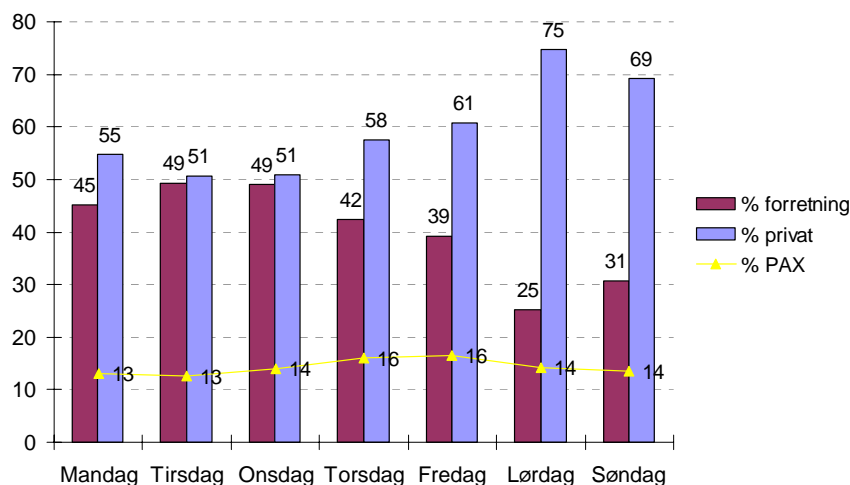
Tabell 6.6: Endringer i delmarkedene mellom 2005 og 2007

Table 6.6: Market growth/decline between 2005 and 2007 by trip purpose

	Nordmenn	Utlendinger	Totalt
Til/fra arbeid	+15 %	+51 %	+37 %
Kurs, konferanse, kongress	+32 %	+29 %	+31 %
Annen forretningsreise	+20 %	+27 %	+24 %
Totalt arbeidsbetingede reiser	+23 %	+34 %	+28 %
Besøke slekt/venner	+18 %	+44 %	+28 %
Ferie-/helgetur	+27 %	+36 %	+28 %
Til/fra studiested	+13 %	+20 %	+15 %
Annen privat reiser	+13 %	+10 %	+12 %
Totalt fritidsreiser	+23 %	+33 %	+26 %
Alle reiser	+23 %	+34 %	+26 %

TØI rapport 974/2008

Utenlandstrafikken er på sitt høyeste på torsdager og fredager da til sammen en tredel av reisene avvikles (figur 6.2). Som vist i figur 5.3 er lørdager dagen med lavest trafikk på innenriksnettet (seks prosent), mens de siste års vekst i fritidsmarkedet har bidratt til utenlandstrafikken på lørdager er på linje med ukas øvrige dager. På ukas fire siste dager er det en klar overvekt av fritidsreiser, men selv på tirsdager og onsdager, som tidligere har vært dominert av arbeidsbetingede reiser, foretas det nå like mange fritidsreiser.



TØI rapport 974/2008

Figur 6.2: Fordeling av total utenlands trafikk og fritids-/arbeidsbetingede reiser etter ukedag, 2007

Figure 6.2: Distribution of total international traffic and business/leisure travel by day of week

6.4 Besøkssteder i Norge og utlandet

Tabell 6.7a og 6.7b viser bosted og besøkssted for genererte reiser (reiser foretatt av bosatte i Norge) og attraherte reiser (reiser foretatt av bosatte i utlandet).

Tallene viser flere interessante utviklingstrekk. Fram mot 2005 var det en klar trend mot en større andel genererte reiser. I 1992 var 58 prosent av passasjerene på flyene til utlandet bosatt i Norge, i 2005 64 prosent. Dette ser ut til å ha endret seg de siste par årene, og datamaterialet viser nå en andel nordmenn på 62 prosent. Det knytter seg likevel en viss usikkerhet til denne utviklingen, da undersøkelser som er gjennomført på enkelte utvalgte avganger kan tyde på at utenlandske passasjerer i noen grad er overrepresentert i materialet. Vi må derfor ta forbehold for at undersøkelsen ikke er helt ut representativ på dette punktet

Mens det tidligere var en klar overvekt av nordmenn på de aller fleste rutene til utlandet, er noen ruter nå preget av utenlandske passasjerer. Polen er et eksempel på denne trenden med ca 155 000 reiser generert i Norge og 280 000 reiser generert i Polen i 2007. Tabellen viser videre en klar tendens mot at det relativt sett genereres færre reiser på Østlandet. For 10 år siden sto østlendingene for 63 prosent av reisene, i 2007 var andelen 59 prosent.

Tabell 6.7a: Flyreiser mellom Norge og utlandet med rutefly. Reiser generert av bosatte i Norge fordelt på hjemsted, og reiser generert av bosatte i utlandet fordelt på besøkssted i Norge. 1998, 2003, 2005 og 2007. Prosent

Table 6.7a: International air travel to/from Norway. Trips generated by Norwegians by place of residence, and trips generated by foreign visitors by place of visit in Norway. 1998, 2003, 2005 and 2007. Percent

1998	2003	2005	2007		2007	2005	2003	1998
Bosatte i Norge					Bosatte i utlandet			
60	63	64	62	Landsdel/land	38	36	37	40
	Hjemsted				Besøkssted			
63	62	60	59	Østlandet	60	63	63	60
15	13	14	15	Agder/Rogaland	12	11	10	12
13	14	15	15	Vestlandet	15	15	17	11
5	6	6	6	Trøndelag	4	4	4	5
4	5	5	5	Nord-Norge	8	7	6	12
100	100	100	100		100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

Tabell 6.7b viser at Storbritannia fortsatt er det mest besøkte landet for nordmenn, men at populariteten relativt sett har avtatt siden slutten av 1990-tallet, da hver femte utenlandsreise gikk til øyriket. I dag er det bare 13 prosent av reisene som ender der. Totalt utgjør dette drøyt en million enkeltreiser. Spania er det nest mest besøkte landet med ca 950 000 reiser, en økning på over 200 000 reiser fra 2005. Mellom 1998 og 2003 ble det opprettet mange nye direkteruter til Spania som tok over deler av chartermarkedet. Veksten i denne perioden hadde også sammenheng med at stadig flere nordmenn skaffet seg feriehus eller permanent bolig i Spania. Andelen reiser til de nordiske landene fortsetter å gå ned. Kun hver sjettede reise går nå til et av våre naboland i Norden, mot 28 prosent i 1998.

Tabell 6.7b: Flyreiser mellom Norge og utlandet med rutefly. Reiser generert av bosatte i Norge fordelt på besøkssted i utlandet, og reiser generert av bosatte i utlandet fordelt på hjemland. 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007. Prosent

Table 6.7b: International air travel to/from Norway. Trips generated by Norwegians by country of visit, and trips generated by foreign visitors by native country. 1992, 1998, 2003, 2005, and 2007. Percent

1998	2003	2005	2007		2007	2005	2003	1998
Bosatte i Norge - besøkssted				Land	Bosatte i utlandet - hjemsted			
13	9	7	6	Sverige	15	16	16	18
11	10	9	8	Danmark	10	11	12	12
3	2	2	2	Finland	3	3	3	3
1	1	1	1	Island	1	1	1	1
28	22	19	17	Norden i alt	29	31	32	34
3	5	6	6	Italia	3	3	3	2
4	12	11	12	Spania	3	3	3	1
3	2	2	1	Belgia	2	2	2	2
6	6	5	7	Tyskland	9	9	8	7
-	1	3	2	Tsjekkia	1	1	-	-
4	3	3	3	Nederland	4	5	4	4
6	7	7	7	Frankrike	4	4	4	4
20	14	14	13	Storbritannia	15	17	19	19
10	11	12	16	Øvrige Europa	16	9	7	5
58	61	63	66	Europa utenom Norden	57	53	52	48
7	7	6	5	USA/Canada	9	9	11	13
4	7	7	7	Asia	4	3	3	3
3	3	5	5	Andre land	2	3	2	2
100	100	100	100		100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

Går vi til land utenfor Europa, er det størst trafikk av nordmenn til USA og Canada. Disse to landene alene har en trafikk som ikke er langt unna hele Asia til sammen. Av de asiatiske land står Thailand i en særstilling med over 160 000 enkeltreiser med rutefly i 2007, en økning på ca 40 000 reiser fra 2005. I tillegg er Thailand et populært reisemål for charterturisme. Kina er det nest mest besøkte landet med 75 000 enkeltreiser, etterfulgt av India og Pakistan med 25-30 000 reiser. I gruppen øvrige land er det tre reisemål som utmerker seg: Sør-Afrika, Brasil og Australia, alle med mellom 30-35 000 enkeltreiser hver.

Østlandet er største reisemål for utlendingenes reiser til Norge (tabell 6.7a). Seks av ti reiser går til Østlandsregionen, og blant disse har over 70 prosent Oslo som sitt besøkssted. Oslo er dermed besøksmål for 43 prosent av alle utlendinger som kommer med fly til Norge. Dette er lavere enn i 2005 da 47 prosent endte i hovedstaden. De øvrige større byene, Stavanger, Bergen og Trondheim, opprettholder sine andeler av utenlandsbesøkene med henholdsvis syv, ni og tre prosent av reisene. For de øvrige regionene er det bare mindre endringer.

Totalt foretok utlendinger om lag 4,7 millioner enkeltreiser med rutefly til/fra Norge i 2007. Knapt 700 000 (15 prosent) av disse ble foretatt av bosatte i Storbritannia. Det var tilsvarende mange svensker, mens danskene utgjorde 10 prosent av de besøkende. Andelen skandinaver har gått tilbake med fem prosentpoeng de siste ni årene. Derimot har det blitt flere tilreisende fra det øvrige Europa, og veksten har vært spesielt høy for Polen, de baltiske landene, Tsjekkia

og Slovakia. I 2003 ble det attrahert ca 55 000 enkeltreiser fra disse seks landene, tilsvarende tall i 2005 var 155 000, mens det i 2007 var nær en halv million reiser. Polen utgjør brorparten av denne trafikken med om lag 310 000 reiser. Ni prosent av utlendingene som besøker Norge kommer fra USA og Canada. Det har imidlertid vært en sterk nedgang i andelen besøkende fra disse landene siden 1998. For besøkende fra Asia har reisende fra Japan tradisjonelt vært dominerende, men denne trafikken er nå sterkt synkende med kun 35 000 reisende i 2007 mot 60 000 reisende i 2005. Imidlertid har andelen reiser fra Kina økt sterkt og er nå med 30 000 enkeltreiser nesten like stor som trafikken fra Japan.

6.5 De største destinasjonene

Tabell 6.8 venstre del viser de 10 største reisemålene for utenlandstrafikken med rutefly. Høyre del av tabellen viser første lufthavn i utlandet, og inkluderer transferpassasjerer i tillegg til de som har den respektive byen som sitt endelige reisemål.

