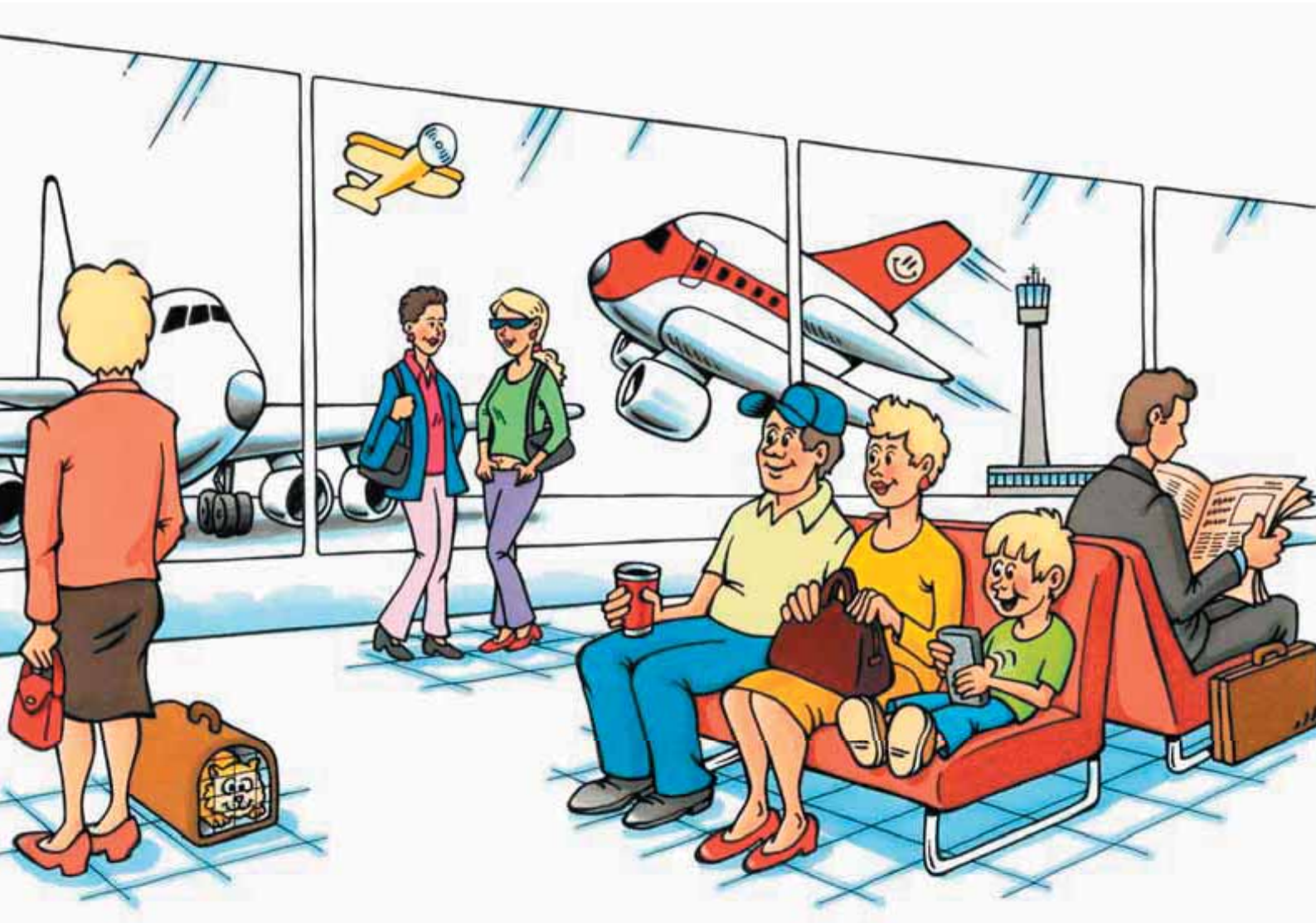


Reisevaner med fly 2005



Reisevaner på fly 2005

Jon Martin Denstadli, Arne Rideng og Jon Inge Lian

ISSN 0808-0808-1190

ISBN 82-480-0622-0 Papirversjon

ISBN 82-480-0623-9 Elektronisk versjon

Oslo, april 2006

Tittel: Reisevaner på fly 2005

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli; Arne Rideng; Jon Inge Lian

TØI rapport 828/2006

Oslo, 2006-04

63 sider

ISBN 82-480-0622-0 Papirversjon

ISBN 82-480-0623-9 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Avinor

Prosjekt: 3067 Reisevaneundersøkelsen på fly 2005

Prosjektleder: Jon Martin Denstadli

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Luffart; Reisevaner; Reisevaneundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten beskriver opplegg, gjennomføring og hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen på fly 2005. Undersøkelsen omfatter all trafikk mellom Norge og utlandet, i tillegg til innenlandske reiser på hovedrutene fra Oslo. I alt har 91 581 passasjerer deltatt i undersøkelsen. I løpet av de siste årene har det vært en kraftig vekst i utenlandstrafikken. I 2005 foretok i alt 1,4 millioner nordmenn minst en reise til utlandet med fly. Det meste av veksten har kommet i fritidsmarkedet, og 60 prosent av alle flyreiser mellom Norge og utlandet skjer nå i ferie-/fritidssammenheng. Økt tilbud og reduserte priser er viktige forhold bak utviklingen. Også i innenlandsmarkedet er prisene redusert, særlig i forretningsmarkedet. Utviklingen kjennetegnes ellers ved at flyselskapet Norwegian har befestet sin posisjon.

Title: 2005 Norwegian Air Travel Survey

Author(s): Jon Martin Denstadli; Arne Rideng; Jon Inge Lian

TØI report 828/2006

Oslo: 2006-04

63 pages

ISBN 82-480-0622-0 Paper version

ISBN 82-480-0623-9 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Avinor

Project: 3067 2005 Air Travel Survey

Project manager: Jon Martin Denstadli

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Air travel; Travel survey; Travel behavior

Summary:

This report presents results from the 2005 Norwegian Air Travel Survey (ATS). Information from 91,581 passengers travelling on scheduled international and domestic flights have been collected and analyzed. During recent years the number of international passengers travelling to and from Norwegian airports has increased substantially. Results from the ATS show that approximately 1,4 million Norwegians made one or more international flight in 2005, an increase by 300.000 in two years. The growth has primarily taken place within the leisure market. Leisure travel constitutes 60 percent of the market, compared to 56 percent in 2003. Increased competition and fare reductions are important factors behind these changes. Passengers travelling on domestic flights have also experienced price reductions during recent years, in particular within the business segment.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

Pris kr 250

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Price € 30

Forord

Siden 1972 har Avinor (tidligere 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.

Planleggingen av en ny reisevaneundersøkelse på fly ble påbegynt i 2004. Datainnsamlingen er foretatt i perioden januar-desember 2005, slik at undersøkelsen dekker 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. 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 regionene i Avinor.

Denne rapporten er skrevet på Transportøkonomisk institutt av forskerne Jon Martin Denstadli (kapittel 6), Arne Rideng (kapitlene 1-4) og Jon Inge Lian (kapittel 5). Førstnevnte har vært prosjektleder. Tove Ekstrøm har redigert rapporten.

Oslo, mai 2006
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

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 1982-2005	7
2.4 Sammenhenger mellom trafikk og økonomisk utvikling.....	8
2.5 Flyets plass i det totale transportbildet	9
3 Datagrunnlag og metode	11
3.1 Opplegg og gjennomføring	11
3.2 Hvor godt er datagrunnlaget?	12
3.3 Konklusjon.....	12
4 Befolkningens bruk av flyreiser til og fra utlandet	14
4.1 Reisefrekvens	14
4.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet	15
5 Flytrafikken innenlands	18
5.1 Rutetilbud og markedsandeler	18
5.2 Reisens hovedformål.....	19
5.3 Reisens varighet	21
5.4 Kostnadsbærer	22
5.7 Kjønn og alder	23
5.8 Oppmøtetid på lufthavnen	24
5.9 Reisen til lufthavnen	24
5.10 Billettpriser	25

6 Utenlandstrafikken	28
6.1 Reiseomfang og rutetilbud.....	28
6.2 Reisens hovedformål.....	30
6.3 Besøkssteder i Norge og utlandet	31
6.4 De største destinasjonene.....	34
6.5 Innkommende turisme	41
6.6 Hvem er flypassasjerene?	44
6.7 Reiseopplegg og reisens varighet	45
Referanser.....	49
Vedlegg 1: Spørreskjema innland.....	51
Vedlegg 2: Spørreskjema utland.....	53
Vedlegg 3: Datagrunnlag og metode	55

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 ruteforbindelser 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.

Summary:

2005 Norwegian Air Travel Survey

The survey

This report presents results from the 2005 Norwegian Air Travel Survey (ATS). Since 1972, Avinor (formerly Norwegian Civil Aviation Administration) has regularly conducted travel surveys at Norwegian airports. The surveys gather information on the passengers and the journey they made, such as start/end points, trip purpose, transport use to the airport, duration of journey, background variables (age, gender, occupation), and other. The data are used for a number of different purposes, including forecasts, airport management, route planning, and general market analyses.

The focus of the 2005 ATS is on international air traffic. Eight airports in Norway provide international scheduled services, and data were collected at these airports in the period January to December 2005. Hence, the survey covers all international routes from Norway, and all airlines operating international services at Norwegian airports are included in the survey. In addition, interviews were made with passengers travelling on main domestic routes from Oslo Airport Gardermoen.

Questionnaires were handed out to passengers at sampled flights. The respondents were asked to fill in the questionnaire and return it to the administrator before boarding the plane. The final data file includes information from 68,057 passengers on international flights, and from 23,524 passengers travelling on domestic routes. The data are calibrated so as to represent the total traffic in the 12-month period from January 2005 to December 2005.

General overview

It is only in recent years that air passengers have experienced the full impact of the deregulation of the airline industry that took place in the 1990s. Air traffic is in an expansive phase, characterized by lower fares, changing price structures, growing use of online services for information and ticket purchases, and opening of new routes targeted towards holiday and leisure travel. Moreover, the expansion of the low-cost airlines has had a considerable impact on traditional network airlines and their customer profiles.

Air travel represented six percent of the total volume of passenger traffic in Norway in 2005. With respect to long-distance travel, airlines are now the most important means of transport for both domestic and international travel. According to the 2001 Norwegian National Travel Survey, 42 percent of all domestic trips exceeding 300 km were taken by air, and it is likely that the

percentage is even higher today. Over nine million domestic air trips took place in Norway in 2005, transfer not included.

There has been a strong increase in traffic volume on scheduled international flights to/from Norway. Whereas 9.5 million passengers travelled on international flights in 2003, the figure had risen to nearly 11.8 million two years later. These figures include both scheduled and charter flights, but not transfers. The difference between scheduled traffic and charter traffic is gradually disappearing due, among other things, to the steady rise in the availability of scheduled air services to places previously accessible directly only by charter flights.

By travel frequency, we mean the number of trips taken in a specific area divided by the population of that area. For Norway, the international travel frequency in 2005 was 1.3; this means that residents of Norway averaged 1.3 individual trips (counting each way separately) per person that year. Residents of the Oslo and Akershus counties travel most, while residents of northern Norway make the fewest international trips.

By customer base, we mean the total number of all persons who have taken at least one trip by air in the course of one specific year. The customer base for international scheduled flights in 2005 was 2.5 million persons, of which 1.4 million were domiciled in Norway. The corresponding customer base in 2003 was 2 million, of which 1.1 million were domiciled in Norway. Thus, in the course of two years, the number of Norwegian residents taking international flights at least once a year increased by 300,000.

Domestic air traffic from OSL

Since 2003, SAS Braathens has consolidated its domestic operations, while the airline Norwegian has gradually expanded its services and increased its overall market share. SAS Braathens is still the biggest domestic airline, with 76 percent of the market comprising the main scheduled flights out of Oslo. Norwegian had 24 percent of this traffic in 2005. These market shares are an accurate reflection of the available capacity.

Bergen and Trondheim are the two biggest destinations for air traffic from Oslo, at nearly 1.4 million one-way passengers (counting each way separately) each. Stavanger had nearly 1.1 million one-way passengers, with Tromsø and Bodø following in fourth and fifth place at 690,000 and 520,000 one-way passengers respectively. Since 2003, traffic has increased most to Bodø and Evenes, where Norwegian has scheduled new flights and the decrease in fares has been greatest.

No significant changes in purpose of travel or in the passengers' gender or age have taken place since 2003. Leisure trips still comprise 48 percent of the market. The percentage represented by the oil industry shows an increase (from 15 to 21 percent of business-related trips).

Fares have dropped seven percent since 2003. Fare reductions have primarily taken place in the business market. Business fares have dropped by 12 percent, while fares in the leisure market have remained virtually unchanged.

International air traffic to and from Norway

Between 2003 and 2005, international air traffic rose by 2.3 million passengers. Just under 80 percent of this increase came in the leisure market. Leisure trips now comprise 60 percent of all international air travel to and from Norway, whereas the figure was 56 percent for 2003 and 40 percent for 1998. Norwegians account for 80 percent of the growth in the leisure market, while foreign residents account for the increase in the business market.

London is the biggest destination for international traffic if all three airports are taken together (Heathrow, Gatwick and Stansted), followed by Copenhagen and Stockholm. These three cities are the final destination for 27 percent of all international passengers from Norway. Among new destinations, Prague warrants mention, having seen a formidable growth in air traffic in the past two years. Prague is now the seventh most popular destination for passengers leaving Norway, largely because there are now three airlines offering direct flights from Norway to Prague.

A number of new flights to cities abroad have started up in the past few years, but 36 per cent of the passengers still cannot reach their final destination on a direct flight from Norway. As previously, Copenhagen, London and Amsterdam are the biggest international air traffic hubs for flights to and from Norway. However, the growing number of direct flights from Norway has diminished Copenhagen's role as a hub.

Fares have been reduced substantially in recent years, and the reductions are consistently greatest in the business market. For example, a business traveller whose final destination was Amsterdam paid 16 percent less for a ticket in 2005 than in 2003, while the decrease in the average fare for a leisure traveller was seven percent.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Siden 1972 har Avinor (tidligere Luftfartsverket) med jevne mellomrom finansiert reisevaneundersøkelser på fly i Norge. Formålet med dem 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 og 2005 var samarbeidsprosjekter mellom Avinor og TØI.

Den foreliggende undersøkelsen omfatter praktisk talt all rutetrafikk med fly mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2005. Det er foretatt intervjuer på lufthavnene i Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. I tillegg er det gjennomført intervjuer på hovedstrekningene innenlands fra Oslo lufthavn Gardermoen.

Datainnsamlingen har vært svært omfattende. Når det gjelder innenlandsrutene, bygger en på 23 524 utfylte spørreskjema, for rutene til og fra utlandet har en 68 057 respondenter. Til sammen består dermed datamaterialet av 91 581 spørreskjemaer, noe som gjør dette til den nest største reisevaneundersøkelse på fly som er gjennomført i Norge. Bare undersøkelsen fra 2003 med svar fra til sammen 106 481 passasjerer er større.

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 deres reisemønster.

1.2 Rapportens innhold

Kapittel 2 er en kortfattet beskrivelse av det norske lufthavnsmønsteret, 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 inndeling i to delmarkeder, nemlig arbeidsbetingede reiser og private reiser. Med *arbeidsbetingede reiser* mener vi alle reiser som foregår i forbindelse med arbeidet, her definert som *yrikesreiser*, 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 og hvem som betaler reisen. Selskapenes markedsandeler og utviklingen i billettprisen blir også belyst.

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 2005 inneholder en mengde detaljert informasjon, hvorav bare en liten del blir presentert i denne rapporten. Ved henvendelse til Avinor 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 lufthavnettet

For 50 år siden 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 2005 etter etableringsår for sivil rutetrafikk.

Table 2.1: Norwegian airports in 2005 by opening year.

