

## Sammendrag:

# Reisevaner på fly 2005

## Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2005 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 og Transportøkonomisk institutt har samarbeidet om undersøkelsen, som i sin helhet er finansiert av Avinor.

Reisevaneundersøkelsen 2005 omfatter i prinsippet all ruteflyging mellom Norge og utlandet. Den dekker dessuten alle hovedrutene innenlands til og fra Oslo lufthavn. Datainnsamlingen foregikk i bestemte uker gjennom hele året for å ta høyde for sesongsvariasjoner. For reiser mellom Norge og utlandet ble det foretatt i alt 68 057 intervjuer på de åtte lufthavnene som har internasjonal trafikk. Ved Oslo lufthavn ble det i tillegg foretatt 23 524 intervjuer på hovedrutene innenlands. Undersøkelsen omfatter ikke chartertrafikken. Datamaterialet er blåst opp slik at det tilsvarer trafikken i 2005.

## Reiseomfang og reisefrekvenser

Liberaliseringen i luftfarten på 1990-tallet har først i de senere årene fått full effekt for de reisende. Vi kan nå registrere at vi er inne i en svært ekspansiv periode, med lavere billettpriser, endret prisstruktur, økt bruk av Internett både for informasjon og billettkjøp og ikke minst mange nye direkte ruter, blant annet med basis i ferie- og fritidstrafikken. Viktig er det også at lavprisselskapenes ekspansjon har hatt stor betydning for de mer tradisjonelt oppbygde selskapene og deres kunde profiler.

Flyet sto for seks prosent av det totale persontrafikkarbeidet her i landet i 2005. For lengre reiser er flyet nå det viktigste transportmiddelet både innenlands og til og fra utlandet. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 viste at 42 prosent av alle reiser innenlands som var lengre enn 300 km, ble gjennomført med fly, og andelen er trolig høyere i dag. I 2005 ble det foretatt drøyt ni millioner flyreiser innenlands i Norge.

For reiser mellom Norge og utlandet med rutefly har det vært en sterk økning i trafikken. Mens det i 2003 ble foretatt 9,5 millioner utenlandsreiser, var tallet to år senere nesten 11,8 millioner. Disse tallene omfatter både rute- og charterflyging. Skillet mellom ruteflyging og charterflyging blir mer og mer utvisket, blant annet fordi det opprettes stadig flere ruterforbindelser til steder som en tidligere bare kunne nå direkte med charterfly.

Med reisefrekvens mener vi antall reiser foretatt i et bestemt område delt med befolkningen i det samme området. For Norges del var reisefrekvensen til utlandet 1,3 i 2005, det vil si at den norske befolkning i gjennomsnitt foretok 1,3 enkeltreiser i året. Folk i Oslo og Akershus reiser mest, mens folk i Nord-Norge i gjennomsnitt har færrest utenlandsreiser.

Med kundegrunnlaget mener vi samlingen av alle personer som har foretatt minst en flyreise i løpet av ett bestemt år. Kundegrunnlaget på utenlandsrutene var i 2005 på 2,5 millioner personer, av disse var 1,4 millioner bosatt i Norge. Tilsvarende kundegrunnlag i 2003 var 2 millioner, hvorav 1,1 millioner var bosatt i Norge. I løpet av to år er det altså blitt 300 000 flere nordmenn som reiser utenlands med fly minst en gang i løpet av et år.

## **Flytrafikken innenlands fra OSL**

Norsk innenriks luftfart har vært preget av turbulens etter åpningen av ny hovedflyplass på Gardermoen høsten 1998. Situasjonen fra 2003 og utover har vært kjennetegnet ved at SAS Braathens har samordnet sin produksjon, mens Norwegian gradvis har utvidet tilbudet og økt sin totale markedsandel. Hovedrutene til/fra Oslo utgjør drøyt 60 prosent av total innenlands flytrafikk.

Fortsatt er SAS Braathens den største aktøren på innenriksnettet med 76 prosent av markedet på hovedrutene ut av Oslo. Norwegian hadde i 2005 24 prosent av trafikken. Disse markedsandelene samsvarer godt med tilbudt kapasitet.

Bergen og Trondheim er de to største destinasjonene for trafikken fra Oslo med nær 1,4 millioner enkeltreiser hver. Stavanger hadde om lag 1,1 millioner enkeltreiser, mens Tromsø og Bodø følger på fjerde og femte plass med henholdsvis 690 000 og 520 000 enkeltreiser. Siden 2003 har trafikken økt mest på Bodø og Evenes, hvor Norwegian har åpnet nye ruter og prisene er gått mest ned.

I gjennomsnitt har billettprisene på hovedrelasjonene ut fra Oslo sunket med syv prosent siden 2003. Prisnedgangen har primært kommet i forretningsmarkedet. Her har nedgangen vært på 12 prosent, mens prisene har vært omtrent uendret i fritidsmarkedet. Det er særlig på arbeidsbetingede reiser til/fra Nord-Norge at prisnedgangen har vært sterk. Prisene synes videre å være lavere på ruter med konkurranse enn uten.

Det er ingen vesentlige endringer i reiseformål eller i passasjerenes kjønn og alder siden 2003. Fritidsreiser utgjør fortsatt 48 prosent av markedet. Andelen oljereiser har økt noe (fra 15 til 21 prosent av arbeidsbetingede reiser).

## **Flytrafikken mellom Norge og utlandet**

Mellom 2003 og 2005 har utenlandstrafikken vokst med 2,3 millioner reiser. I underkant av 80 prosent av denne veksten har kommet i fritidsmarkedet. Fritidsreiser utgjør nå 60 prosent av alle flyreiser mellom Norge og utlandet, mens andelen i 2003 var 56 prosent og i 1998 40 prosent. Nordmenn står for 80 prosent av veksten i fritidsmarkedet, mens det er bosatte i utlandet som står for økningen i forretningsmarkedet.

London er den største destinasjonen for utenlandstrafikken når en regner alle tre lufthavnene under ett (Heathrow, Gatwick og Stansted), etterfulgt av København og Stockholm. Til sammen er disse tre byene endelig destinasjon for 27 prosent av alle utenlandsreiser fra Norge. Av nye destinasjoner kan nevnes Praha, som har hatt en formidabel trafikkvekst de siste to årene. Tre selskaper flyr direkte fra Norge til Praha, og dette har bidratt til at Praha nå er den syvende mest populære destinasjonen.

I løpet av de siste årene har det blitt opprettet en rekke nye ruter til byer i utlandet. Likevel er det 36 prosent av passasjerene som ikke når sin endelige destinasjon fra Norge. Som tidligere er København, London og Amsterdam de største knutepunktene for utenlandstrafikken. Med flere direkte ruter fra Norge er imidlertid Københavns rolle som knutepunkt svekket.

Prisene er betydelig redusert de senere årene, og det er gjennomgående slik at reduksjonen er størst i forretningsmarkedet. En forretningsreisende som hadde Amsterdam som sitt endelige reisemål, betalte for eksempel 16 prosent mindre for billetten sin i 2005 enn i 2003, mens gjennomsnittsprisen for en fritidsreisende var syv prosent lavere.