Tabell 6.8: De 10 største destinasjonene for utenlandstrafikken til og fra norske lufthavner. Endelig reisemål og første lufthavn på reisen. Antall enkeltreiser i 2007

Table 6.8: Main destinations for international travel to/from Norwegian airports. Number of single trips in 2007

Endelig reisemål	Antall enkeltreiser		Første lufthavn i utlandet	Antall enkeltreiser	
	2007	Endring fra 05-07		2007	Endring 05-07
København	1 060 000	+18%	København	2 110 000	+4%
London, alle lufthavner	1 045 000	+10%	Amsterdam	1 345 000	+29%
Stockholm	850 000	+12%	London, alle lufthavner	1 335 000	+3%
Amsterdam	420 000	+37%	Stockholm	1 075 000	+12%
Paris	385 000	+35%	Frankfurt (inkl. Hahn)	590 000	+19%
Alicante	265 000	+10%	Paris	455 000	+29%
Frankfurt (inkl. Hahn)	245 000	+26%	Helsinki	275 000	+12%
Aberdeen	240 000	+42%	München	260 000	+31%
Nice	215 000	+14%	Alicante	255 000	+17%
Malaga	205 000	+5%	Aberdeen	250 000	+14%

TØI rapport 974/2008

Ser vi først på de endelige reisemålene, er det tre destinasjoner som skiller seg klart ut. Siden 2005 har København gått forbi London som den største destinasjonen (Heathrow, Gatwick, Stansted og City regnet sammen), etterfulgt av Stockholm. Til sammen er disse tre byene endelig destinasjon for hver tredje utenlandsreise fra Norge. Av "topp 10" listen er Aberdeen den destinasjonen som har hatt størst vekst. Tre av fire reiser mellom Norge og Aberdeen er arbeidsbetinget, og dette har ikke endret seg de siste par årene. Ellers er det tre "Syden-mål" med på "topp-10"; Alicante, Nice og Malaga. Det er interessant å merke seg at veksten på disse rutene ligger til dels godt under gjennomsnittet. Ellers kan nevnes at Warszawa var den ellefte største destinasjonen fra Norge i 2007 med 195 000 passasjerer, mens Praha ikke er et like populært reisemål som tidligere. I fjor hadde 175 000 passasjerer Praha som sitt endelige reisemål, mot 200 000 i 2005.

Når vi inkluderer transferpassasjerer (første lufthavn) endrer bildet seg noe. Rutene til København er fortsatt størst med mer enn to millioner reiser. Amsterdam, som knutepunkt for KLM, har som vi ser hatt en sterk vekst i transfertrafikken med 300 000 tusen flere reiser siden 2005, noe som tilsvarer en vekst på 29 prosent siden 2005. Tabellen illustrerer godt forskjellen på lufthavner som i alt overveiende grad er den endelige destinasjonen for passasjerene, og lufthavner som i stor grad tjener som transferlufthavn. Alicante er et eksempel på det første, mens Amsterdam og Frankfurt er eksempler på det siste. Vi ser nå litt nærmere på enkelte av destinasjonene.

6.5.1 København

København er lufthavnen som har mest trafikk fra Norge. I 2007 ble det foretatt 2,1 millioner enkeltreiser mellom Norge og København, og dette representerer 19 prosent av alle utenlandsreiser til og fra Norge med fly. Dette gjør relasjonen til en tung relasjon også i europeisk målestokk. Trafikken til København har bare hatt en liten økning de siste to årene. Dette kommer av at det er blitt opprettet flere direkteruter fra Norge, noe som har ført til at Kastrups rolle som knutepunkt er redusert. I 2003 skulle 63 prosent av de reisende til København videre med fly, i 2005 var andelen 56 og i 2007 var andelen nede i 50 prosent. Tabell 6.9 gir en oversikt over de 10 viktigste destinasjonene for transferpassasjerene, og viser at København først og fremst er et knutepunkt for reiser innen Mellom- og Nord-Europa. Øverst finner vi imidlertid Bangkok som genererte 60 000 transferreiser fra Norge i 2005.

Tabell 6.9: De 10 viktigste destinasjonene for transferpassasjerer i København. Antall enkeltreiser i 2005

Table 6.9: Final destination for transfer passengers at Copenhagen Airport. Number of single trips in 2007

Endelig destinasjon	Antall enkeltreiser
Bangkok	60 000
Gdansk	40 000
Zürich	35 000
Düsseldorf	30 000
München	30 000
Ålborg	25 000
Hamburg	25 000
London	25 000
Paris	25 000
Berlin	25 000

TØI rapport 974/2008

I undersøkelsesperioden hadde fire selskaper direkte ruter til København. SAS var største operatør med 72 prosent av markedet, en nedgang fra 77 prosent i 2005, Norwegian hadde 12 prosent, Widerøe 10 og Sterling seks prosent. Hele åtte byer hadde direkterute til København i 2007, hvorav Oslo sto for 63 prosent av trafikken, en nedgang på åtte prosentpoeng fra 2005. København er et populært reisemål også for bosatte i andre deler av landet. Transfer i Norge, det vil si personer som skulle til København og som kom til en av de åtte avreiselufthavnene med tilslutningsfly, tilsvarer 265 000 enkeltreiser. 14 prosent av til-

slutningsreisene startet i Tromsø, ni prosent i Trondheim, mens Bergen, Ålesund, Bodø og Haugesund alle hadde åtte prosent av tilslutningsmarkedet.

57 prosent av passasjerene til København er bosatt i Norge, 18 prosent i Danmark og sju prosent i Sverige. 58 prosent av passasjerene er på en arbeidsbettinget reise. Gjennomsnittlig billettpris t/r for de som hadde København som endelig destinasjon, kr 2 580 for de på arbeidsbettinget reise (kr 2 730 i -05), og kr 1 740 for fritidsreisende (kr 1 690 i -05). I forretningsmarkedet har det dermed vært en liten prisnedgang, mens det har vært en tilsvarende prisoppgang blant fritidsreisende.

6.5.2 London

Samlet trafikk mellom Norge og de fire lufthavnene Heathrow, Gatwick, London City og Stansted var på 1,3 millioner enkeltreiser i 2007. Fire selskaper fløy på disse relasjonene. SAS var den største operatøren med 36 prosent markedsandel, Norwegian hadde 23 prosent av trafikken, British Airways 21 prosent og Ryanair 19 prosent. Åtte byer hadde direkte forbindelser med London: Oslo, Sandefjord, Stavanger, Trondheim, Haugesund, Kristiansand, Bergen og Ålesund.

25 prosent av trafikken til London skal videre til en annen destinasjon. Heathrow har klart størst transferandel med 39 prosent, og er et viktig knutepunkt for reiser til land utenfor Europa, ikke minst USA, Canada, Australia og Sør-Afrika. På Gatwick er andelen passasjerer som skal videre 14 prosent, mens ni prosent av de reisende til Stansted er i transfer. Innenlands tilslutning med fly tilsvarer om lag 145 000 reiser.

Bare 34 prosent av reisene til London skjer i forbindelse med arbeid. 61 prosent av passasjerene om bord på flyene er nordmenn og 28 prosent er briter. Det er store forskjeller i gjennomsnittsprisene til de forskjellige London-flyplassene. En gjennomsnittsbillett til London City koster eksempelvis om lag 5 000 kroner, mens gjennomsnittsprisen til Stansted ligger på ca kr 1500. I snitt koster en billett til London kr 2 420. Betalt billettpris blant de som hadde London som endelig destinasjon var kr 3 610 for forretningsreisende (kr 3 320 i 2005), og kr 1 800 for de på fritidsreise (kr 1 600 i -05). I begge delmarkedene har det med andre ord vært en prisoppgang.

6.5.3 Amsterdam

Til Amsterdam har KLM etter hvert opparbeidet seg en dominerende posisjon i markedet. 85 prosent av reisene til Amsterdam foretas med KLM, en liten nedgang fra 2005 da andelen var 88 prosent, mens SAS har 10 prosent og Sterling fem prosent. KLM har forbindelser til Amsterdam fra Oslo, Sandefjord, Stavanger, Bergen, Trondheim og Kristiansand. SAS og Sterling flyr på sin side til Amsterdam bare fra Oslo. I 2007 ble det foretatt 1 345 000 reiser mellom Norge og Amsterdam, en økning på 29 prosent siden 2005.

Hele 70 prosent av passasjerene på rutene mellom Norge og Amsterdam skal videre med fly. Denne andelen har vært stabil siden 2003. Transfertrafikken over Amsterdam er variert. På "topp-10" finner vi de europeiske byene Barcelona, Roma, Lisboa, Nice og Athen, Bangkok i Asia og Houston og New York i USA.

Innenlands tilslutning med fly tilsvarende om lag 100 000 reiser. 13 prosent av disse kommer fra Ålesund, 11 prosent fra Trondheim, 10 prosent fra Tromsø, mens Bodø, Molde og Bergen og står for åtte prosent hver.

63 prosent av passasjerene om bord på rutene til Amsterdam er nordmenn, 13 prosent er nederlendere, seks prosent fra USA og fem prosent fra Storbritannia. 40 prosent av reisene skjer i forbindelse med arbeid, en nedgang på to prosentpoeng siden 2005. Gjennomsnittlig billettpris t/r for dem som hadde Amsterdam som endelig reisemål var kr 3 780, for arbeidsbetingede reiser (kr 4 160 i -05) og kr 2 230 for private reiser (kr 2 200 i -05). Prisen i fritidsmarkedet har holdt seg uforandret siden 2005, mens den har sunket med ni prosent for forretningsreisende.

6.5.4 Stockholm

Til Stockholm gikk det i 2007 direkte rutenfly fra Bergen, Oslo og Trondheim. Tre operatører var inne på disse rutene; SAS, Norwegian og Flynordic. SAS er dominerende på rutene med 68 prosent av markedet, mens Norwegian og Flynordic hadde henholdsvis 16 og 17 prosent. Siden 2005 har Finnair kuttet sin rute fra Bergen, mens Widerøe har droppet rutene fra Sandefjord og Trondheim. Oslo er viktigste flyplass og tar 95 prosent av trafikken til Stockholm.

22 prosent av dem som reiser fra Norge til Stockholm skal videre med fly, mot 21 prosent i 2005. I 2003 var hele 30 prosent av passasjerene i transfer på Arlanda. Utviklingen har blant annet sammenheng med at det nå er et bedre tilbud til de baltiske landene. Mange av transferpassasjerene skal til andre lufthavner i Sverige, her topper Luleå og Umeå. Av utenlandske reisemål er Bangkok (ca 15' passasjerer) og Turku (ca 10' passasjerer) øverst. Innenlands tilslutning med fly er på 215 000 reiser, hvorav 17 prosent kommer fra Bergen, 14 prosent fra Trondheim, 12 fra Stavanger og 10 fra Tromsø.

66 prosent av passasjerene på rutene til Stockholm var på en arbeidsbetinget reise, noe som er meget høyt sammenlignet med de fleste andre relasjoner. 50 prosent av de reisende er bosatt i Norge, mens 39 prosent er bosatt i Sverige. Fordelingen mellom nordmenn og svensker har holdt seg stabil siden 2005, men endret seg siden 2003, da var 53 prosent nordmenn og 36 prosent svensker. Gjennomsnittlig billettpris tur/retur for dem som har Stockholm som endelig reisemål er kr 2 370 for arbeidsbetingede reiser (kr 2 330 i -05), og kr 1 670 for fritidsreiser (kr 1 540 i -05). Mens prisen i forretningsmarkedet har vært forholdsvis stabil siden 2005 (svak prisøkning på to prosent) har prisen i fritidsmarkedet økt med ni prosent.

6.5.5 Paris

Oslo, Bergen og Stavanger har direkte flyforbindelse med Paris. 94 prosent av trafikken går fra Oslo. Fra Oslo flyr SAS, Air France og Norwegian, mens Norwegian flyr fra Bergen og Stavanger i tillegg. Norwegian er største operatør med 36 prosent av markedet, SAS har 33 prosent mens Air France har 31 prosent.

