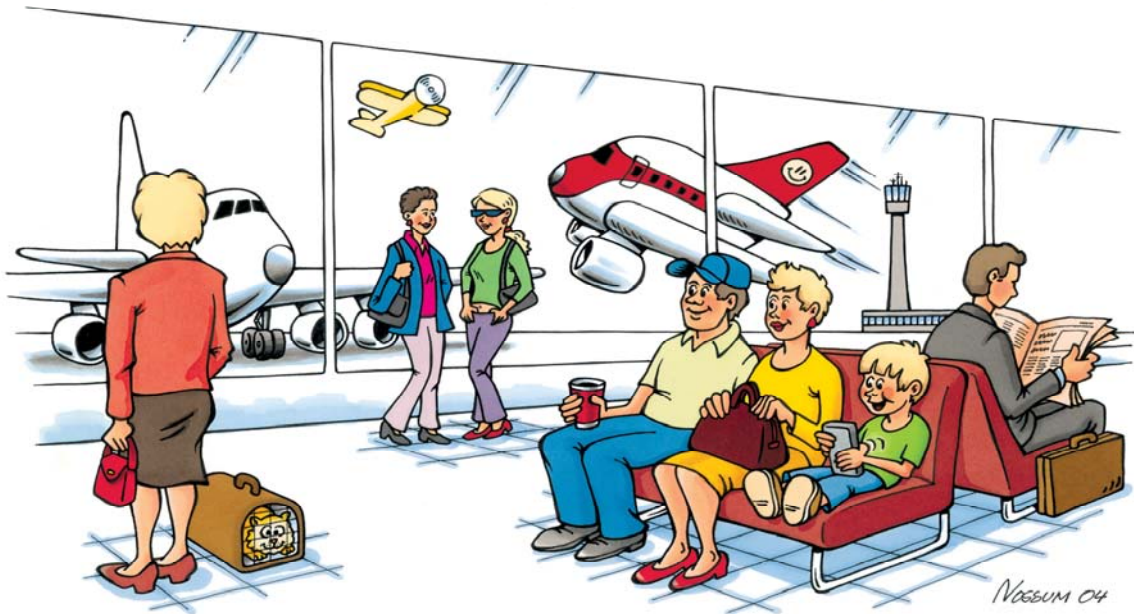


Arbeidsdokument av 24. oktober 2007
3271 Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 1. tertial
Arne Rideng
Liva Vågane
Jon Martin Denstadli

KT/1409/2007



Flytrafikken første tertial 2007

Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2007, noen hovedresultater

Innhold

1. Innledning	1
2. Flytrafikken innenlands.....	1
3. Flytrafikken mellom Norge og utlandet.....	8

1. Innledning

I dette arbeidsdokumentet presenteres noen resultater fra en datafil som omfatter intervjuer av flypassasjerene innenlands og mellom Norge og utlandet i de fire første månedene i 2007.

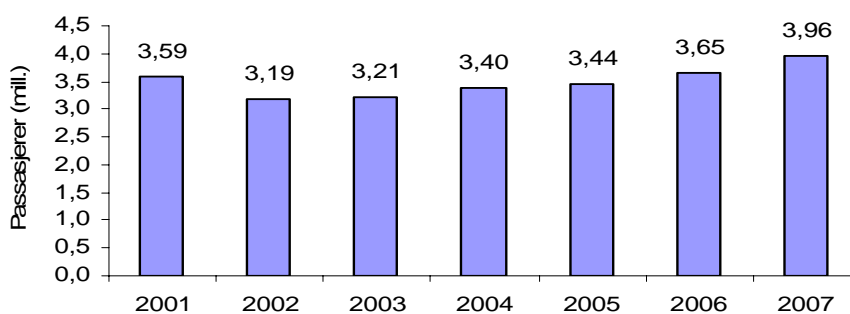
På rutene innenlands ble det i alt foretatt 16 182 intervjuer på til sammen 12 lufthavner: Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Bodø, Tromsø og Kirkenes. Alle innenlandske strekninger der en eller to av disse lufthavnene inngår, er dermed dekket av undersøkelsen. Det gjelder om lag 88 prosent av de nesten fire millioner enkeltreiser som ble foretatt innenlands i første tertial 2007. Den siste reisevaneundersøkelsen på fly som ga et heldekkende bilde av den innenlandske flytrafikken i Norge, er fra 2003. Den gang ble det i første tertial gjennomført intervjuer på i alt 30 lufthavner, og det ble foretatt 22 547 intervjuer. Det ble også gjennomført en reisevaneundersøkelse i 2005, men da ble det i hovedsak intervjuet på stamrutene ut fra Oslo. En vil derfor først og fremst sammenligne resultatene fra undersøkelsen i 2007 med den tilsvarende undersøkelsen i 2003. Men der det er grunnlag for det, vil en også benytte data fra 2005. Materialet er blåst opp for hver strekning og hvert selskap med grunnlag i statistikk fra Avinor.

På rutene til utlandet er det foretatt intervjuer i Oslo, Sandefjord, Fagernes, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Harstad-Narvik og Tromsø. Undersøkelsen er i store trekk sammenlignbar med tilsvarende undersøkelser som Avinor gjennomførte i 2003 og 2005. I alt ble det foretatt 23 102 intervjuer første tertial 2007, 20 126 på ruteflyginger og 2 976 på charteravganger. Data for utenlandstrafikken er blåst opp for hver strekning med grunnlag i Avinors statistikk og regnes som representativt for om lag 4,08 millioner enkeltreiser mellom Norge og utlandet i perioden, transfer inkludert. Av disse utgjør rutetrafikken 3,55 millioner reiser og chartertrafikken 530 000 reiser.

2. Flytrafikken innenlands

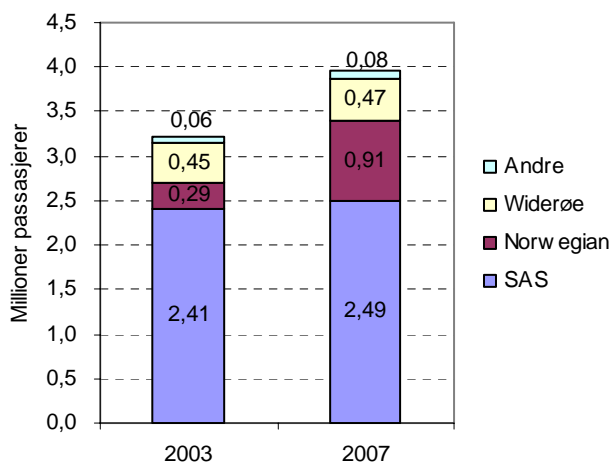
2.1 Markedsandeler

I henhold til Avinors statistikk var det 6,86 millioner passasjerer kommet og reist ved norske lufthavner i første tertial 2007 (transfer ikke medregnet). 93 prosent av passasjerene er bosatt i Norge, en nedgang i forhold til 2003 da 96 prosent av passasjerene var bosatt i Norge. 14 prosent av reisene er del av en reise til/fra utlandet. Etter en nedgang i innenlandstrafikken fra 2001 til 2002 har den økt for hvert år, og passerte 2001-nivået igjen i 2006. Økningen fra 2006 til 2007 var på 8,5 prosent.