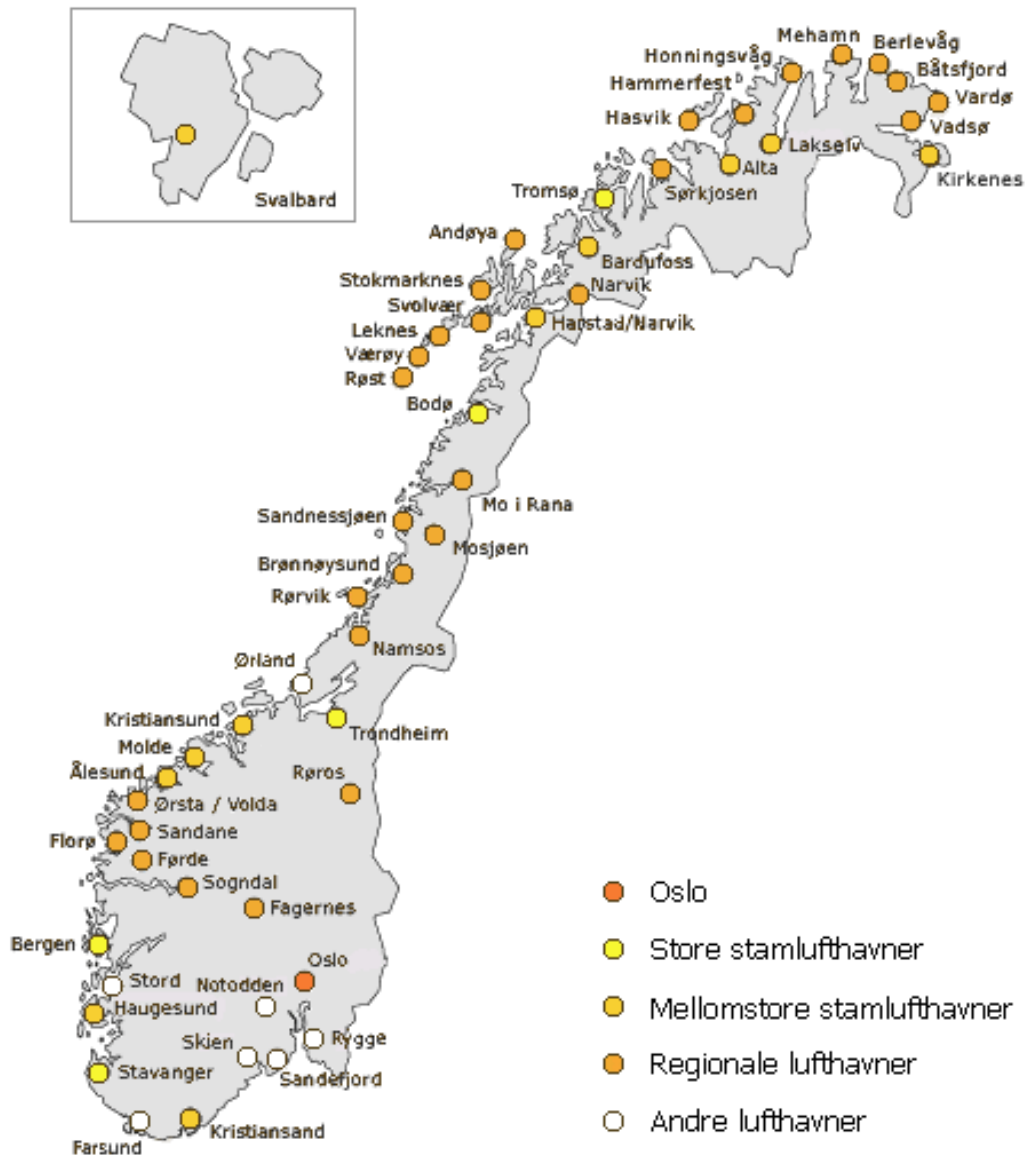
Periode	Lufthavn	Totalt
- 1955	Bodø, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Oslo	6
1956-67	Sandefjord, Kirkenes, Alta, Lakselv, Tromsø, Bardufoss, Røros, Ålesund	14 (8 nye i perioden)
1968-78	Longyearbyen, Vadsø, Berlevåg, Båtsfjord, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Sørkjosen, Evenes, Narvik, Andøy, Stokmarknes, Svolvær, Leknes, Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo, Namsos, Kristiansund, Molde, Ørsta/Volda, Sandane, Sogndal, Florø, Førde, Haugesund	40 (26 nye i perioden)
1979- 1987	Vardø, Hasvik, Værøy, Røst, Mosjøen, Rørvik, Stord, Fagernes	48 (8 nye i perioden)
1988-2006	Ingen nye i perioden, bortsett fra omløkaliseringer	

TØI rapport 828/2006

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 ingen.

I tillegg til de 48 lufthavnene i tabellen, har Skien, Notodden og Dagali hatt rutetrafikk i kortere og lengre perioder. Omløkaliseringene inkluderer nedleggningen 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).

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



TØI rapport 828/2006

Figur 2.1: Norske lufthavner i henhold til Avinors organisering per 2005. "Andre lufthavner" er lufthavner som ikke er eid av Avinor.

Figure 2.1: Norwegian airports in 2005. "Andre lufthavner" are airports not owned by Avinor.

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 innenlandsrutene innen 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 var situasjonen preget av stor overkapasitet og sterk konkurranse på rutene innenlands. Etter at Color Air gav opp høsten 1999, fortsatte SAS og Braathens kampen. SAS var den sterkeste og 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 for alvor inn i konkurransen med de etablerte selskapene høsten 2002. De markedsførte seg som et lavprisselskap, 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 behov. Virksomheten vokste raskt og allerede våren 2003 begynte selskapet å fly på utlandet. Også på utenlandsrutene var konkurransen hard, med flere nye lavprisaktører. Viktigst på det norske markedet var Ryanair, Sterling, Flynordic og Blue1. 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 satset stort på det norske utenlandsmarkedet, men størst suksess hadde KLM, som i 2005 konkurrerer med Norwegian om å være det nest største selskapet på rutene mellom Norge og utlandet.

De etablerte selskapene har vært nødt til å tilpasse sin prisstruktur til lavprisselskapenes, 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 altså først på 2000-tallet at vi fullt ut får se virkningene av denne prosessen. Lavprisselskapenes 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 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. Mange av de nye rutene er i stor grad basert på ferie- og fritidstrafikk.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks har billettprisen på flytransport i gjennomsnitt sunket med 13 prosent fra 2002 til 2005. Like viktig er det at prisstrukturen er i ferd med å bli vesentlig endret. Utviklingen går nå i retning av at den sterke bindingen mellom rabatterte billetter og tur/retur reiser faller bort. Mange 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 lørdag/søndag, eventuelt natten fredag/lørdag) for å få billigere reiser, faller bort.

Både SAS Braathens, Norwegian, BA, Finnair og alle lavprisselskapene praktiserer dette nye systemet, i større eller mindre grad. Et eksempel på et selskap som foreløpig holder fast på ”det gamle” systemet, er Lufthansa. Noen selskaper står i en mellomstilling, ved at de bare tilbyr rabatterte billetter til dem som velger å reise tur/retur med dem. Reiser en bare en vei, blir prisen en annen og ofte vesentlig høyere.

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 ikke blir refundert. 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 honnørrabatt, studierabatt etc. Unntaket er at de fleste selskaper fortsatt opererer med en barnerabatt, især på innenlandske strekninger.

En annen klar utviklingstrend er flere direkte ruter og større bruk av sekundære lufthavner med lavere avgifter enn det de store tradisjonelle lufthavnene 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. 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, og Oslo Lufthavn AS er et heleid datterselskap. Avinor eier og driver 46 lufthavner i Norge og har ansvaret for lufttrafikkjenesten også på de øvrige lufthavner. Selskapet er selvfinansierende og rundt to tredjedeler av inntektene kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og en tredjedel fra kommersielle aktiviteter på lufthavnene.

2.3 Trafikkutviklingen 1982-2005

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, passasjerer i transitt, det vil si passasjerer som mellomlander og skal videre med samme fly, og i transfer, det vil si passasjerer som skal reise videre fra en lufthavn med et annet fly.

I denne rapporten defineres en reise som en reise med fly fra en lufthavn (reisens startpunkt) til en annen lufthavn (reisens endepunkt), selv om det skulle være flybytte (omstigning) eller mellomlandinger underveis. En innenlands reise er altså en reise som begynner på en norsk lufthavn og ender på en annen norsk lufthavn. Tabell 2.2 viser utviklingen i flytrafikken innenlands og til/fra utlandet i perioden 1982-2005.

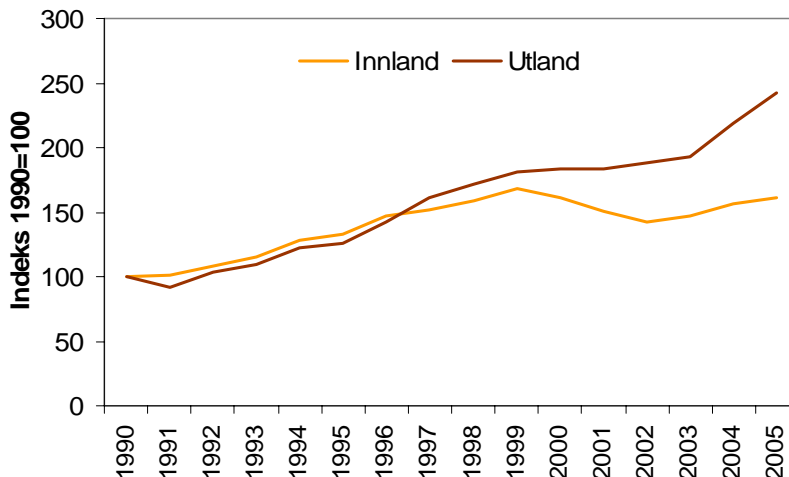
Tabell 2.2: Flyreiser innenlands og til/fra utlandet i de årene det er gjennomført reisevaneundersøkelser. Tusen enkeltreiser.

Table 2.2: Domestic and international air travel 1982-2005. Thousand trips.

	1982	1987	1992	1998	2003	2005	Gj.snittlig årlig endring 2003-2005	Gj.snittlig årlig endring 1982-2005
Reiser i alt	6 289	10 140	10 576	17 292	17 737	20 800	8,3 %	5,3 %
-innland	3 335	5 409	5 738	9 181	8 258	9 041	4,6 %	4,4 %
-utland	2 954	4 731	4 838	8 111	9 479	11 759	11,3 %	6,2 %

TØI rapport 828/2006

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



TØI rapport 828/2006

Figur 2.2 Trafikktvillingen 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. 1990-2005.

Figure 2.2: Traffic growth for domestic and international services. Scheduled and non-scheduled traffic. Transfer passengers excluded. Index=100 in 1990. 1990-2005.

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. Nivået i 2005 lå likevel under nivået i 1999. Det ble foretatt vel ni millioner innenlandsreiser med fly i 2005 (tabell 2.2).

Utenlandstrafikken og trafikken på innland fulgte hverandre godt frem til 1999. Etter dette fikk vi en beskjeden vekst i utenlandstrafikken, men i 2004 og 2005 har den vokst meget sterkt. Årlig gjennomsnittlig vekstrate i disse to årene var 11,3 prosent. Det ble i 2005 foretatt om lag 11,8 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet. Tallet på reiser til og fra utlandet har altså for lengst passert antall reiser i Norge.

2.4 Sammenhenger mellom trafikk og økonomisk utvikling

I prognoser av flytrafikk er sammenhengen mellom BNP og trafikk 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 2003-2005. 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 2003-2005. Percent.

Periode	Antall flyreiser	Brutto nasjonalprodukt	Konsum i private husholdninger
1992-1998	47 %	26 %	25 %
1998-2003	-7 %	10 %	17 %
2003-2005	10 %	5 %	8 %

TØI rapport 828/2006

For perioden 1998-2003 har BNP og konsum økt, men antall flyreiser innenlands gikk ned. I de to seneste årene har veksten i antall flyreiser vært noe større enn økningen i konsum og BNP. Dette er en sterk påminnelse om betydningen av å være omhyggelig med valg av forklaringsvariable og referanseperioder i trafikkprognoser, der basis nettopp 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 svært liten og heller ikke stor om vi måler reisevirksomhet som (person)transportarbeid, altså i personkilometer. Tabell 2.4 viser hvordan markedsandelene for de enkelte transportmåter har utviklet seg fram til i dag. Som vi ser, har flyet nå en markedsandel på seks 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

TØI rapport 828/2006

Dersom vi bare ser på de lange reisene innenlands, det vil si 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 m fl 2003).

Når det gjelder reiser til og fra utlandet, er flyets stilling sterk og markedsandelen har økt noe de seneste årene (tabell 2.5). Den høye andelen bilreiser skyldes i første rekke mange korte handleturer over grensen. Flyet hadde i 2004 en markedsandel på 27 prosent, og den ble ikke mindre i 2005. Også utenlandsfergene har en høy markedsandel her, mens rutebuss og tog spiller en mer beskjeden rolle på utlandet.

Tabell 2.5: Reiser til og fra utlandet etter transportmiddel ved grensepassering. 1995-2004. Prosent.

Table 2.5: International travel by mode of transport. 1995-2004. Percent.

År	Ferge	Tog/buss	Fly	Bil	I alt
1995	22	1	24	53	100
2000	19	1	25	55	100
2004	18	2	27	55	100

TØI rapport 828/2006

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 2005 er delt i to deler, en utenlands del og en innenlands del. Utenlandsdelen omfatter i prinsippet all *ruteflyging* mellom Norge og utlandet. Populasjonen kan defineres som *alle reiser med rutefly til/fra Norge som ble gjennomført i perioden 1. januar 2005–31. desember 2005. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år*. De som reiser på barnebillett (under 12 år) er altså ikke med i populasjonen. I følge flyselskapene dreier dette seg om 4-5 prosent av det totale antall solgte billetter. Charterfly til utlandet er ikke inkludert i undersøkelsen.

Når det gjelder flygingene innenlands, omfatter undersøkelsen alle de største rutene ut fra Oslo og intervjuingen foregikk her. For øvrig gjelder samme tidsperiode og samme unntak også for barn under 12 år.

Undersøkelsen er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med undersøkelsene i 1998 og 2003. 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 er det samme i 2005 som i 2003.

På avgangene til utlandet ble det gjennomført intervjuer på i alt åtte lufthavner som hadde registrert rutetraffic til utlandet i 2005, nemlig Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. Når det gjelder innenlandsdelen, ble intervjuene foretatt på Oslo Lufthavn Gardermoen. Trafikken mellom Oslo og 14 andre lufthavner er dekket, fra Kristiansand i sør til Kirkenes i nord. Intervjuene ble gjennomført i utvalgte 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.

Rent praktisk skjedde intervjuingen ved at passasjerene på utvalgte flighter fikk tildelt spørreskjema etter hvert som de ankom området rundt avgangsskranken (spørreskjemaene er gjengitt i vedlegg 1 og 2). 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.

Totalt ble det gjennomført intervjuer med 91 581 passasjerer, derav 68 057 på ruter til utlandet og 23 524 på rutene innenlands. Når det gjelder rutene til og fra utlandet, er dette den største reisevaneundersøkelse på fly som er gjennomført i Norge noen gang.

3.2 Hvor godt er datagrunnlaget?

Alle selskaper som drev ruteflyging mellom Norge og utlandet i 2005 er dekket av undersøkelsen. De 68 057 utfylte skjemaene på utenlandsrutene gir derfor et meget godt bilde av flytrafikken i denne perioden. Det store antallet respondenter gjør at en også kan foreta holdbare analyser på delmarkeder og for de enkelte lufthavner. Som i alle utvalgsundersøkelser er det likevel en viss usikkerhet i anslagene. Usikkerheten på trafikkomfang og trafikkstruktur er størst for de mest trafikksvake relasjonene og for de minste lufthavnene.

Også for innenlandsavgangene er dekningen god for de relasjoner som omfattes av undersøkelsen. Men også her vil det være knyttet usikkerhet til anslagene, størst for de minste relasjonene.

For å få et anslag på svarprosenten er det trukket ut 50 tilfeldige flighter på utland og 25 flighter på innland. Svarprosenten er beregnet som antall registrerte intervjuksjema fra disse flightene delt på antall passasjerer. På denne bakgrunn er svarprosenten anslått til 26 prosent på utland og 29 prosent på innland. Resultatene tyder på at svarprosenten er lavere på store flighter, noe som har sammenheng med at intervjuerne ikke rekker å kontakte alle dersom det er mange passasjerer og stor trengsel rundt gaten. Det er derfor ikke slik at lav svarprosent er ensbetydende med at mange har nektet å delta.

Tilgangen til populasjonsdata for de reisende er dårlig. Den eneste opplysningen som selskapene per i dag registrerer er passasjerenes billetttype, mens for eksempel opplysninger om kjønn, alder, bostedsland og reises pris ikke kan fremskaffes. Det gis derfor svært små muligheter for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning, og derfor har vi heller ikke noe grunnlag for å vekte dataene.