I 2007 var Paris endelig destinasjon for 385 000 enkeltreiser, en økning på 35 prosent fra 2005. Paris er knutepunkt for Air France, og rundt 130 000, eller 28 prosent av reisene til Paris går videre til en annen destinasjon. Byer utenfor

Europa er de viktigste. Store deler av trafikken til Sør-Amerika går også via Charles de Gaulle, og Rio de Janeiro og Havanna er de to største destinasjonene for transferpassasjerene. Innenlandsk tilslutning med fly utgjør ca 85 000 reiser. Bergen og Trondheim er startsted for henholdsvis 21 og 17 prosent av transferreisene.

Bare 29 prosent av reisene mellom Norge og Paris er arbeidsbetingede. 64 prosent av passasjerene er bosatt i Norge, 26 prosent er franskmenn. Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende med endepunkt Paris var kr 3 850 for forretningsreisende (kr 4 840 i -05), mens fritidsreisende betalte kr 2 060 (2 570 i -05). Dette var 20 prosent lavere enn i 2005. Paris er dermed en av destinasjonene med størst prisfall.

6.5.6 Frankfurt (inkludert Hahn)

Frankfurt hadde direkte rutenetforbindelse fra tre norske byer i 2007: Oslo, Stavanger og Sandefjord.¹⁰ Lufthansa flyr fra Oslo og Stavanger, mens SAS flyr fra Oslo og Ryanair trafikkerer mellom Sandefjord og Hahn utenfor Frankfurt. De to førstnevnte selskapene har til sammen drøyt 80 prosent av markedet, mens Ryanairs rute fra Sandefjord utgjør 18 prosent.

I 2007 ble det foretatt rett under 600 000 flyreiser mellom Norge og Frankfurt. 62 prosent av disse skulle videre til en annen lufthavn. Holder vi Ryanairs rute til Hahn utenfor, er transferandelen hele 74 prosent. Bare sju prosent av de som reiser mellom Sandefjord og Hahn skal videre med fly. Dette er tilsvarende med tidligere. I forhold til 2005 er destinasjonene for transferpassasjerene jevnere fordelt mellom ulike reisemål. I 2007 er San Francisco, Beijing og Shanghai de tre største reisemålene for transferpassasjerer til Frankfurt med ca 10 000 enkeltreiser hver. Innenlandsk tilslutning med fly utgjør ca 110 000 reiser. Av disse kommer 20 prosent fra Bergen, en tilsvarende andel fra Trondheim, mens 10 prosent kommer fra Ålesund.

43 prosent av reisene til Frankfurt er forretningsreiser. Holder vi Ryanair utenfor øker forretningsandelen til 45 prosent. 58 prosent av passasjerene er bosatt i Norge, 17 prosent er bosatt i Tyskland. Gjennomsnittsprisen for passasjerer med Frankfurt som endelig destinasjon var kr 3 710 (kr 4 420 i -05) for forretningsreisende og kr 1 870 (kr 1 570 i -05) for fritidsreisende. Dette er en prisreduksjon i forretningsmarkedet på 16 prosent, og en økning i fritidsmarkedet på 19 prosent sammenlignet med i 2005.

Tabell 6.10 oppsummerer nøkkeltallene for disse relasjonene, mens tabell 6.11 viser gjennomsnittlige tur-retur billettpriser for utvalgte relasjoner i 2007. Vi ser her bare på priser på reiser en strekning, dvs uten viderereise. Høyre del av tabellen viser prisutviklingen siden 2003 i form av en prisindeks.

¹⁰ Lufthansa starter i 2008 opp en rute fra Bergen.

Tabell 6.10: Nøkkeltall for de største destinasjonene i 2007

Table 6.10: Key figures for main destinations in 2007

	København	London (alle)	Amsterdam	Stockholm	Paris	Frankfurt
Antall enkeltreiser	2 110 000	1 335 000	1 345 000	1 075 000	455 000	590 000
Transfer	1 050 000	330 000	945 000	240 000	130 000	345 000
3 viktigste reisemål for transfer:	Bangkok	Los Angeles	Houston	Luleå	Rio	San Fran.
	Gdansk	Manila	Barcelona	Bangkok	Havanna	Shanghai
	Zürich	New York	Bangkok	Umeå	Santiago	Beijing
Innenlandsk tilslutning	265 000	145 000	100 000	215 000	85 000	110 000
Andel forretningsreiser	58	34	40	66	29	43
Gjennomsnittspris	kr 2 220	kr 2 420	kr 2 840	kr 2 145	kr 2 505	kr 2 620
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 2 575	kr 3 605	kr 3 780	kr 2 370	kr 3 850	kr 3 710
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 735	kr 1 800	kr 2 230	kr 1 670	kr 2 060	kr 1 870
Andel nordmenn om bord	57	61	63	50	64	58
Antall selskaper som er inne	4	4	3	3	3	3
Antall norske byer som har rute	8	8	6	3	3	3

TØI rapport 974/2008

Tabell 6.11: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks for 2005 og 2007 (2003=100). Punkt-til-punkt trafikk

Table 6.11: Average fare (NOK) on major international routes and price indices in 2003, 2005 and 2007

Relasjon	Gjennomsnittspris t/r			Prisindeks					
	Forretning	Formål		Forretningsreiser		Private reiser		Alle reiser	
		Fritid	Alle	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Oslo-København	2 255	1 348	1 917	72	72	98	93	75	75
Oslo-Stockholm	2 160	1 230	1 925	63	65	95	98	62	66
Oslo-London	3 713	2 010	2 710	87	96	86	90	85	93
Oslo-Amsterdam	3 134	1 994	2 406	86	69	77	88	81	71
Oslo-Paris	3 925	1 879	2 448	79	64	96	66	81	58
Oslo-Alicante	1)	2 856	2 868	1)	1)	80	84	79	84
Oslo-Praha	1)	1 969	2 266	1)	1)	88	76	86	79
Oslo-Frankfurt	4 293	2 687	3 633	87	61	76	84	87	64
Bergen-London	2 123	1 349	1 611	47	41	69	61	54	51
Bergen-København	2 870	1 556	2 308	72	61	90	86	73	74
Stavanger-London	5 339	3 084	4 585	86	94	100	142	87	107
Stavanger-København	3 524	2 371	2 965	92	86	155	164	102	105
Stavanger-Aberdeen	4 314	2 370	3 760	92	88	104	126	94	91
Sandefjord-London	1 251	1 136	1 157	94	101	101	110	99	109

TØI rapport 974/2008

1) For få observasjoner til å beregne priser

6.5.7 USA

Mens utenlandstrafikken totalt sett vokste med 29 prosent mellom 2005 og 2007, var trafikkveksten til USA på 18 prosent i samme periode. I alt ble det foretatt 610 000 enkeltreiser mellom Norge og USA i 2007, en økning med 70 000 reiser siden 2005. Bosatte i USA sto for størsteparten av denne veksten, og utgjorde 42 prosent av de reisende om bord på flyene, mot 37 prosent for to år tilbake (tabell 6.12). I tillegg var det drøyt 100 000 amerikanere som reiste med fly mellom Norge og et annet europeisk land, slik at det totale antall amerikanske borgere

som besøkte Norge med fly i 2007 var om lag 360 000. Andelen arbeidsbetingede reiser er høyere blant amerikanerne enn nordmenn, henholdsvis 33 og 28 prosent. Totalt 30 prosent av reisene mellom Norge og USA i 2007 var i forbindelse med arbeid, en reduksjon på fem prosentpoeng fra 2005.

Tabell 6.12: Bostedsland for passasjerer som reiser mellom Norge og USA. 1998, 2003, 2005 og 2007. Antall enkelreiser

Table 6.12: Country of residence for passengers travelling between Norway and USA. 1998, 2003, and 2005. Number of single trips

	2007	2005	2003	1998
Bosatte i Norge	340 000	335 000	295 000	210 000
Bosatte i USA	260 000	200 000	210 000	180 000
Bosatte i andre land	10 000	10 000	10 000	20 000
I alt	610 000	540 000	515 000	410 000

TØI rapport 974/2008

Tabell 6.13 gir en oversikt over reiserutene til de som skal til USA. I 2007 var det kun Continental som hadde direkterute fra Norge, og 15 prosent valgte å reise med Continental mellom Oslo og New York. KLM har utvilsomt en sterk posisjon i USA-markedet, 28 prosent av reisene går med KLM via Amsterdam. Som nevnt har KLM ruteforbindelse til Amsterdam fra flere norske byer, og dette gjør selskapet svært konkurransedyktig på interkontinentale reiser. 17 prosent av trafikken til USA går via København, og tre prosent via Stockholm. Samlet går dermed hver femte reise til USA med SAS, tilsvarende som i 2005. Frankfurt og Lufthansa har styrket posisjonen, og har nå 10 prosent av markedet. For de øvrige selskapene er det bare mindre endringer.

Tabell 6.13: Reiserute for passasjerer med USA som bestemmelsessted. 1998, 2003, 2005 og 2007

Table 6.13: Itinerary for passengers travelling to the US. 1998, 2003, 2005 and 2007

	2007	2005	2003	1998
Direkte fra Oslo	15	12	14	27
Via Amsterdam	28	30	24	23
Via København	17	16	23	16
Via London	11	13	12	16
Via Frankfurt	10	7	6	3
Via Reykjavik	9	11	9	8
Via Stockholm	3	5	5	4
Via Paris	2	3	4	1
Via andre europeiske lufthavner	5	3	3	2
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 974/2008

Reisene til USA fordeler seg på over hele kontinentet, men New York er klart største destinasjon. 21 prosent av reisene ender der. Nesten halvparten av reisene til New York genereres eller attraheres i Oslo/Akershus, 12 prosent i Hordaland og ni prosent i Rogaland.

Tabell 6.14: Endelig destinasjon for reiser mellom Norge og USA. Antall enkeltreiser i 2003, 2005 og 2007

Table 6.14: Final destination for passengers travelling between Norway and USA. # single trips in 2003, 2005 and 2007

Destinasjon	2007	2005	2003
New York	125 000	100 000	95 000
Houston	50 000	37 000	35 000
San Francisco	42 000	32 000	28 000
Los Angeles	36 000	21 000	-
Minneapolis	30 000	28 000	32 000
Seattle	28 000	24 000	28 000
Boston	26 000	22 000	26 000
Miami	25 000	26 000	28 000
Chicago	25 000	26 000	27 000
Washington	20 000	26 000	22 000
Øvrige lufthavner	230 000	189 000	179 000
I alt	610 000	540 000	515 000

TØI rapport 974/2008

6.5.8 Asia

Thailand er det desidert mest besøkte landet i Asia. I 2007 ble det foretatt om lag 170 000 enkeltreiser med rutefly til Thailand, en økning på drøyt 30 000 fra 2005. Totalt utgjør trafikken til Thailand nesten hver tredje reise med rutefly til Asia. København er den største transferlufthavnen på reiser til Thailand. 43 prosent har flybytte her, mens 22 prosent reiser over Amsterdam. Kina er det nest mest populære reisemålet (ca 100 000 enkeltreiser) etterfulgt av Japan, India og Filippinene, hver med ca 40 000 reiser. Det har vært betydelig trafikkvekst til India. Finnair står alene for nesten hele veksten.

Reiser til Asia genereres hovedsakelig i Norge, 78 prosent av passasjerene til landene nevnt i tabell 6.15 oppga at de bodde her i landet. Det er mulig at språkproblemer kan ha ført til lav svarprosent for passasjerer fra en del nasjoner. Dermed kan den reelle andelen attraherte reiser være høyere enn de 22 prosent som er beregnet i denne undersøkelsen. Trafikken domineres av fritidsreiser. 45 prosent oppga å være på feriereise, 23 prosent besøkte slekt og venner, mens 27 prosent var på en arbeidsbetinget reise. Tabell 6.15 viser noen nøkkeltall for reisemål i Asia med over 20 000 enkeltreiser i 2007.