Figur 1: Antall passasjerer (kommet+reist +transfer*2) innenlands på norske flyplasser. Første tertial 2001-2007.

SAS er den største operatøren innenriks i Norge, med betydelig konkurranse fra Norwegian. Norwegian har stått for den største delen av trafikkøkningen i perioden 2003-2007, mens de andre selskapene også har hatt en noe mindre økning i antall passasjerer.



Figur 2: Antall passasjerer innenlands. Beregnet av (kommet+reist+transfer*2) fordelt på selskap. Første tertial 2003 og 2007.

Det er fem år siden Norwegian gikk inn på stamrutenettet i Sør-Norge. I løpet av denne tiden har Norwegian gradvis utvidet rutetilbudet, både ved at de har gått inn på for dem nye relasjoner og økt frekvensen på eksisterende strekninger. På de største relasjonene flyr Norwegian og SAS i konkurranse.

Norwegians markedsandel på disse rutene varierer mellom 32 (Oslo-Stavanger/Tromsø) og 47 prosent (Oslo-Evenes). Norwegian står sterkere blant dem som reiser privat enn i forretningsmarkedet. Norwegian har økt sin markedsandel betydelig de siste to årene, særlig i privatmarkedet.

2.2 Formålet med reisen

60 prosent av reisene i denne undersøkelsen skjer i forbindelse med arbeidet, mens 40 prosent er private reiser. Som vi ser av tabell 1 har andelen forretningsreiser innenlands økt noe de siste fire årene. Det er særlig reiser til og fra arbeidet og i noen grad kurs- og konferansereiser som er i vekst.

Flytrafikken innenlands på OSL gikk opp med 23 prosent fra første tertial 2003 til første tertial 2007, med en særlig sterk vekst i perioden 2005 - 2007. Både forretningsmarkedet og privatmarkedet vokste, men økningen var størst for forretningsreisene. Tabell 1 gir en mer detaljert oversikt over reiseformålet i første tertial 2007, sammenlignet med første tertial 2003.

Tabell 1: Reiser med innenlands rutefly etter hovedformål. Første tertial 2003 og 2007. Prosent.

Hovedformål	2003	2007
Alle reiser	100	100
-Forretningsreiser	56	60
--Reise til/fra arbeidet	12	14
--Kurs, konferanse, kongress	19	20
--Øvrige forretningsreiser	26	26
-Private reiser	44	40
--Besøke slekt/venner	21	20
--Ferie/helgetur eller lignende	12	12
--Øvrige private reiser	10	8

Tabell 2 viser andelen forretningsreiser på noen utvalgte relasjoner hvor SAS og Norwegian er i konkurranse. I 2003 hadde Norwegian gjennomgående en høyere andel forretningsreiser enn SAS. Dette forholdet har nå endret seg. Mens SAS relativt sett har styrket sin posisjon i forretningsmarkedet, har andelen forretningsreisende om bord i Norwegians fly gått betydelig ned på de fleste relasjonene, og SAS har en klart høyere forretningsandel på disse relasjonene.

Tabell 2: Andel forretningsreiser på relasjoner hvor SAS og Norwegian er i konkurranse etter selskap. Første tertial 2003, 2005 og 2007. Prosent.

Relasjon	SAS			Norwegian		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Oslo-Stavanger	66	72	74	73	62	49
Oslo-Bergen	61	67	69	70	71	54
Oslo-Trondheim	55	68	62	59	58	53
Oslo-Bodø	50	50	67	-	35	44
Oslo-Evenes	44	50	54	-	10	24
Oslo-Tromsø	48	55	66	50	41	37
Bergen-Stavanger	68	77	83	-	-	47

Tabell 3 viser forretningstrafikken fordelt på ukedag. Tirsdag og onsdag er dagene med høyest andel forretningsreiser. Det er bare på lørdager og søndager at fritidsreisene er i flertall. Det er færre fritidsreiser som finner sted på mandager nå

enn for fire år tilbake. Dette har sammenheng med endringer i billettbetingelsene. I 2003 tillot ikke de billigste billettene med SAS tilbakereise på søndager.

Tabell 3: Andel forretningsreiser på innenlands rutefly etter ukedag. Første tertial 2003 og første tertial 2007. Prosent.

Ukedag	2003	2007
Alle dager	56	60
Mandag	41	67
Tirsdag	68	75
Onsdag	70	75
Torsdag	66	66
Fredag	55	50
Lørdag	45	40
Søndag	48	43

2.3 Litt nærmere om forretningsreisene

Forretningsreisene er grunnstammen i det norske innenriksmarkedet. Tabell 4 viser næringsstilhørighet for de forretningsreisende på de største relasjonene etter selskap.

Tabell 4: Næringsstilhørighet for forretningsreisende på strekningene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger/Bodø og Bergen-Stavanger etter selskap. 1. tertial 2003, 2005 og 2007. Prosent.*

Næring	SAS			Norwegian		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Primærnæringer	3	2	3	2	3	3
Olje-/gassutvinning, bergverk	22	24	20	4	5	6
Industri	8	7	7	8	9	6
Kraft-/vannforsyning, bygg og anlegg	4	4	5	4	4	4
Varehandel, hotell og restaurant	7	9	7	14	18	11
Transport, lagring, post, tele	6	5	6	5	3	6
Bank og forsikring	5	7	4	4	7	4
Annen privat tjenesteyting	15	15	14	23	20	18
Offentlig administrasjon/tjenesteyting	17	17	19	20	19	23
Annet	14	11	15	16	12	19
I alt	100	100	100	100	100	100

*Norwegian startet ikke på strekningen før i 2006

52 prosent av Norwegian forretningspassasjerer på disse relasjonene arbeider innenfor varehandel/hotell/restaurant, privat tjenesteyting og offentlig administrasjon/tjenesteyting. Dette er næringer hvor Norwegian relativt sett står sterkere enn SAS. SAS har et langt bedre fotfeste blant bedrifter innenfor olje-/gassvirksomhet. Nær hver femte forretningsreisende hos SAS og hver fjerde hos Norwegian er ansatt i offentlig virksomhet.