3.3 Konklusjon

Vi regner Reisevaneundersøkelsen på fly 2005 for representativ for trafikken med rutefly mellom Norge og utlandet i 12-månedersperioden 1. januar 2005 – 31. desember 2005. Når det gjelder innenlandstrafikken, vil vi regne undersøkelsen for representativ for de viktigste rutene til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen som datamaterialet omfatter.

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. Mulighetene for analyse av lokale spørsmål kan være noe begrenset, da datamaterialet er lagt opp etter flytrafikk per rute og ikke per lufthavn.

4 Befolkningens bruk av flyreiser til og fra utlandet²

4.1 Reisefrekvens

Reisefrekvensen defineres som antall reiser foretatt av bosatte i et område i løpet av en tidsperiode (ett år, en dag), delt på antall bosatte i det samme område.

Tabell 4.1 viser reisefrekvensen per år for utenlandsreisene etter fylke og landsdel.³

Tabell 4.1: Reisefrekvens (enkeltreiser) pr år i fylker og landsdeler. 1992, 1998, 2003 og 2005. Utenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 2003-2005.

Table 4.1: Trip frequency (single trips) per year by county and region. 1992, 1998, 2003 and 2005. International flights. Percent change 2003-2005.

Landsdeler/fylker	1992	1998	2003	2005	Endring 2003-2005 Prosent
Hele landet	0,47	0,87	1,03	1,33	29
Østlandet	0,62	1,12	1,29	1,62	26
Agder/Rogaland	0,47	0,91	0,96	1,30	35
Vestlandet	0,33	0,65	0,84	1,12	33
Trøndelag	0,26	0,54	0,66	0,97	47
Nord-Norge	0,15	0,32	0,52	0,62	19
Østfold	0,23	0,48	0,70	0,88	26
Akershus	0,95	1,57	1,62	1,95	20
Oslo	1,18	1,96	2,24	2,78	24
Hedmark	0,15	0,35	0,51	0,78	53
Oppland	0,18	0,42	0,53	0,69	30
Buskerud	0,47	0,83	0,95	1,17	23
Vestfold	0,48	0,84	1,07	1,37	28
Telemark	0,21	0,62	0,70	1,05	50
Aust-Agder	0,33	0,58	0,69	0,89	29
Vest-Agder	0,34	0,60	0,72	1,00	39
Rogaland	0,57	1,13	1,12	1,54	38
Hordaland	0,45	0,85	0,99	1,42	43
Sogn og Fjordane	0,13	0,26	0,50	0,68	36
Møre og Romsdal	0,22	0,47	0,73	0,77	5
Sør-Trøndelag	0,28	0,59	0,82	1,08	32
Nord-Trøndelag	0,21	0,45	0,32	0,74	131
Nordland	0,12	0,28	0,42	0,55	31
Troms	0,21	0,43	0,68	0,74	9
Finnmark/Spitsbergen	0,11	0,19	0,51	0,58	14

² På grunn av at det kun er foretatt intervjuer på flygninger i Norge fra Oslo lufthavn, har vi ikke kunnet beregne tilsvarende tall for innenlandsmarkedet.

³ Det er vanskelig å få noe nøyaktig anslag på reisefrekvens, kundegrunnlag og reisehyppighet for 1986 da undersøkelsen kun omfattet SAS's flighter og i tillegg inkluderte charterfly. 1986-undersøkelsen er følgelig utelatt i tabellen.

Tabellen viser at den norske befolkningen i gjennomsnitt foretok 1,33 enkeltreiser med rutefly til utlandet i 2005. Målt i tur/retur reiser blir dette 0,67 reiser. Reisefrekvensen for utenlandsreisene økte med 29 prosent i perioden 2003–2005. Dette er en meget sterk vekst på bare to år.

Det er fortsatt store variasjoner mellom landsdeler og fylker når det gjelder reisefrekvenser. Færrest utenlandsreiser har de som bor i Nord-Norge, spesielt i Nordland og Finnmark. Folk i Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag, samt de to innlandsfylkene Hedmark og Oppland, har også relativt få utenlandsreiser med rutefly. I den andre enden av skalaen finner vi personer bosatt i Oslo og Akershus, der reisefrekvensene i 2005 lå på henholdsvis 2,78 og 1,95. Konsentrasjonen av næringsliv og internasjonale selskaper i disse to fylkene bidrar ikke minst til den høye reisefrekvensen.

Ser vi på *utviklingen* i reisefrekvensen fra 2003 til 2005, økte den aller mest i noen fylker som har relativt lav reisefrekvens, som Nord-Trøndelag, Hedmark og Telemark. Når det gjelder Nord-Trøndelag, må vi likevel ta forbehold om at reisefrekvensen i 2003 kan være noe for lav grunnet få observasjoner. Veksten var sterk også i Agder-fylkene og på Vestlandet, der de har fått mange nye direkteruter til utlandet. Unntaket er Møre og Romsdal, som sammen med Troms er det fylket som har hatt den mest beskjedne veksten i disse to årene.

4.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet

Med *kundegrunnlag* mener vi den del av befolkningen som foretar en eller flere flyreiser i året. Dette er her definert som summen av alle personer som har foretatt minst en flyreise til utlandet i løpet av ett år. Fra spørreskjemaet har vi opplysninger om hvor mange tur/retur reiser med rutefly til utlandet vedkommende passasjer har gjennomført i løpet av de siste 12 måneder. Disse opplysningene brukes for å beregne kundegrunnlaget. De som reiser mye er overrepresentert i intervjumaterialet fordi de har større sannsynlighet for å komme med enn de som reiser sjelden. Sannsynligheten for å komme med i undersøkelsen er t ganger større for en person som har t reiser i året enn for en person som reiser en 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 datamaterialet. 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.

Når vi skal beregne kundegrunnlaget for flyrutene mellom Norge og utlandet, kan det være interessant å beregne det separat for bosatte i Norge og bosatte i utlandet. Tabell 4.2 viser kundegrunnlaget i årene 1992, 1998, 2003 og 2005 etter bostedsland. Det har altså skjedd en enorm økning i kundegrunnlaget i løpet av de siste 13 år. Mens 400 000 nordmenn foretok en eller flere reiser til utlandet med

rutefly i 1992, er dette tallet økt til 1,4 millioner i 2005. Dette betyr at ruteflyet på en helt annen måte enn tidligere, er blitt et transportmiddel for de aller fleste, ikke bare for en liten utvalgt del av befolkningen. Også når det gjelder bosatte i utlandet, har kundegrnlaget økt kraftig.

Tabell 4.2: Kundegrnlag for reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003 og 2005.

Table 4.2: Customer basis for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003 and 2005.

	1992	1998	2003	2005
I alt	840 000	1 400 000	1 990 000	2 490 000
Bosatte i Norge	400 000	690 000	1 080 000	1 400 000
Bosatte i utlandet	440 000	710 000	910 000	1 090 000

TØI rapport 828/2006

Reisehyppighet definerer vi som antall reiser per år foretatt av en person som er med i kundegrnlaget. Gjennomsnittlig reisehyppighet for ett bestemt år kan vi derfor beregne ved å ta forholdet mellom totalt antall reiser dette året og kundegrnlaget. I tabell 4.3 har vi satt opp gjennomsnittlig reisehyppighet for reiser mellom Norge og utlandet i 1992, 1998, 2003 og 2005, fordelt på bosatte i Norge og bosatte i utlandet.

Tabell 4.3: Gjennomsnittlig reisehyppighet målt i tur/retur-reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003 og 2005.

Table 4.3: Average number of round trips per passenger for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003 and 2005.

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

TØI rapport 828/2006

Som en ser, har den gjennomsnittlige reisehyppigheten sunket noe, men en må da huske på at vi i samme periode har hatt en kraftig økning i kundegrnlaget.

Det må understrekes at det hefter en betydelig usikkerhet ved disse beregningene, da de bygger på det 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. Vi ser at siden forrige reisevaneundersøkelsen i 2003 har kundegrnlaget økt sterkt, mens gjennomsnittlig reisehyppighet ligger på om lag samme nivå som for to år siden. Når den vurderer dette, må en være klar over at når kundegrnlaget øker, vil dette dempe veksten i reisehyppigheten. Dette skyldes at nye "marginale" grupper som reiser relativt lite, kommer med i kundegrnlaget.

Avinors statistikk viser at vi har hatt en trafikkvekst på rutene til og fra utlandet på 28 prosent i perioden 2003–2005. Tabell 4.2 viser at kundegrnlaget totalt økte med 25 prosent i denne perioden, der kundegrnlaget blant bosatte i utlandet økte med 20 prosent og blant bosatte i Norge var økningen 29 prosent.

Totalt foretok altså 1,4 millioner nordmenn minst en reise med rutefly til utlandet i 2005. Billigere billettpriser og mange nye direkteruter til og fra utlandet er trolig de viktigste årsakene til økningen i kundegrnlaget.

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 kundegrnlag og reisehyppighet separat for hver av disse to delmarkedene. Resultatet for dem som er bosatt i Norge er vist i tabell 4.4.

Tabell 4.4: Kundegrnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge. Tur/retur reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. 1998, 2003 og 2005.

Table 4.4: Customer basis, average number of international round trips per passenger and total number of international round trips by purpose. Residents in Norway. 1998, 2003 and 2005.

	Arbeidsbetingede reiser			Private reiser		
	1998	2003	2005	1998	2003	2005
Kundegrnlag	318 000	320 000	370 000	450 000	950 000	1 280 000
Reisehyppighet t/r reiser	3,4	2,7	2,8	1,6	1,5	1,6
Antall t/r reiser	1 070 000	870 000	1 030 000	730 000	1 460 000	2 030 000

TØI rapport 828/2006

Kundegrnlaget for nordmenn har altså økt kraftig i perioden 2003–2005 for de private reisene. Nesten 1,3 millioner nordmenn var på minst en privat reise med rutefly i 2005. Reisehyppigheten har også økt litt. Når det gjelder de arbeidsbetingede reiser, var det i 2005 om lag 370 000 nordmenn som foretok en slik reise i 2005. Også her har reisehyppigheten gått litt opp. Summerer vi kundegrnlaget for begge formål, får vi 1 650 000 personer. Tabell 4.2 viser at kundegrnlaget for nordmenn totalt er på 1 400 000. Differansen på 250 000 personer har altså vært på både en yrkesreise og en privat reise. Dette viser igjen at 120 000 personer kun har reist på en eller flere yrkesreiser i 2005, men ikke vært på noen privat reise.

5 Flytrafikken innenlands

5.1 Rutetilbud og markedsandeler

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. Denne reisevaneundersøkelsen omhandler som nevnt kun den delen av innenrikstrafikken som er hovedruter ut fra Oslo. Undersøkelsen omhandler med andre ord ikke Widerøes kortbaneruter eller ruter som ikke starter eller ender i Oslo. I 2003 utgjorde stamrutene til/fra Oslo 63 prosent av totalt innenlands flytrafikk. Den resterende trafikken er øvrige stamruter (12-13 prosent) og regionale ruter (14-15 prosent).

Fortsatt er SAS Braathens den største aktøren på innenriksnettet med 76 prosent av markedet på hovedrutene ut av Oslo (tabell 5.1). Norwegian hadde i 2005 24 prosent av trafikken. Disse markedsandelene samsvarer godt med tilbudet slik dette kunne observeres vinteren 2006. Norwegian har konsentrert sitt tilbud til de største rutene. Til Bergen og Trondheim har selskapet om lag en tredel av markedet, og også til Stavanger, Bodø og Tromsø er Norwegian markedsandel relativt høy. Selskapet økte med en ekstra daglig avgang til Bodø og Tromsø høsten 2005. Norwegian flyr ikke til Kristiansand, Haugesund, Ålesund, Molde, Kristiansund og Bardufoss, men har sommerrute til Kirkenes og har tidligere hatt rute til Ålesund.

Tabell 5.1: Rutetilbud og trafikk på hovedruter til/fra Oslo etter flyselskap i 2005.

Table 5.1: Frequency and traffic on main routes to/from Oslo by airline in 2005.

Destinasjon	Antall frekvenser primo mars 2006			Trafikk 2005 1000 pax	Norwegians andel av:	
	Norwegian	SAS Braathens	Totalt		Frekvens 06	Trafikk 05
Kristiansand	0	8	8	406	0	0
Stavanger	6	15	21	1082	29	28
Haugesund	0	5	5	262	0	0
Bergen	8	17	25	1 383	32	34
Ålesund	0	7	7	411	0	0
Molde	0	5	5	256	0	0
Kristiansund	0	5	5	147	0	0
Trondheim	9	18	27	1 373	33	35
Bodø	3	6	9	520	33	26
Evenes	1	4	5	359	20	24
Bardufoss	0	3	3	145	0	0
Tromsø	4	8	12	691	33	30
Alta	2	3	5	184	40	17
Kirkenes	0	2	2	117	0	7
Totalt	33	106	139	7 335	24	24

TØI rapport 828/2006

SAS/Braathens dominerer fortsatt det norske innenriksmarkedet. Tar man i tillegg med Widerøes, hadde SAS-gruppen mellom 80 prosent av antall passasjerer i 2005, mens Norwegian hadde 19 prosent. SAS Braathens har et landsdekkende tilbud og tilbyr nettverksflyvninger, mens Norwegian er et rendyrket punkt-til-punkt selskap.

SAS-gruppen hadde i 2005 kun en prosent økning i trafikken, både målt i passasjerer og i ”revenue passenger km” (RPK), i forhold til 2004. Norwegian hadde derimot en økning på 17 prosent i RPK og 20 prosent i antall passasjerer. Ser vi på siste kvartal i 2005, hadde Norwegian en økning på 26 prosent i RPK og 28 prosent i passasjerer i forhold til året før, som følge av økt belegg og økt kapasitet.

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 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 lavprisselskapet 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.

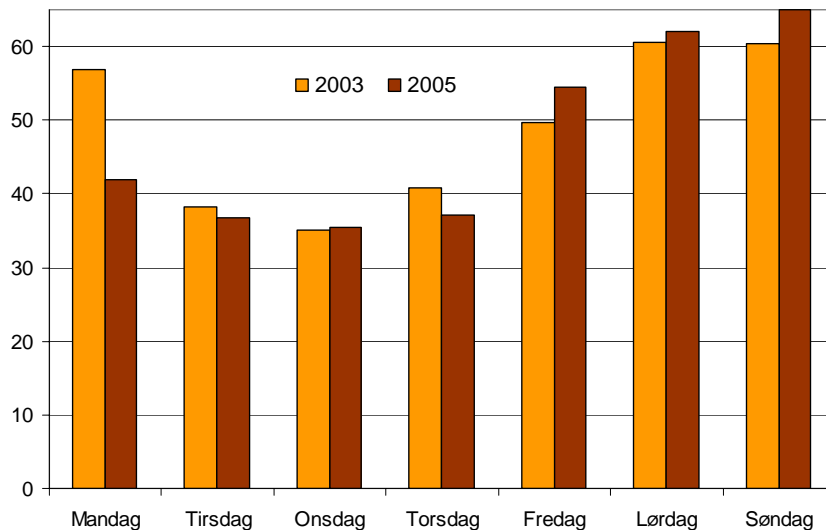
Andelen yrkesreiser sank fra 49 til 41 prosent i løpet av disse fem årene. Med yrkesreiser menes alle typer forretnings- og tjenestereiser, unntatt reiser til og fra arbeidet. Andelen reiser mellom bosted og arbeidssted ble også noe redusert, slik at samlet sett sto arbeidsbetingede reiser, definert som summen av yrkesreiser og pendlerreiser, for 52 prosent av trafikken i 2003, en nedgang på ni prosentpoeng fra 1998. Fra 2003 til 2005 er det tilnærmet ingen endring i passasjerenes reiseformål. Dette gjelder også om man ser på de enkelte undergrupper av reiseformål.

Tabell 5.2: Reiser på hovedruter til/fra Oslo etter hovedformål i 2003 og 2005. Prosent.
Table 5.2: Trip purpose on main domestic routes to/from Oslo airport Gardermoen in 2003 and 2005. Percent.

Reiseformål	2003	2005
I alt	100	100
Arbeidsbetingede reiser i alt	52	52
- Reise til/fra arbeidssted	9	10
- Kurs, konferanse, kongress, messe	19	18
- Salg, innkjøp, forhandlinger	5	5
- Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.	4	3
- Serviceoppdrag/konsulentbistand	4	4
- Annen forretnings-/tjenestereise	11	12
Private reiser i alt	48	48
- Besøke slekt/venner	22	22
- Ferie-/helgetur og lignende	17	17
- Reise til/fra studiested	2	2
- Annen privat reise	7	7

TØI rapport 828/2006

Trafikken er forskjellig i virkedagene og i helgene. Om lag 60 prosent av reisene de fire første dagene i uken skjer i forbindelse med arbeid, mens en tilsvarende andel av reisene på fredag, lørdag og søndag er knyttet til private formål (figur 5.1). Til forskjell fra 2003 synes det nå som hjemreisen på private weekendturer i større grad skjer på søndager framfor mandager. I store deler av 2003 tillot SAS Braathens billigste billetter ikke tilbakereise på en søndag.