Tabell 6.15: Nøkkeltall for de største destinasjonene med rutefly til/fra Asia

Table 6.15: Key figures for main destinations operated by scheduled flights to/from Asia

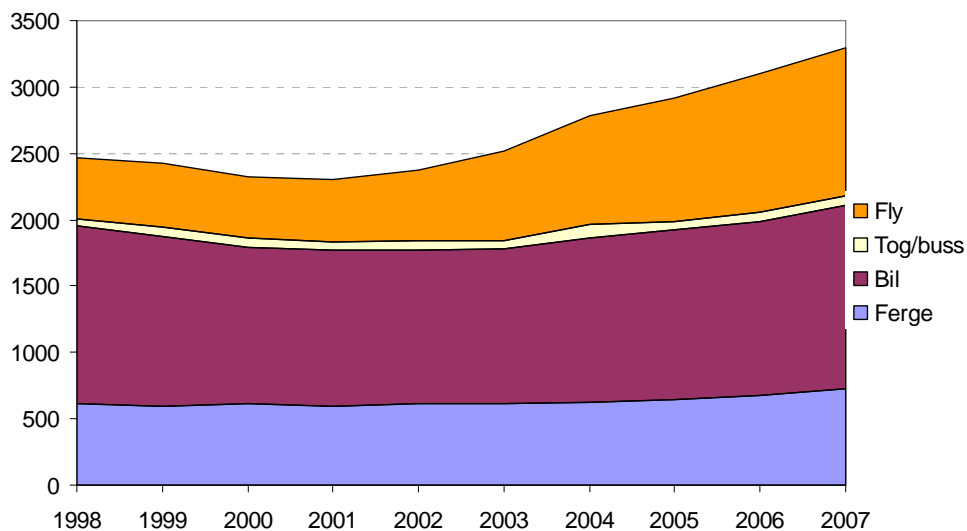
	Antall enkeltreiser	Endring fra 2005	Gjennomsnittspris forretningsreiser	Gjennomsnittspris fritidsreiser
Thailand	170 000	26 %	12 300	10 300
Kina	100 000	43 %	16 100	9 400
Japan	45 000	0 %	11 300	12 000
India	40 000	90 %	11 100	6 600
Filippinene	40 000	18 %	14 200	9 800
Singapore	35 000	21 %	20 400	11 800
Pakistan	28 000	-15 %	9 400	8 200
Arabiske emirater	27 000	17 %	13 000	6 800

TØI rapport 974/2008

6.6 Innkommende turisme

Flyet spiller en avgjørende rolle i å bringe turister til Norge. Andelen utenlandske turister som benytter fly på sin norgesreise har vært jevnt økende de siste 10 årene, fra 14 prosent i 1995 til 31 prosent i 2005 og 34 prosent i 2007 (figur 6.3).¹¹ Turister er her definert som bosatte i utlandet som har ferie/helgetur eller besøke slekt/venner som formål med reisen, og som har minst en overnatting på reisen. Veksten har vært spesielt høy de siste årene, og fra 2002 har antall flyturister mer enn fordoblet seg. Veksten i innkommende turismetrafikk med fly var på 11 prosent fra 2005 til 2007 - en økning fra 925 000 til 1,1 millioner.

Lavere priser og flere direkteruter er sentrale faktorer i denne utviklingen. Trafikken fordeler seg på 65 prosent i sommerhalvåret (mai-september) og 35 prosent i vinterhalvåret (oktober-april).



TØI rapport 974/2008

Figur 6.3: Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel

Figure 6.3: Total number of tourists (in thousands) with overnight stay by transport mode

Tabell 6.16 viser hjemlandet for turister som kommer med rutefly til Norge. Vi har her tatt med de 10 største markedene.

¹¹ Tallene er hentet fra TØIs Gjesteundersøkelse.

Tabell 6.16: Innkommende turisme med fly til Norge. 10 største markeder. Antall enkeltreiser i 2003, 2005 og 2007

Table 6.16: Inbound tourism to Norway. 10 largest markets. Single trips in 2003, 2005, and 2007

Hjemland	2007	2005	2003	Endring 05-07	Andel av vekst 05-07
Storbritannia	265 000	270 000	245 000	-2	-2
USA	185 000	145 000	150 000	28	13
Tyskland	160 000	150 000	95 000	7	3
Danmark	130 000	95 000	105 000	37	11
Sverige	140 000	140 000	80 000	-	-
Frankrike	115 000	75 000	55 000	53	13
Nederland	85 000	65 000	45 000	31	6
Spania	85 000	50 000	45 000	70	11
Polen	65 000	20 000	10 000	225	14
Italia	55 000	45 000	50 000	22	3
Sveits	35 000	35 000	30 000	-	-
Øvrige	350 000	260 000	180 000	35	28
Totalt	1 670 000	1 350 000	1 090 000	24	100

TØI rapport 974/2008

Til tross for manglende vekst de siste par årene, er Storbritannia fremdeles det største markedet. Britenes feriereiser fordeler seg noenlunde jevnt over sommer- og vintersesongen, med en liten overvekt av besøkende om sommeren. Britene avviker også noe fra gjennomsnittet med hensyn til varigheten av reisene, som generelt er noe kortere enn gjennomsnittet. Først og fremst er det langt færre briter som er på langferie i Norge, mens det er noe flere som er på kortere ferie med inntil fem overnattinger. Halvparten av britene er på slik kortferie, mens gjennomsnittet for alle utenlandske turister i Norge er litt under 40 prosent.

USA har hatt en betydelig vekst de siste to årene. Amerikanernes feriereiser utmerker seg rimeligvis med en langt høyere andel som er på lengre ferier i Norge. 46 prosent av amerikanerne har mellom 8-14 overnattinger og 31 prosent over 14 overnattinger. Amerikanernes feriereiser er også svært konsentrert til sommermånedene, 80 prosent av reisene er i månedene mai til september.

Etter en kraftig vekst mellom 2003 og 2005 har økningen i ferie- og fritidsreiser fra Tyskland vært mer beskjeden de siste par årene. Norwegian er største operatør mellom Norge og Tyskland med en markedsandel på 32 prosent, fulgt av SAS og Lufthansa med henholdsvis 27 og 20 prosent. Ryanair hadde 13 prosent av markedet. Germanwings har siden siste undersøkelse lagt ned rutetilbudet mellom Norge og Tyskland. 75 prosent av turisttrafikken fra Tyskland kommer inn over Oslo. To tredeler av de tyske flyturistene kommer i sommerhalvåret, og de fleste er på et lengre opphold. Bare 20 prosent av tyskerne er på kortferie i Norge (mindre enn tre netters opphold).

Frankrike og Danmark har hatt betydelig vekst de senere årene. I løpet av fire år har franskmennenes turistreiser til Norge doblet seg, og var i 2007 kommet opp i 115 000. Norwegian står for halvparten av veksten de siste to årene. I tillegg velger flere å fly med Lufthansa via Tyskland.

Fra land med høy arbeidsinnvandring utmerker Polen seg. På to år har turisttilstrømmingen med fly tredoblet seg. 60 prosent av de polske turistene kom for å besøke familie og venner. Også her er det Norwegians satsing som har gitt resultater. Når det gjelder trafikken fra Spania, som økte fra 50 000 i 2005 til 85 000 i 2007, har Ryanairs rute fra Torp til Madrid betydd mye. Hver tredje ferierende spanjol som kommer til Norge benytter denne ruta.

Tabell 6.17 viser fordelingen mellom kortere og lengre feriereiser i 2003, 2005 og 2007. Veksten de siste årene har vært størst for kortferier. Tilsvarende tendens finner vi også for nordmenns opphold i utlandet.

Tabell 6.17: Innkommende turisme. Reisesnes varighet i 2003, 2005 og 2007. Antall enkeltreiser

Table 6.17: Inbound tourism. Duration of stay in 2003, 2005 and 2007. Number of single trips

Reisesnes varighet	2007	2005	2003	Endring 05-07	Andel av vekst 05-07
Kortferie (inntil 3 overnattinger)	360 000	265 000	205 000	36	30
Lengre ferie (minst 4 overnattinger)	1 310 000	1 085 000	885 000	21	70
Total	1 670 000	1 350 000	1 090 000	24	100

TØI rapport 974/2008

6.7 Hvem er flypassasjerene?

Kvinneandelen på utenriksflyene har steget jevnt siden 1986, da den var 25 prosent. I 1992 var en av tre passasjerer kvinner, i 1998 36 prosent, mens undersøkelsen i 2003 viste at 39 prosent av passasjerene på reiser med rutenfly til utlandet var kvinner. Kvinneandelen har stabilisert seg rundt 40 prosent, i 2005 var det 41 prosent kvinner, i 2007 40 prosent. Dette har sammenheng med at det har vært noenlunde jevn vekst i fritids- og forretningstrafikken de senere årene. Kvinner står for flere private reiser enn menn. I 2007 ble 54 prosent av fritidsreisene til utlandet foretatt av kvinner, mens andelen i 1998 var 57 prosent. Innenfor forretningsmarkedet er forskjellene langt større, men kvinneandelen stiger sakte men sikkert. I 2007 utgjorde kvinnene 25 prosent av de forretningsreisende, mot 24 prosent i 2005, 21 prosent i 1998 og 17 prosent i 1992.

Tabell 6.18: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. Prosent

Table 6.18: Air passengers (12 years and over) by age and gender. Percent

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
12-19 år	6	41	59
20-29 år	18	50	50
30-39 år	22	61	39
40-49 år	22	64	36
50-59 år	18	61	39
60-69 år	11	58	42
70 år og eldre	3	57	43
I alt	100	60	40

TØI rapport 974/2008

Ser vi på kjønnsfordelingen innenfor ulike alderskategorier (tabell 6.18), finner vi at kvinnene er i mindretall unntatt i de yngste aldersgruppene. Mannsdominansen er størst i aldersgruppen 40-49 år, som også er gruppen med flest arbeidsbetingede reiser.

På 1990-tallet økte flypassasjerenes gjennomsnittsalder på utenlandsrutene, men de siste årene har den gått noe ned igjen. Tabell 6.19 viser at det er de yngre og eldre aldersgruppene som gjør seg mer gjeldende. 13 prosent av passasjerene er 60 år eller eldre, mot ni prosent i 1998, og nesten en tredel av passasjerene er i aldersgruppen 50 år og eldre i 2007. Tilsvarende utgjør de under 30 år en høyere andel av utenlandspassasjerene, 23 prosent i 2007 mot 19 prosent i 1998. Andelen har vært stabil siden 2005. Igjen er det økt innslag av fritidsreiser som bidrar til endringen.