Norwegian har ikke klart å tilrive seg noen stor andel av oljemarkedet. Tabell 5 viser andelen olje-/gassrelaterte forretningsreiser på strekningen Oslo-Stavanger, som er relasjonen med høyest andel oljereiser. 42 prosent av reisene med SAS

skjer i tilknytning til olje-/gassvirksomhet, mens tilsvarende andel hos Norwegian er 19 prosent. Av det totale antall olje- og gassrelaterte reiser mellom Oslo og Stavanger, skjer nesten ni av 10 med SAS. Norwegian har likevel økt sin andel med fem prosentpoeng fra 2005.

Tabell 5: Olje- og gassrelaterte reiser på strekningen Oslo-Stavanger etter selskap. 1. tertial 2003, 2005 og 2007. Prosent.

	SAS			Norwegian		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Andel av forretningsreisene med selskapet som er tilknyttet olje-/gassvirksomhet	34	39	42	11	10	19
Selskapets andel av alle olje-/gassrelaterte reiser	92	92	87	8	8	13

2.4 Billettpriser

I undersøkelsen spørres det om hvor mye flybilletten tur/retur kostet, inkludert avgifter. I tabell 6 er det ført opp gjennomsnittlige billettpriser for en del utvalgte relasjoner. Prisene gjelder kun for reiser på den aktuelle strekningen, altså billetter uten viderereise. Eksakt billettpris kan være vanskelig å oppgi, spesielt for mange av dem som benytter Travel Pass. Tilsvarende er det vanskelig å vite eksakt pris dersom en bedrift har rabattavtale med flyselskapet.

Dette gjenspeiler seg i dataene ved at 20 prosent har unnlatt å svare på spørsmålet. Andelen er høyere blant dem som reiste med SAS enn dem som reiste med Norwegian. Blant SAS-passasjerene var det 24 prosent som unnlot å oppgi billettpris, mens bare ni prosent av Norwegian passasjerer ikke svarte på spørsmålet. Dette har høyst sannsynlig å gjøre med at det er flere som reiser på Travel Pass og/eller har selskapsavtaler blant SAS sine passasjerer. Det er likevel grunn til å anta at undersøkelsen gir et forholdsvis godt bilde av situasjonen.

Ser man alle reiser under ett betaler man mindre for en billett i dag enn for fire år siden. Men det er prisene på forretningsreiser som har gått ned, mens det er skjedd lite med prisene på private reiser. Gjennomsnittsprisene for forretningsreiser var 3 040 kroner i 2003, mot 2 707 i 2007. For private reiser var tilsvarende beløp henholdsvis 1 995 og 2 004. Prisnivået på de tre store rutene i Sør-Norge er noenlunde likt både i fritids- og forretningsmarkedet, men er noe lavere Oslo-Bergen/Trondheim enn de andre strekningene. Den største prisnedgangen siden 2003 har vært på strekningen Oslo-Tromsø/Bodø.

Tabell 6: Reiser med innenlands rutefly. Gjennomsnittlig billettpris på utvalgte relasjoner etter reisens formål. Første tertial 2003, 2005 og 2007. Norske kroner (NOK).

Relasjon	Alle reiser			Forretningsreiser			Privat reiser		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Oslo-Kristiansand t/r	1 927	2 184	2 256	2 161	2 302	2 394	1 437	1 285	1 391
Oslo-Stavanger t/r	1 861	1 851	1 856	2 115	2 093	2 049	1 239	1 199	1 452
Oslo-Bergen t/r	1 753	1 677	1 628	2 071	1 841	1 946	1 172	1 250	1 045
Bergen-Stavanger t/r	1 728	1 890	1 659	1 981	2 133	1 978	1 016	1 056	862
Oslo-Ålesund t/r	1 792	1 769	1 986	2 407	1 982	2 386	1 237	1 463	1 424
Oslo-Trondheim t/r	1 630	1 585	1 677	2 093	1 844	1 980	1 041	1 220	1 192
Oslo-Bodø t/r	2 886	1 943	1 829	3 632	2 364	2 091	2 112	1 660	1 448
Oslo-Tromsø t/r	2 433	2 249	1 974	2 989	2 553	2 433	1 939	1 985	1 525

Norwegian startet i mai 2003 opp på strekningen Oslo-Bodø, og i mars 2006 på strekningen Bergen-Stavanger. Fra 2005 til 2007 har det vært en prisnedgang (12 prosent) på strekningen Bergen-Stavanger. På strekningen Oslo-Bodø gikk gjennomsnittsprisen ned med 33 prosent fra 2003 til 2005.

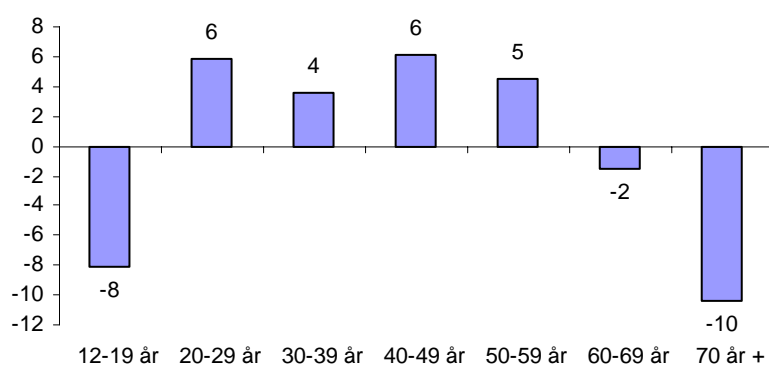
2.5 Hvem er passasjerene på innenlandsrutene?

Tabell 7 viser passasjerenes aldersfordeling og fordeling på kjønn. Hovedtyngden av flypassasjerene er mellom 20 og 60 år. Denne aldersgruppen dekker 84 prosent av flypassasjerene i første tertial 2007. Det er små endringer mellom 2003 og 2007. Unntaket er aldersgruppen 20-29 år, der andelen har gått ned fra 23 til 20 prosent, og aldersgruppen 60-69 år der andelen har økt fra 7 til 10 prosent. Gjennomsnittsalderen er nå 42 år - en liten økning i forhold til i tidligere undersøkelser.

Tabell 7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. Første tertial 2003 og 2007. Prosent.