TØI rapport 828/2006

Figur 5.1: Andel private reiser etter ukedag i 2003 og 2005.

Figure 5.1: Percentage leisure travel by day of week in 2003 and 2005.

Tabell 5.3 viser næringsstilhørighet for dem som er på arbeidsbetingede reiser. Ansatte innenfor tjenesteyting, både privat og offentlig, har blitt viktigere kunder for flyselskapene de seneste årene. Til sammen står disse gruppene for mer enn en tredel av de arbeidsbetingede reisene. Reisefrekvensen, dvs antall reiser per sysselsatt, er høyest for olje- og gassutvinning og bank og forsikring. Også deler av forretningsmessig tjenesteyting, som inngår i annen privat tjenesteyting, har tradisjonelt hatt en høy reisefrekvens med fly.

Tabell 5.3: Arbeidsbetingede reiser etter næringsstilhørighet i 2003 og 2005. Prosent.

Table 5.3: Domestic business travel by sector in 2003 and 2005. Percent.

Næring	2003	2005
Primærnæringer	3	3
Olje-/gassutvinning, bergverk	12	13
Industri	9	9
Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg	6	6
Varehandel, hotell og restaurant	9	10
Transport, lagring, post, tele	5	5
Bank og forsikring	4	5
Annen privat tjenesteyting	17	17
Offentlig administrasjon/tjenesteyting	21	18
Annet	14	14
I alt	100	100

TØI rapport 828/2006

Andelen reiser relatert til olje- og gassvirksomhet fra Oslo har økt fra åtte prosent til 11 prosent mellom 2003 og 2005. Sett i forhold til yrkesrelaterte reiser utgjør dette en økning fra 15 prosent til 21 prosent. Kristiansund har den desidert høyeste andelen oljerelaterte reiser (39 prosent), deretter kommer Stavanger, Alta og Molde. Det er særlig i utbyggingsfasen av olje- og gassfeltene at reiseaktiviteten er størst. Økningen i Molde og Kristiansund knytter seg til utbyggingen av gassfeltet Ormen Lange på Haltenbanken og ilandføringsanlegget på Aukra. Økningen i Tromsø knytter seg til Snøhvitutbyggingen i Hammerfest.

Tabell 5.4: Oljerelaterte reiser etter destinasjon. 2003 og 2005. Prosent.

Table 5.4: Air travel related to oil and gas operations by destination. 2003 and 2005. Percent.

Fra Oslo til:	2003	2005
Kristiansand	5	8
Stavanger	17	22
Haugesund	12	17
Bergen	10	11
Ålesund	4	5
Molde	5	17
Kristiansund	25	39
Trondheim	4	4
Bodø	1	3
Evenes	4	5
Bardufoss	1	2
Tromsø	3	7
Alta	14	20
I alt	8	11

TØI rapport 828/2006

5.3 Reisens varighet

Hver åttende flyreise innenlands har utreise og hjemreise på samme dag (tabell 5.5). Dette er omtrent som i 2003. Antall overnattinger for de som har overnattet er heller ikke endret nevneverdig siden 2003. Det er langt flere som reiser fram og tilbake på dagen blant yrkesreisende enn blant fritidsreisende (henholdsvis 22 prosent mot 4 prosent). Private flyreiser har også noe lenger varighet enn yrkesreiser med fly (9 dager mot 5 dager i gjennomsnitt). Etter åpningen av Gardermoen høsten 1998 var det en liten nedgang i antall dagsturreisende, og antallet dagsturreiser er fortsatt lavere enn på 90-tallet.

Tabell 5.5: Andel dagsturer (%) og gjennomsnittlig varighet etter reiseformål. 2003 og 2005.

Table 5.5: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003 and 2005.

	2003	2005
Andel dagstur – alle reiser	11	13
Andel dagsturer – yrkesreiser	19	22
Andel dagsturer – private reiser	3	4
Varighet* – alle reiser	6,8 netter	7,1 netter
Varighet – yrkesreiser	5,1 netter	5,2 netter
Varighet – private reiser	8,3 netter	8,8 netter

TØI rapport 828/2006

* For reisende med 1 til 100 netter.

5.4 Kostnadsbærer

Knappt halvparten av reisene betales av arbeidsgiver (tabell 5.6). I forhold til 2003 synes det å være en liten nedgang i reiser betalt av offentlig arbeidsgiver og en liten økning i reiser betalt av privat arbeidsgiver. Det er opp til intervjupersonen selv å definere om arbeidsgiveren er privat eller offentlig.⁴ Blant dem som reiser i private gjøremål betaler fem av seks billetten selv. Trygdereiser er lite utbredt på stamruter til/fra Oslo. Slike reiser er mest utbredt i de tre nordligste fylkene, og da særlig på regionalnettet (Lian m fl 2005).

Fram til 2003 økte andelen private reiser kraftig og dermed også andelen som betaler reisen selv. Etter 2003 er det liten endring i reiseformålene og dermed også liten endring i andelen som betaler reisen selv.

Tabell 5.6: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter kostnadsbærer i 2003 og 2005. Prosent.

Table 5.6: Business and pleasure travel by cost bearer in 2003 and 2005. Percent.

Kostnadsbærer	Yrkesreise	Privatreise	2005 i alt	2003
Offentlig arbeidsgiver	21	2	12	14
Privat arbeidsgiver	60	2	33	30
Eget firma/ selvstendig næringsdrivende	7	1	4	4
Trygdekontor e.l.	0	2	1	1
Jeg selv/familien	5	83	42	41
Bonusreise	0	6	3	5
Fribillett	0	1	1	1
Andre	5	3	4	5
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 828/2006

⁴ En gjennomgang av dataene fra reisevaneundersøkelsen i 1998 tydet på at ansatte i bedrifter med statlig aksjemajoritet syntes å krysse av for privat arbeidsgiver. De som hadde oppgitt offentlig arbeidsgiver var derfor først og fremst ansatte i stat, fylke eller kommune og tilsluttede forvaltningsorganer og direktorater. Det er ingen grunn til å anta at dette har endret seg etter dette.

5.7 Kjønn og alder

Menn er fortsatt i flertall på norske innenriksflygninger. Andelen kvinner har lenge steget. I 1982 var bare 25 prosent av flypassasjerene kvinner, 10 år senere var andelen steget til 33 prosent, i 1998 var den 36 prosent, mens andelen kvinner i 2003 var 40 prosent. Økende andel private reiser, samt at kvinner får en stadig styrket posisjon innenfor næringslivet, er trolig bakgrunnen for denne utviklingen. Fra 2003 til 2005 var det imidlertid ingen endring i kjønnsbalansen blant flypassasjerene på stamrutene til/fra Oslo. I begge år var 59 prosent av passasjerene menn.

Ser man på kjønnsfordelingen i de ulike aldersgruppene, finner man fortsatt en forholdsvis sterk mannsdominans i aldersgruppene hvor yrkesaktiviteten er størst, dvs 30-70 år (tabell 5.7). For personer i 20-årene og for de eldste er fordelingen mellom menn og kvinner noenlunde lik, mens det for tenåringene er et svakt kvinneoverskudd.

Tabell 5.7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2005. Prosent.

Table 5.7: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2005. Percent.

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
12-19 år	6	47	53
20-29 år	19	51	49
30-39 år	21	61	39
40-49 år	23	63	37
50-59 år	19	63	37
60-69 år	8	61	39
70 år og eldre	2	52	48
I alt	100	100	100

TØI rapport 828/2006

Fordelingen mellom menn og kvinner er avhengig av formålet med reisen. Tre av fire arbeidsbetingede reiser foretas av menn, men også her har kvinneandelen økt de senere årene. På private reiser er imidlertid kvinnene i flertall. 56 prosent av de private reisene foretas av kvinner, og kvinnene er i særlig grad i majoritet på besøksreiser.

I perioden 1992-2003 var det en klar nedgang i andelen flypassasjerer i aldersgruppen 30-49 år (fra 55 til 44 prosent), mens både yngre og eldre aldersgrupper økte sine andeler noe. Denne endringen hadde sammenheng med økningen i fritidsmarkedet. Aldersgruppen 30-49 år er det tyngste segmentet med hensyn til arbeidsbetingede reiser. 55 prosent av de arbeidsbetingede reisene foretas av personer i denne aldersgruppen, mens private reiser er spesielt konsentrert i de yngre alderssegmentene. 38 prosent av private reiser med fly foretas av personer under 30 år.

Mellom 2003 og 2005 er sammensetningen av reiseformål ikke endret. Det er derfor også små endringer i passasjerens aldersstruktur. En svak økning i andelen passasjerer mellom 40 og 70 år kan spores, sammen med en tilsvarende nedgang i passasjerer i tjueårene. Gjennomsnittsalderen er fortsatt 40 år.

5.8 Oppmøtetid på lufthavnen

Etter flyttingen av hovedflyplassen til Gardermoen har de reisende vært på plass i lufthavnen tidligere enn da Fornebu var hovedflyplass. Da Fornebu var landets hovedflyplass, møtte de reisende på innenlandsrutene i gjennomsnitt opp en time før ordinær flyavgang. På Gardermoen var oppmøtetiden 81 minutter i 2003 og 83 minutter i 2005. Noe av årsaken til at beregnet oppmøtetid var mindre i 1998 kan skyldes at intervjuteknikken den gang tillot flere intervjuer av dem som kom sent til utgangen. I tillegg kommer mer omfattende sikkerhetsprosedyrer som ble innført etter hendelsen 11. september 2001.

Det er forskjell på yrkes- og privatreisende når det gjelder oppmøtetid. De privatreisende møter gjerne tidligere enn yrkesreisende. I gjennomsnitt møter de som reiser i private gjøremål ca 20 minutter før de som er på en arbeidsbetenget reise, henholdsvis 94 og 72 minutter før avreise. For Oslo Lufthavn har også økt sikkerhetsopplegg bidratt til at oppmøtetiden har økt, i tillegg til at det er lengre reisetid til lufthavnen for de fleste. Dermed beregner man en større sikkerhetsmargin i fall uregelmessigheter skulle oppstå. På utenlandsreiser er gjennomsnittlig oppmøtetid 96 minutter, dvs 13 minutter lengre enn på innlandsreiser.

Oppmøtetiden er gjerne kortere på mindre flyplasser. I 2003 var oppmøtetiden rundt 65 minutter på øvrige stamlufthavnene og 40 minutter på kortbaneplassene. For 2005 har vi kun data fra Oslo lufthavn.

5.9 Reisen til lufthavnen

Hvordan man kommer seg til lufthavnen er betenget av det lokale transporttilbudet, og varierer dermed mellom de ulike lufthavnene. I dette materialet er imidlertid all datainnsamling foretatt på Gardermoen. Vi kan derfor kun vise utviklingen i tilbringertransporten for Oslo lufthavn (tabell 5.8). Mellom 2003 og 2005 kan det ikke spores endringer i de ulike transportmidlenes markedsandeler.

På Oslo Lufthavn var flytoget den klart største transportøren med drøyt 40 prosent av tilbringertrafikken for innenlandstrafikken i 2005. I tillegg kommer syv prosent med NSBs ordinære tog, slik at toget samlet sett sto for knapt halvparten av tilbringerreisene til Oslo lufthavn. Hver fjerde passasjer ankommer med buss, noe som gav en samlet kollektivandel på 73 prosent, taxi inkludert. Til sammenligning var kollektivandelen på Fornebu 62 prosent. Taxi var det dominerende transportmiddelet til Fornebu, men til Gardermoen står taxi bare for fem prosent av tilbringertrafikken. Gardermoen har en svært høy andel kollektivreiser 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 vanlig vis kollektivandelen i tilbringertrafikken til flyplass.

Tabell 5.8: Transportmidler brukt på reisen til Oslo lufthavn på innenlandske flyreiser. 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 5.8: Transport use to Oslo airport Gardermoen for passengers on domestic flights. 1998, 2003 and 2005. Percent.

	1998	2003	2005
Taxi	37	5	5
Bil parkert ved lufthavnen	15	13	13
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	21	11	11
Buss	24	20	20
Flytoget	-	41	41
Annet tog	1	7	7
Leiebil	2	1	1
Annet	-	2	2
I alt	100	100	100

TØI rapport 828/2006

5.10 Billettpriser

I henhold til SSBs konsumprisindeks, ble billettprisene på flyreiser redusert med 23 prosent fra 2001 (som så langt er året hvor prisene var på det høyeste) til utgangen av 2003. Etter 2003 har prisene fortsatt å synke (ned syv prosent fra 2003 til 2005). SSBs prisindeks viser imidlertid utviklingen i gitte billettgrupper, ikke hvor mange som benytter de enkelte billetttyper. Dermed er gjennomsnittlig billettpris ikke kjent.

Reisevaneundersøkelsene på fly har derfor 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 fullstendig papirløst, vil det kunne være vanskelig å oppgi billettpris. Dette gjenspeiler seg i dataene ved at 17 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 5.9 er det ført opp gjennomsnittlige billettpriser for de viktigste relasjonene til/fra Oslo. Vi ser her bare på priser på reiser med en strekning, dvs uten viderereise. Strekningene i tabell 5.9 er både med og uten konkurranse mellom SAS Braathens og Norwegian.

En gjennomsnittsbillett i dette utvalget kostet nær kr 1 800. Dette er en reduksjon på 125 kr eller syv prosent nominelt siden 2003. Målt i faste priser (korrigert for økingen i konsumprisindeksen) er nedgangen på ni prosent. Dette er faktisk akkurat den samme utvikling som SSBs prisindeks for flyreiser viser.

Tabell 5.9. Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner fra Oslo lufthavn i 2003 og 2005. Punkt-til-punkt trafikk.

Table 5.9: Average fare (NOK) on major domestic routes from Oslo airport in 2003 and 2005.

Fra Oslo til:	2003	2005	2005-03	Endring (%)
Kristiansand*	kr 2 004	kr 2 117	113	6
Stavanger	kr 1 699	kr 1 659	-40	-2
Haugesund*	kr 1 946	kr 1 964	18	1
Bergen	kr 1 745	kr 1 662	-84	-5
Ålesund*	kr 1 800	kr 1 664	-136	-8
Molde*	kr 1 766	kr 1 785	19	1
Kristiansund*	kr 1 842	kr 1 897	55	3
Trondheim	kr 1 626	kr 1 597	-29	-2
Bodø	kr 2 414	kr 1 988	-426	-18
Evenes	kr 2 566	kr 1 973	-593	-23
Bardufoss*	kr 2 756	kr 2 477	-279	-10
Tromsø	kr 2 314	kr 2 042	-273	-12
Alta	kr 2 613	kr 2 297	-317	-12
Gjennomsnitt alle relasjoner	kr 1 911	kr 1 786	-125	-7

TØI rapport 828/2006

* Ruter uten konkurranse.

En viktig grunn til at prisene har sunket etter 2003 er at Norwegian gradvis har bygget ut sitt rutetilbud og sin kapasitet og dermed utgjør en økende trussel for SAS Braathens. Dette kan også sees ved vurdering av enkeltstrekninger. Prisene på de tre tunge konkurranseutsatte strekningene i Sør-Norge er lavere enn på strekninger hvor SAS Braathens er alene. Dette skyldes også at det er en viss prisforskjell mellom Norwegian og SAS Braathens, særlig i forretningsmarkedet. Prisene har altså sunket fordi Norwegian med sine lavere priser nå står for en større del av trafikken enn tidligere.

Prisnedgangen har 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. Blant enkeltrutene er prisene mest redusert på Bodø og Evenes hvor Norwegian har kommet inn etter 2003. Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø var de strekningene Norwegian startet flygninger på høsten 2002.

Vi har foretatt regresjonsberegninger hvor prisen beregnet som en funksjon av reiseformål, avstand og om det er en konkurranserelasjon eller ikke. Beregningene er gjort for de 13 relasjoner i tabell 5.9. Resultatene viser at eksistensen av konkurranse på en rute bidrar til å senke prisen med ca 16 prosent (eller 300 kr).⁵

⁵ Det er anvendt multippel lineær regresjon hvor forklaringsvariablene er formål (arbeidsbetinget eller fritid) og relasjon (konkurranse eller ikke). Vi har anvendt logaritmen av reiseavstanden fordi enhetskostnadene synker med avstand. Samlet forklaringskraft $R^2=0,13$.