Tabell 6.19: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007. Prosent

Table 6.19: Air passengers (12 years and over) by age. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 and 2007 Percent

Alder	1986	1992	1998	2003	2005	2007
I alt	100	100	100	100	100	100
12-19 år	2	4	3	5	6	6
20-29 år	16	17	16	17	17	18
30-39 år	30	26	25	24	23	22
40-49 år	28	29	25	23	23	22
50-59 år	15	15	21	20	19	18
60-69 år	7	6	7	8	9	11
70 år og eldre	2	3	3	3	3	3
Gj.snittsalder	41 år	41 år	43 år	42 år	42 år	42 år

TØI rapport 974/2008

6.8 Reiseopplegg og reisens varighet

6.8.1 Oppmøtetid på lufthavnen

Man møter tidligere opp på lufthavnen når man skal reise utenlands enn hva man gjør på innenriksflygningene. Stadig strengere og mer omfattende sikkerhetskontroller, passkontroll og avgiftsfrie butikker har bidratt til dette. På utland er gjennomsnittspassasjerens på plass 110 minutter før avgang, dette er en økning på 14 minutter i forhold til 2003, da man i snitt var på plass 96 minutter før avgang. Denne økningen gjelder både for privatreiser og yrkesreiser. Det er imidlertid forskjell mellom de som reiser i arbeid og de som er på privat reise, førstnevnte møter opp noe kortere tid før avgang. En av tre som reiser i arbeid møter opp under en time før avgang, mens to tredeler av dem som er på private reiser er på plass 90 minutter eller tidligere før flyet skal gå. Tabell 6.20 viser at oppmøtetiden har økt markert de senere årene både for arbeidsbetingede reiser og private reiser. Dette gjelder på samtlige lufthavner og har sammenheng med et mer omfattende kontrollregime.

Tabell 6.20: Oppmøtetid for utenlandspassasjerene. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998, 2003, 2005 og 2007

Table 6.20: Check-in time for business and leisure passengers travelling abroad. 1998, 2003, 2005 and 2007

	2007		2005		2003		1998	
	Arbeidsreiser	Private reiser	Arbeidsreiser	Private reiser	Arbeidsreiser	Private reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
Andel som har møtt opp:								
Tidligere enn 90 minutter før avgang	41	65	32	51	25	43	13	24
90-61 minutter før avgang	26	21	23	26	24	28	21	31
60-31 minutter før avgang	30	13	41	21	46	26	53	40
30 minutter før avgang eller senere	3	2	4	2	5	3	13	5
Gj.snittlig oppmøtetid før avgang	98 min	120 min	91 min	111 min	82 min	101 min	69 min	86 min
Median	90 min	120 min	70 min	100 min	60 min	90 min	60 min	70 min

TØI rapport 974/2008

6.8.2 Reisens varighet

Utenlandsreisene er ikke uventet av lengre varighet enn reisene som foretas innenriks. Dette gjelder både arbeidsreiser og private reiser. For eksempel er gjennomsnittsvarigheten av en privat reise innenlands åtte netter, mens man er borte i 10 netter på en privat reise utenlands. De arbeidsbetingede reisene har en gjennomsnittlig varighet på 6,7 netter. Her er det stor forskjell mellom reiser til og fra arbeid og yrkesreiser, hvor førstnevnte har en gjennomsnittlig varighet på 13,7 netter og yrkesreiser fem netter.

Tabell 6.21: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reisemål. 1992, 1998, 2003, 2005 og 2007

Table 6.21: Percentage of day-trips and mean duration of overnight travel by purpose. 1992, 1998, 2003, 2005 and 2007

	2007	2005	2003	1998	1992
Andel dagsturer – alle reiser	4	4	5	8	6
Varighet – alle reiser*	9,0 netter	9,4 netter	9,7 netter	8,6 netter	8,2 netter
Varighet – arbeidsbetingede reiser*	6,7 netter	6,7 netter	6,7 netter	6,6 netter	6,1 netter
Varighet – private reiser*	10,4 netter	11,0 netter	11,8 netter	11,3 netter	11,1 netter

TØI rapport 974/2008

* For reisende med 1 til 99 netter.

Andelen dagsturer, det vil si reiser hvor utreisen og hjemreisen skjer på samme dag, er fire prosent og har holdt seg stabil siden 2005. Disse reisene foretas i all hovedsak av yrkesreisende, og ikke uventet er det på relasjoner innen Skandinavia at dagsreisene har noe omfang. På ruten til Stockholm er for eksempel 13 prosent av passasjerene på dagsreise. Tabell 6.22 viser varigheten mer detaljert for arbeidsbetingede reiser og private reiser. Reiser med inntil fem overnattinger er mest utbredt innenfor de arbeidsrelaterte reisene, mens nesten ni av ti private reiser innebærer tre overnattinger eller mer.

Tabell 6.22: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter reisens varighet. 2007.
Prosent

Table 6.22: Business and leisure travel by duration. 2007. Percent

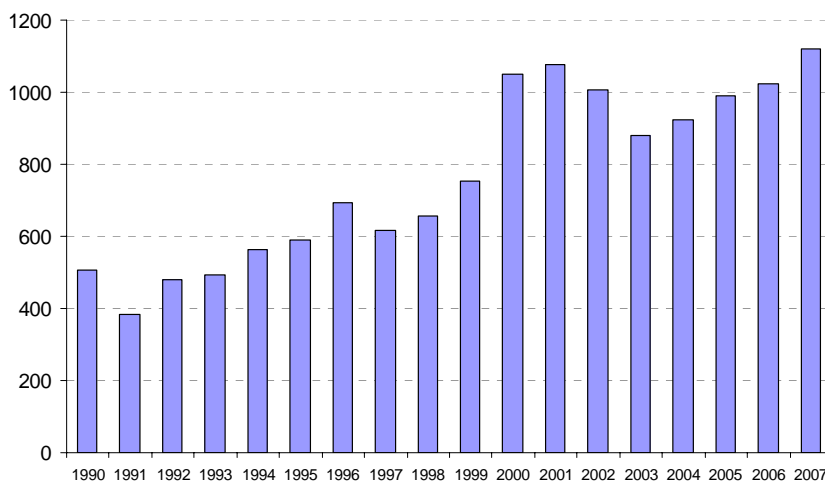
	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
Dagstur	6	11	2
1 natt	11	18	2
2 netter	11	17	8
3-5 netter	29	28	30
6-7 netter	11	7	15
8-14 netter	19	11	25
Mer enn 14 netter	15	10	18
I alt	100	100	100

TØI rapport 974/2008

7 Chartertrafikken fra Oslo lufthavn

7.1 Destinasjoner og reiseomfang

Chartertrafikken fra Norge til utlandet er og har vært av betydelig omfang, selv om den i perioder har gått noe tilbake. Dette siste skyldes i stor grad at det er opprettet flere nye ruter til destinasjoner som en tidligere bare kunne nå med charterfly. Figur 7.1 gir et bilde av utviklingen for chartertrafikken mellom Norge og utlandet i perioden 1990–2007, og den viser at det har vært store svingninger i antall reiser i løpet av de siste 10 årene. Hovedinntrykket er likevel vekst, men med sviktende trafikk i perioden 1991–1993, 1997–1998 og 2002–2005. Chartertrafikken i 2007 var imidlertid høyere enn noen gang, med 1,1 millioner tur/retur-reiser.



TØI rapport 974/2008

Figur 7.1: Reiser med charterfly ut fra Norge. 1990–2007. Tusen t/r reiser

Figure 7.1: Non-scheduled air traffic from Norway. 1990–2007. Thousand round trips

Charterdelen av Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 inkluderer intervju med i alt 8 447 charterpassasjerer, hvorav knapt 5 000 er intervjuet på Oslo lufthavn. På grunn av mangelfulle opplysninger om passasjertall på charteravganger fra de andre lufthavnene har det bare vært mulig å gjøre beregninger for OSL. Charterpassasjerene ved OSL foretok drøyt 600 000 reiser til om lag 60 ulike destinasjoner i 2007. Av det totale antall charterreiser mellom Norge og utlandet gikk 55 prosent fra OSL. Tabell 7.1 viser de mest populære reisemålene i 2003 og 2007.

Tabell 7.1: Reiser med charterfly fra OSL etter destinasjon og land. 2003 og 2007. Prosent

Table 7.1: Non-scheduled air traffic from Oslo airport by destination airport and country. 2003 and 2007. Percent

Sted, land	2007	2003
Spania i alt	31	41
– Las Palmas	13	11
–Tenerife	6	13
– Palma, Mallorca	7	7
– Spania ellers	5	10
Portugal	4	20
Kypros	4	4
Tyrkia	10	2
Hellas i alt	25	24
– Kreta (Heraklion og Chania)	11	11
– Rhodos	5	2
– Santorini	-	4
– Hellas ellers	9	7
Øvrige land	26	9

TØI rapport 974/2008

Spania er fortsatt landet som mottar flest charterturister fra Norge, selv om andelen er synkende. Dette har sammenheng med økt tilbud av ruteflygninger, noe som også kan forklare nedgangen i charterreiser til Portugal. Las Palmas er det mest populære reisemålet både i Spania og totalt sett. I 2007 ble det foretatt ca 76 000 charterreiser til Las Palmas fra OSL. I tillegg kommer rutetrafikken med om lag 45 000 reiser, slik at Las Palmas alene mottok om lag 120 000 reisende fra OSL i 2007.¹² Hellas er det nest mest populære reisemålet. Hver fjerde charterpassasjer skal til Hellas, og av disse ender 44 prosent på Kreta. Av ”nye” land er det spesielt tre som utmerker seg: Tyrkia, Egypt og Bulgaria. Førstnevnte mottok i 2007 hver tiende charterpassasjer fra OSL, mens Egypt og Bulgaria hver hadde fem prosent av markedet.

Tabell 7.2 viser at reisemålene er klart sesongbetonte. I første og tredje tertial gikk om lag 50 prosent av charterreisene til Spania, og Las Palmas og Tenerife var de desidert mest populære destinasjonene. I sommersesongen endte derimot bare 15 prosent av charterreisene i Spania, og av disse skulle tre av fire til Mallorca. Hellas er den store destinasjonen om sommeren, og i særdeleshet Kreta (Chania og Heraklion) og Rhodos.

¹² Det er også betydelig chartertrafikk fra andre norske lufthavner til Las Palmas

Tabell 7.2: De 10 mest populære reisemålene for charterpassasjerer fra OSL. Antall t/r - reiser i 2007

Table 7.2: 10 most popular charter destinations from OSL. Number of round trips in 2007

Destinasjon	1.tertial	2.tertial	3.tertial	I alt
Las Palmas	36 000	10 000	30 000	76 000
Chania	3 000	41 000	5 000	49 000
Antalya	5 000	32 000	12 000	49 000
Palma Mallorca	-	32 000	10 000	42 000
Tenerife	19 000	-	18 000	37 000
Rhodos	1 000	28 000	1 000	30 000
Larnaca	3 000	14 000	7 000	24 000
Burgas	-	23 000	-	23 000
Hurghada	7 000	-	11 000	18 000
Heraklion	1 000	14 000	1 000	16 000
Andre	60 000	121 000	55 000	236 000
I alt	135 000	315 000	150 000	600 000

TØI rapport 974/2008

Totalt ble nesten hver fjerde charterreise fra OSL generert av bosatte utenfor Østlandet i 2007 (tabell 7.3). Dette er imidlertid vesentlig lavere enn for fire år tilbake, da 36 prosent av de reisende kom fra andre landsdeler enn Østlandet. Bedre tilbud av charterflygninger fra andre store lufthavner enn OSL kan forklare utviklingen. Chartertrafikken på OSL var "bare" 12 prosent høyere i 2007 enn i 2003, mens den i gjennomsnitt var 42 prosent høyere for Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø (store lufthavner).