Alder	I alt		Prosentandel kvinner i hver aldersgruppe	
	2003	2007	2003	2007
I alt	100	100	39	38
12-19 år	5	4	59	53
20-29 år	23	20	45	45
30-39 år	21	21	37	36
40-49 år	22	23	34	35
50-59 år	20	20	33	33
60-69 år	7	10	36	34
70 år og eldre	2	2	43	44

Sammenligner vi flypassasjerene med aldersfordelingen i befolkningen, ser vi at det i hovedsak er de yngste og eldste aldersgruppene som er underrepresentert blant flypassasjerene (figur 3).



Figur 3: Flypassasjerenes over- eller underrepresentasjon i forhold til andel av befolkningen 12 år og eldre etter alder. Prosentpoeng

Kvinneandelen holder seg stabil, 38 prosent av passasjerene er kvinner. Kvinneandelen er høyest blant dem under 20 år, lavest blant 60-åringene. En av fire på forretningsreiser er kvinner. For de private reisene er det fortsatt en klar overvekt av kvinner.

Tabell 8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter andelen kvinner, i alt og etter reisens formål. Første tertial 2003 og 2007. Prosent.

År	Andel kvinner		
	I alt	Forretningsreiser	Private reiser
2003 (første tertial)	39	25	57
2007 (første tertial)	38	26	56

Inntektsprofilen på flypassasjerene er omtrent den samme for SAS og Norwegian.¹ Blant de forretningsreisende har SAS-passasjerene noe høyere inntekt enn passasjerene hos Norwegian. Det er store forskjeller i inntektsnivået mellom dem som er på forretningsreise og de som reiser privat.

Tabell 9: Bruttoinntekt etter flyselskap og type reise. Prosent

	Forretningsreiser		Private reiser		Alle reiser	
	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS
Under 150.000 kr	7	7	29	28	18	14
150.000-299.999 kr	7	5	21	17	14	9
300.000-449.000 kr	34	30	33	34	34	31
450.000-599.999 kr	24	23	9	10	16	18
600.000-749.999 kr	13	18	4	5	9	14
750.000 kr og over	15	17	4	6	9	14
	100	100	100	100	100	100

¹ Resultatene er usikre ettersom mange har unnlatt å oppgi inntekt.

2.6 Reisens varighet

I undersøkelsen spørres det om hvor mange dager man har vært borte fra hjemmet på reisen. Noen oppgir svært lange opphold, opp til nesten ett år. I tabellene nedenfor er det bare regnet med dem som har oppgitt færre enn 100 dager borte fra hjemmet. Dette for at tallene skal være sammenlignbare med tidligere undersøkelser.

Tabell 10 viser at 14 prosent av reisene i første tertial 2007 ble gjennomført i løpet av en dag. Dette er høyere enn i første tertial 2003, men på nivå med resultatet i tidligere undersøkelser basert på hele året.

Gjennomsnittlig oppholdstid for alle reiser under ett var i underkant av seks netter i første tertial 2003, 2005 og 2007. Sett i et litt lengre perspektiv ser det ut til at gjennomsnittlig varighet på forretningsreisene har gått opp, mens varigheten på private reiser er mer eller mindre uforandret.

Tabell 11 viser blant annet at nesten halvparten (44 prosent) av forretningsreisene enten er en dagstur eller en reise med bare én overnatting. Kun ni prosent av de private reisene har mindre enn to overnattinger.

Tabell 10: Andel dagsturer og gjennomsnittlig antall netter borte fra hjemmet for reiser med overnatting etter reisemål. 1987, 1992, 1998 og første tertial 2003 og 2007.

Varighet	1987	1992	1998	2003	2007
Andel dagsturer – alle reiser	17	17	16	11	14
Antall netter borte fra hjemmet – alle reiser	5,5	7,0	5,0	5,9	6,6
Antall netter borte fra hjemmet – forretningsreiser	3,0	2,0	3,0	4,7	5,6
Antall netter borte fra hjemmet – private reiser	6,5	8,0	7,0	7,5	7,7

Tabell 11: Alle reiser, forretningsreiser og private reiser etter reisens varighet (antall netter borte fra hjemmet). Første tertial 2007. Prosent.

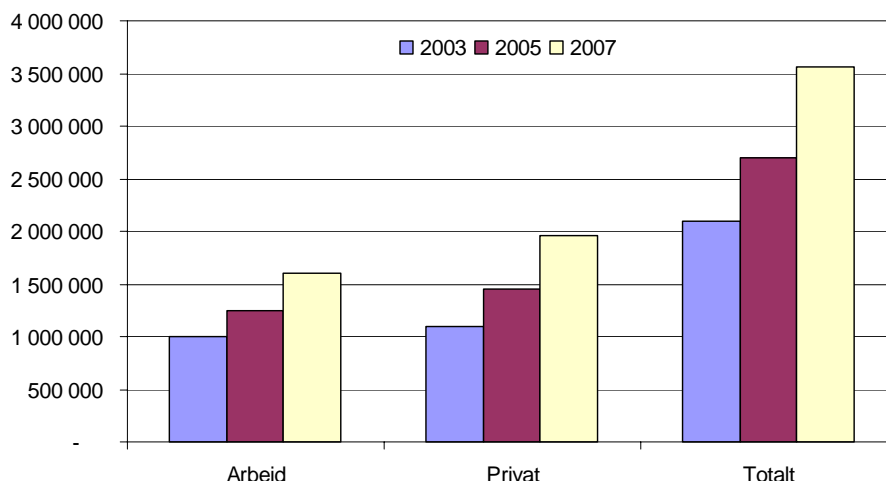
Varighet	Alle reiser	Forretningsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Dagstur	14	20	4
1 natt	17	24	5
2 netter	16	16	16
3-5 netter	23	20	30
6-7 netter	6	4	11
8-14 netter	16	10	25
mer enn 14 netter	8	6	9
Gj.snittlig varighet	5,6 netter	4,4 netter	7,3 netter

3. Flytrafikken mellom Norge og utlandet

3.1 Formålet med reisen

45 prosent av reisene med rutefly mellom Norge og utlandet første tertial 2007 skjedde i forbindelse med arbeidet, mens 55 prosent var private reiser.

Tilsvarende fordeling i 2003 var 48 prosent arbeidsbetingede reiser og 52 prosent private reiser. Det har altså vært en nedgang i andelen forretningsreiser til/fra utlandet de seneste fire årene, men nedgangen er ikke dramatisk. Trafikkveksten fra første tertial 2003 til første tertial 2007 var hele 70 prosent. Dermed kan vi slå fast at det har vært en vekst i *antallet* forretningsreiser mellom Norge og utlandet på om lag 60 prosent fra første tertial 2003 til første tertial 2007. Veksten i tallet på private reiser i samme tidsrom har vært om lag 79 prosent.



Figur 4: Antall reiser med rutefly mellom Norge og utlandet i første tertial 2003, 2005 og 2007. Forretningsreiser, private reiser og totalt

To tredeler av dem som reiste mellom Norge og utlandet i første tertial 2007, var bosatt i Norge. Andelen forretningsreiser er høyest blant dem som var bosatt i utlandet, 62 prosent. Tilsvarende tall for første tertial 2003 var 64 prosent. Av de norske reisende var "bare" 37 prosent på forretningsreise, en nedgang i forhold til 2003, da andelen var 40 prosent. Tabell 12 gir en mer detaljert oversikt over reiseformålet i første tertial 2007, sammenlignet med første tertial 2003 og 2005. Som en ser, er det skjedd relativt små endringer i formålsstrukturen. Nedgangen i andelen forretningsreiser har i stor grad skjedd i kategorien "øvrige forretningsreiser". Veksten i andelen private reiser har særlig skjedd i kategorien "ferie/helgetur eller lignende".

Tabell 12: Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly etter hovedformål. Første tertial 2003, 2005 og 2007. Prosent.

Formål	2003	2005	2007
Alle reiser	100	100	100
-Forretningsreiser	48	46	45
--Reise til/fra arbeidet	8	8	9
--Kurs, konferanse, kongress	11	12	12
--Øvrige forretningsreiser	29	26	24
-Private reiser	52	54	55
--Besøke slekt/venner	18	18	19
--Ferie/helgetur eller lignende	26	28	29
--Øvrige private reiser	8	8	7

Vi har også sett på utviklingen i reiseformål de to seneste årene på noen av de viktigste utenlandske destinasjonene som fungerer som knutepunkt, nemlig København, London, Amsterdam, Stockholm, Frankfurt og München. Vi har ikke skilt på avreiseflyplass i Norge. Resultatene er presentert i tabell 13.

Tabell 13: Reiser med rutefly fra Norge til utlandet etter første lufthavn. Andel som er på forretningsreise og andel som skal fly videre. Første tertial 2005 og 2007. Prosent.

Første lufthavn	PAX (1000)		Andel av reisene		Andel forretningsreiser		Andel som skal videre med fly	
	2005	2007	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Alle	2 700	3 550	100	100	46	45	40	33
København	600	570	22	16	56	61	59	53
London (LHR og LGW)	240	245	9	7	43	46	36	39
London (Stansted)	170	180	6	5	13	20	19	10
Amsterdam	425	305	11	12	41	41	79	75
Stockholm	285	310	11	9	74	75	22	20
Frankfurt	120	170	4	5	51	48	79	76
München	55	85	2	2	53	49	63	51
Øvrige	805	1 685	35	47	40	37	21	16

Norge-København

København er fortsatt den største destinasjonen i utlandet, men den er på langt nær så dominerende i 2007 som tidligere. Årsaken er en fortsatt utvikling i retning av flere nye direkte ruter til destinasjoner som en for noen år siden bare kunne nå via Kastrup eller en annen "hub". Andelen av passasjerene som skal videre fra København har sunket fra 59 prosent til 53 prosent, dessuten har andelen forretningsreiser økt. Foruten Gardermoen, hadde Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim direkte ruteforbindelse med København i første tertial 2007.

Norge-London (Heathrow, Gatwick og Stansted)

Andelen reiser til London har gått ned de seneste to årene. Sju prosent av passasjerene til utlandet reiser til enten Heathrow eller Gatwick, mens fem prosent reiser til Stansted. Rutene går fra Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen og Trondheim. Forretningstrafikken er i stor grad konsentrert til Heathrow, mens fritidstrafikken fordeler seg på alle tre lufthavnene.

Norge-Amsterdam

KLMs "hub" Schiphol var første lufthavn for 12 prosent av utenlandspassasjerene i 2007, noe som betyr en økning på ett prosentpoeng i forhold til 2005. Schiphol har lenge vært en typisk transferlufthavn for reisende fra Norge, tre av fire passasjerer som reiser til Amsterdam, skal videre til en annen destinasjon. Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim hadde direkte ruteflyforbindelse til Amsterdam i første tertial 2007.

Norge-Stockholm

Stockholms andel av utenlandstrafikken gikk ned fra 11 prosent i første tertial 2005 til ni prosent i samme periode 2007. Strukturen i trafikken er den rakte motsetning til Amsterdam: Det er svært mange forretningsreiser og relativt lite transfer. Det var bare Oslo og Trondheim som hadde direkte forbindelse med Stockholm i undersøkelsesperioden.

Norge-Frankfurt (Hahn ikke medregnet)

Frankfurt er første stopp for fem prosent av utenlandstrafikken fra Norge. 48 prosent av reisene er arbeidsbettinget, en liten nedgang fra 2005. Tre av fire som reiser med fly til Frankfurt skal videre med et tilslutningsfly. Oslo og Stavanger hadde direkte forbindelse med rutefly til Frankfurt i første tertial 2007. I tillegg flyr Ryanair mellom Sandefjord og Hahn. Denne ruta utgjør om lag en prosent av totaltrafikken, og to tredeler er fritidstrafikk. Dette betyr likevel at forretningstrafikken på denne ruten har økt fra 27 prosent i første tertial 2005 til 33 prosent i samme periode to år senere.

Norge-München

Antall reisende til München har økt de siste to årene. Dette har sammenheng med at Norwegians har opprettet seks ukentlige avganger fra Oslo. Lufthansa/SASBraathens, som har vært alene på denne ruta i alle år, har tre daglige avganger. Norwegians inntreden har bidratt til en økende andel fritidsreisende og at transferandelen har gått ned. Prisene har også blitt betydelig redusert siden 2005.

De forbindelsene som er nevnt her, dekker halvparten av reisene med rutefly til og fra utlandet, mot 63 prosent i 2005. I alt kunne man reise til om lag 80 europeiske byer med rutefly fra norske lufthavner i første tertial 2007. I 2005 var det ruter til ca 60 byer, mens drøyt 40 byer sto på programmet første tertial 2003. I løpet av de siste fire årene er med andre ord antall direkte flyforbindelser til og fra Norge nesten fordoblet. Det betyr igjen kortere reisetid og mindre besvær for mange passasjerer. I 2007 nådde to av tre passasjerer sin endelige destinasjon med første fly fra Norge. Tilsvarende andeler var 55 prosent i første tertial 2003 og 60 prosent i 2005. København er fortsatt det største knutepunktet med om lag 300 000 transferpassasjerer fra Norge. Amsterdam følger deretter med 230 000.

3.2 Billettpriser

Billettpris

Datamaterialet omfatter reiser fra Norge til 522 ulike flyplasser over hele verden. Tabell 14 gir en oversikt over billettprisene i første tertial 2005 og 2007 for noen utvalgte relasjoner.

Tabell 14: Reiser med rutefly fra Norge til utlandet. Gjennomsnittlig billettpris på en del utvalgte relasjoner etter reisens formål. Første tertial 2005 og 2007. NOK.

Relasjon	Alle reiser		Forretningsreiser		Private reiser	
	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Alle relasjoner	4 325	4 182	5 133	4 795	3 704	3 733
Oslo-København	2 033	2 120	2 256	2 365	1 511	1 398
Oslo-Stockholm	1 923	1 979	2 191	2 182	1 133	1 133
Oslo-London	2 507	2 541	3 540	3 277	1 904	2 184
Oslo-Amsterdam	2 597	2 510	3 347	2 951	1 628	2 123
Oslo-Paris (CDG)	3 807	3 816	5 160	4 529	2 679	2 813
Oslo-Alicante	2 730	2 957	-	-	2 781	2 926
Oslo-Praha	2 239	1 605	2 508	2 464	2 169	1 376
Bergen-London	1 993	1 815	3 595	2 675	1 695	1 479
Stavanger-London	3 888	4 017	5 055	5 856	2 332	2 225
Stavanger-Aberdeen	4 050	3 350	4 793	3 832	1 950	2 132
Sandefjord-London (Stansted)	1 074	1 061	-	-	1 057	1 117

Fra 2003 til 2005 ble prisene på flyreiser mellom Norge og utlandet vesentlig redusert på de fleste strekninger, spesielt blant de forretningsreisende. De siste to årene har imidlertid prisene flatet ut i fritidsmarkedet når vi ser alle reiser under ett, mens prisene blant de forretningsreisende fortsetter å synke noe. I gjennomsnitt betalte en forretningsreisende syv prosent mindre for flybilletten i første tertial 2007 sammenlignet med to år tidligere.² Ser vi på enkeltrelasjoner, har prisreduksjonene relativt sett vært størst på rutene Bergen-London og Stavanger-Aberdeen, mens forretningsreisende mellom Stavanger og London betaler mer nå enn i 2005. Billettprisen for en privat reise er i gjennomsnitt den samme som for to år tilbake. Den ligger noe høyere på tre av de mest populære relasjonene fra Oslo (til London, Amsterdam og Paris), mens billettprisene til Praha fortsetter å synke. I 2007 ligger prisene mellom Oslo og de to skandinaviske hovedstedene på omtrent samme nivå som i 2005.

3.3 Besøkssteder i Norge og utlandet

Utlendinger på besøk i Norge

Med utlendinger mener vi her personer som er registrert bosatt i utlandet. De ble spurt om hvilket sted som var hovedreisemålet i Norge. Totalt sett har tilstrømmningen av utenlandske besøkende til Norge med fly i første tertial økt med 143 000 personer i de seneste to årene. Går vi fire år tilbake, er økningen hele 260 000. I tabell 15 er de 10 stedene med flest besøk i 2007 satt opp, og som tabellen viser har Oslo en lavere *andel* av de besøkende i 2007 enn i 2005, men har likevel flere besøkende regnet i absolutte tall. Ellers merker vi oss at Stavanger har økt sin andel av ankomstene ganske kraftig, fra seks til ni prosent. Hammerfest nyter også godt av olje- og gassvirksomheten og hadde 10 600 utenlandsbesøk med fly i første kvartal 2007. Ryanairs rute mellom Haugesund og

² I beregningen har vi satt en maksimal pris på kr 50.000,-

Stansted har bidratt til at Haugesund i 2007 hadde neste fem ganger så mange utenlandsbesøk med fly som i 2003.

Tabell 15: Antall tur/retur reiser med rutefly til Norge foretatt av personer med bosted i utlandet etter viktigste besøkssted. Første tertial 2003, 2005 og 2007.

Viktigste besøkssted	2003		2005		2007	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Oslo	153 000	44	232 000	50	258 000	43
Stavanger	21 000	6	29 000	6	53 000	9
Bergen	20 000	6	25 000	6	35 000	6
Trondheim	10 000	3	14 000	3	20 000	3
Lillehammer	9 000	3	9 000	2	14 000	2
Haugesund	2 500	1	5 900	1	12 100	2
Kristiansand	1 400	1	4 600	1	11 000	2
Hammerfest	2 500	0	4 200	1	10 600	2
Tromsø	4 100	1	8 700	2	10 300	2
Drammen	3 400	1	3 900	1	7 100	1
Øvrige steder	120 000	34	129 000	27	177 000	29
I alt	347 000	100	465 000	100	608 000	100

TØIs gjesteundersøkelser har vist at andelen utlendinger som benytter fly på sin norgesreise har vært jevnt økende de siste 10-15 årene. Veksten har vært spesielt høy de senere årene, og fra 2002 har flyet stått for nesten 80 prosent av veksten i innkommende turisme. Tabell 16 viser de viktigste markedene for flytrafikken til Norge. Storbritannia topper med om lag 120 000 besøkende i første tertial 2007. Nesten halvparten av trafikken er private reiser, mye knyttet til skiturisme. Sverige er størst innenfor forretningsmarkedet med ca 80 000 besøkende. Dette er en økning på knapt 20 prosent fra 2005. Fritidstrafikken fra Sverige synes på den annen side å ha stagnert. Fortsatt står Polen for den relativt sett største veksten, både innenfor forretningsmarkedet og fritidsmarkedet. Drøyt halvparten av de private reisene som genereres i Polen er besøksreiser, men ferie- og fritidsmarkedet øker også betydelig.

Tabell 16: Antall tur/retur reiser med rutefly til Norge foretatt av personer med bosted i utlandet etter hjemland. PAX 2007 og endring fra 2005

Bosted	Alle reiser		Forretningsreiser		Private reiser	
	Antall 07	Endring	Antall 07	Endring	Antall 07	Endring
Storbritannia	120 000	+28 %	65 000	+46 %	55 000	+12 %
Sverige	98 000	+18 %	80 000	+26 %	18 000	-7 %
Danmark	62 000	-5 %	45 000	-2 %	17 000	-12 %
Tyskland	56 000	+46 %	32 000	+44 %	24 000	+49 %
Polen	35 000	+405 %	18 000	+482 %	17 000	+345 %
USA	27 000	+7 %	18 000	+28 %	9 000	-16 %
Frankrike	23 000	+89 %	11 000	+58 %	12 000	+126 %
Nederland	22 000	+2 %	13 000	+15 %	9 000	-12 %
Finland	20 000	-9 %	15 000	+7 %	5 000	+19 %
Spania	17 000	+82 %	6 000	+76 %	12 000	+85 %
Øvrige	125 000	+39 %	72 000	+50 %	53 000	+31 %
Totalt	608 000	+30 %	375 000	+34 %	230 000	+26 %

Nordmenns besøk i utlandet

Ikke mindre enn 142 land ble besøkt av nordmenn som reiste med rutefly til utlandet i første tertial 2007, omtrent det samme som i første tertial 2005. Antallet nordmenn som reiser utenlands med fly har økt vesentlig de siste to årene. Tabell 17 viser de mest besøkte landene. Som vi ser er det en økning til de fleste reisemål, med unntak av Tsjekkia og USA. Storbritannia er fortsatt det største reisemålet. 63 prosent av de norske reisene til Storbritannia går til London, 14 prosent til Aberdeen. I Spania er Alicante og Malaga de to mest besøkte reisemålene, fulgt av Las Palmas, Barcelona, Madrid og Murcia. Når det gjelder våre naboland Sverige og Danmark, er hovedstedene Stockholm og København helt dominerende som reisemål. Nordmenn som reiser til USA fordeler seg over hele kontinentet, men New York, Miami og Houston har flest besøk.

Tabell 17: Tur/retur reiser med rutefly fra Norge foretatt av personer med bosted i Norge etter viktigste besøksland. Første tertial 2003, 2005 og 2007.

Viktigste besøksland	2003		2005		2007	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Storbritannia	102 000	14	133 000	15	152 000	13
Spania	80 000	11	91 000	10	124 000	11
Sverige	70 000	10	71 000	8	81 000	7
Tyskland	39 000	5	54 000	6	78 000	7
Frankrike	45 000	6	54 000	6	75 000	7
Danmark	59 000	8	65 000	7	69 000	6
USA	49 000	7	64 000	7	64 000	6
Italia	27 000	4	47 000	5	59 000	5
Thailand	16 000	2	25 000	3	34 000	3
Nederland	19 000	3	25 000	3	34 000	3
Tsjekkia	14 000	2	26 000	3	23 000	2
Øvrige land	209 000	29	227 000	26	369 000	30
I alt	715 000	100	882 000	100	1 162 000	100

3.4 Hvem er passasjerene på utenlandsrutene?

De siste 4-5 årene har aldersstrukturen blant passasjerene vært relativt stabil, se tabell 18. Ser vi imidlertid 15-20 år tilbake, ser vi en tydelig trend mot flere passasjerer under 30 år og over 50 år. Mens aldersgruppen 30-49 år i 1986 utgjorde 58 prosent av flypassasjerene, er denne andelen i første tertial 2007 sunket til 43 prosent. Det er små endringer i gjennomsnittsalderen, den ligger nå på 42 år. Tallene for 2007 gjelder bare første tertial, men erfaringsmessig vil disse tallene stort sett være representative også for hele året.

Tabell 18: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 og første tertial 2007. Prosent.

Alder	1986	1992	1998	2003	2005	2007
I alt	100	100	100	100	100	100
12-19 år	2	4	3	5	5	6
20-29 år	16	17	16	17	17	18
30-39 år	30	26	25	23	23	21
40-49 år	28	29	25	23	23	22
50-59 år	15	15	21	20	19	19
60-69 år	7	6	7	9	10	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

Tabell 19: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. Første tertial 2007. Prosent.

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
I alt	100	60	40
12-19 år	6	44	56
20-29 år	18	49	51
30-39 år	21	63	37
40-49 år	22	66	34
50-59 år	19	64	36
60-69 år	11	58	42
70 år og eldre	3	61	39

Kvinnene er i flertall i aldersgruppene under 30 år, men i de andre aldersgruppene ligger andelen kvinner 34 og 42 prosent. Ser vi på utviklingen i andelen kvinner blant flypassasjerene på rute utland (tabell 20), fortsetter tendensen mot høyere kvinneandel på forretningsreiser, men utviklingen går noe saktere enn tidligere. Det er vanlig at kvinneandelen for første tertial er noe lavere enn for hele året, så andelen kvinner for hele året 2007 for alle typer reiser blir trolig rundt 42 prosent.

Tabell 20: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter andelen kvinner, i alt og etter reisens formål. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 og første tertial 2007. Prosent.

År	Andel kvinner		
	I alt	Forretningsreiser	Private reiser
1986	25	12	54
1992	33	17	57
1998	36	21	57
2003	39	22	52
2005	41	24	53
2007	40	24	54

3.5 Reisens varighet

I undersøkelsen spørres det om hvor mange dager en har vært borte fra hjemmet på denne reisen. Noen oppgir svært lange opphold, opp til nesten ett år. I tabellene nedenfor er det bare regnet med dem som har oppgitt færre enn 100 dager borte fra hjemmet. Dette for at tallene skal være sammenlignbare med de tidligere reisevaneundersøkelser. Lengre opphold enn 99 dager vil også svært ofte være opphold i forbindelse med arbeidsoppdrag, slik at det strengt tatt ikke kan regnes som en forretningsreise.

Tabell 21 viser at andelen dagsreiser har ligget stabilt i første tertial 2003, 2005 og 2007 på 5-6 prosent. Men gjennomsnittlig antall netter borte fra hjemmet har gått ned, både for forretningsreiser og privatreiser. Nesten halvparten av forretningsreisene varer nå to netter eller kortere tid, se tabell 22. Dette kan tyde på at vi søker å gjøre forretningsreisene mer effektive enn tidligere og at *tid* er blitt et enda knappere gode i arbeidslivet. Bedre tilbud med flere direkte avganger og frekvenser kan også ha bidratt til denne utviklingen. Også våre privatreiser varer nå kortere tid enn før. Dette passer inn i et generelt mønster innenfor reiselivet: Vi reiser oftere, men på kortere turer.

Tabell 21: Andel dagsturer og gjennomsnittlig antall netter borte fra hjemmet for reiser med overnatting etter reiseformål. 1986, 1992, 1998, 2003, 2005 og første tertial 2007.

	1986	1992	1998	2003	2005	2007
Andel dagsturer – alle reiser	6	6	8	5	5	6
Antall netter borte fra hjemmet – alle reiser	9,0	8,2	8,6	9,7	8,8	8,1
Antall netter borte fra hjemmet – forretningsreiser	6,8	6,1	6,6	6,7	6,1	5,6
Antall netter borte fra hjemmet – private reiser	13,6	11,1	11,3	11,8	11,0	10,2

Tabell 22: Alle reiser, forretningsreiser og private reiser etter reisens varighet (antall netter borte fra hjemmet). Første tertial 2007. Prosent

	Alle reiser	Forretningsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Dagstur	6	11	2
1 natt	9	18	2
2 netter	12	17	8
3-5 netter	30	29	31
6-7 netter	11	7	15
8-14 netter	19	10	26
mer enn 14 netter	13	8	16
Gj.snittlig varighet	8,1 netter	5,6 netter	10,2 netter

3.6 Markedsandeler

Tabell 23 viser hvordan utviklingen har vært de seneste fem årene når det gjelder selskapenes markedsandeler. Det mest slående trekket er at Norwegian, som begynte å fly utenlands sensommeren 2003, i løpet av disse fire årene har opparbeidet seg en markedsandel på utenlandsrutene på 17 prosent. I samme periode har SAS sin markedsandel gått ned med 12 prosentpoeng. Til tross for

dette har SAS fortsatt en markedsandel som er dobbelt så stor som Norwegians. For de øvrige selskapene er det mindre endringer i markedsandelen, men vi merker oss at Ryanair, med flygninger fra Sandefjord og Haugesund har oppnådd en markedsandel på åtte prosent, mens BA's andel er nede i beskjedne tre prosent.

Dersom vi foretar en grov todeling av selskapene i nettverksselskaper og lavprisselskaper, og regner Norwegian, Ryanair og Sterling til sistnevnte gruppe, viser det seg at lavprisselskapenes markedsandel har økt fra ni prosent i 2003 til 29 prosent i 2007. På forretningsmarkedet har lavprisselskapene i første tertial 2007 en andel på 16 prosent.

Tabell 23: Selskapenes markedsandeler på rutefly mellom Norge og utlandet. Første tertial 2003, 2005 og 2007. Prosent.

Selskap	2003	2005	2007
Alle selskaper	100	100	100
SAS/Braathens	45,9	43,5	34,1
Norwegian	0,0	6,9	17,2
KLM	9,5	10,1	10,5
Ryanair	5,4	6,6	7,7
Lufthansa	4,9	5,3	5,8
Sterling	3,5	4,4	4,0
Widerøe	5,8	4,0	3,8
BA	5,5	4,8	3,1
Øvrige selskaper	19,5	14,4	13,8

Norwegians vekst kommer både som et resultat av økt markesandel på eksisterende ruter og utvidelse av rutetilbudet. De tre største rutene til Norwegian målt i antall passasjerer i første tertial 2005 var London, Stockholm og Berlin. Selskapets markedsandel på disse var henholdsvis 15, 13 og 64 prosent. To år senere er markedsandelen økt med fem prosentpoeng på hver av rutene. Ser vi på rutetilbudet (tabell 24), hadde Norwegian i første tertial 2005 forbindelse med 18 europeiske byer, to år senere betjener Norwegian 45 byer. Det må imidlertid legges til at mange av de nye rutene er sesongbetonte og/eller har få frekvenser. Ryanair og Sterling har relativt sett også økt rutetilbudet mye, mens SAS/Braathens bare har tre flere byer på programmet i 2007 sammenlignet med 2005.

Tabell 24: Antall ruter mellom norske og utenlandske byer som betjenes av de største selskapene. Første tertial 2005 og 2007

Selskap	2005	2007
SAS/Braathens	33	36
Norwegian	18	45
KLM	6	6
Ryanair	5	13
Lufthansa	4	4
Sterling	5	10
Widerøe	7	7
BA	5	4

3.7 Chartertrafikken fra Oslo lufthavn Gardermoen

Drøyt 1 500 passasjerer på charteravganger fra OSL er intervjuet i undersøkelsen.³ Disse representerer i alt 260 000 enkeltreiser til 38 destinasjoner, eller knapt 90 prosent av den samlede chartertrafikken ved OSL. Av det totale antall charter-reiser mellom Norge og utlandet i første tertial 2007, gikk drøyt 60 prosent fra OSL. Tabell 25 viser de mest populære reisemålene. Kanariøyene dominerer med Las Palmas som den klart største destinasjonen. I tillegg kommer rutetrafikken (32 000 enkeltreiser), slik at Las Palmas samlet mottok drøyt 50 000 reisende fra OSL i første tertial 2007.⁴ Tenerife og Lanzarote er også populære destinasjoner i vinterhalvåret, og samlet sett var Kanariøyene endepunkt for om lag 43 prosent av chartertrafikken fra OSL i perioden.

Tabell 25: De mest populære reisemålene for charterpassasjerer fra OSL. 1. tertial 2007

Destinasjon	PAX
Las Palmas	72 000
Tenerife	38 000
Phuket	21 000
Lanzarote	15 000
Hurghada	13 000
Sharm el Sheikh	12 000
Andre destinasjoner	87 000
I alt	258 000

Til mange av de mest populære charterdestinasjonene går det også rutefly. Det er betydelige forskjeller mellom de som bruker rutefly og de som reiser med charterfly. Ser vi på reiser til Las Palmas, så viser tabell 26 at charterpassasjerene i større grad er kvinner, de er yngre og har 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 at flere norske lufthavner har charterforbindelse med Las Palmas.

³ På grunn av mangelfulle opplysninger om passasjertall på charteravganger fra andre lufthavner har det bare vært mulig å gjøre beregninger for OSL.

⁴ Det er også betydelig chartertrafikk fra andre norske lufthavner til Las Palmas

Tabell 26: Kjennetegn ved passasjerer om bord på rutefly og charterfly til Las Palmas. Første tertial 2007

	Rutefly	Charterfly
Andel kvinner	57	52
Formål; - Forretning	4	2
- VFR	17	3
- Annen privat	79	95
Alder (gj.snitt)	55	45
Inntekt (gj.snitt)	375 000	275 000
Andel med tilslutning	22	4
Antall netter borte (gj.snitt)	29	11

Totalt genereres nærmere 40 prosent av chartertrafikken på OSL av bosatte utenfor det naturlige omlandet til lufthavnen (tabell 27). Både Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Harstad og Tromsø hadde charterflygninger til Kanariøyene i første tertial, men likevel valgte altså mange å reise ut fra Oslo. Bedre tilbud både med hensyn til reismål og antall frekvenser kan forklare dette.

Tabell 27: Bosted for charterpassasjerer på OSL første tertial 2007. Prosent

Hjemfylke	Andel
Østfold	9
Akershus	15
Oslo	18
Hedmark	6
Oppland	12
Buskerud, Vestfold, Telemark	17
Resten av landet	23
I alt	100