Variabel	b	t-verdi
Konstant	-1742	-13
Tjenestereise (1/0)	768	38
Ln(km)	547	25
Konkurranserelasjon (1/0)	-304	-13

Denne effekten er en rendyrket effekt, kontrollert for effekten av reiselengde og reiseformål.

For en dypere analyse har vi skilt ut tre konkurransetrekninger i Sør-Norge (Stavanger, Bergen og Trondheim) og tre i Nord-Norge (Bodø, Evenes, Tromsø). Både i Sør- og Nord-Norge har Norwegian en markedsandel på 40 prosent, mens SAS Braathens har 60 prosent. Norwegian har en markedsandel på 35 prosent i forretningsmarkedet og 46 prosent blant privatreisende. Samtidig viser det seg at det er for forretningsreisende at Norwegian har det prismessig beste tilbudet i forhold til SAS Braathens. Dette gjelder for gjennomsnittlige billettpriser i denne undersøkelsen og kan også sees ved prisoppslag på Internett. I privatmarkedet er prisforskjellen mellom selskapene relativt liten. Selv om Norwegian kommer særlig gunstig ut prismessig i forretningsmarkedet, er altså deres markedsandel høyere blant privatreisende.

Forretningsreisende synes altså å velge SAS Braathens til tross for prisforskjellen. Dette kan skyldes forskjeller i service/ komfort, at SAS Braathens har flere bedriftsavtaler,⁶ og at SAS Braathens i større grad enn Norwegian tilfredsstiller de forretningsreisendes krav til høy frekvens. De to siste fortrinnene vil gradvis kunne forsvinne etter som Norwegian øker sin kapasitet.

På de seks hovedstrekningene nevnt over var gjennomsnittsprisen for yrkesreisende kr 2 025 mot kr 1 374 for privatreisende. På de kortere reisene i Sør-Norge var gjennomsnittsprisen kr 1 639 mot kr 2 007 på de lengre reisene til Nord-Norge. At forskjellen er såpass liten, skyldes blant annet et større innslag av privatreiser til/fra Nord-Norge. Innenfor henholdsvis forretnings- og privatmarkedet er prisforskjellene større (700-800 kr).

Tabell 5.10. Gjennomsnittlig billettpris på seks konkurranserelasjoner fra Oslo lufthavn i 2005.

Table 5.10: Average fare (NOK) on six competition routes from Oslo airport in 2005.

	Yrkesreiser	Privatreise	I alt
Sør-Norge	kr 1 941	kr 1 155	kr 1 639
Nord-Norge	kr 2 477	kr 1 759	kr 2 007
Alle relasjoner	kr 2 025	kr 1 374	kr 1 731

TØI rapport 828/2006

⁶ Den prisen som står på billetten og som de reisende oppgir, er dermed ikke nødvendigvis den prisen bedriften betaler til slutt etter at rabatter er trukket fra. Videre har SAS Braathens en høyere andel uoppgitt pris (25 %) enn Norwegian (13 %) som nettopp kan skyldes et større innslag av bedriftsavtaler og bruk av elektronisk Travel Pass blant SAS-reisende.

6 Utenlandstrafikken

6.1 Reiseomfang og rutetilbud

I alt ble det foretatt 11,8 millioner reiser med fly (rute og charter samlet) mellom Norge og utlandet i 2005. Dette representerer i underkant av 30 prosent av all utenlandstrafikk. Flyet spiller derfor en viktig rolle i kommunikasjonen mellom Norge og utlandet, og holder vi reiser til/fra de nordiske landene utenfor, domineres trafikkbildet av flyreiser. Tabell 6.1 viser antall enkeltreiser mellom Norge og utlandet i årene 1980, 1990, 1998 og 2004 etter transportmåte (tall for 2005 er foreløpig ikke beregnet). Tall for reiser på veg finnes bare for de to siste årene. Siden 1980 har antall flyreiser blitt mer enn firedoblet. Selv om det fortsatt er dobbelt så mange bilreiser til og fra utlandet som flyreiser, må man huske på at mange av bilreisene er korte handleturer som ofte bare går et stykke over grensen til Sverige.

Tabell 6.1: Reiser til og fra utlandet (fly inkluderer både rute og charter) etter transportmiddel ved grensepassering. 1980, 1990, 1998 og 2004. Tusen enkeltreiser.

Table 6.1: International travel by transport mode. 1980, 1990, 1998, and 2004. # single trips in thousands.

	1980	1990	1998	2004
I alt	5 160	8 860	29 018	37 228
Ferge	2086	4 138	6 318	6 224
Tog	620	299	110	312
Fly	2 454	4 832	8 182	9 900
Bil og buss	-	-	15 000	20 792

TØI rapport 828/2006

Kilde: Transportytelser i Norge 1946-2004 (Rideng 2005)

Det meste av flytrafikken til utlandet går med rutefly, og reisevaneundersøkelsen omhandler kun denne trafikken. I 2005 utgjorde charterreiser bare 18 prosent av totaltrafikken. Utover hele 1990-tallet og fram til 2002 lå charterandelen på rundt 30 prosent, men i løpet av de siste årene har det vært en sterk nedgang i chartertrafikkens andel. Dette skyldes i hovedsak 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 64 prosent mot 57 prosent i 2003. Rutetilbudet endrer seg imidlertid fra måned til måned, enkelte ruter forsvinner, mens andre kommer til.

Oslo Lufthavn er fortsatt den dominerende avreiselufthavnen, 72 prosent av utenlandsreisene med rutefly starter her (tabell 6.2). Tilsvarende andel for Fornebu/Gardermoen i 1998 var 79 prosent. Frafallet på hovedflyplassen skyldes i hovedsak to forhold. For det første har Sandefjord tatt mange utenlandspassasjerer

fra Østlandsområdet. I 2005 utgjorde bosatte i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland og Buskerud 40 prosent av de norske utenlandspassasjerene fra Sandefjord. Det er med andre ord en betydelig lekkasje fra Gardermoen kraftfelt til Torp. Denne andelen har imidlertid ikke økt de siste to årene. Et annet viktig forhold for at færre benytter Gardermoen er at utenlandstilbudet fra Bergen, Stavanger og Trondheim er betydelig bedret de senere årene, og relativt sett er det nå færre som reiser via Oslo når de skal utenlands.

Tabell 6.2: Lufthavner med utenlands rutetrafikk. Antall enkeltreiser i 2003 og 2005.

Table 6.2: Norwegian airports with international scheduled services. # single trips in 2003 and 2005.

	2003		2005	
	Antall enkeltreiser	Andel	Antall enkeltreiser	Andel
Oslo	5 490 000	72	6 930 000	72
Sandefjord	670 000	9	760 000	8
Bergen	550 000	7	725 000	8
Stavanger	595 000	8	710 000	7
Trondheim	140 000	2	280 000	3
Kristiansand	105 000	1	135 000	1
Haugesund	20 000	0	85 000	1
Tromsø	-		5 000	0
I alt	7 570 000	100	9 630 000	100

TØI rapport 828/2006

I alt var det 44 selskaper som fløy mellom Norge og utlandet i 2005. Til sammenligning var det bare 28 selskaper som opererte på norske lufthavner i 2003. De fleste selskapene er imidlertid små med hensyn til passasjertall, og de opererer ofte nisjeruter med forholdsvis få avganger. Totalt står 10 selskaper for 90 prosent av utenlandstrafikken fra norske lufthavner. De nye selskapene er både tradisjonelle "nettverkselskaper" og "lavkostselskaper". Til førstnevnte hører Continental Airlines som i 2005 hadde i overkant av 70 000 passasjerer på ruta mellom Oslo og New York, og dermed er den største av de nye aktørene. Nest størst var Air Baltic som flyr fra Oslo til Riga og Vilnius, og som i fjor fraktet i alt 53 000 passasjerer.

SAS Braathens er fortsatt den klart største operatøren med 42 prosent av markedet. Likevel er dette betydelig lavere enn i 2003 da de to selskapene til sammen hadde 50 prosent av utenlandstrafikken (tabell 6.3). Den mest markante endringen på disse to årene er Norwegians sterke posisjon. Fra å være en helt marginal operatør i 2003 har selskapet nå ruteforbindelse til 35 utenlandske byer, og de står for i alt 11 prosent av utenlandstrafikken fra norske lufthavner. Mange av rutene er sesongbetonte og har få avganger, som Oslo-Salzburg og Oslo-Ibiza, men de er også inne som en betydelig aktør på flere av de tunge rutene (se avsnitt 6.4). Tabell 6.3 viser videre at KLM og Ryanair har gjort seg mer gjeldende i løpet av de siste årene. Førstnevnte har økt tilbudet fra Stavanger og Bergen, i tillegg til at Kristiansand-Amsterdam nå er på programmet. Ryanair flyr nå fra Sandefjord til Milano, Liverpool og Newcastle, i tillegg til London (også fra Haugesund) og Frankfurt som også sto på programmet i 2003.

Tabell 6.3: De 10 største operatørene på utenlandsruter fra norske lufthavner Antall enkeltreiser i 2003 og 2005.

Table 6.3: 10 largest airlines on international scheduled routes. # single trips in 2003 and 2005.

	2003		2005	
	Antall enkeltreiser	Andel	Antall enkeltreiser	Andel
SAS Braathens	3 780 000	50	4 040 000	42
Norwegian	85 000	1	1 025 000	11
KLM	690 000	9	915 000	10
Ryanair	465 000	6	630 000	7
Lufthansa	365 000	5	485 000	5
Sterling	370 000	5	420 000	4
Widerøe's Flyveselskap	390 000	5	370 000	4
British Airways	385 000	5	370 000	4
Finnair	110 000	2	140 000	1
Air France	150 000	2	135 000	1
Øvrige selskaper	780 000	10	1100000	11
I alt	7 570 000	100	9 630 000	100

TØI rapport 828/2006

6.2 Reisens hovedformål

Tabell 6.4 viser utenlandsreisene fordelt etter formål i de fem seneste reisevaneundersøkelsene. Andelen arbeidsbetingede reiser fortsetter å synke, og er nå nede i 40 prosent. I løpet av de siste syv årene har dermed andelen arbeidsbetingede reiser blitt redusert med hele 20 prosentpoeng. Det har heller ikke vært noen vesentlig vekst i antallet arbeidsbetingede reiser i denne syvårsperioden. I 2005 ble det foretatt 3,9 millioner arbeidsbetingede reiser mellom Norge og utlandet, mot 3,7 millioner i 1998.

60 prosent av flyreisene 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 5,7 millioner i 2005. 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 imidlertid også ses på bakgrunn av en overgang fra charter- til rutetrafikk. Som nevnt er en betydelig del av det økte tilbudet av ruteflyforbindelser til steder der det tidligere var overveiende chartertrafikk, som for eksempel Alicante, Malaga, Nice og andre steder ved Middelhavet.

Tabell 6.4: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 1986, 1992, 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.4: International air travel by purpose. 1986, 1992, 1998, 2003, and 2005. Percent.

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

TØI rapport 828/2006

1) Dette formålet ble ikke spesifisert i 1986-undersøkelsen

Ser vi nærmere på utviklingen i de ulike delmarkedene de siste syv årene er det spesielt to forhold som er verdt å merke seg (tabell 6.5). Når det gjelder arbeidsbetingede reiser skyldes økningen en kraftig vekst i reiser til og fra arbeid, og utenlandsk arbeidskraft står for 64 prosent av denne veksten. Arbeidsinnvandringen fra land som Sverige, Polen og de baltiske landene har med andre ord en klar effekt på flymarkedet. Ser vi på fritidsreisene er det viktig å merke seg at nordmenn står for 80 prosent av veksten i dette markedet.

Tabell 6.5: Relative endringer i delmarkedene mellom 1998 og 2005.

Table 6.5: Market growth/decline between 1998 and 2005 by trip purpose.

	Nordmenn	Utlendinger	Totalt
Til/fra arbeid	+188 %	+317 %	+255 %
Kurs, konferanse, kongress	-14 %	+2 %	-9 %
Annen forretningsreise	-15 %	0 %	-8 %
Totalt arbeidsbetingede reiser	-5 %	+24 %	+6 %
Besøke slekt/venner	+176 %	+89 %	+134 %
Ferie-/helgetur	+204 %	+62 %	+155 %
Til/fra studiested	+36 %	+13 %	+28 %
Annen privat reiser	+110 %	+52 %	+87 %
Totalt fritidsreiser	+176 %	+69 %	+134 %
Alle reiser	+68 %	+42 %	+58 %

TØI rapport 828/2006

6.3 Besøkssteder i Norge og utlandet

Tabell 6.6a og 6.6b viser bosted og besøkssted for genererte reiser (reiser foretatt av bosatte i Norge) og attraherte reiser (reiser foretatt av bosatte i utlandet).

Tallene viser en langtidstendens henimot en større andel genererte reiser. I 1992

var 58 prosent av passasjerene på flyene til utlandet bosatt i Norge, tretten år senere er andelen 64 prosent. For alle større relasjoner er antall reiser generert i Norge høyere enn antall reiser generert i vedkommende utland. Dette er og har vært en hovedregel for utenlandstrafikken. Det eneste unntaket er Sverige. I 2005 fordelte trafikken mellom disse landene seg med 460 000 enkeltreiser generert i Norge og 565 000 reiser generert i Sverige.

Tabell 6.6a: 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. 1992, 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.6a: 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. 1992, 1998, 2003, and 2005. Percent.

1992	1998	2003	2005		1992	1998	2003	2005
Bosatte i Norge					Bosatte i utlandet			
58	60	63	64	Landsdel/land	42	40	37	36
Hjemsted					Besøkssted			
65	63	62	60	Østlandet	63	60	63	63
14	15	13	14	Agder/Rogaland	11	12	10	11
13	13	14	15	Vestlandet	14	11	17	15
5	5	6	6	Trøndelag	5	5	4	4
3	4	5	5	Nord-Norge	7	12	6	7
100	100	100	100		100	100	100	100

TØI rapport 828/2006

Tabell 6.6b: 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 hjemsted. 1992, 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.6b: 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, and 2005. Percent.

1992	1998	2003	2005		1992	1998	2003	2005	
Bosatte i Norge - besøkssted					Bosatte i utlandet - hjemsted				
13	13	9	7	Sverige	18	18	16	16	
13	11	10	9	Danmark	13	12	12	11	
3	3	2	2	Finland	2	3	3	3	
-	1	1	1	Island	-	1	1	1	
29	28	22	19	Norden	33	34	32	31	
2	3	5	6	Italia	3	2	3	3	
4	4	12	11	Spania	2	1	3	3	
2	3	2	2	Belgia	1	2	2	2	
10	6	6	5	Tyskland	9	7	8	9	
-	-	1	3	Tsjekkia	-	-	-	1	
3	4	3	3	Nederland	4	4	4	5	
5	6	7	7	Frankrike	5	4	4	4	
22	20	14	14	Storbritannia	17	19	19	17	
8	10	11	12	Øvrige Europa	4	5	7	9	
58	58	61	63	Europa utenom Norden	48	48	52	53	
6	7	7	6	USA/Canada	12	13	11	9	
5	4	7	7	Asia	5	3	3	3	
2	3	3	5	Andre land	2	2	2	3	
100	100	100	100		100	100	100	100	

TØI rapport 828/2006

Ser vi først på nordmenns reiser er det en klar tendens til at det relativt sett genereres færre reiser på Østlandet, mens de øvrige landsdelene, med unntak av Agder og Rogaland, øker sine andeler noe. Fortsatt står imidlertid bosatte på Østlandet for seks av ti utenlandsreiser med fly. Det mest besøkte landet for nordmenn er Storbritannia. Populariteten har imidlertid avtatt siden slutten av 1990-tallet da hver femte utenlandsreise gikk til Storbritannia. I dag er det bare 14 prosent av reisene som ender der. Totalt utgjør dette om lag 900 000 enkeltreiser. Spania er nest mest besøkte land med ca 700 000 reiser. Mellom 1998 og 2003 ble det opprettet mange nye direkte ruter 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. Tsjekkia er blitt et langt mer populært reisemål etter at både Norwegian og SAS Braathens opprettet direkteforbindelser til Praha. I tillegg trafikkerer Czech Airlines denne ruta. På to år har trafikken til Tsjekkia nesten blitt tredoblet. Andelen reiser til de nordiske landene fortsetter å gå ned. Kun hver femte reise går nå til et av våre naboland, mot 29 prosent i 1992.

Går vi utenfor Europa, er det størst trafikk av nordmenn til USA og Canada. Disse to landene alene har nesten like stor trafikk som hele Asia til sammen. Av de asiatiske land står Thailand i en særstilling med drøyt 120 000 enkeltreiser i 2005. I tillegg er Thailand et populært reisemål for charterturisme. Kina er det nest mest besøkte landet med 60 000 reiser, etterfulgt av Filippinene og Pakistan. I gruppen

Øvrige land er det tre reisemål som utmerker seg: Sør-Afrika, Brasil og Australia, alle med om lag 35 000 enkeltreiser hver.

Østlandet dominerer utlendingenes reiser til Norge. Mer enn seks av ti reiser går til Østlandsregionen, og blant disse oppgir 75 prosent Oslo som sitt besøkssted. Oslo med omegn er dermed besøksmål for nær halvparten av alle utlendinger som kommer med fly til Norge. Tallene indikerer videre at Vestlandet relativt er et mindre attraktivt reisemål nå enn for to år siden, mens Agder/Rogaland og de tre nordligste fylkene har styrket sin posisjon noe.

Hver sjettede utlending som kommer med rute-fly til Norge er bosatt i Storbritannia. Det er tilsvarende mange svensker, mens danskene utgjør 11 prosent av de besøkende. Andelen skandinaver har gått tilbake med tre prosentpoeng de siste syv 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. Ni prosent av utlendingene som besøker Norge kommer fra USA og Canada. Det har imidlertid vært en sterk nedgang i besøkende fra disse landene siden 1998. For besøkende fra Asia er Japan helt dominerende. 40 prosent av flyreisene som genereres i Asia kommer fra Japan. Dette tilsvarer knapt 60 000 enkeltreiser. I gruppen øvrige land er Australia nesten like dominerende med knapt 30 000 enkeltreiser. En stor andel av disse reisene genereres av norsk ungdom som studerer i Australia.

6.4 De største destinasjonene

Tabell 6.7 venstre del viser de 10 største reisemålene for utenlandstrafikken med rute-fly. 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 6.7: De 10 største destinasjonene for utenlandstrafikken til og fra norske lufthavner. Endelig reisemål og første lufthavn på reisen. Antall enkeltreiser i 2005.

Table 6.7: Main destinations for international travel to/from Norwegian airports. # single trips in 2005.

By, sted	Endelig reisemål		Lufthavn	Første lufthavn i utlandet	
	Antall enkeltreiser			Antall enkeltreiser	
	2005	Endring fra 2003		2005	Endring fra 2003
London, alle lufthavner	950 000	+20%	København	2 030 000	-1%
København	895 000	+17%	London, alle lufthavner	1 305 000	+33%
Stockholm	760 000	+39%	Amsterdam	1 045 000	+30%
Amsterdam	305 000	+21%	Stockholm	960 000	+15%
Paris	285 000	+7%	Frankfurt (inkl. Hahn)	495 000	+14%
Alicante	240 000	+12%	Paris	355 000	+18%
Praha	200 000	+180%	Alicante	235 000	+16%
Frankfurt (inkl. Hahn)	195 000	+11%	Helsingfors	230 000	+20%
Malaga	195 000	+28%	München	195 000	+63%
Nice	190 000	+49%	Praha	190 000	+248%

TØI rapport 828/2006

Ser vi først på tabellens venstre side, er det tre destinasjoner som skiller seg ut. Tilsvarende som i 2003 er London den største destinasjonen 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. Som nevnt er Praha blitt et populært reisemål. Trafikkveksten de siste to årene har vært formidabel, og Praha er nå den syvende mest populære destinasjonen ut fra Norge. Ellers er det tre typiske feriemål med på ”topp-10”; Alicante, Malaga og Nice.

Når vi inkluderer transferpassasjerer (høyre side) endrer bildet seg. Rutene til København er de største med mer enn to millioner reiser, men dette er likevel en liten nedgang fra 2003. Københavns rolle som knutepunkt er med andre ord svekket (se avsnitt 6.4.1). London og Amsterdam, som er knutepunkt for henholdsvis British Airways og KLM, har på den annen side hatt sterk vekst i transfertrafikken. 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.

6.4.1 København

København er den byen som har mest trafikk fra Norge. Drøyt to millioner enkeltreiser ble foretatt mellom Norge og København i 2005, og dette representerer 21 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 imidlertid stagnert de siste to årene. Dette kommer av at det har 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 prosent. Tabell 6.8 gir en oversikt over de 10 viktigste destinasjonene for transferpassasjerene, og viser at København først og fremst er et knutepunkt for reiser innen Europa. Øverst finner vi imidlertid Bangkok som genererte 50 000 transferreiser fra Norge i 2005.

Tabell 6.8: De 10 viktigste destinasjonene for transferpassasjerer i København. Antall enkeltreiser i 2005.

Table 6.8: Final destination for transfer passengers at Copenhagen Airport. # single trips in 2005.

Endelig destinasjon	Antall enkeltreiser
Bangkok	50 000
Zürich	40 000
Manchester	35 000
Paris	30 000
Genève	30 000
Praha	30 000
Barcelona	25 000
Düsseldorf	20 000
Aarhus	20 000
Aalborg	20 000

TØI rapport 828/2006

I undersøkelsesperioden hadde fire selskaper direkte ruter til København. SAS Danmark var største operatør med 77 prosent av markedet, Widerøe hadde 10

prosent, Norwegian syv prosent og Sterling seks prosent. Rutene gikk fra seks byer; Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim, hvorav Oslo sto for 61 prosent av trafikken. København er et populært reisemål også for nordmenn bosatt i andre deler av landet. Transfer i Norge, det vil si personer som hadde København som sin endelige destinasjon og som kom til en av de seks avreiselufthavnene med tilslutningsfly, tilsvarer drøyt 100 000 enkeltreiser.

64 prosent av passasjerene til København er bosatt i Norge, 15 prosent i Danmark og fem prosent i Sverige. Halvparten er på en arbeidsbettinget reise. Gjennomsnittlig billettpris t/r for de som hadde København som endelig destinasjon var kr 2 250,-, henholdsvis kr 2 730,- for de på arbeidsbettinget reise og kr 1 690,- for fritidsreisende. Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende er redusert med hele 24 prosent siden 2003, mens prisnedgangen blant fritidspassasjerene er på fire prosent.

6.4.2 London

Samlet trafikk mellom Norge og de tre lufthavnene Heathrow, Gatwick og Stansted var på 1,3 millioner enkeltreiser i 2005. Fire selskaper fløy på disse relasjonene. SAS Braathens var den største operatøren med 38 prosent markedsandel, Ryanair hadde 27 prosent av trafikken, Norwegian 22 prosent og British Airways 13 prosent. Tilsvarende med København er det seks byer som har direkte forbindelser med London; Oslo, Sandefjord, Stavanger, Trondheim, Haugesund og Bergen.

27 prosent av trafikken til London skal videre til en annen destinasjon. London, og da Heathrow, er et viktig knutepunkt for reiser til land utenfor Europa, ikke minst USA, Canada, Australia og Sør-Afrika. Andelen som flyr til Stansted og som skal videre med fly er 16 prosent, mot 14 prosent i 2003. Innenlands tilslutning med fly tilsvarer om lag 90 000 reiser (reisende med London som endelig destinasjon).

Bare 30 prosent av reisene til London skjer i forbindelse med arbeid. 62 prosent av passasjerene om bord på flyene er nordmenn, 27 prosent er briter, mens fire prosent er bosatt i USA. Betalt billettpris blant de som hadde London som endelig destinasjon var kr 3 420,- for forretningsreisende og kr 1 630,- for de på fritidsreise. Dette er henholdsvis 19 og 14 prosent lavere enn i 2003.

6.4.3 Amsterdam

KLM har i de seneste årene økt tilbudet mellom Norge og Amsterdam, og har fått en dominerende posisjon i markedet. 88 prosent av reisene til Amsterdam foretas nå med KLM, mens SAS Braathens står for det resterende. KLM har forbindelser til Amsterdam fra Oslo, Sandefjord, Stavanger, Bergen, Trondheim og Kristiansand. SAS Braathens flyr på sin side bare fra Oslo. I 2005 ble det foretatt drøyt en million reiser mellom Norge og Amsterdam, en økning på 30 prosent fra 2003.

Hele 70 prosent av passasjerene på rutene mellom Norge og Amsterdam skal videre med fly. Andelen er den samme som i 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, San Francisco og New York i USA. Innenlands tilslutning med fly tilsvarer om lag 45 000 reiser (personer som har Amsterdam som endelig reisemål).

To av tre passasjerer om bord på rutene til Amsterdam er nordmenn, 11 prosent er nederlendere, fem prosent fra USA og fem prosent fra Storbritannia. 42 prosent av reisene skjer i forbindelse med arbeid. Gjennomsnittlig billettpris t/r for dem som hadde Amsterdam som endelig reisemål var kr. 4 200,- for arbeidsbetingede reiser og kr 2 200,- for private reiser. Dette var henholdsvis 16 og syv prosent lavere enn i 2003.

6.4.4 Stockholm

Til Stockholm gikk det i 2005 direkte rutefly fra Oslo, Sandefjord og Bergen. Fem operatører var inne på disse rutene; SAS Braathens, Fly Nordic, Norwegian og Finnair hadde alle tilbud fra Oslo, Widerøe fløy fra Sandefjord og Finnair fra Bergen. SAS Braathens er dominerende på rutene til Sverige med 69 prosent av markedet, men både Norwegian og Fly Nordic tar markedsandeler og har nå 13 prosent hver.

21 prosent av dem som reiser fra Norge til Stockholm skal videre med fly. Dette er en nedgang fra 2003, da hele 30 prosent var i transfer på Arlanda. Utviklingen har blant annet sammenheng med at det nå er et bedre tilbud til de baltiske landene enn for to år tilbake. Mange av transferpassasjerene skal til andre lufthavner i Sverige, men Helsingfors topper lista etterfulgt av Umeå, St. Petersburg og Åbo. Innenlands tilslutning med fly er på hele 21 prosent, noe som tilsvarer om lag 165 000 reiser (reisende med Stockholm som endelig destinasjon).

64 prosent av passasjerene på rutene til Stockholm var på en arbeidsbetinget reise, noe som er meget høyt sammenlignet med de fleste andre relasjoner. 48 prosent av de reisende er bosatt i Norge, mens 41 prosent er bosatt i Sverige. Fordelingen mellom nordmenn og svensker har 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 2 340,- for arbeidsbetingede reiser og kr 1 540,- for fritidsreiser. Dette er en reduksjon på henholdsvis 33 og 15 prosent sammenlignet med i 2003.

6.4.5 Paris

Oslo og Bergen er de eneste norske byene som har direkte flyforbindelse med Paris. Fra Oslo flyr SAS Braathens, Air France og Norwegian/Sterling, mens Norwegian flyr fra Bergen. SAS Braathens er største operatør med 46 prosent av markedet, Air France har 38 prosent, mens Norwegian og Sterling har de siste 16.

I 2005 var Paris endelig destinasjon for 285 000 enkeltreiser. Drøyt 80 prosent av disse gikk direkte fra Oslo eller Bergen, mens de resterende gikk via en annen lufthavn, i hovedsak København. Paris er knutepunkt for Air France, og 120 000 reiser går videre fra Paris til en annen destinasjon. Byer utenfor Europa er de viktigste. For eksempel flyr ni av 10 som skal til Cuba via Paris. Store deler av

trafikken til Sør-Amerika går også via Charles de Gaulle. Innenlandsk tilslutning med fly utgjør ca 40 000 reiser.

Bare 32 prosent av reisene mellom Norge og Paris er arbeidsbetingede. To tredeler av passasjerene er bosatt i Norge, 22 prosent er franskmenn. Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende med endepunkt Paris var kr 5 190,-, mens fritidsreisende betalte kr 2 680,-. Dette var henholdsvis 19 og 14 prosent lavere enn i 2003.

6.4.6 Frankfurt (inkludert Hahn)

Frankfurt har direkte ruteflyforbindelse fra tre norske byer; Oslo, Stavanger og Sandefjord. Lufthansa og SAS Braathens flyr fra Oslo og Stavanger, mens Ryanair trafikkerer mellom Sandefjord og Hahn utenfor Frankfurt. De to førstnevnte selskapene har til sammen 79 prosent av markedet, mens Ryanairs rute fra Sandefjord utgjør 21 prosent.

I 2005 ble det foretatt om lag en halv million flyreiser mellom Norge og Frankfurt. 60 prosent av disse skulle videre til en annen lufthavn. Holder vi Ryan Airs rute til Hahn utenfor, er transferandelen hele 78 prosent. Bare åtte prosent av de som reiser mellom Sandefjord og Hahn skal videre med fly, det samme som i 2003. Barcelona er den klart største destinasjonen for transferpassasjerene med ca 20 000 enkeltreiser, deretter følger Rio de Janeiro og Bangkok. Innenlandsk tilslutning med fly utgjør ca 75 000 reiser.

40 prosent av reisene til Frankfurt er forretningsreiser. Holder vi Ryanair utenfor øker forretningsandelen til 44 prosent. 68 prosent av passasjerene er bosatt i Norge, 17 prosent er bosatt i Tyskland. Gjennomsnittsprisen for passasjerer med Frankfurt som endelig destinasjon var kr 4 440,- for forretningsreisende og kr 1 640,- for fritidsreisende. Dette er en reduksjon på henholdsvis 16 og 11 prosent sammenlignet med i 2003.

Tabell 6.9 oppsummerer nøkkeltallene for disse relasjonene.

Tabell 6.9: Nøkkeltall for de største destinasjonene i 2005.

Table 6.9: Key figures for main destinations in 2005.

	København	London	Amsterdam	Stockholm	Paris	Frankfurt
Antall enkeltreiser	2 030 000	1 305 000	1 045 000	960 000	355 000	495 000
Transfer	1 135 000	355 000	740 000	200 000	120 000	300 000
Innenlandsk tilslutning	105 000	90 000	45 000	165 000	40 000	75 000
Andel forretningsreiser	50	30	42	64	32	40
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 2 730	kr 3 930	kr 4 330	kr 2 410	kr 5 140	kr 4 930
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 660	kr 1 700	kr 2 290	kr 1 540	kr 2 680	kr 1 675
Andel nordmenn om bord	64	62	67	48	68	68
Antall selskaper som er inne	4	4	2	4	3	3
Antall norske byer som har rute	6	6	6	3	2	3

TØI rapport 828/2006

6.4.7 USA

Mens utenlandstrafikken totalt sett vokste med 27 prosent mellom 2003 og 2005, var trafikkveksten til USA på beskjedne fem prosent i samme periode. I alt ble det foretatt 540 000 enkeltreiser mellom Norge og USA i 2005, hvorav nordmenn sto for 62 prosent og amerikanere for 37 prosent (tabell 6.10). Nordmenn foretok om lag 40 000 flere reiser til USA i 2005 sammenlignet med to år tidligere, mens det var en liten trafikknedgang blant amerikanerne. Undersøkelsen viser videre at om lag 65 000 amerikanere reiste med fly mellom Norge og et annet europeisk land. Disse er ikke regnet med i tabellen nedenfor. 41 prosent av reisene mellom Norge og USA foretas i forbindelse med arbeid, en økning på syv prosentpoeng fra 2003.

Tabell 6.10: Bostedsland for passasjerer som reiser mellom Norge og USA. 1998, 2003 og 2005. Antall enkeltreiser.

Table 6.10: Country of residence for passengers travelling between Norway and USA. 1998, 2003, and 2005. # single trips.

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

TØI rapport 828/2006

Tabell 6.11 gir en oversikt over reiserutene til de som skal til USA. I 2005 var det kun Continental som hadde direkterute fra Norge, men bare 12 prosent valgte å reise med Continental mellom Oslo og New York. KLM er ”vinneren” i USA-markedet. Nesten hver tredje reise går med KLM via Amsterdam. Som nevnt har KLM ruteforbindelse til Amsterdam fra seks norske byer, og dette gjør selskapet svært konkurransedyktig på interkontinentale reiser. I 2003 fløy SAS direkte fra Oslo til New York, og i tillegg gikk en stor del av trafikken til USA via København og noe via Stockholm. Totalt hadde SAS 42 prosent av markedet for to år siden, mens de nå står tilbake med 21 prosent. Icelandair fortsetter fremgangen med sine ruter via Reykjavik, og er nå oppe i en markedsandel på 11 prosent. For de øvrige selskapene er det bare mindre endringer.

Tabell 6.11: Reiserute for passasjerer med USA som bestemmelsessted. 1998, 2003 og 2005.

Table 6.11: Itinerary for passengers travelling to the US. 1998, 2003, and 2005.

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

TØI rapport 828/2006

Reisene til USA er kjennetegnet av at de fordeler seg på en rekke destinasjoner. Tabell 6.12 gir en oversikt over de 10 største destinasjonene.

Tabell 6.12: Endelig destinasjon for reiser mellom Norge og USA. Antall enkeltreiser i 2003 og 2005.

Table 6.12: Final destination for passengers travelling between Norway and USA. # single trips in 2003 and 2005.

Destinasjon	2003	2005
New York	95 000	100 000
Houston	35 000	37 000
San Francisco	28 000	32 000
Orlando	15 000	30 000
Minneapolis	32 000	28 000
Miami	28 000	26 000
Chicago	27 000	26 000
Washington	22 000	26 000
Seattle	28 000	24 000
Boston	26 000	22 000
Øvrige lufthavner	179 000	189 000
I alt	515 000	540 000

TØI rapport 828/2006

6.4.8 Asia

Thailand er det desidert mest besøkte landet i Asia. I 2005 ble det foretatt om lag 135 000 enkeltreiser med rutefly til Thailand, en økning på 40 000 fra 2003. I tillegg kommer en betydelig chartertrafikk. Totalt utgjør trafikken til Thailand hver fjerde reise med rutefly til Asia, men likevel er det ingen direkte ruteflyforbindelse mellom Norge og Thailand. København er den største transferlufthavnen på reiser til Thailand. 40 prosent har flybytte her, mens 20

prosent reiser over Amsterdam og en tilsvarende andel bruker Frankfurt eller München som mellomstasjon.

Kina er det nest mest populære reisemålet (ca 70 000 enkeltreiser) etterfulgt av Japan (45 000 reiser). Først på fjerde plass finner vi Pakistan, som er det eneste landet i Asia som kan nås fra Norge uten flybytte. I alt ble det foretatt ca 33 000 reiser mellom Norge og Pakistan i 2005. Knapt halvparten av disse gikk med Pakistan Airlines' rute mellom Oslo og Islamabad. Det har ikke vært noen trafikkvekst til Pakistan de siste to årene.

Reiser til Asia genereres hovedsakelig i Norge, 78 prosent oppgav at de bodde her i landet. En skal ikke se bort fra 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. 30 prosent av passasjerene oppgir å være på en arbeidsbettinget reise, 39 prosent er på feriereise, 22 prosent besøker slekt og venner, mens de resterende har andre private gjøremål. Tabell 6.13 viser noen nøkkeltall for reisemål i Asia med over 20.000 enkeltreiser i 2005.

Tabell 6.13: Nøkkeltall for de største destinasjonene i Asia.

Table 6.13: Key figures for main destinations in Asia.

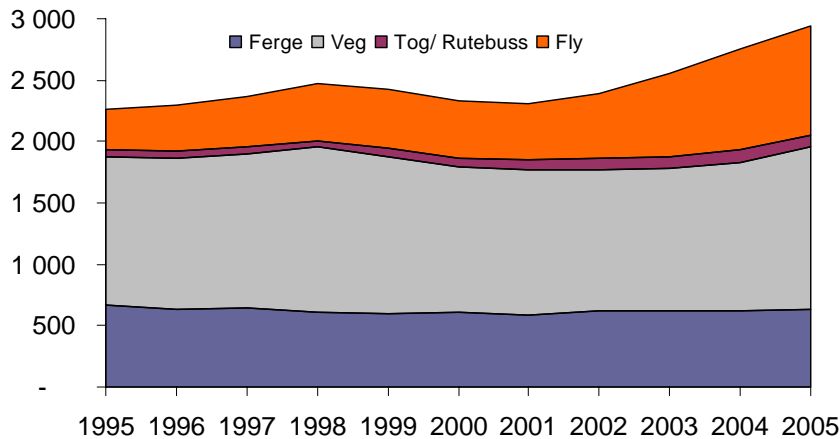
	Antall enkeltreiser	Endring fra 2003	Gjennomsnittspris forretningsreiser	Gjennomsnittspris fritidsreiser
Thailand	135 000	+42%	kr 11 200	kr 9 400
Kina	70 000	+133%	kr 13 800	kr 9 000
Japan	45 000	+73%	kr 14 800	kr 9 800
Pakistan	33 000	-6%	kr 8 200	kr 7 400
Singapore	29 000	-3%	kr 15 400	kr 11 300
Israel	26 000	+100%	kr 7 800	kr 5 300
Arabiske Emirater	23 000	+21%	kr 11 900	kr 8 600
India	21 000	+17%	kr 9 700	kr 6 900

TØI rapport 828/2006

6.5 Innkommende turisme

Flyet spiller en sentral 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 (figur 6.1).⁷ 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 flyet stått for nesten 80 prosent av økningen i innkommende turisme. Lavere priser og flere direkteruter har vært avgjørende for denne utviklingen. Trafikken fordeler seg på 64 prosent i sommerhalvåret (mai-oktober) og 36 prosent i vinterhalvåret (oktober-april).

⁷ Tallene er hentet fra TØIs Gjesteundersøkelse.



TØI rapport 828/2006

Figur 6.1: Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel.

Figure 6.1: Total number of tourists (in thousands) with overnight stay by transport mode.

Tabell 6.14 viser hjemlandet for turister som kommer med rutefly til Norge. Vi har her tatt med de 10 største markedene.

Tabell 6.14: Innkommende turisme med fly til Norge. 10 største markeder. Antall enkeltreiser i 1998, 2003 og 2005.

Table 6.14: Inbound tourism to Norway. 10 largest markets. Single trips in 1998, 2003 and 2005.

	1998	2003	2005
Storbritannia	150 000	245 000	265 000
Tyskland	60 000	95 000	145 000
USA	110 000	140 000	120 000
Sverige	45 000	65 000	100 000
Danmark	45 000	100 000	90 000
Frankrike	40 000	55 000	70 000
Nederland	30 000	45 000	65 000
Spania	8 000	45 000	50 000
Italia	35 000	50 000	40 000
Sveits	35 000	30 000	35 000
Øvrige	67 000	170 000	245 000
Totalt	625 000	1 040 000	1 225 000

TØI rapport 828/2006

Storbritannia er det klart største markedet. Britene genererer nesten dobbelt så mange reiser som land nummer to, Tyskland, noe som blant annet kommer av gode ruteforbindelser mellom Norge og Storbritannia. 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. Nesten hver tredje er på kortferie (inntil tre overnattinger), mens gjennomsnittet for alle utenlandske turister er 20 prosent kortferie og 80 prosent lengre opphold (tabell 6.15). 27 prosent av trafikken

genereres via British Airways' og SAS Braathens' ruter mellom Oslo og London Heathrow, mens 21 prosent reiser med Ryanair mellom Sandefjord og London Stansted.

To land utmerker seg med spesielt høy vekst. Tyskland, som har passert USA, og Sverige. Veksten i det tyske markedet har sammenheng med bedre flytilbud. I 2003 var det fem forbindelser mellom Norge og Tyskland. SAS og Lufthansa hadde ruter til Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg og München, og Ryan Air trafikkerte Sandefjord-Frankfurt Hahn. To år senere flyr i tillegg lavkost-selskapene Norwegian og German Wings mellom Oslo og Berlin, og Stavanger har fått forbindelse med Frankfurt. 70 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 14 prosent av tyskerne er på kortferie i Norge.

Flynordic og Norwegians etablering på ruta mellom Oslo og Stockholm har bidratt til at prisene har blitt kraftig redusert på denne relasjonen (se ovenfor), og dette er nok en viktig årsak til trafikkveksten fra Sverige. Til sammen har disse to selskapene halvparten av turistmarkedet fra nabolandet. Som for britene fordeler svenskenes feriereiser seg noenlunde jevnt over sommer- og vintersesongen, med en liten overvekt av besøkende om vinteren. Åtte av ti reiser er besøksreiser, og hele 62 prosent er av kortere varighet (under fire overnattinger). Dette har nok sammenheng med den høye arbeidsinnvandringen fra Sverige, som genererer mye besøkstrafikk. Tilsvarende ser vi også for andre land med høy arbeidsinnvandring, så som Polen og de baltiske landene. Turisttrafikken fra Polen er for eksempel tredoblet i løpet av de siste par årene. Når det gjelder trafikkveksten fra Spania, har denne sammenheng med at stadig flere nordmenn bosetter seg der (i undersøkelsen oppgis bostedsland).

Tabell 6.15 viser fordelingen mellom kortere og lengre feriereiser i 2003 og 2005. Som nevnt er 80 prosent av utlendingers feieopphold i Norge av minst fem dagers varighet. Veksten de siste årene har imidlertid vært dobbelt så stor for kortferier, typisk weekendopphold. Tilsvarende tendens ser vi også for nordmenns ferieopphold i utlandet.

Tabell 6.15: Innkommende turisme. Reisesnes varighet i 2003 og 2005. Antall enkeltreiser.
Table 6.15: Inbound tourism. Duration of stay in 2003 and 2005. # single trips.

	2003	2005	Endring
Kortferie (inntil 3 overnattinger)	195 000	255 000	+30 %
Lengre ferie (minst 4 overnattinger)	845 000	970 000	+15 %
Total	1040 000	1 225 000	+18 %

TØI rapport 828/2006

6.6 Hvem er flypassasjerene?

Kvinnene har gjort seg sterkere gjeldende blant flypassasjerene de senere årene, også på utenlandsrutene. 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 rutefly til utlandet var kvinner. I 2005 er denne andelen steget ytterligere, og kvinnene utgjør nå 41 prosent av de reisende (tabell 6.16). Økningen i andelen kvinner skyldes for det første veksten i fritidstrafikken. Det er fortsatt slik at kvinner står for flere private reiser enn menn, men forskjellene er i ferd med å utjevne seg. I 2005 ble 53 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 2005 utgjorde kvinnene 24 prosent av de forretningsreisende, mot 21 prosent i 1998 og 17 prosent i 1992.

Tabell 6.16: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. Prosent.

Table 6.16: Air passengers (12 years and over) by age and gender. Percent.

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
12-19 år	6	42	58
20-29 år	17	48	52
30-39 år	23	62	38
40-49 år	23	65	35
50-59 år	19	63	37
60-69 år	9	59	41
70 år og eldre	3	52	48
I alt	100	59	41

TØI rapport 828/2006

Ser vi på kjønnsfordelingen innenfor ulike alderskategorier, finner vi at kvinnene er i flertall blant de under 30 år, mens det blant de aller eldste er tilnærmet like mange menn og kvinner. Menn dominerer fortsatt i aldersgruppene 30-60 år, og det er også her reiseaktiviteten og andelen arbeidsbetingede reiser er størst. Tendensen er likevel klar, kvinnene erobrer stadig større andeler av utenlandsreisene med fly.

På 1990-tallet økte flypassasjerenes gjennomsnittsalder på utenlandsrutene, men de siste årene har det gått noe ned igjen. Tabell 6.17 viser at det er de yngre og eldre aldersgruppene som gjør seg mer gjeldende. 12 prosent av passasjerene er 60 år eller eldre, mot ni prosent i 1998. Tilsvarende utgjør de under 30 år en høyere andel av utenlandspassasjerene, 23 prosent i 2005 mot 19 prosent i 1998. Igjen er det økt innslag av fritidsreiser som bidrar til endringen.

Tabell 6.17: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992, 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.17: Air passengers (12 years and over) by age. 1986, 1992, 1998, 2003, and 2005. Percent.

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

TØI rapport 828/2006

6.7 Reiseopplegg og reisens varighet

6.7.1 Oppmøtetid på lufthavnen

Man møter tidligere opp på lufthavnen når man skal reise utenlands enn hva man gjør på innenriksflygningene. Strengere sikkerhetskontroller, passkontroll og avgiftsfrie butikker bidrar til dette. På utland er gjennomsnittspassasjerer på plass 96 minutter før avgang (tabell 6.18). Det er imidlertid forskjell mellom de som reiser i arbeid og de som er på privat reise. Mer enn 40 prosent av de arbeidsreisende møter opp mellom en halv og en time før avgang, mens halvparten av dem som er på private reiser, er på plass 90 minutter eller tidligere før flyet skal gå. Tabellen viser at oppmøtetiden har økt de senere årene både for arbeidsbetingede reiser og private reiser. Dette gjelder på samtlige lufthavner, og har nok sammenheng med strengere sikkerhetskontroller.

Tabell 6.18: Oppmøtetid for utenlandspassasjerene. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998, 2003 og 2005.

Table 6.18: Check-in time for business and leisure passengers travelling abroad. 1998, 2003, and 2005.

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

TØI rapport 828/2006

6.7.2 Kostnadsbærer og billettpris

Veksten i privatmarkedet bidrar til at en større andel av flyreisene til utlandet nå betales av den reisende selv, nærmere bestemt 56 prosent (tabell 6.19). Ni av ti private reiser finansieres av den reisende selv, mens fire prosent er bonusreiser. 62 prosent av de arbeidsbetingede utenlandsreisene med fly ble betalt av privat arbeidsgiver og 15 prosent av offentlig arbeidsgiver, mens 18 prosent betalte selv reisen, enten i egenskap av å være selvstendig næringsdrivende eller ved at man betalte ut av egen lomme.

Gjennomsnittlig billettpris for noen av de viktigste relasjonene er gjengitt i tabell 6.9. For alle reiser mellom Norge og utlandet under ett var gjennomsnittlig billettpris tur/retur kr 4 200 i 2005, henholdsvis kr 5 300,- for arbeidsbetingede reiser og kr 3 600,- for private reiser. Tilsvarende priser i 2003 var kr. 4 900 (alle reiser), kr 6 200 (arbeidsbetingede reiser) og kr 4 000 (private reiser).

Tabell 6.19: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter kostnadsbærer. 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.19: Business and leisure travel by cost bearer. 1998, 2003, and 2005. Percent.

	1998		2003		2005		
	Alle reiser	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
Offentlig arbeidsgiver	8	7	15	1	7	15	1
Privat arbeidsgiver	38	29	63	2	26	62	2
Eget firma/selvstendig	5	5	11	1	5	11	1
Meg selv/familien	40	52	7	87	56	7	89
Bonusreise	¹⁾	3	1	6	3	1	4
Andre	5	4	3	2	3	4	3
I alt	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 828/2006

¹⁾ Bonusreise ble ikke spesifisert i 1998.

6.7.3 Betydningen av bonuskort

Bruken av bonuskort har endret seg mye. Mens det i 1998 var et klart flertall av flypassasjerene som fløy til og fra Norge som hadde ett eller flere bonuskort, var det i 2003 bare 45 prosent som oppga dette. Andelen har sunket ytterligere, i 2005 oppga 38 prosent at de hadde bonuskort. Bonuskortene er altså blitt mindre viktige, noe som har sammenheng med at lavkostselskapene tar over større deler av markedet. I tabellen over så vi også at bare fire prosent av reisene i dag er bonusreiser, mot seks prosent i 2003. Men har man først anskaffet bonuskort, tyder undersøkelsen på at om lag hver tredje tar hensyn til dette når de velger selskap (tabell 6.20).

Tidligere undersøkelser har vist at det relativt sett har vært flere nordmenn som har disponert bonuskort enn bosatte i utlandet. Dette har endret seg, og andelen med bonuskort er nå like høy blant nordmenn og utlendinger. Utlendingene oppgir også at de lettere lar seg påvirke av bonusordningene når de velger flyselskap.

Tabell 6.20: Omfang og betydning av bonuskort på reiser til utlandet etter bosted. 1998, 2003 og 2005. Prosent.

Table 6.20: Use of frequent flyer programs by place of residence. 1998, 2003, and 2005. Percent.

		1998		2003		2005		
		I alt	I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet	I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
Har du bonuskort i ett eller flere flyselskaper?	Nei	39	55	54	58	62	61	62
	Ja	61	45	46	42	38	39	38
Har bonuskortet påvirket ditt valg av flyselskap på denne reisen?	Ja	31	30	28	34	34	31	41
	Nei	69	70	72	66	66	69	59

TØI rapport 828/2006

6.7.4 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 ni netter, mens man er borte i 11 netter på en privat reise utenlands (dagsturer holdt utenfor). De arbeidsbetingede reisene har en gjennomsnittlig varighet på 6,7 netter, henholdsvis 5,1 netter for yrkesreiser og 13,7 netter for reiser til/fra arbeid.

Tabell 6.21: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reisemål. 1986, 1992, 1998, 2003 og 2005.

Table 6.21: Percentage of day-trips and mean duration of overnight travel by purpose. 1986, 1992, 1998, 2003, and 2005.

	1986	1992	1998	2003	2005
Andel dagsturer – alle reiser	6	6	8	5	4
Varighet – alle reiser	9,0 netter	8,2 netter	8,6 netter	9,7 netter	9,4 netter
Varighet – arbeidsbetingede reiser	6,8 netter	6,1 netter	6,6 netter	6,7 netter	6,7 netter
Varighet – private reiser	13,6 netter	11,1 netter	11,3 netter	11,8 netter	11,0 netter

TØI rapport 828/2006

Andelen dagsturer, det vil si reiser hvor utreisen og hjemreisen skjer på samme dag, har gått betydelig ned siden 1998. 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 14 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 arbeidsrelaterede reisene, mens ni av ti private reiser innebærer tre overnattinger eller mer.

Tabell 6.22: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter reisens varighet. 2005. Prosent.

Table 6.22: Business and leisure travel by duration. 2005. Percent.

	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
Dagstur	4	9	1
1 natt	8	17	1
2 netter	11	16	7
3-5 netter	29	29	29
6-7 netter	12	7	15
8-14 netter	20	12	26
Mer enn 14 netter	16	10	21
I alt	100	100	100

TØI rapport 828/2006

Referanser

- Denstadli, J.M., Hjorthol, R., Rideng, A. og Lian, J.I. 2003. *Den norske befolkningens reiser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 637/2003.
- Denstadli, J.M., Rideng, A. og Strand, S. 2004. *Reisevaner med fly*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 713/2004.
- Lian, J.I., Bråthen, S., Johansen, S. og Strand, S. 2005: *Luftfartens samfunnsnytte*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 807/2005.
- Lian, J.I., Eriksen, K.S., Lauridsen, H. og Rideng, A. 2002. *Norsk innenlands luftfart – konkurranse og monopol*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 586/2002.
- Lian, J.I., Nicolaysen, B. og Larsen, O.I. 1993. *Konsekvenser av økt luftfartskonkurranse*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 191/1993.
- Rideng, A. 2005. *Transportytelser i Norge 1946-2004*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 809/2005.
- Rideng, A. 1993. *Reisevaneundersøkelsen på fly 1992*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 186/1993.
- Rideng, A. og Denstadli, J.M. 1999. *Reisevaner på rutefly 1992-1998*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 441/1999.
- Rideng, A. og Stabæk, K. 1988. *Charterreiser med fly i 1986*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 004/1988.
- 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 0018/1988.

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)
2003	All ruteflygning på innland og all rute- og charterflygning til utlandet	Denstadli, Rideng og Strand (2004)
2005	All ruteflygning til utlandet og de viktigste innlandsrutene ut fra OSL	Denstadli, Rideng og Lian (2006)

TØI rapport 828/2006

Reisevaneundersøkelsen på fly 2005 omfatter praktisk talt all rutetrafikk med fly mellom Norge og utlandet i 2005. I tillegg er det gjennomført et begrenset antall intervjuer på en del hovedstrekninger innenlands i Norge. Undersøkelsen er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med undersøkelsen i 2003. 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 2005 som i 2003de tidligere undersøkelsene har vært.

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

- 1) *alle reiser med rutefly til/fra Norge som ble gjennomført i perioden 1. januar 2005 – 31. desember 2005. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.*
- 2) *alle reiser med rutefly på en del utvalgte hovedstrekninger i Norge som ble gjennomført i perioden 1. januar 2005 – 31. desember 2005. 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.

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 det stratifisert på lufthavn. Det ble foretatt intervjuer på følgende lufthavner: Oslo, Torp, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. På alle lufthavnene ble det foretatt intervjuer på utenlandsrutene, ved Oslo lufthavn ble det også foretatt intervjuer på en del hovedstrekninger innenlands.

Ved hver lufthavn ble det forsøkt foretatt et mest mulig tilfeldig utvalg av avganger (flights), tatt hensyn til de begrensninger som lå i at det kun var en person på hver lufthavn som gjennomførte intervjuene. Utvalgsprosedyren var som følger: For hver intervjudag ble det trukket ut en tilfeldig avgang. Denne, og alle etterfølgende og forutgående avganger i et intervall på omtrent 45 minutter (som var beregnet intervjutid per avgang), ble tatt med i utvalget for denne dagen. Noen skjønsmessige vurderinger ble imidlertid gjort for å sikre at alle avganger så langt det var mulig ble representert i utvalget.

Det har også vært lagt vekt på 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 Oslo lufthavn ble det gjennomført intervjuer på hovedrutene innenlands i en bestemt uke annenhver måned i 2005. Totalt ble det gjennomført 23 524 intervjuer, og vedleggstabell 2 viser i hvilke perioder datainnsamlingen ble gjennomført.

Vedleggstabell 2: Undersøkellesperioder og antall svarskjema på innenlandsrutene.

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

	OSL	
	Uke	Antall intervju
Februar	Uke 7	4 069
April	Uke 14	3 635
Juni	Uke 23	3 759
August	Uke 31	4 057
Oktober	Uke 42	3 671
Desember	Uke 50	4 333
I alt		23 524

TØI rapport 828/2006

Vedleggstabell 3 viser i hvilke perioder datainnsamlingen på utenlandsrutene ble gjennomført. Til sammen ble det foretatt intervjuer med 68 057 passasjerer på utenlandsrutene, derav 34 417 på Oslo lufthavn og 33 640 på de øvrige lufthavner med rutetrafikk til utlandet. Intervjuene på disse lufthavnene er fordelt som følger: Sandefjord (12 508 intervjuer), Kristiansand (1 661 intervjuer) Stavanger (7 052 intervjuer), Haugesund (913 intervjuer), Bergen (8 294 intervjuer), Trondheim (3 072 intervjuer) og Tromsø (140 intervjuer).

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 2	2 810	-	-	2 810
Februar	Uke 6	2 544	Uke 7	5 432	7 976
Mars	Uke 11	2 744	Uke 11	6 474	9 218
April	Uke 15	2 941	-	-	2 941
Mai	Uke 19	3 197	-	-	3 197
Juni	Uke 24	5 009	Uke 25	4 766	9 775
Juli	Uke 28	2 790	-	-	2 790
August	Uke 32	2 355	Uke 31	4 798	7 153
September	Uke 37	2 262	-	-	2 262
Oktober	Uke 41	2 559	Uke 41	5 813	8 372
November	Uke 45	2 457	Uke 46	913	3 370
Desember	Uke 49	2 749	Uke 49	5 444	8 193
I alt		34 417		33 640	68 057

TØI rapport 828/2006

Selskaper

På hovedrutene fra Oslo lufthavn er det intervjuet på flightene til SAS Braathens og Norwegian. Når det gjelder utenlandstrafikken er stort sett alle selskaper som har ruter mellom Norge og utlandet, representert i undersøkelsen. Følgende

selskaper er de viktigste: SAS, Ryan Air, KLM, Widerøes Flyveselskap, Lufthansa, BA og Sterling.

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 for innland er trykt i vedlegg 1 og spørreskjemaet for utland er trykt i vedlegg 2. Spørreskjemaet for utland ble trykt i 14 språkversjoner: Norsk, engelsk, svensk, finsk, dansk, tysk, fransk, spansk, italiensk, portugisisk, polsk, russisk, japansk og kinesisk. Spørreskjemaet for innland ble trykt i to språkversjoner, norsk og engelsk.

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 på utland. TØI har blåst opp materialet på innland, samt skrevet denne rapporten. Oppblåsing av utenlandstrafikken er foretatt av OSL. 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.

Manglende registrering av antall utdelte skjema fra intervjuerne gjør at det ikke er mulig å beregne svarprosent for undersøkelsen. Svarprosentene for reisevaneundersøkelsene på fly har vært nedadgående. I 1998 ble den anslått til rundt 50 prosent, mens den tidligere har 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 var dessverre ikke mulig i 2003 og 2005. På grunn av at alle intervjuene ble foretatt ved avgangssranken før passasjerene gikk om bord i flyet, er det grunn til å anta at svarprosenten for disse undersøkelsene ble 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. Disse problemene diskuteres nærmere nedenfor.

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 null og fem prosent. Unntaket er spørsmålet om reisens pris. Her er det 18 prosent av dem som reiser utenlands og 21 prosent av de reisende på innland som ikke har gitt noe svar.

På innland varierer andelen som ikke har besvart spørsmålet om reisens pris, med hvilket selskap en har reist med. Blant dem som har reist med Norwegian er det bare 13 prosent som ikke har oppgitt billettpris, mens andelen er 25 prosent for SAS Braathens. Dette kan ha flere årsaker. For det første er det flere som har selskapsavtaler blant SAS Braathens passasjerer, og det kan derfor være vanskelig å vite hva man faktisk har betalt for billetten. En indikasjon på dette er at forskjellene er mindre blant private reisende enn blant dem som reiser i arbeidsbetingede formål. Men også blant dem som reiser i private sammenhenger har Norwegian passasjerer i større utstrekning oppgitt billettprisen. En mulig forklaring til dette kan være at Norwegian kunder er mer prisbevisste og derfor husker bedre hva de har betalt. På utland er andelen ubesvart klart høyere blant utlendinger enn blant bosatte i Norge, henholdsvis 24 og 14 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. Ut fra det som er nevnt ovenfor, kan det imidlertid være grunn til å tro at de prisene som er oppgitt for de forretningsreisende, kan være noe for høye.

Beregning av antall reiser

Fra og med 2004 bruker Avinor begrepet *terminalpassasjer* i sin månedlige lufthavnstatistikk. Begrepet *terminalpassasjer* på en bestemt lufthavn omfatter alle som er kommet eller reist til denne lufthavnen pluss dem som har vært i transfer på vedkommende lufthavn. Dersom vedkommende er i transfer og skal reise videre med et innenlandsfly, regnes dette som innenlands transfer. Dersom vedkommende er i transfer og skal videre med et fly til utlandet, regnes dette som utenlands transfer. Når en bruker begrepet terminalpassasjerer, skiller en normalt ikke mellom dem som reiser med rutefly og dem som bruker charterfly.

For å beregne antall innenlandske *reiser* med utgangspunkt i Avinors statistikk, kan vi ta utgangspunkt i *antall kommet og reist innland* i statistikken. Men dette tallet er for høyt, siden det også inneholder de som skal reise til og fra utlandet, men begynner reisen med en eller flere strekninger innenlands.

Et eksempel vil vise dette: En reise Tromsø-Oslo-Amsterdam vil registreres som en *avreist innland* i Tromsø og en *transfer utland* i Oslo. Ut fra statistikken kjenner vi ikke antall avreiste fra norske flyplasser som skal til utlandet via en annen norsk flyplass, men dette tallet må være det samme som antall *transfer utland*. Vi må derfor først dele antall kommet og reist innland på to, fordi det er antall reiser vi er interessert i og ikke antall av- og påstigninger. Deretter må vi trekke fra antall transfer utland.

Returreisen Amsterdam-Oslo-Tromsø blir i norsk statistikk registrert som *transfer innland* i Oslo og *komet innland* i Tromsø. Dersom vi forutsetter at tallet på utenlandsreiser *ut av Norge* som starter med en innenlandsk strekning er det samme som tilsvarende utenlandsreiser *til Norge* som ender med en innenlandsk strekning, kan vi også her bruke antall transfer utland som et estimat på antall reiser fra utlandet til Norge som ender med en norsk innenlands strekning. Også på returen vil det derfor være riktig å ta antall kommet/reist innland delt på to, minus utenlands transfer. Konklusjonen blir da at for å få antall *enkeltreiser* innenlands må vi beregne: *Antall kommet/reist innland delt på to, minus to ganger utenlands transfer*.

For å beregne antall flyreiser for utenlandstrafikken, tar vi utgangspunkt i *antall kommet og reist utland*. Men dette tallet er for lavt, her må vi legge til to ganger utenlands transfer, det samme tallet som vi trakk ut fra reisene på innland. Konklusjon: *Antall enkeltreiser til og fra Norge får vi ved å ta kommet/reist utland og legge til utenlands transfer to ganger*.

Hvor godt er datagrunnlaget?

Representativitet

Ruter og selskaper

For trafikken innenlands i Norge, regner vi at undersøkelsen gir et godt bilde av flytrafikken på hovedrutene til og fra Oslo lufthavn i 2005. På disse rutene har i alt 23 524 passasjerer fylt ut spørreskjemaet.

Når det gjelder trafikken mellom Norge og utlandet er deknningen svært god i og med at tilnærmet alle selskaper og ruter er representert i undersøkelsen. Det er til sammen fylt ut 68 057 skjemaer på disse ruteavgangene (charter er ikke inkludert i undersøkelsen). Til tross for det store antall respondenter vil det dog være knyttet usikkerhet til anslagene for trafikken mellom Norge og mer fjerntliggende land, der det er lite volum på trafikken.

Antall svar fordelt på innland/utland og på selskaper er gitt i vedleggstabell 5. På utland har SAS Braathens sterke stilling resultert i at 30 prosent av skjemaene er besvart av passasjerer på SAS Braathens sine flighter. Lavprisselskapene Ryanair,

Norwegian og Sterling har til sammen samme andel, 30 prosent. Blant de utenlandske nettverksselskapene har KLM det klart høyeste antall respondenter.

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

Appendix table 5: Number of interviews by carrier.

Selskap	Innland	Utland	I alt
SAS Braathens	17 683	20 200	37 883
Ryanair	-	9 583	9 583
Norwegian	5 841	8 454	14 295
KLM	-	7 120	7 120
Widerøes flyveselskap	-	5 750	5 750
Lufthansa	-	2 805	2 805
BA	-	2 266	2 266
Sterling	-	2 139	2 139
Øvrige	-	9 740	9 740
All selskap	23 524	68 057	91 581

TØI rapport 828/2006

De reisende

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, alder og bostedsland ikke kan fremskaffes. Dette begrenser mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning.

I forbindelse med gjennomføringen av reisevaneundersøkelsen på fly i 1998 ble det foretatt en egen studie med henblikk på å vurdere eventuelle systematiske frafall med hensyn til billettkategori. Undersøkelsen viste ulike effekter for utland og innland. På utland indikerte analysene at man ved å intervju ved avgangsskranken kan få en skjevhet i utvalget i retning av en noe for høy andel økonomi-klasse passasjerer. Årsaken er etter alt å dømme at mange av dem som reiser på fullprisklasse tilbringer ventetiden i businesslounge og møter opp sent ved utgangen. Dermed rekker de ikke å fylle ut skjemaet før ombordstigning. På innenlandsrutene viste analysene motsatt tendens, dvs en noe for høy andel fullprisbetalende.

Slike undersøkelser er ikke gjort i forbindelse med reisevaneundersøkelsene i 2003 og 2005. Det er likevel rimelig å anta at tilsvarende tendenser kan ha gjort seg gjeldende her. Erfaringene fra 1998 viser imidlertid at skjevhetene ikke gir store utslag, og en har derfor ikke funnet grunn til å vekte dataene.

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 2005 – 31. desember 2005.

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 største hovedrutene innenlands, det vil si mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger, er materialet ”blåst opp” for fire tidsperioder i løpet av dagen og for selskapene SAS Braathens og Norwegian hver for seg. De fire tidsperiodene var 0600-1000, 1000-1400, 1400-1800 og etter 1800. De øvrige relasjoner innenlands er ”blåst opp” med grunnlag i trafikken hele dagen på de enkelte relasjoner, dog delt på selskap. Det er også her tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer på lufthavnen, inkludert de som er i transfer.

Under oppblåsingen er undersøkelsesperioden delt i tre sesonger:

1. Første tertial 2005 (1. januar-30. april)
2. Andre tertial 2005 (1. mai-31. august)
3. Tredje tertial 2005 (1. september-31. desember)

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 312 og for utenlandsrutene 235. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 312 passasjerer som reiste på en av hovedrutene innenlands fra Gardermoen i 2005 besvart skjemaet, mens én av 235 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er noe lavere enn for innland, gjenspeiler det faktum at det er intervjuet forholdsvis litt flere på utenlandsrutene enn det er på hovedrutene innenlands.

Konklusjon

Vi regner Reisevaneundersøkelsen på fly 2005 for representativ for ruteflytrafikken mellom Norge og utlandet i 12-månedersperioden 1. januar 2005 – 31. desember 2005. Når det gjelder rutetrafikken innenlands, gir undersøkelsen et godt og representativt bilde av trafikken på hovedrutene ut fra Oslo lufthavn.

Datamaterialet for trafikken til og fra utlandet gir meget gode muligheter for å analysere flymarkedet og passasjerene. Dessuten er materialet godt egnet til 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.

Når det gjelder enkeltpørsmålene 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 fyller ut.

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

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00
www.toi.no