Tabell 7.3: Bosted for charterpassasjerer på OSL. 2003 og 2007. Prosent

Table 7.3: Place of residence for charter passengers at Oslo airport. 2003 and 2007. Percent

Hjemfylke	2007	2003
Østfold	9	5
Akershus	16	14
Oslo	18	18
Hedmark	6	4
Oppland	8	5
Buskerud, Vestfold, Telemark	19	18
Resten av landet	24	36
I alt	100	100

TØI rapport 974/2008

7.2 Reisens varighet og passasjerenes kjønn og alder

I gjennomsnitt var charterpassasjerene fra OSL borte fra hjemmet i 10 netter i 2007. 55 prosent var borte i en uke eller mindre, 36 prosent var borte mellom 8 og 14 netter, mens ni prosent var borte mer enn to uker (tabell 7.4). Siden 2003 har det blitt en høyere andel reiser med kortere varighet. Gjennomsnittspassasjerer i 2003 var borte i 11 netter.

Tabell 7.4: Reiser med charterfly fra OSL etter varighet. 2003 og 2007. Prosent
 Table 7.4: Non-scheduled air travel from Oslo airport by duration. 2003 and 2007.
 Percent

Antall netter borte	2007	2003
7 netter eller mindre	55	50
8-14 netter	36	40
15 netter eller lengre	9	10
I alt	100	100

TØI rapport 974/2008

Det er flere kvinner enn menn om bord i charterflyene. I 2007 var charterpassasjerene fra OSL 58 prosent kvinner og 42 prosent menn, mens det i 2003 var 46 prosent menn. Når det gjelder aldersfordelingen, var det en høyere andel reisende under 40 år i 2007 sammenlignet med fire år tidligere, mens andelen passasjerer mellom 40 og 60 har gått tilbake (tabell 7.5). Ellers kan man merke seg at de mellom 60 og 70 er overrepresentert blant charterturistene, dersom vi sammenligner med aldersfordelingen i befolkningen. De eldste er på den annen side sterkt underrepresentert.

Tabell 7.5: Charterflypassasjerer (som har fylt 12 år) fra OSL etter alder og kjønn. 2003 og 2007. Prosent

Table 7.5: Passengers on non-scheduled air traffic (12 years and above) by age and gender. 2003 and 2007. Percent

Alder	2007				2003		
	Befolkningen	I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner
I alt	100	100	100	100	100	100	100
12-19 år	10	12	10	14	10	9	11
20-29 år	15	17	17	18	15	13	16
30-39 år	18	16	17	15	14	15	14
40-49 år	17	18	17	18	19	18	20
50-59 år	16	16	16	15	23	24	22
60-69 år	11	15	15	15	13	14	12
70 år og over	13	6	8	5	6	7	5

TØI rapport 974/2008

7.3 Charter eller rute?

Til mange av de mest populære charterdestinasjonene går det også rutefly. Tabell 7.6 viser noen kjennetegn ved charter- og rutepassasjerer til fem lufthavner som både kan nås med charter- og rutefly: Roma, Heraklion, Las Palmas, Palma Mallorca, Venezia og Tenerife.

Charterpassasjerene er i større grad kvinner og har noe lavere inntekt sammenlignet med de som reiser med rutefly. Det er videre slik at charterreisene er av kortere varighet og i all hovedsak knyttet opp mot ferie, mens mange av passasjerene om bord på ruteflyene reiser med formål å besøke slekt og venner. En langt større andel av charterreisene er generert i Østlandsområdet, noe som har sammenheng med rimelig gode charterforbindelser fra flere norske lufthavner.

Tabell 7.6: Kjennetegn ved passasjerer om bord på rutefly og charterfly. 2007
Table 7.6: Characteristics of passengers on scheduled and charter flights to Rome, Heraklion, Las Palmas, Palma Mallorca, Venezia and Tenerife. 2007

	Rutefly	Charterfly
Andel kvinner	52	56
Formål:		
- Forretning	8	1
- Besøk	10	2
- Annen privat	82	97
Alder (gjennomsnitt / median)	45 / 46	45 / 46
Inntekt (gjennomsnitt / median)	455' / 390'	410' / 320'
Andel med tilslutning	22	4
Antall netter borte (gj.snitt / median)	13 / 7	10 / 7

TØI rapport 974/2008

Referanser

- Denstadli, J.M. 2006. Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 865.
- Denstadli, J.M., Rideng, A. og Lian, J.I. 2006. *Reisevaner med fly 2005*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 828.
- Denstadli, J.M., Rideng, A. og Strand, S. 2004. *Reisevaner med fly*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 713.
- Fugleberg, O. 1999a. *Reiser på innenlands rutefly 1997-1998 etter lufthavn*. Oslo: Luftfartsverket. ISBN 82-91156-19-0.
- Fugleberg, O. 1999b. *Oslo lufthavn Gardermoen. Reisevaner på innenlands og utenlands rutefly 1999*. Oslo: Luftfartsverket. ISBN 82-91156-24-7.
- Lian, J.I., Eriksen, K.S, Lauridsen, H. og Rideng, A. 2002. *Norsk innenlands luftfart – konkurranse og monopol*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 586.
- Lian, J.I., Nicolaysen, B. og Larsen, O.I. 1993. *Konsekvenser av økt luftfarts-konkurranse*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 191.
- Rideng, A. 1993. *Reisevaneundersøkelsen på fly 1992*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 186.
- Rideng, A. og Denstadli, J.M. 1999. *Reisevaner på rutefly 1992-1998*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 441.
- Rideng, A. og Stabæk, K. 1988. *Charterreiser med fly i 1986*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 4.
- Stabæk, K. 1983. *Passasjertrafikken på stamflyrutene i Norge 1972-1982. Utvikling i reisemønster og trafikantstruktur*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 444-1.
- Stabæk, K. 1985. *Passasjertrafikken på kortbaneflyrutene i Norge 1976-1984*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 494-8.
- Stabæk, K. 1987. *Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 554-5.
- Stabæk, K. 1988. *Passasjertrafikken på flyrutene i Norge 1982-1987*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 18.

Vedlegg 1

Spørreskjema innland

Kjære flypassasjer!

Ditt svar vil hjelpe oss til å planlegge for fremtidens luftfart.

Vennligst skriv med **STORE BOKSTAVER** innenfor tekstboksene.

Levér spørreskjemaet til vårt personale før du går om bord i flyet. Takk for hjelpen!

RUTE INNLAND, NORSK

1. Hvor lang tid før ordinær flyavgang møtte du opp på Oslo Lufthavn?

			minutter
--	--	--	----------

2. Med hvilket transportmiddel ankom du til Oslo Lufthavn?

- Drosje (taxi)
 Leiebil
 Bil som ble parkert på flyplassen under reisen
 Bil som ble kjørt av andre og returnert av dem
 Buss
 Flytoget
 Annet tog
 Annet, f.eks. til fots, sykkel, motorsykkel
 Jeg kom med korresponderende fly (transfer) fra:
 Flyplass

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Vennligst oppgi flightnr. og avgangsdato for flyet du nå skal reise med (finnes på boardingkort og informasjonsskjerm.)

Flightnr.				Dato (DD.MM.ÅÅ)			
						0	7

4. Hvor skal du gå av flyet du nå skal reise med?

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5. Skal du fortsette reisen med fly fra flyplassen du nå reiser til?

Nei
 Ja. Hvilken flyplass er ditt endelige reisemål?

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Hvor bor du?

--	--	--	--	--

Sted/by

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Land

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Hva er/var ditt viktigste besøkssted på denne reisen?

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Land

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Hvor mange netter er du borte fra bostedet ditt på denne reisen? Skriv 0 hvis du reiser frem og tilbake på samme dag.

--	--	--

 netter

9. Hvor mange personer er det i ditt reisefølge inkludert deg selv?

--	--

 personer

10. Er du på utreise eller hjemreise?

- Utreise
 Hjemreise

11. Hva er reisens hovedformål?

- Reise til/fra arbeidssted
 Kurs, konferanse, kongress, messe
 Salg, innkjøp, forhandlinger
 Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.
 Serviceoppdrag/konsulentbistand
 Annen forretnings-/tjenestereise
 Besøke slekt/venner
 Ferie-/helgetur og lignende
 Reise til/fra studiested
 Annen privat reise

12. Hvor mye kostet flybilletten din tur/retur inkl. avgifter?

Billettpris i norske kroner

--	--	--	--	--	--

13. Hvor mange ganger de siste 12 månedene har du reist med rutefly innenlands i Norge? Vennligst oppgi antall tur/retur-reiser inkludert denne reisen.

--	--	--

 reiser i forbindelse med arbeid

--	--	--

 private reiser

14. Vennligst oppgi ditt fødselsår og kjønn.

1	9		
---	---	--	--

Mann
 Kvinne

15. Hva er din hovedbeskjeftigelse?

- Yrkesaktiv
 Skoleelev/student/vernepliktig
 Pensjonist/trygdet/ikke yrkesaktiv

16. Hva er din årlige bruttoinntekt?

Bruttoinntekt før skatt i norske kroner

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Spørsmål 17 og 18 besvares kun hvis du er yrkesaktiv.

17. Hvilken næring er du tilknyttet?

- Primærnæringer
 Olje-/gassutvinning, bergverk
 Industri
 Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg
 Varehandel, hotell og restaurant
 Transport, lagring, post, tele
 Bank og forsikring
 Annen privat tjenesteyting
 Offentlig administrasjon/tjenesteyting
 Annet

18. Er denne reisen tilknyttet olje-/gassvirksomhet?

- Ja
 Nei

OSL



Vedlegg 2

Spørreskjema utland

Dear air passenger!

Your answer will help us plan for future aviation.

Please write in CAPTAL LETTERS inside the text boxes.

Hand in the questionnaire to our staff before you board the aircraft. Thank you for your help!

1. How long before your scheduled flight departure did you arrive at Oslo International Airport?

minutes

2. By what means of transportation did you arrive at Oslo Airport?

- Taxi
- Rented car
- Car parked at the airport during your travel
- Car driven by others and returned by them
- Bus
- Airport Express Train
- Other train
- Other means of transportation
- I arrived by a corresponding flight (transfer) from:
Airport:

3. Please state the flight number and departure date for the flight you are now taking (it is shown on your boarding pass).

Flight no. Departure date (DD.MM.YY) . .

4. Where will you disembark the plane you are now boarding?

Airport:

5. Will you continue your trip by air from the airport you are now flying to?

- No
- Yes. Which airport is your final destination?

6. Where do you live?

Postal code

City/town

Country (please include the state if you live in the U.S.A.)

7. What is/was your most important place of visit on this trip?

City/town

Country (please include the state if you are visiting the U.S.A.)

8. How many nights will you be away from your home on this trip? Write 0 if you are making a round trip on the same day.

nights

9. How many persons are there in your travelling party including yourself?

persons

10. Are you on an outward or homeward journey?

- Outward journey Homeward journey

11. What is the main purpose of this trip?

- Travel to/from place of work
- Course, conference, convention, trade fair
- Sales, purchasing, negotiations
- Contact with head office/subsidiary, etc.
- Service job/consultancy
- Other business/official trip
- Visit family/friends
- Holiday/weekend trip, etc.
- Travel to/from place of study
- Other private trip

12. How much did your air ticket cost, including taxes?

Amount

In what currency is the amount stated?

- Norwegian Kroner (NOK)
- Swedish Kroner (SEK)
- Danish Kroner (DKK)
- Euros (EUR)
- British Pounds (GBP)
- American Dollars (USD)
- Other currency. Please state the currency code below:

13. How many times in the past 12 months have you travelled by scheduled air services between Norway and another country? Please write the number of round trips including this one.

business trips
 private trips

14. Please state your year of birth and gender:

Male Female

If you live in another country than Norway, please answer the following questions:

15a. Were some of the expenses (including your air ticket) paid before the trip began?

- Yes No

If yes, please indicate how much you have paid in advance:

Amount Currency code

For how many persons does this amount apply?

adults children

15b. Please indicate the total expenses for the whole travel party during your stay in Norway (not including air tickets and other prepaid expenses).

NOK

For how many persons does this amount apply?

adults children



Vedlegg 3

Datagrunnlag og metode

Datagrunnlag og metode

Tidligere undersøkelser

Siden 1972 har Transportøkonomisk institutt gjennomført reisevaneundersøkelser på fly etter oppdrag fra Luftfartsverket/Avinor. Formålet med disse har vært å innhente strukturdata om passasjerene og deres reisemønster og reiseatferd, og på denne måten supplere den løpende passasjerstatistikken som gir omfangstall. Resultatene av undersøkelsene har vært brukt i forbindelse med trafikkprognoser, planer for lufthavnene, ruteplanlegging osv. Vedleggstabell 1 gir en oversikt over reisevaneundersøkelsene på fly.

Vedleggstabell 1: Oversikt over reisevaneundersøkelser på fly.

Appendix table 1: Air travel surveys conducted at Norwegian airports.

År	Omfang	Rapportert i
1972	Ruteflygning på stamflyrutene	Stabæk (1983)
1976	Ruteflygning på kortbanerutene	Stabæk (1985)
1977	Ruteflygning på stamflyrutene	Stabæk (1983)
1982	Ruteflygning på stamflyrutene	Stabæk (1983)
1984	Ruteflygning på kortbanerutene	Stabæk (1985)
1986	SAS' utenlandsruter	Stabæk (1987)
1986	Charterflygninger til utlandet	Rideng og Stabæk (1988)
1987	All innenlandsk ruteflygning	Stabæk (1988)
1992	All ruteflygning på innland og til utlandet	Rideng (1993)
1998	All ruteflygning på innland og til utlandet	Rideng og Denstadli (1999) Fugleberg (1999a, 1999b)
2003	All ruteflygning på innland og all rute- og charterflygning til utlandet	Denstadli, Rideng og Strand (2004)
2005	All ruteflygning fra OSL til stamflyrutene i Norge og all rute- og charterflygning til utlandet	Denstadli, Rideng og Lian (2006)
2007	All ruteflygning på innland og all rute- og charterflygning til utlandet	

Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 omfatter i prinsippet all ruteflygning i Norge og mellom Norge og utlandet, i tillegg til chartertrafikk med utlandet. Undersøkelsen er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med undersøkelsene i 2003 og 2005. Det betyr blant annet at svarkategoriene på de enkelte spørsmålene er valgt slik at de samsvarer eller er sammenlignbare med tidligere undersøkelser. Det metodiske opplegget er også i hovedtrekk det samme i 2007 som i de to foregående undersøkelsene.

Opplegg og gjennomføring

Populasjon

En undersøkelses populasjon kan generelt defineres som den mengde enheter (for eksempel individer, husholdninger, kjøretøyer etc.) som vi ønsker informasjon om. Populasjonen i denne undersøkelsen defineres som *alle reiser med rutefly i Norge eller til/fra Norge, og alle reiser med charterfly til utlandet, som ble gjennomført i perioden 1. januar 2007 – 31. desember 2007. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.* En flyreise defineres som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybytte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis. Hele eller deler av reisen kan også foregå med helikopter. Til enhver reise i populasjonen er knyttet en person, og summen av alle disse personene utgjør en teoretisk "bestand" eller gruppe av personer. Bestanden er teoretisk fordi den bare avspeiler hvem som har foretatt reisene, og fordi hver person teller med en tyngde som er lik det antall reiser vedkommende har foretatt i løpet av undersøkelsesperioden, når det skal relateres til populasjonen av reiser.

De som reiser på barnebillett (under 12 år) er ikke med i populasjonen. Ifølge flyselskapene dreier dette seg om fire–fem prosent av det totale antall solgte billetter.

Utvalgsplan

Når man utarbeider en utvalgsplan er det vanlig å stratifisere utvalget. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler eller *strata*, og deretter trekke et utvalg separat for hvert stratum. På denne måten oppnår man mindre stokastisk usikkerhet gitt samme antall observasjoner enn om en trekker direkte fra hele materialet. Forutsetningen er at enhetene innenfor hvert stratum hver for seg har mindre variasjonsbredde enn i hele materialet. I denne undersøkelsen ble hver av Avinors lufthavner, samt lufthavnene Sandefjord og Stord som ikke er eid av staten, behandlet som et stratum.

Datainnsamlingen ble organisert hierarkisk etter lufthavnenes størrelse, og hovedregelen var at det ble intervjuet i en retning. Dette innebærer at det ble gjennomført intervju på alle relasjoner ut fra Oslo som er den største lufthavnen. På den nest største lufthavnen, Bergen, ble det intervjuet på alle relasjoner med unntak av Oslo, mens det på den tredje største, Trondheim, ble intervjuet på alle relasjoner med unntak av Oslo og Bergen, osv. På enkelte lufthavner ble det imidlertid foretatt suppleringsintervjuer på flighter til Oslo, men relativt sett er det gjennomført flere intervjuer på Oslo lufthavn enn hva andelen av totaltrafikken tilsier.

Det ble forsøkt foretatt et mest mulig tilfeldig utvalg, tatt hensyn til de begrensinger som lå i at det kun var en person på hver lufthavn som gjennomførte intervjuene. På de fire største lufthavnene, hvor det er jevn trafikk over hele døgnet, var utvalgsprosedyren som følger: For hver intervjudag ble det trukket ut

en tilfeldig flight. Denne, og alle etterfølgende og forutgående flighter i et intervall på omtrent 45 minutter (som var beregnet intervjutid per flight), ble tatt med i utvalget for denne dagen. Et eksempel illustrerer fremgangsmåten: Torsdag 13. september ble Widerøes flight WF123 fra Oslo til Førde kl 08.00 trukket ut ved tilfeldig trekning blant alle innenlands flighter fra Oslo denne dagen. 45 minutter tidligere hadde Norwegian en avgang til Trondheim, og 45 minutter før denne hadde SAS en flight til Bergen. Disse ble også tatt med. Tilsvarende ble etterfølgende flighter av WF123 med intervall på 45 minutter tatt med. Noen skjønnsmessige vurderinger ble imidlertid gjort for å sikre at alle flighter var representert i utvalget over en periode på fire måneder.

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

Trafikken over lufthavnene varierer veldig. Oslo er Norges største lufthavn med 19 millioner passasjerer kommet og reist i 2007 (innland og utland inkl. transfer), mens Røros og Værøy hadde knapt 9 000 passasjerer kommet og reist. Fordi de enkelte lufthavnene har så ulik trafikk, er det ønskelig å variere utvalgsprosenten mellom disse. Utvalgsprosenten er definert som antall informanter i prosent av antall enheter (her: reiser). Dette er ønskelig for å få et visst antall informanter fra alle lufthavner og fra alle ruter som går fra lufthavnene. Dette innebærer at utvalgsprosenten er lavere på tunge ruter, som for eksempel Oslo–Trondheim, enn på små ruter som for eksempel Trondheim–Mo i Rana. På disse to rutene er utvalgsprosenten henholdsvis 0,2 og 1,4.

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

Tidspunkter for intervjuing

På alle lufthavner med unntak av Oslo ble det gjennomført intervjuer i en bestemt uke annenhver måned i 2007. På Oslo lufthavn ble det intervjuet en uke hver måned. Vedleggstabell 2 viser i hvilke perioder datainnsamlingen på innenlandsrutene ble gjennomført.

Vedleggstabell 2: Undersøkellesperioder og antall svarskjema på innenlandsrutene.

Appendix table 2: Survey periods and number of respondents. Domestic routes.

	OSL		Andre lufthavner		Totalt antall intervju
	Uke	Antall intervju	Uke	Antall intervju	
Januar	Uke 4	1 487	-		1 487
Februar	Uke 7	1 514	Uke 7	4 693	6 207
Mars	Uke 11	1 769	-		1 769
April	Uke 15	1 868	Uke 13	4 876	6 744
Mai	Uke 19	1 752	-		1 752
Juni	Uke 25	1 907	Uke 25	5 341	7 248
Juli	Uke 27	1 740	-		1 740
August	Uke 31	1 626	Uke 31	1 689	3 315
September	Uke 37	1 756	-		1 756
Oktober	Uke 42	1 905	Uke 41	2 177	4 082
November	Uke 46	1 536	-		1 536
Desember	Uke 50	1 509	Uke 49	3 143	4 652
I alt		20 369		21 919	42 288

Vedleggstabell 3 viser i hvilke perioder datainnsamlingen på utenlandsrutene ble gjennomført. Til sammen ble det foretatt intervjuer med 62 257 passasjerer på utenlandsrutene. 72 prosent av utenlandstrafikken går over Oslo, og følgelig er flesteparten av intervjuene tatt her. I tillegg til Oslo var det åtte lufthavner som hadde utenlands rutetraffic i 2007. Intervjuene på disse lufthavnene er fordelt som følger: Sandefjord (5 334 intervjuer), Stavanger (3 199 intervjuer), Bergen (2 060 intervjuer), Trondheim (947 intervjuer), Kristiansand (1 806 intervjuer), Haugesund (158 intervjuer), Ålesund (79 intervjuer) og Tromsø (19 intervjuer).¹

¹ Fra Tromsø var det i perioden kun en rute til Murmansk med to ukentlige avganger som ble trafikkert med et 18 seters fly.

*Vedleggstabell 3: Undersøkellesperioder og antall svarskjema på utenlandsrutene.
Appendix table 3: Survey periods and number of respondents. International routes.*

	OSL		Andre lufthavner		Totalt antall intervju
	Uke	Antall intervju	Uke	Antall intervju	
Januar	Uke 3	2 464	-		2 464
Februar	Uke 6	3 071	Uke 7	3 581	6 652
Mars	Uke 13	4 117	-		4 117
April	Uke 16	3 892	Uke 12	3 106	7 223
Mai	Uke 21	4 331	-		4 331
Juni	Uke 24	4 023	Uke 25	2 815	6 838
Juli	Uke 28	4 998	-		4 998
August	Uke 32	4 702	Uke 31	1 491	6 193
September	Uke 38	4 781	-		4 781
Oktober	Uke 41	4 749	Uke 41	913	5 662
November	Uke 45	3 871	-		3 871
Desember	Uke 49	3 650	Uke 49	1 702	5 253
I alt		48 649		13 608	62 257

Det ble også gjennomført intervjuer med passasjerer på charterflygninger til utlandet. Det er flere lufthavner som har internasjonal chartertrafikk enn rutetraffikk, men antall flygninger fra enkelte av disse er få. Vedleggstabell 4 gir en oversikt over hvilke lufthavner det er intervjuet på og antall intervjuer. Totalt ble det gjennomført 8 447 intervju med passasjerer på charterflygninger, og igjen er flesteparten av intervjuene foretatt på Oslo lufthavn.

*Vedleggstabell 4: Antall svarskjema på charterflygninger etter lufthavn.
Appendix table 4: Number of respondents by airport. Charter flights*

	Totalt antall intervju
Oslo	4 949
Fagernes	45
Sandefjord	773
Kristiansand	344
Stavanger	342
Haugesund	94
Bergen	533
Ålesund	246
Kristiansund	94
Trondheim	676
Bodø	14
Evenes	144
Tromsø	180
Kirkenes	11
I alt	8 447

Samlet for innland og utland inneholder datamaterialet 112 992 intervjuer.

Selskaper

Alle selskaper som har noen betydning for flytrafikken på norske lufthavner er representert i undersøkelsen. På innland er det intervjuet på flighter til følgende selskaper: Braathens, SAS, Widerøes flyveselskap, Norwegian, Coast Air, Danish Air Transport, Helikopterservice, Air Norway, Atlantic Airways, City Star Airlines og Kato Air.

Når det gjelder utenlandstrafikken er også selskapene bredt representert. I alt 20 charterselskaper og 38 ruteselskaper er inkludert i undersøkelsen. Følgende er de 10 største: SAS, Norwegian, KLM, Ryanair, Sterling, Lufthansa, Widerøe, British Airways, Fly Nordic og Finnair.

Spørreskjema

Ved utformingen av spørreskjemaene ble det lagt vekt på at resultatene i størst mulig grad skulle være sammenlignbare med de tidligere undersøkelsene. De fleste av spørsmålene har derfor også blitt stilt ved de tidligere undersøkelsene, både på innland og på utland. Spørreskjemaene er trykt i vedlegget.

Spørreskjemaet for innland ble trykt i to språkversjoner, en norsk og en engelsk. Spørreskjemaet for utland ble trykt i 13 språkversjoner for intervjuer foretatt på Oslo lufthavn: Norsk, engelsk, svensk, finsk, dansk, tysk, fransk, spansk, italiensk, polsk, russisk, japansk og kinesisk. På de øvrige lufthavnene ble det kun benyttet norsk og engelsk versjon.

Praktisk gjennomføring

Denne undersøkelsen er et samarbeidsprosjekt mellom Avinor, Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) og Transportøkonomisk institutt (TØI). Avinor og OSL har finansiert undersøkelsen og ledet arbeidet. TØI har bidratt i planleggingen med utformingen av spørreskjemaene og utarbeiding av utvalgsplaner. TØI har også klargjort datafilene og blåst opp datamaterialet, samt skrevet denne rapporten. Intervjuingen av passasjerene ved Oslo lufthavn ble gjennomført av Faktum Markedsanalyse. Ved de øvrige lufthavnene har Avinor hatt ansvar for datainnsamlingen.

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

Manglende registrering av antall utdelte skjema fra intervjuerne gjør at det ikke er mulig å beregne svarprosent for undersøkelsen. Svarprosenten for reisevaneundersøkelsen på fly har vært nedadgående. I 1998 ble den anslått til rundt 50 prosent, mens den tidligere hadde ligget mellom 60 og helt opp i 80 prosent. Dette har først og fremst sammenheng med at den praktiske gjennomføringen ved disse undersøkelsene var noe annerledes. Tidligere ble spørreskjemaene som regel delt ut om bord i flyet og samlet inn av flypersonalet. Dette gir et større incitament til å besvare skjemaet, samtidig som en også har bedre tid når en er kommet om bord i flyet. Denne måten å gjennomføre intervjuene på har dessverre ikke vært mulig etter 1998. På grunn av at alle intervjuene ble foretatt ved avgangsskranken før passasjerene gikk om bord i flyet, er det grunn til å anta at svarprosenten for de senere undersøkelsene er vesentlig lavere enn den var i 1998.

En lavere svarprosent er likevel akseptabel dersom frafallet ikke er selektivt, dvs at de som ikke har besvart skjemaet skiller seg fra dem som har besvart skjemaet på en systematisk måte som har betydning for resultatene for en eller flere variabler. I denne undersøkelsen kunne man for eksempel tenke seg at en del av dem som reiser på forretningsreise møter opp i siste liten til flyavgang, slik at disse ikke rekker å fylle ut skjemaet og dermed blir dårligere representert enn de som reiser på privat reise. En annen tenkbar form for systematisk frafall kunne være at utlendinger i større grad nektet å svare på skjemaet, blant annet på grunn av språkvanskeligheter. I motsatt retning trekker det faktum at de utenlandske passasjerene møter opp på lufthavnen noe tidligere enn norske passasjerer og har dermed bedre tid til å svare på spørreskjemaet.

Ved siden av den generelle svarprosenten, er svarprosenten på de enkelte spørsmålene også av betydning. Det er viktig at utfyllingen er mest mulig komplett, slik at andelen ubesvart på enkeltspørsmålene er lavest mulig. Hovedinntrykket er at informantene har fylt ut spørreskjemaet på en grundig måte. For de fleste spørsmål ligger andelen ubesvart mellom en og fem prosent. Unntaket er spørsmålet om reisens pris. Her er det 22 prosent av de som reiser innenlands og 24 prosent av de reisende på utland som ikke har gitt noe svar.

På innland varierer andelen ubesvart med hvilket selskap en har reist med. Blant dem som har reist med Norwegian er det bare 11 prosent som ikke har oppgitt billettpris, mens andelen er henholdsvis 24 og 25 prosent for SAS og Widerøe. Dette har delvis sammenheng med at SAS og Widerøe har en høyere andel forretningsreisende blant sine passasjerer, og andelen uoppgitt billettpris er større blant forretningsreisende enn fritidsreisende (25 versus 15 prosent). Men også blant dem som reiser i private sammenhenger har Norwegian passasjerer i større utstrekning oppgitt billettprisen. Årsaken til dette er uviss. På utland er andelen ubesvart noe høyere blant utlendinger enn blant bosatte i Norge, henholdsvis 32 og 20 prosent.

Til tross for den relativt høye andelen ubesvart, er det likevel grunn til å anta at undersøkelsen gir et forholdsvis godt bilde av hva man betaler når man benytter fly som transportmiddel i Norge og mellom Norge og utlandet.

Hvor godt er datagrunnlaget?

Representativitet

Alle selskaper som drev ruteflyging i Norge i 2007 og alle lufthavner og ruter innenlands er dekket av undersøkelsen. De 42 288 utfylte skjemaene på innenlandsrutene skulle derfor gi et godt bilde av flytrafikken i Norge i denne perioden. Det er likevel usikkerhet i anslagene på trafikkomfang og trafikkstruktur på de minste lufthavnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder antallet genererte og attraherte reiser for de mindre kommunene i Norge.

Også for utenlandsavgangene er dekningen god i og med at alle selskaper og ruter som har betydning for trafikken mellom Norge og utlandet er representert i undersøkelsen. Det er til sammen fylt ut 70 704 skjemaer på disse avgangene (charter inkludert). Likevel vil det også her være knyttet usikkerhet til anslagene for trafikken mellom Norge og mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken mellom landene.

Det knytter seg også usikkerhet til nasjonsfordelingen av de reisende på utenlandsavgangene, nærmere bestemt fordelingen mellom nordmenn og utlendinger. Nærmere undersøkelser på enkelte avganger til utlandet kan tyde på at *de utenlandske passasjerene er noe overrepresentert i datamaterialet*. Om dette er tilfelle og hva årsaken i tilfelle er, har vi ikke god nok oversikt over i dag.

Antall svar fordelt på innland/utland og på selskaper er gitt i vedleggstabell 5. Vi ser at SAS' sterke stilling har resultert i at mer enn 30 prosent av skjemaene er besvart av passasjerer på SAS sine flighter. Norwegian hadde en andel på 14 prosent, mens om lag 10 prosent av skjemaene ble fylt ut av passasjerer på Wideøes flighter. Blant de utenlandske selskapene er Ryan Air og KLM de største.

Vedleggstabell 5: Antall intervju fordelt på selskap og innland/utland.

Appendix table 5: Number of interviews by carrier.

Selskap	Innland	Utland	I alt
SAS	23 806	14 007	37 813
Widerøes flyveselskap	10 061	1 034	11 095
Norwegian	6 955	8 547	15 502
Ryanair		2 949	2 949
KLM		2 357	2 357
Sterling		2 289	2 289
BA		975	975
Lufthansa		1 965	1 965
Øvrige (inkl. charter)	1 466	36 538	38 004
All selskap	42 288	70 704	112 992

Når det kommer til *de reisende*, er tilgangen til populasjonsdata dårlig. Den eneste opplysningen som selskapene per i dag registrerer er passasjerenes billettype, mens sosiodemografiske opplysninger som for eksempel kjønn og alder ikke kan

fremskaffes. Dette begrenser mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjvheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning.

Oppblåsing til årstrafikk

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

1. Fordi vi har ulik utvalgsprosent i hvert stratum.
2. Fordi det er forskjeller i svarprosentene mellom de enkelte relasjoner.
3. Fordi de enkelte intervjuperiodene representerer ulike perioder av året.
4. Fordi vi ønsker å presentere tallene i samsvar med den totale trafikken i perioden 1. januar 2007 – 31. desember 2007.

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

På de tre største relasjonene innenlands, dvs mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger, er materialet "blåst opp" for hver enkelt flight. Det øvrige materialet er på sin side "blåst opp" med grunnlag i trafikken på de enkelte leg. Det er også her tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer på lufthavnen, inkludert de som er i transfer. Oppblåsingsfaktoren blir dermed trafikken på et leg i hver periode dividert med antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende leg.

Under oppblåsingen er undersøkelsesperioden delt i tre sesonger:

1. Første tertial 2007 (1. januar-30. april)
2. Andre tertial 2007 (1. mai-31. august)
3. Tredje tertial 2007 (1. september-31. desember)

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 295 og for utenlandsrutene 183. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 295 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 183 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er noe lavere enn for innland, gjenspeiler at det er intervjuet forholdsvis flere på utenlandsrutene enn på innenlandsrutene.

Konklusjon

Vi anser at Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 gir et godt bilde av den norske trafikken med rutefly i 12-månedersperioden 1. januar 2007 – 1. desember 2007, både når det gjelder innenlandstrafikken og trafikken mellom Norge og utlandet. Charterundersøkelsen er ikke i samme grad representativ, med unntak av charterreiser fra Oslo lufthavn, Gardermoen.

Datamaterialet gir meget gode muligheter for å analysere flymarkedet og passasjerene for landet som helhet. Dessuten er materialet godt egnet til å foreta regionale analyser og å undersøke delmarkeder, for eksempel enkeltlufthavner, relasjoner, utvalgte grupper av passasjerer osv. Når analyseenheter blir små må det likevel utvises forsiktighet fordi usikkerheten på estimatene da blir større. Dette gjelder særlig når en analyserer tidsutviklingen ved å sammenligne med tidligere undersøkelser. Vi tar likevel forbehold for at andelen utenlandske passasjerer kan være noe overrepresentert i materialet, se ovenfor.

Når det gjelder enkeltspørsmålene på skjemaet, har alle spørsmål så høy svarprosent at vi regner frekvensfordelingen som representativ for populasjonen. Det eneste unntaket er spørsmålet om reisesens pris, som mange informanter har latt være fyllt ut.

Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

Reisevaner og mobilitet

Reisevaner på fly 2007	974/2008
Reisevaneundersøkelse 2008 Kongsberg Næringspark	947/2008
Næringslivets persontransporter	938/2008
Gjesteundersøkelsen 2007	928/2007
Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge	
Reisevaner i Oslo og Akershus	910/2007
Transportytelser i Norge 1946-2006	909/2007
Når kommunikasjonen mobiliseres	892/2007
Daglige reiser med kollektivtransport i byområder	877/2007
Sosiale trenders betydning for bilbruk	874/2007
Fysisk og virtuell mobilitet. Forholdet mellom daglige reiser og bruk av hjemme-PC	871/2007
Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser	869/2006
Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005	868/2006
Likestilling i transport	866/2006
Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005	865/2006
Transportytelser i Norge 1946-2005	862/2006
Daglige fritidsaktiviteter, hytte- og båtliv og svenskehandel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005	861/2006

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo