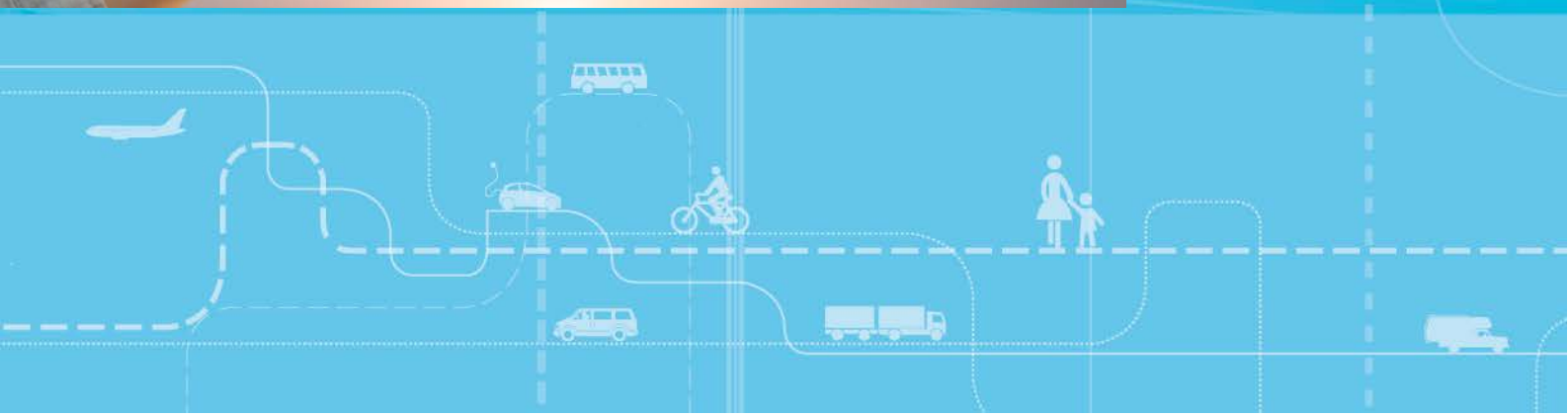


# Luftfartstilbudet i, til og fra Norge før og etter liberaliseringen





# Luftfartstilbudet i, til og fra Norge før og etter liberaliseringen

**Harald Thune-Larssen**

Forsidebilde: Shutterstock.com

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

ISSN 2535-5104 Elektronisk

ISBN 978-82-480-2290-9 Elektronisk

Oslo, desember 2019

**Tittel:** Luftfartstilbudet i, til og fra Norge før og etter liberaliseringen

**Forfatter:** Harald Thune-Larsen

**Dato:** 12.2019

**TØI-rapport:** 1742/2019

**Sider:** 47

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2290-9

**Finansieringskilde:** Samferdselsdepartementet

**Prosjekt:** 4727 - Beskrivelse av luftfartstilbudet

**Prosjektleder:** Harald Thune-Larsen

**Kvalitetsansvarlig:** Askill Harkjerr Halse

**Fagfelt:** Samfunnsøkonomisk analyse

**Emneord:** Luftfart  
Flytilbud  
Liberalisering

**Title:** Norwegian aviation before and after liberalization

**Author:** Harald Thune-Larsen

**Date:** 12.2019

**TØI Report:** 1742/2019

**Pages:** 47

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2290-9

**Financed by:** Ministry of Transport and Communications

**Project:** 4727 - Norwegian aviation before and after liberalization

**Project Manager:** Harald Thune-Larsen

**Quality Manager:** Askill Harkjerr Halse

**Research Area:** Economic models

**Keyword(s):** Aviation  
Liberalization

#### **Sammendrag:**

Rapporten beskriver utviklingen i tilbud og billettpriser på flyrutene i, til og fra Norge før og etter liberaliseringen i europeisk luftfart på 1990-tallet.

#### **Summary:**

This report describes aspects of the development in Norwegian aviation before and after the liberalization in European aviation in the 1990s.

**Language of report:** Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

*Institute of Transport Economics  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

# Forord

Liberaliseringen av luftfarten i Europa på 1990-tallet medførte store endringer i rutetilbud og billettpriser. Ved kongelig resolusjon 5. oktober 2018 ble det oppnevnt et utvalg for å utrede konsekvensene for arbeidstakere, flysikkerhet og miljø av globalisering og økt konkurranse innen luftfart. Foreliggende rapport beskriver deler av den bakgrunnsinformasjonen TØI har samlet til utvalgets rapport; NOU 2019:22 «Frå statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring» der rapporten er omtalt som TØI Arbeidsdokument 51481.

TØIs øvrige bidrag til arbeidet med NOU 2019:22 er gjengitt i Menon-publikasjon 13/2019 «Kartlegging av myndighetsbestemte rammebetingelser for norsk kommersiell luftfart».

Oslo, desember 2019

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Kjell Werner Johansen*  
Andelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og formål .....	1
1.2	Avgrensning .....	1
1.3	Rapportstruktur .....	1
<b>2</b>	<b>Innenlandsrutene</b> .....	<b>2</b>
2.1	Innledning.....	2
2.2	Oversikt over norske lufthavner .....	2
2.3	1982 .....	6
2.4	1992/1993 .....	7
2.5	1999 .....	10
2.6	2003 .....	14
2.7	2007 .....	16
2.8	2017 .....	18
<b>3</b>	<b>Utenlandsrutene</b> .....	<b>21</b>
3.1	Innledning.....	21
3.2	1986 .....	21
3.3	1992 .....	23
3.4	2003 .....	26
3.5	2017 .....	31
	<b>VEDLEGG</b> .....	<b>38</b>





## Sammendrag

# Luftfartstilbudet i, til og fra Norge før og etter liberaliseringen

TØI rapport 1742/2019  
Forfatter: Harald Thune-Larsen  
Oslo 2019 47 sider

Høsten 2018 ble det satt ned et offentlig utvalg under Samferdselsdepartementet for å se på en del spørsmål knyttet til effekter av globalisering innen luftfart. Resultatet er NOU 2019:22.

Som en bakgrunn for arbeidet ønsket utvalget en oversikt over faktorer som kan illustrere kvaliteten på luftfartstilbudet innenlands og til/fra Norge i enkelte år før og etter liberaliseringen på 1990-tallet

Det norske stamrutenettet ble liberalisert den 1.april 1994. På bakgrunn av hva som finnes av informasjon er situasjonsbeskrivelsen for liberaliseringen konsentrert rundt 1992-1993. I tillegg er det presentert en noe enklere beskrivelse av situasjonen i 1982.

## Utviklingen innenlands

Årene etter liberaliseringen preges av ekspansjon frem til 1999, konsolidering i 2001 og deretter ekspansjon. Utviklingen er illustrert i tabell S1–S3.

Tabell S1. Ruteprogram innenlands etter aktør 1999-2017. Millioner seter.

Aktør	1999	2003	2007	2017	Andel 2017
Braathens	12,3				
SAS	7,9	12,5	12,7	10,4	43 %
Widerøe	3,5	3,3	3,5	5,2	22 %
Norwegian		3,2	4,1	8,3	34 %
Andre	1,4	0,6	0,6	0,2	1 %
SUM	25,1	18,6	20,9	24,1	100 %

Tabell S2. Innenlands ruteflybevegelser 1992-2017. 1000 flybevegelser.

	1992	1999	2003	2007	2017
Oslo	57	117	92	99	109
Stavanger	25	39	25	30	27
Bergen	40	64	43	53	49
Trondheim	30	48	37	38	43
Øvrige stamflughavner	126	154	131	126	132
Øvrige lufthavner	117	128	105	110	108
SUM	395	550	433	457	469

Tabell S3. Gjennomsnittspris på noen Oslo-relasjoner 1982-2017. 2018-kr en vei.

IATA-kode	Navn	1982	1993	2003	2007	2017
KRS	Kristiansand		1 013*	1 325*	1 413*	1 038
SVG	Stavanger		1 450	1 148	1 080	889
HAU	Haugesund		1 365*	1 299	1 448*	942
BGO	Bergen	1 400*	1 380	1 168	1 036	843
AES	Ålesund		1 267*	1 211	1 274*	914
MOL	Molde		1 184*	1 176	1 336	843
KSU	Kristiansund		1 182*	1 222*	1 314*	1 084*
TRD	Trondheim		1 371	1 094	1 004	885
BOO	Bodø	2 420*	2 261*	1 634	1 188	1 131
EVE	Harstad/Narvik		2 296*	1 734	1 235	1 231
TOS	Tromsø		2 542*	1 591	1 127	1 267
ALF	Alta		2 516*	1 642	1 253	1 491
KKN	Kirkenes		2 666*	1 937	1 385	1 485

\*Relasjoner uten konkurranse

## Utviklingen i utlandstilbudet

- I 1986 bestod rutetilbudet til utlandet av totalt 50 ruter fordelt på 34 relasjoner og 22 aktører, som illustrert i figur S4 (hvis to aktører flyr på samme relasjon regner vi dette som to ruter).



Figur S1. Illustrasjon av rutetilbudet til utlandet 1986.

- I 1992 viser en oversikt et rutetilbud til utlandet som består av 40 ruter fordelt på 33 relasjoner og 12 aktører.
- Rutetilbudet fra Norge til utlandet i 2003 dekket 93 relasjoner mellom 13 forskjellige norske og 61 forskjellige utenlandske lufthavner. På noen relasjoner var det mer enn 2 aktør, og i alt omfattet tilbudet 134 ruter fordelt på 43 forskjellige aktører.

- Rutetilbudet fra Norge til utlandet i 2017 omfattet ifølge ruteprogrammet 276 relasjoner mellom 12 forskjellige norske lufthavner og 136 forskjellige lufthavner i utlandet. I alt stod 45 aktører for 364 utenlandsruter fordelt på de 276 relasjonene. .

Billettpriser fra Oslo er beregnet på observasjoner i Avinors reisevaneundersøkelser for observasjoner med billettpriser opp til 38 000. Resultatene er presentert i tabell S5, der prisene er omregnet til 2018-kroner. Med unntak av Oslo-Malaga viser tabellen prisnedgang for alle destinasjoner.

Alle byene i tabell S5 (unntatt Berlin i 2003) ble betjent av minst to aktører.

Tabell S5. Billettpriser tur/retur fra Oslo til noen rutestinasjoner i utlandet 2003 og 2017. 2018-kroner. Kilde: Avinors reisevaneundersøkelser 2003-2017.

Destinasjon	2003	2017
Copenhagen	3554	3081
Stockholm Arlanda	4001	1438
Helsinki	5562	2609
Amsterdam	4659	2673
Brussels National	6395	3269
Berlin Tegel	5059*	2680
London Heathrow	4350	2545
London Stansted	1722	1056
Paris Charles de Gaulle	5648	3280
Barcelona	3903	4132
Milan Malpensa	6993	3637
Nice	3883	2970
New York Newark	9067	5439
Gjennomsnitt Europa		2800
Gjennomsnitt verden	6400	4000

\*Ikke direkte rute



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Høsten 2018 ble det satt ned et offentlig under Samferdselsdepartementet for å se på en del spørsmål knyttet til effekter av globalisering innen luftfart.

Som en bakgrunn for arbeidet ba utvalget om en oversikt over faktorer som kan illustrere kvaliteten på luftfartstilbudet innenlands og til/fra Norge i enkelte år før og etter liberaliseringen på 1990-tallet. Faktorer av interesse var rutetilbud, antall aktører, gjennomsnittspriser, CASK (Cost/Available SeatKm), RASK (Revenue/Available SeatKm) og andre relevante og tilgjengelige størrelser.

## 1.2 Avgrensning

Omfanget av prosjektet har vært begrenset. Tilgjengelige kilder er derfor i hovedsak årsrapporter tilgjengelig på nett, reisevaneundersøkelser på fly og relevante rapporter. Hva som har vært tilgjengelig av informasjon varierer fra år til år og mellom innland/utland. Generelt har det vært mest informasjon om innenlandsmarkedet, som har vært belyst i flere TØI-rapporter. Det har også vært mye turbulens i innenlandsmarkedet, med voldsomme svingninger i tilbud og konkurranseforhold i perioden fra Gardermoen åpnet til Norwegian var godt etablert i 2007. Derfor er også flere år (1982, 1992, 1999, 2003, 2007 og 2017) presentert for innenlandsmarkedet enn for utenlandsmarkedet (1986, 1992, 2003 og 2017). Årene er valgt ut basert på hvilke år som det finnes mest informasjon om i (års)rapporter, reisevaneundersøkelser og ruteprogrammer.

Generelt er det benyttet det som har vært tilgjengelig av data i det enkelte år for hvert marked, men mengden av tilgjengelig informasjon varierer fra år til år og mellom inn- og utland. Mangelfull og varierende informasjon har primært vært en utfordring knyttet til årene før liberaliseringen på 90-tallet.

## 1.3 Rapportstruktur

Rapporten er utelukkende deskriptiv og delt på omtale av innenlandstrafikken i kapittel 2 og omtale av utlandstrafikken i kapittel 3. Hvert delkapittel er delt i kronologiske avsnitt med oppsummerende tabeller mot slutten.

## 2 Innenlandsrutene

### 2.1 Innledning

Norske lufthavner ble tidligere klassifisert som enten stamlufthavner eller kortbanelufthavner basert på hvorvidt lufthavnen ble betjent av stamrutenettet eller kortbanenettet. Inndelingen fremgår av tabell 2.1 og 2.2.

Det norske stamrutenettet ble liberalisert den 1.april 1994. På bakgrunn av hva som finnes av informasjon er situasjonsbeskrivelsen før liberaliseringen konsentrert rundt 1992-1993. I tillegg er det presentert en noe enklere beskrivelse av situasjonen i 1982.

Årene etter liberaliseringen preges av ekspansjon frem til 1999, konsolidering i 2001 og deretter ekspansjon. Her er årene 1999, 2003, 2007 og 2017 valgt ut.

Situasjonsbeskrivelsen dekker i første rekke stamrutenettet. Liberaliseringen av kortbanenettet noen år senere hadde en annen karakter enn den for øvrig luftfart siden myndighetene fortsatt har hatt en avgjørende innflytelse på utformingen av tilbud og priser.

### 2.2 Oversikt over norske lufthavner

Det norske nettet av lufthavner ble bygget ut gradvis fra midten av 1930-tallet, og i løpet av 1960-tallet var de fleste av dagens stamlufthavner knyttet til stamrutenettet. I 1972 manglet kun Haugesund, Evenes og Longyearbyen, men alle disse stod ferdig i 1982.

Tabell 2.1. Norske stamflughavner 1982. Kilde: TØI (1993)<sup>1</sup>.

IATA-kode	Navn/sted
OSL	Oslo
KRS	Kristiansand
SVG	Stavanger
BGO	Bergen
AES	Ålesund
MOL	Molde
KSU	Kristiansund
TRD	Trondheim
RRS	Røros
BOO	Bodø
BDU	Bardufoss
TOS	Tromsø
ALF	Alta
LKL	Lakselv
KKN	Kirkenes
HAU	Haugesund
EVE	Evenes
LYR	Longyearbyen

Nettet av kortbanelufthavner ble bygget ut fra 60-tallet og frem til slutten av 80-tallet, da Mosjøen og Fagernes stod klare.

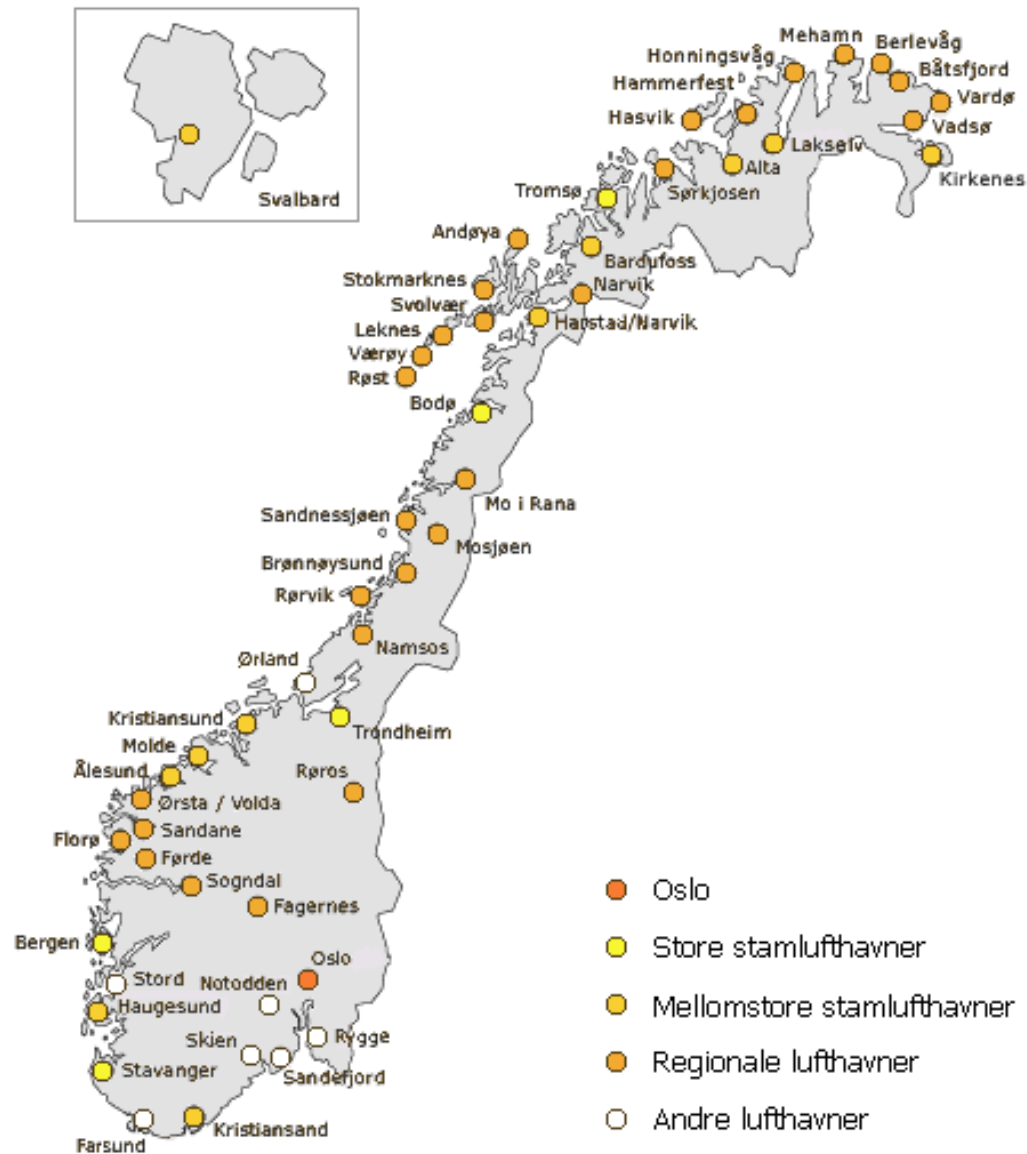
<sup>1</sup> Arne Rideng 1993. Reisevaneundersøkelsen på fly 1992. TØI-rapport 186/1993.

Tabell 2.2. Norske kortbaneluftbavner. Kilde: TØI (1993).

IATA-kode	1982	IATA-kode	Lagt til 1983-92
FDE	Førde	TRF	Sandefjord
FRO	Florø	SKE	Skien
SOG	Sogndal	DLD	Dagali
HOV	Ørsta/Volda	VDB	Fagernes
OLA	Ørland	RVK	Rørvik
OSY	Namsos	MJF	Mosjøen
BNN	Brønnøysund	RET	Røst
SSJ	Sandnessjøen	HAA	Hasvik
MQN	Mo i Rana	BJF	Båtsfjord
LKN	Leknes		Vardø
SVJ	Svolvær		
SKN	Stokmarknes		
SDN	Sandane		
NVK	Narvik		
SOJ	Sørkjosen		
HFT	Hammerfest		
MEH	Mehamn		
VDS	Vadsø		
BVG	Berlevåg		
HVG	Honningsvåg		
ANX	Andøya		



Kart over norske lufthavner slik det så ut i 2003 er gjengitt i figur 2.1. Her er også Notodden (NTB), Rygge (RYG) og Stord (SRP) kommet med, mens Dagali er tatt ut.



Figur 2.1: Norske lufthavner i henhold til Avinors organisering per 2003. "Andre lufthavner" eies ikke av Avinor. Kilde: TØI (2004)<sup>2</sup>.

<sup>2</sup>Jon Martin Denstadli, Arne Rideng og Sverre Strand 2004. Reisevaner med fly 2003. TØI-rapport 713/2004.

## 2.3 1982

### 2.3.1 Rutetilbud

I 1982 hadde Norge 18 stamluftthavner. I tillegg hadde Norge 21 kortbaneplasser. Norge hadde 5 aktører hvorav de tre viktigste er spesifisert i tabell 2.3. SAS stod selv for vel 40 prosent av flyreisene i Norge, men datterselskapet Widerøe bidro til at SAS-konsernet stod for 55 prosent av flyreisene.

Tabell 2.3. Aktører, markedsandel og antall reiser på norske innenlandske flyruter 1982. Kilde: Wilsberg (2015)<sup>3</sup>.

Aktør	Flyreiser (1000)	Andel
SAS	1560	41,1%
Braathens	1689	44,5%
Widerøe	512	13,5%
Andre	34	0,9%
Sum	3795	100,0%

Gruppen andre bestod ifølge TØI (1991)<sup>4</sup> av flyselskapene Norving og Nordsjøfly. Rutenettet mellom stamluftthavnene var delt mellom SAS og Braathens og bestod litt forenklet av:

- SAS stamruter fra Oslo til Haugesund, Bergen, Bodø, Bardufoss, Evenes, Tromsø og interne forbindelser i Nord-Norge med videre forbindelser til Alta, Lakselv og Kirkenes
- Braathens stamruter fra Oslo til Kristiansand, Stavanger, Trondheim, Røros og Møre-byene
- Braathens kystrute fra Kristiansand til Trondheim
- Stamruter Trondheim-Bodø/Tromsø
- SAS og Braathens ruter Tromsø-Longyearbyen
- Widerøes subsidierte ruter på Vestlandet, Helgeland og Lofoten/Vesterålen og Finnmark
- Norving og Nordsjøflys kommersielle ruter sentrert rundt Haugesund-Stavanger, Skien og Vadsø.

### 2.3.2 Billettpriser

En indikasjon på prisnivået for flybilletter i 1982 fremgår av TØI (1983)<sup>5</sup>. Normal pris for flybilletter fra Oslo til Bergen og Bodø (en vei) kostet den gang henholdsvis 538 og 1022 kroner. Omregnet til 2018-kroner tilsvarer det i dag henholdsvis 1607 og 3052 kr. Justert

<sup>3</sup> Kjell G. Wilsberg 2015. På Norske Vinger. Braathens SAFE 1946-2005. ISBN:978-82-91193-43-4.

<sup>4</sup> Johanna Ludvigsen og Magne A. Nymoen 1991. 80-talls liberaliseringen av norsk luftfart – en evaluering med vekt på utviklingen av et system av kommersielle sekundærruter. TØI-rapport 0071/1991.

<sup>5</sup> Knut Stabæk 1983. Passasjertrafikken på stamflyrutene i Norge 1972 og 1982. TØI-rapport fra 1983.

for rabatter ga dette en gjennomsnittspris på 1400 kr og 2420 kr for en enveis flybillett mellom Oslo og hhv Bergen og Bodø regnet i 2018-kr.

Tabell 2.4. Normal pris og gjennomsnittspris 1982. En vei. Faktisk pris og omregnet til 2018-kroner. Kilde: TØI (1982) og SSB.

	Oslo-Bergen	Oslo-Bodø
<b>Faktisk pris:</b>		
Normal pris 1982	538	1022
Andel reiser med rabatt oktober 1982	28%	44%
Gjennomsnittlig rabatt på rabattreiser i Norge 1982	47%	47%
Anslått gjennomsnittspris 1982	467	811
<b>Priser omregnet til 2018-kroner:</b>		
Normal pris 1982	1607	3052
Anslått gjennomsnittspris 1982	1400	2420

## 2.4 1992/1993

### 2.4.1 Rutetilbud

I 1992 hadde Norge de samme 18 stamflughavnene som i 1982 samt totalt 31 mindre lufthavner med ruteanløp.

De 3 hovedaktørene stod for 98 prosent av trafikken, som vist i tabell 2.5.

Tabell 2.5. Aktører, markedsandel og antall reiser på norske innenlandske flyruter 1992. Kilde: Wilsberg (2015).

Aktør	Andel	Flyreiser (1000)
SAS	34,9%	2477
Braathens	51,3%	3641
Widerøe	11,8%	838
Andre	2,0%	142
Sum	100,0%	7098

Andre aktører mot slutten av 80-tallet var Norving, Norsk Air, West Aviation, Fonnafly og Coast Air.

Det ble i 1992 registrert 395 000 innenlandske ruteflybevegelser på norske lufthavner (Luftfartsverket 1992). De 4 største lufthavnene hadde i 1992 til sammen 152 000 innenlandske ruteflybevegelser. Antallet flybevegelser er gjengitt i tabell 2.6.

Tabell 2.6. Antall innenlandske ruteflybevegelser 1992. 1000 flybevegelser. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	1992
Oslo	57
Stavanger	25
Bergen	40
Trondheim	30
Øvrige stamlufthavner	126
Øvrige lufthavner	117
SUM	395

Som tidligere i perioden før liberaliseringen 1.april 1994 hadde SAS monopol på Oslo-rutene til Nord-Norge og videre nordover fra Tromsø samt Oslo-Haugesund mens Braathens hadde monopol på Oslo-rutene til Kristiansand, Møre-byene og Røros.

På de øvrige Oslo-rutene var det i 1992 konkurranse, men med flest frekvenser for SAS på Oslo-Bergen og flest frekvenser for Braathens på Oslo-Stavanger/Trondheim. Tabell 2.7 viser stamrutetilbudet fra Oslo i november 1993.

Tabell 2.7. Stamrutetilbudet fra Oslo i november 1993. Daglig frekvens. Kilde: TØI (1996)<sup>6</sup>.

	SAS	Braathens	Sum
Kristiansand		6/7	6/7
Stavanger	4	12	16
Haugesund	7	-	7
Bergen	13	4	17
Ålesund		5	5
Molde		4	4
Kristiansund		4	4
Trondheim	4	14	18
Røros		1	1
Bodø	5		5
Evenes	3		3
Tromsø	5/6		5/6
Alta	2		2

På kystruten Kristiansand – Trondheim via Stavanger, Bergen og Møre-byene hadde Braathens fremdeles monopol. I tillegg omfatter kystruten rutene Trondheim-Bodø-Tromsø. Der var det konkurranse, men med flest frekvenser for SAS, som her fløy med innleide F-50 innleid fra Busy Bee. I 1993 ble det i alt tilbudt 149 daglige frekvenser på de 23 største stamrutereelasjonene. En oversikt over disse presenteres i tabell 2.8.

<sup>6</sup> Jon Inge Lian 1996. Økt luftfartskonkurranse? En situasjonsanalyse 1-2 år etter dereguleringen av stamrutenettet. TØI-rapport 322/1996.

Tabell 2.8. Stamrutetilbudet langs kyststruten. Daglig frekvens 1993. Kilde: TØI (1996).

Fra	Til	SAS	Braathens
Kristiansand	Stavanger		5
Stavanger	Bergen		14
Bergen	Trondheim		4
Bergen	Ålesund		4
Ålesund	Trondheim		4
Bergen	Molde/Kristiansund		4
Molde/Kristiansund	Trondheim		4
Bodø	Trondheim	5	2
Bodø	Tromsø	5	2

I tillegg stod Widerøe for trafikken på det subsidierte kortbanenettet mens de andre aktørene fløy flere ikke-subsidierte ruter.

### 2.4.2 Billettpriser 1993

Normalpris og minipris for en del relasjoner i 1993 er gjengitt i tabell 2.9 Andel rabattreiser og et anslag for gjennomsnittlig betalt pris er beregnet med utgangspunkt i Avinors reisevaneundersøkelse 1992.

Tabell 2.9 Normal pris, minipris og anslått gjennomsnittspris på noen Oslo-relasjoner høsten 1993. Faktiske pris en vei. Kilde: TØI (1996) og Avinors reisevaneundersøkelse 1992. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

OSL-	Normal pris	Minipris	Andel rabattreiser	Anslått gjennomsnitt
KRS	720	408	37%	606
SVG	980	528	25%	867
HAU	980	528	36%	816
BGO	980	528	34%	825
AES	990	555	54%	757
MOL	990	555	65%	708
KSU	990	555	65%	706
TRD	1025	573	45%	819
BOO	1815	955	54%	1351
EVE	1870	1048	60%	1373
TOS	1910	1128	50%	1520
ALF	1945	1200	59%	1504
KKN	2085	1273	69%	1528

I tabell 2.10 er billettprisene omregnet til 2018-kroner. Tabellen viser blant annet at både normalpris og gjennomsnittlig billettpris for Oslo-Bergen/Bodø i 1993 er omtrent uendret siden 1982. En rundreise til Bergen kostet i gjennomsnitt 2760 kr (2018) og til Bodø 4500 kr mens en rundreise fra Oslo til lufthavner i Troms og Finnmark i gjennomsnitt kostet ca. 5000 kr.

Tabell 2.10. Billettpriser på noen norske innlandsrelasjoner høsten 1993. 2018-kroner en vei. Kilde: Tabell 18 og SSB. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

OSL-	Normal pris	Minipris	Anslått Gjennomsnitt
KRS	1205	682	1013
SVG	1640	883	1450
HAU	1640	883	1365
BGO	1640	883	1380
AES	1656	929	1267
MOL	1656	929	1184
KSU	1656	929	1182
TRD	1715	958	1371
BOO	3036	1598	2261
EVE	3129	1752	2296
TOS	3195	1886	2542
ALF	3254	2008	2516
KKN	3488	2129	2556

For 1992 oppgis enhetsinntekten innenlands til 1,72 kr/RPK (2,94 kr/RPK i 2018-kroner) for Braathens innlandsruter i TØI (2002) mens Braathens kabinfaktor innenlands oppgis til<sup>7</sup> 58 prosent.

Kabinfaktoren for norsk innlandstrafikk ble oppgitt til 63 prosent for SAS.

## 2.5 1999

### 2.5.1 Rutetilbud

Stamrutenettet ble liberalisert i 1994, men først høsten 1998, med overflyttingen av trafikk fra Fornebu til Gardermoen, var kapasiteten i Oslo stor nok til å tillate tilnærmet uhemmet konkurranse på Oslo lufthavn. I tillegg til at SAS og Braathens økte tilbudet sitt så startet Color Air flygninger mellom Oslo og Bergen, Ålesund og Trondheim. Disse flygningene startet i 1998 og ble avsluttet den 27. september 1999. Regnet i antall seter hadde Braathens ifølge ruteprogrammet for 1999 omtrent 49 prosent av tilbudet, SAS 32 prosent, Widerøe 14 prosent mens Color Air stod for 3 prosent av tilbudet.

<sup>7</sup> Jon Inge Lian, Knut Sandberg Eriksen, Henning Lauridsen og Arne Rideng 2002. Norsk innenlandsk luftfart – konkurranse og monopol. TØI-rapport 586/2002.

Tabell 2.11. Ruteprogram innenlands etter aktør 1999. Kilde: OAG<sup>8</sup>.

	1000 flygninger	Andel	Mill seter	Andel
Braathens	107	36%	12,3	49%
Widerøe	94	31%	3,5	14%
SAS	70	23%	7,9	32%
Color Air	6	2%	0,8	3%
Andre	24	8%	0,6	2%
Sum	301	100%	25,1	100%

Resultatet var en enorm vekst i tilbudet, spesielt på Oslo, der antall innenlandske flygninger doblet seg på de 7 årene fra 1992 til 1999.

Et ruteprogram med 300 000 flygninger tilsvarer 600 000 flybevegelser på lufthavnene. Når luftfartsstatistikken viser 550 000 bevegelser innebærer det at kun ca. 90 prosent av ruteprogrammet faktisk ble gjennomført.

Tabell 2.12. Innenlands ruteflybevegelser 1992 og 1999. 1000 flybevegelser. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	1992	1999
Oslo	57	117
Stavanger	25	39
Bergen	40	64
Trondheim	30	48
Øvrige stamlufthavner	126	154
Øvrige lufthavner	117	128
SUM	395	550

Liberaliseringen i 1994 kombinert med økningen av kapasiteten på Oslo lufthavn i 1998 genererte et voldsomt tilbud i 1999. På tre ruter var det nå tre aktører, med størst tilbud på Oslo-Trondheim. Av de 23 største relasjonene var det nå kun 7 igjen med monopol-trafikk.

<sup>8</sup> Back aviation solutions OAG schedules database

Tabell 2.13. Antall direkte flygter (en vei) pr. dag\* på de 23 største relasjonene på stamrutenettet. 1993 og 1999. Kilde: TØI (2002) og OAG.

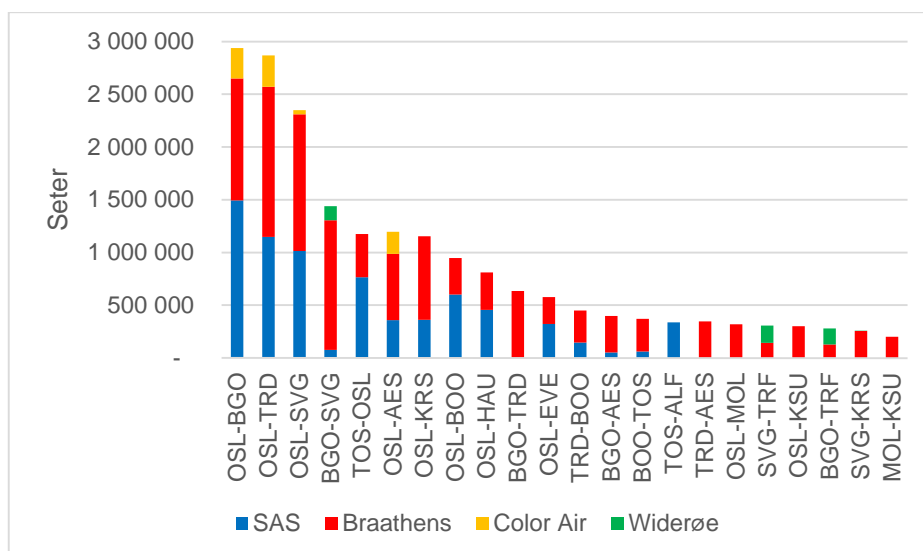
	Aktører i 1999				
	1993	1999	SAS	Braathens	Andre
Oslo – Trondheim	19	39	X	X	Color Air
Oslo – Bergen	19	32	X	X	Color Air
Oslo – Stavanger	18	32	X	X	
Oslo – Tromsø	8	13	X	X	
Oslo – Bodø	5	12	X	X	
Oslo – Kristiansand	5	15	X	X	
Oslo – Ålesund	5	17	X	X	Color Air
Oslo – Evenes	3	6	X	X	
Oslo – Haugesund	8	10	X	X	
Oslo – Molde	4	4		X	
Oslo – Kristiansund	2	2		X	
Stavanger - Kristiansand	5	7	X	X	
Bergen – Stavanger	15	21	X	X	Widerøe**
Bergen – Trondheim	5	7		X	
Bergen – Ålesund	5	5	X	X	
Bergen – Kristiansand	0	8		X	CoastAir**
Trondheim – Bodø	7	9	X	X	
Trondheim – Ålesund	4	2		X	
Trondheim – Tromsø	1	3	X	X	
Tromsø – Bodø	5	5	X	X	
Tromsø – Alta	5	4	X		
Tromsø – Kirkenes	1	1	X		
Tromsø – Lakselv	2	2	X		
Alle relasjoner	149	255			

\* Regnet som antall flygter begge veier pr uke dividert på 12.

\*\* Kun få flygninger

For relasjoner med minst 200 000 tilbudte seter (sum begge retninger) er tilbudet i 1999 fordelt på aktører i figur 1. I 1999 hadde 3 av de største 22 relasjonene tre konkurrenter, mens de fleste av de andre hadde to konkurrenter.





Figur 2.2. Setetilbud innenlands (sum begge retninger) 1999 for relasjoner med minst 200 000 tilbudte seter. Kilde: OAG. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

## 2.5.2 Billettpriser

Normalprisen i 1999 for noen relasjoner er gjengitt i tabell 2.14, både som faktisk pris og omregnet til 2018-kroner. Også fra 1992 til 1999 er prisene noenlunde uendret regnet i 2018-kroner.

Enhetsinntekten innenlands for Braathens falt til 1,55 kr/RPK (2,30 kr/RPK i 2018-kroner). Det tilsvarer en reell nedgang for enhetsprisen på 22 prosent. Samtidig falt kabinfaktoren til 52 prosent. Det tilsvarer 10 prosent færre passasjerer/sete enn i 1992.

For SAS var kabinfaktoren 53 prosent i 1999. Det tilsvarer 16 prosent færre passasjerer per sete sammenlignet med 1992.

Tabell 2.14. Normal pris på noen Oslo-relasjoner juli 1999. Faktisk pris og omregnet i 2018-kr en vei. Kilde: TØI (2002) og SSB. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

	Faktisk pris juli	2018-kroner
KRS	875	1299
SVG	1135	1685
HAU	1140	1693
BGO	1135	1685
AES	1120	1663
MOL	1120	1663
KSU	1120	1663
TRD	1165	1730
BOO	1920	2851
EVE	2005	2977
TOS	2060	3059
ALF	2175	3230
KKN	2380	3534

## 2.6 2003

### 2.6.1 Rutetilbud

Det innenlandske rutetrafikken falt i årene etter 1999 og var i 2003 vesentlig lavere enn i 1999 regnet i antall flybevegelser. Etter at SAS overtok Braathens i 2001 hadde selskapet i praksis monopol innenlands inntil Norwegian startet opp rutenflygninger i 2002.

Etter oppkjøpet av Braathens i 2001 stod SAS i 2003 for 2/3 av antall tilbudte seter, mens Norwegian stod for 12 prosent av setekapasiteten.

Tabell 2.15. Ruteprogram innenlands etter aktør 2003. Kilde: OAG.

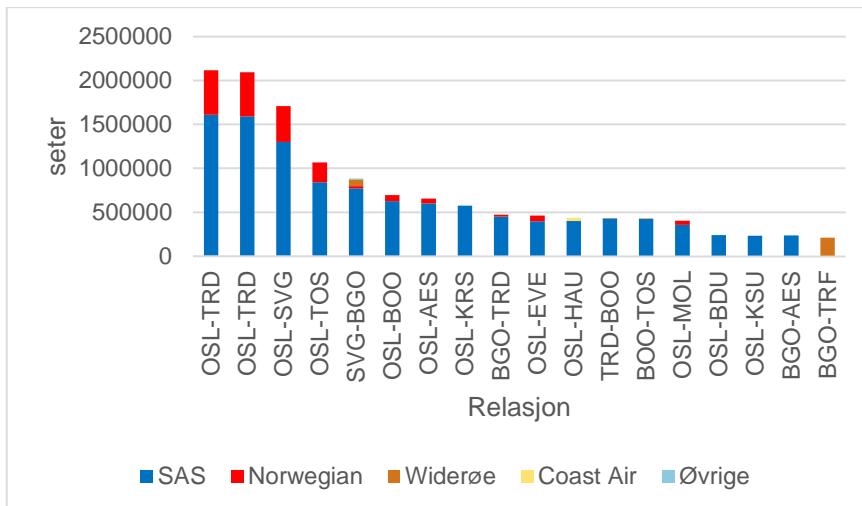
Aktør	1000 flygninger	Mill seter	Andel seter
SAS	104,0	12,50	67%
Widerøe	82,5	3,28	18%
Norwegian	17,2	2,19	12%
Coast Air	7,4	0,26	1%
DAT	4,5	0,20	1%
Kato Air	3,1	0,06	0%
Golden air	1,3	0,05	0%
Helikopter Service	1,3	0,02	0%
Arctic Air	0,8	0,01	0%
Øvrige	0,7	0,02	0%
Totalsum	223	18,6	100%

Som tabell 2.16 viser falt tilbudet regnet i flybevegelser kraftig på alle lufthavner fra 1999 til 2003.

Tabell 2.16. Innenlands rutenflybevegelser 1999 og 2003. 1000 flybevegelser. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	1999	2003
Oslo	117	92
Stavanger	39	25
Bergen	64	43
Trondheim	48	37
Øvrige stamlufthavner	154	131
Øvrige lufthavner	128	105
SUM	550	433

I figur 2.3. er det innenlandske setetilbudet i 2003 fordelt på aktører for relasjoner med minst 200 000 seter. Kun de største av de 18 relasjonene hadde nevneverdig konkurranse i 2003. På relasjonene mellom Oslo og SVG/BGO/TRD/TOS stod Norwegian for 21-24 prosent av setekapasiteten, men ellers begrenset konkurransen seg i hovedsak til OSL-BOO/EVE/MOL og SVG-BGO der andre selskap enn SAS stod for 10-15 prosent av kapasiteten.



Figur 2.3. Setetilbud innenlands (sum begge retninger) 2003 for relasjoner med minst 200 000 tilbudte seter. Kilde: OAG. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

## 2.6.2 Billettpriser

Fra 2003 fremgår observert betalt gjennomsnittspris av Avinors reisevaneundersøkelser for de aktuelle årene. For 2003 er de oppgitt i tabell 2.17 og omregnet til 2018-kroner. Sammenligner vi de inflasjonsjusterte gjennomsnittsprisene i 2003 med de som ble beregnet for 1992 så ser vi at de gjennomgående har blitt rimeligere.

Tabell 2.17. Gjennomsnittspris på noen relasjoner i 2003. Faktisk pris og omregnet i 2018-kr en vei. Kilde: TØI (2004) og SSB. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

Relasjon	Faktisk pris	2018-kroner
OSL-KRS*	987	1 325
OSL-SVG	855	1 148
OSL-HAU	967	1 299
OSL-BGO	870	1 168
OSL-AES	902	1 211
OSL-MOL	876	1 176
OSL-KSU*	910	1 222
OSL-TRD	815	1 094
OSL-BOO	1 217	1 634
OSL-EVE	1 291	1 734
OSL-TOS	1 185	1 591
OSL-ALF	1 223	1 642
OSL-KKN	1 442	1 937
BGO-SVG	836	1 123

\* Ruter uten konkurranse

## 2.7 2007

### 2.7.1 Rutetilbud

Det innenlandske rutetrafikken økte forsiktig i årene etter 2003, men var i 2007 fremdeles vesentlig lavere enn i 1999 regnet i antall flybevegelser. Norwegian stod i 2007 for 20 prosent av det innenlandske setetilbudet mens SAS inkludert tidligere Braathens tilbød omtrent like mange seter som Braathens gjorde i 1999.

Tabell 2.18. Ruteprogram innenlands etter aktør 2007. Kilde: Avinor.

	1000 flygninger	Andel	Mill seter	Andel
Scandinavian Airlines System	98	42%	12,7	61%
Wideroe'S Flyveselskap A/S	88	38%	3,5	17%
Norwegian Air Shuttle A.S	28	12%	4,1	20%
Andre	19	8%	0,6	3%
Sum	233	100%	20,9	100%

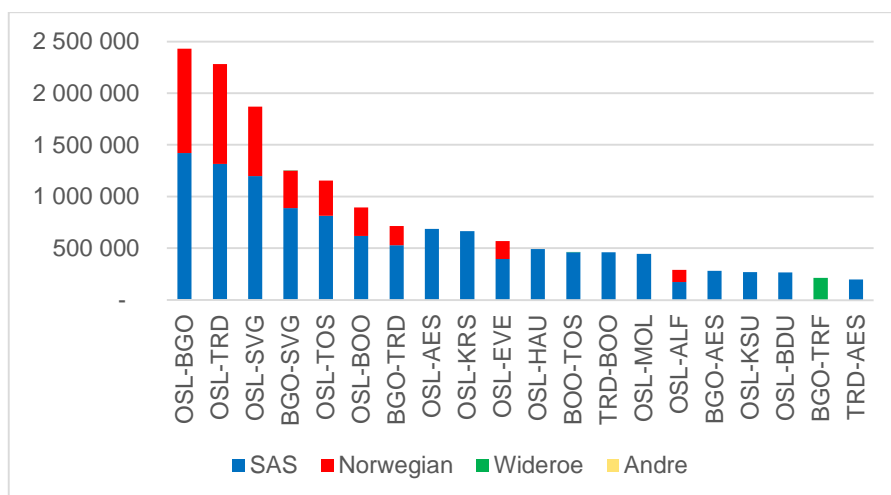
Tabell 2.19 viser utviklingen i flybevegelser, med vekst fra 1992 til 1999, fall til 2003 og forsiktig vekst til 2007.

Tabell 2.19. Innenlands ruteflybevegelser 2003 og 2007. 1000 flybevegelser. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	2003	2007
Oslo	92	99
Stavanger	25	30
Bergen	43	53
Trondheim	37	38
Øvrige stamlufthavner	131	126
Øvrige lufthavner	105	110
SUM	433	457

I figur 2.4. er det innenlandske setetilbudet i 2007 fordelt på aktører for relasjoner med minst 200 000 seter. Kun 9 av 20 relasjoner hadde konkurranse i 2007.

Konkurransen er nå utvidet til flere relasjoner, og det er langt bedre balanse mellom Norwegian og SAS på de største relasjonene i 2007 enn i 2003.



Figur 2.4. Setetilbud innenlands (sum begge retninger) 2007 for relasjoner med minst 200 000 tilbudte seter. Kilde: Avinor. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

## 2.7.2 Billettpriser

Også i 2007 fremgår observert betalt gjennomsnittspris av Avinors reisevaneundersøkelser. De er oppgitt i tabell 2.20 og omregnet til 2018-kroner. Sammenligner vi de inflasjonsjusterte gjennomsnittsprisene i 2007 med de som ble beregnet for 1992 så ser vi at Oslo-Kristiansand har blitt dyrere. Det samme gjelder rutene til Haugesund og Møre-byene. Dette er ruter som verken hadde konkurranse i 1992 eller 2007. Alle andre strekninger er blitt merkbart rimeligere fra 1992 til 2007.

Tabell 2.20. Gjennomsnittspris på noen Oslo-relasjoner 2007. Faktisk pris og omregnet i 2018-kr en vei. Kilde: TØI (2008)<sup>9</sup> og SSB. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

OSL-	Faktisk pris	2018-kroner
KRS*	1106	1413
SVG	845	1080
HAU*	1133	1448
BGO	811	1036
AES*	997	1274
MOL*	1045	1336
KSU*	1028	1314
TRD	786	1004
BOO	930	1188
EVE	967	1235
TOS	882	1127
ALF	981	1253
KKN	1084	1385

\*Ruter uten konkurranse

<sup>9</sup>Jon M. Denstadli, Mattias Gripsrud, Arne Rideng 2008. Reisevaner på fly 2007. TØI-rapport 974/2008.

## 2.8 2017

### 2.8.1 Rutetilbud

Fra 2007 til 2017 økte rutetilbudet regnet i antall flygninger kraftig for Widerøe og Norwegian, mens SAS og andre aktører reduserte sitt tilbud nesten like mye. Widerøe stod i 2017 ifølge ruteprogrammet for nesten halvparten av alle innenlandske ruteflygninger mens SAS og Norwegian delte den andre halvparten.

Tabell 2.21. Ruteprogram innenlands etter aktør 1999- 2017. 1000 flygninger. Kilde: OAG for 1999 og 2003 og Avinor for 2007 og 2017.

Aktør	1999	2003	2007	2017	Andel 2017
Braathens	107				
SAS	70	104	98	74	31 %
Widerøe	94	83	88	114	49 %
Norwegian		17	28	45	19 %
Andre	30	29	19	5	2 %
SUM	301	223	233	238	100 %

Regnet i setekapasitet hadde SAS likevel det største tilbudet ifølge ruteprogrammet, med 43 prosent av tilbudte seter sammenlignet med 22 prosent for Widerøe og 34 prosent for Norwegian. Setekapasiteten i ruteprogrammet har dessuten økt med 15 prosent fra 2007 til 2017 mens antallet flygninger bare har økt med 2 prosent.

Tabell 2.22. Ruteprogram innenlands etter aktør 1999- 2017. Millioner seter. Kilde: OAG for 1999 og 2003 og Avinor for 2007 og 2017.

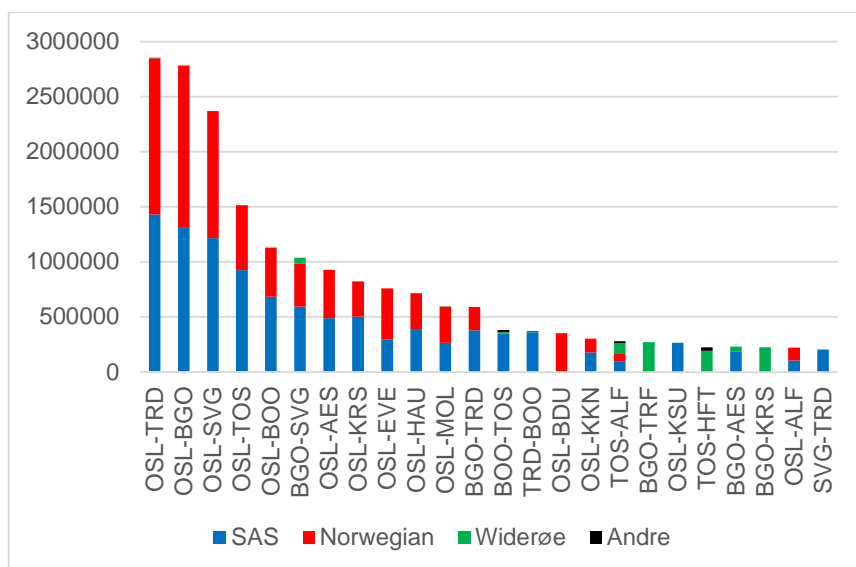
Aktør	1999	2003	2007	2017	Andel 2017
Braathens	12,3				
SAS	7,9	12,5	12,7	10,4	43 %
Widerøe	3,5	3,3	3,5	5,2	22 %
Norwegian		3,2	4,1	8,3	34 %
Andre	1,4	0,6	0,6	0,2	1 %
SUM	25,1	18,6	20,9	24,1	100 %

Antallet flybevegelser på lufthavnene viser samtidig at Oslo styrket sin posisjon ved at nesten all vekst i trafikken siden skjedde på Oslo lufthavn. Sammenligner vi med tidligere år så har Oslo's andele av innenlandbevegelsene økt fra 14 prosent i 1992 til 21-22 prosent i både 1999 og 2007 for så å øke videre til 43 prosent av innenlandske ruteflybevegelser i 2017.

Tabell 2.23 Innenlands ruteflybevegelser 1992 -2017. 1000 flybevegelser. Kilde: Lufthavnsverkets årsstatistikk.

	1992	1999	2003	2007	2017
Oslo	57	117	92	99	109
Stavanger	25	39	25	30	27
Bergen	40	64	43	53	49
Trondheim	30	48	37	38	43
Øvrige stamflughavner	126	154	131	126	132
Øvrige lufthavner	117	128	105	110	108
SUM	395	550	433	457	469

Figur 2.5 fordeler setetilbudet på relasjoner med minst 200 000 seter i 2017 på aktører. SAS og Norwegian konkurrerer relativt jevnt på de 12 største relasjonene med over 500 000 tilbudte seter mens situasjonen er mer varierende for de øvrige 12 relasjonene i figuren. Det er nå tilnærmet balanse mellom SAS og Norwegian på de 12 største relasjonene.



Figur 2.5. Setetilbud innenlands (sum begge retninger) 2017 for relasjoner med minst 200 000 tilbudte seter. Kilde: Avinor. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

## 2.8.2 Billettpriser

Gjennomsnittsprisene i 2017 er gjengitt i tabell 2.24 i 2018-kr og sammenlignet med billettpriser tidligere år der det er funnet informasjon om dette. Siden 2007 har de inflasjonsjusterte prisene generelt falt på relasjonene i Sør-Norge, men økt noe på de nordligste relasjonene. Med stadig lavere svarprosent på spørsmål om pris i Avinors reisevaneundersøkelser øker sannsynligheten for feil i vurderingen av billettpriser.

Tabell 2.24. Gjennomsnittspris på noen Oslo-relasjoner 1982 - 2017. 2018-kr en vei. Kilde: TØI (2018)<sup>10</sup>, SSB og tidligere tabeller. Se tabell 2.1 for oversikt over LATA-koder.

	1982	1993	2003	2007	2017
KRS		1 013*	1 325*	1 413*	1 038
SVG		1 450	1 148	1 080	889
HAU		1 365*	1 299	1 448*	942
BGO	1 400*	1 380	1 168	1 036	843
AES		1 267*	1 211	1 274*	914
MOL		1 184*	1 176	1 336	843
KSU		1 182*	1 222*	1 314*	1 084*
TRD		1 371	1 094	1 004	885
BOO	2 420*	2 261*	1 634	1 188	1 131
EVE		2 296*	1 734	1 235	1 231
TOS		2 542*	1 591	1 127	1 267
ALF		2 516*	1 642	1 253	1 491
KKN		2 666*	1 937	1 385	1 485

\*Relasjoner uten konkurranse

<sup>10</sup> Harald Thune-Larsen og Eivind Farstad 2018. Reisevaner på fly 2017. TØI-rapport 1646/2018.



## 3 Utenlandsrutene

### 3.1 Innledning

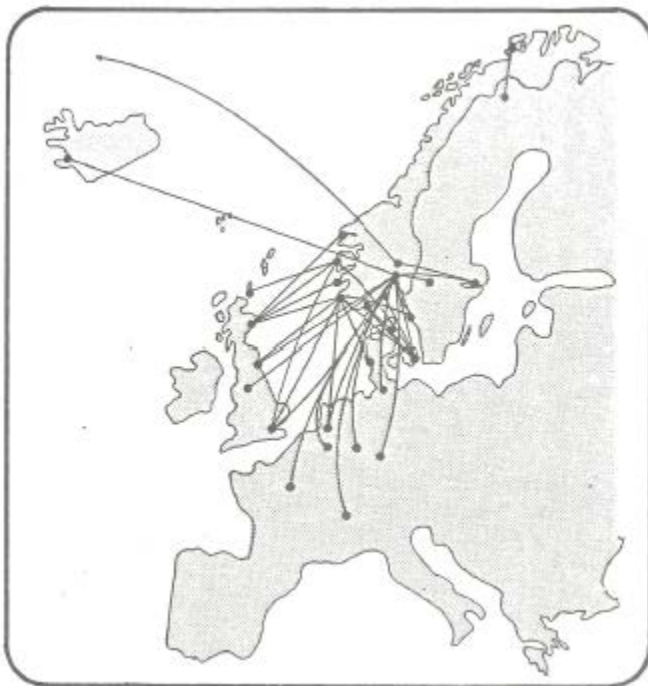
Generelt foreligger det noe mindre av tilgjengelig informasjon om utenlandsmarkedet enn om innenlandsmarkedet. Den første reisevaneundersøkelsen på utlandsrutene ble gjennomført i 1986 og derfor blir dette det første året som rapporteres. I tillegg ser vi her på årene 1992, 2003 og 2017.

### 3.2 1986

#### 3.2.1 Rutetilbud

I 1986 bestod rutetilbudet til utlandet ifølge TØI (1987)<sup>11</sup> av totalt 50 ruter fordelt på 34 relasjoner og 22 aktører (hvis 2 aktører flyr på samme relasjon regnes dette her som to ruter).

Tilbudet er illustrert i neste figur og tabell.



Figur 3.1. Illustrasjon av rutetilbudet til utlandet 1986. Hentet fra TØI (1987).

<sup>11</sup> Knut Stabæk 1987. Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986. TØI-rapport fra 1987.

Tabell 3.1. Oversikt over rutetilbudet til utlandet 1.6.1986. Gjengitt fra TØI (1987).

Fra	Destinasjon	Aktører	
Oslo	København	SAS Swissair	
	Stockholm	SAS Finnair	Aeroflot
	Gøteborg	SAS Sabena	Air France
	Düsseldorf	SAS	
	Amsterdam	SAS KLM	
	Paris	SAS Air France	
	London	SAS British Airways	
	New York	SAS Northwest Orient	Pan Am
	Chicago	SAS Northwest Orient	
	Frankfurt	Lufthansa	
	Hamburg	Lufthansa	
	Brüssel	Sabena	
	Geneve	Swissair	
	Reykjavik	Icelandair	
	Karlstad	Golden Air	
	Newcastle	Dan Air	
	Leeds	Brown Air	
Stavanger	København	SAS	
	Gøteborg	SAS	
	Amsterdam	SAS KLM	
	London	SAS British Airways	
	Aberdeen	SAS UK Air	
	Esbjerg	Air Business	
	Newcastle	Dan Air	
Bergen	København	SAS	
	London	SAS Dan Air	
	Aberdeen	SAS UK Air	
	Kirkwall	British Airways	
Kristiansand	København	SAS	
	Ålborg	MUK Air	
Sandefjord	København	Norsk Flytjeneste	
Haugesund	Aberdeen	Coast Aero Center	
Ålesund	Aberdeen	Mørefly	
Tromsø	Kiruna	Norving	

Det dominerende flyselskapet i 1986 var SAS, som basert på tabell 3.1 fløy på 18 av de 34 relasjonene og ifølge TØI (1987) stod for 70 prosent av setetilbudet. Den nest største aktøren var British Airways med 3 ruter og 9 prosent av setetilbudet.

Det aller meste av tilbudet gikk til lufthavner i Sverige, Danmark og Storbritannia. Ifølge TØI (1987) hadde 80 prosent av passasjerene disse landene som første destinasjon.

Tilbudet domineres av ruter til forretningsdestinasjoner. Dette gjenspeiles i andelen arbeidsbetingede reiser, som utgjorde 70 prosent av rutetrafikken til utlandet i 1986. Mange av fritidsreisene til utlandet med fly gikk med charterfly. Av 68 072 flybevegelser med rute- og charterfly mellom Norge og utlandet i 1986 stod ruteflyene for 54 201 bevegelser og charterflyene for 13 871. Disse er fordelt på lufthavner i neste tabell.

Tabell 3.2. Flybevegelser til/fra utlandet 1986 fordelt på rute- og charterfly. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	Rute	Charter
Oslo	36 884	7 325
Stavanger	7 898	2 887
Bergen	2 428	1 278
Trondheim	1 254	1 010
Kristiansand	3 279	194
Andre	2 458	1 177
SUM	54 201	13 871

Mens ruteflyene i 1986 fraktet knapt 3 millioner flyreiser fordelt på omtrent 2 millioner forretningsreiser og 1 million fritidsreiser så stod charterflyene for over 1,4 millioner reiser i 1986

### 3.2.2 Billettpriser

Ifølge egne notater fra 1986 var billettprisene til/fra Oslo i 1986 som gjengitt i tabell 3.3

Tabell 3.3. Billettpriser til/fra Oslo 1.november 1986. Kilde: Egne notater.

OSL-	Fra Norge (NOK)	Fra destinasjon	Valuta
London	2480	178	£
Paris	3090	2875	Fr.franc
Frankfurt	2440	824	DM
Amsterdam	2355	792	F.Fl
København	1235	1325	D.Kr
Stockholm	1190	1130	Sv.kr

## 3.3 1992

### 3.3.1 Rutetilbud

I 1992 viser en oversikt i TØI (1993) et rutetilbud til utlandet som består av 40 ruter fordelt på 33 relasjoner og 12 aktører. Oversikten er gjengitt i tabell 3.4. Det er usikkert om denne oversikten dekker alle rutene fra Norge den gangen. SAS er fremdeles det overlegent dominerende selskapet, men i 1992 har også Braathens og Widerøe ruter til utlandet. I det

vektede datamaterialet fra reisevaneundersøkelsen på fly i 1992 stod SAS for 76 prosent, British Airways for 7 prosent og Braathens for 4 prosent av avreiste rutepassasjerer.

Tabell 3.4. Rutetilbudet til utlandet 1992, gjengitt fra TØI (1993).

Fra	Destinasjon	Aktører
Oslo	København	SAS
	Stockholm	SAS
	Gøteborg	SAS
	Düsseldorf	SAS Lufthansa
	Amsterdam	SAS KLM
	Paris	SAS
	London	SAS British Airways Dan Air Norway Airlines
	New York	SAS
	Frankfurt	SAS Lufthansa
	Brüssel	SAS
	Zürich	SAS
	Helsinki	SAS
	Newcastle	Braathens
	Hamburg	Lufthansa
	Berlin	Lufthansa
	Billund	Braathens
	Århus	Sun Air
	Malmø	Braathens
Jønkøping	North-Cross Airways	
Stavanger	København	SAS
	London	SAS
	Aberdeen	SAS UK Air
	Amsterdam	KLM
	Newcastle	Braathens
Bergen	København	SAS
	London	SAS
	Aberdeen	UK Air
	Hamburg	Lufthansa
Kristiansand	København	SAS
	London	Widerøe
Trondheim	København	SAS
	Stockholm	Swedair
Sandefjord	København	Widerøe

Også i 1992 dominerte forretningsdestinasjonene rutetrafikken, og av ca. 3,8 millioner ruteflyreiser var 60 prosent knyttet til arbeid. Dermed omfattet flytrafikken med rutefly til/fra utlandet i 1992 omtrent 2,3 millioner forretningsreiser og 1,5 millioner fritidsreiser.

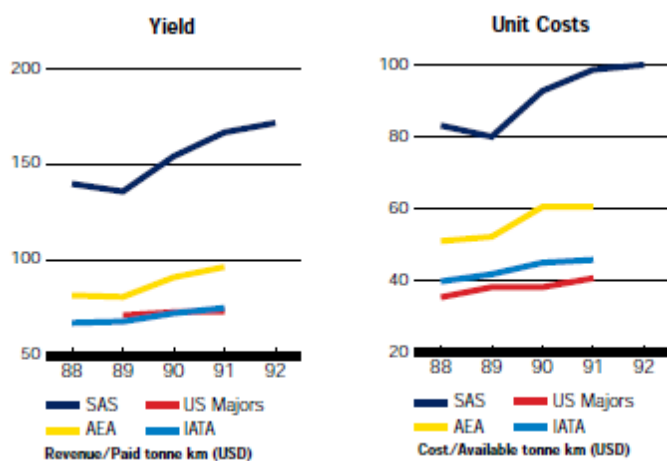
Også i 1992 stod charterfly for en vesentlig del av fritidstrafikken. Antallet charterpassasjerer var likevel vesentlig lavere enn i 1986 og lå på knapt 1,1 million passasjerer i 1992. Også antallet charterflygninger var lavere i 1992 enn i 1986, som vist i tabell 3.5.

Tabell 3.5. Flybevegelser til/ fra utlandet 1992 fordelt på rute- og charterfly. Kilde: Lufthandstiltudets årsstatistikk.

	Rute	Charter
Oslo	48 373	6 863
Stavanger	9 901	1 787
Bergen	4 850	932
Trondheim	2 458	608
Kristiansand	3 060	99
Andre	2 520	1 346
SUM	71 162	11 635

### 3.3.2 Inntekter og kostnader

Selv om en rekke flyselskap fløy på Norge i 1992 domineres trafikken helt av SAS. SAS oppgir ingen spesifikke inntekts- eller kostnadstall for Norge i sine årsrapporter, men sammenligner enhetsinntekter og kostnader per tonn med øvrige selskap i bransjen. Sammenligningen er gjengitt i figur 3.2. Oppgitt kabinfaktor for SAS utenfor innenlandsmarkedene i Norden oppgis til 58,2 prosent for 1992.



Figur 3.2. Inntekter og kostnader per tonn for SAS 1988-1992. Kilde SAS årsrapport 1992.

I Wilsberg (2015) oppgis inntekten for Braathens-konsernet til NOK 1,25/RPK (Revenue Passenger Kilometers) mens kostnadene oppgis til NOK 0,76/ASK (Available Seat Kilometers). Kabinfaktoren oppgis til 62,6 % for hele konsernet.

## 3.4 2003

### 3.4.1 Rutetilbud

Rutetilbudet fra Norge til utlandet i 2003 dekket 93 relasjoner mellom 13 forskjellige norske og 61 forskjellige utenlandske lufthavner. På noen relasjoner var det mer enn 2 aktører, og i alt omfattet tilbudet 134 flyruter fordelt på 43 forskjellige aktører.

Som i tidligere år står noen få aktører for det aller meste av tilbudet, men SAS sin andel av rutetilbudet er kraftig redusert. De største aktørene var SAS/Blue1 inkludert oppkjøpte Braathens med 53 prosent av setekapasiteten, KLM med 11 prosent, Sterling/Sterling Blue med 7 prosent samt Ryanair og Widerøe med 6 prosent hver. Nykommeren Norwegian stod i 2003 for 1 prosent av rutetilbudet til utlandet. Oversikt over de viktigste aktørene er gjengitt i tabell 3.6.

Tabell 3.6. Aktører med utlandsruter fra Norge 2003. Kilde: OAG.

Aktør	Ruter	Flygninger	1000 seter	Andel seter
SK -SAS Scandinavian Airlines	32	23 727	3 252	51%
KL -KLM-Royal Dutch Airlines	5	5 197	681	11%
FR -Ryanair	5	2 153	406	6%
WF -Wideroes Flyveselskap	9	6 225	358	6%
NB -Sterling	16	1 801	330	5%
BA -British Airways	1	1 436	197	3%
AY -Finnair	4	1 239	169	3%
AF -Air France	1	1 089	122	2%
DM -Sterling Blue	4	1 115	118	2%
LH -Lufthansa German Airlines	5	1 516	109	2%
KF -Blue1 (SAS)	1	1 291	101	2%
FI -Icelandair	3	427	86	1%
DY -Norwegian Air Shuttle	6	480	71	1%
LF -FlyNordic	1	352	56	1%
EZ -Sun-Air	4	1 757	54	1%
LX -SWISS	1	593	39	1%
OK -Czech Airlines	1	281	30	0%
SU -Aeroflot Russian Airlines	1	239	30	0%
TH -BA Connect	1	613	30	0%
LO -LOT Polish Airlines	1	610	29	0%
VO -Tyrolean Airways	1	426	22	0%
BX -Coast Air	1	429	20	0%
Øvrige	30	2 542	117	2%
SUM	134	55 538	6 436	100%

Tabell 3.7 og 3.8 viser videre hvordan ruteprogram og trafikk fordeler seg på lufthavner. OSL står for 70 prosent av kapasiteten på utlandsrutene mens Stavanger, Bergen og Sandefjord står for 10-15 prosent hver.

Tabell 3.7. Antall aktører, destinasjoner, ruter (to aktører på samme destinasjon regnes som to ruter) og ruteflygninger/ seter til utlandet 2003 etter lufthavn. Kilde: OAG. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

Lufthavn	Aktører	Destinasjoner	Ruter	Flygninger	1000 seter
OSL	33	48	83	36 551	4 481
SVG	7	11	14	6 503	622
TRF	3	7	7	5 009	559
BGO	9	11	13	4 417	483
KRS	2	3	4	1 118	122
TRD	3	3	3	1 476	113
HAU	1	1	1	245	46
TOS	1	1	1	143	6,3
LKL	1	1	1	25	3,3
VDB	2	3	3	15	1,6
AES	2	2	2	22	0,8
KKN	1	1	1	13	0,2
MOL	1	1	1	1	0,1
SUM	43	61	134	55 538	6 437

Ifølge Avinors statistikk fraktet utenlands rutefly 7,7 millioner passasjerer i 2003. Ifølge TØI (2004) var andelen forretningsreiser på ruteflyene 44 prosent. Antallet forretningsreiser på ruteflyene utgjorde dermed 3,4 millioner reiser, mens private reiser utgjorde 4,3 millioner. I tillegg reiste nærmere 1,8 millioner, hovedsakelig fritidspassasjerer, med charterfly. Tabell 3.8 viser fordelingen rute/charterfly i 2003

Tabell 3.8. Flybevegelser til/fra utlandet 2003 fordelt på rute- og charterfly. Kilde: Luftfartsverkets årsstatistikk.

	Rute	Charter
Oslo	70 624	8 953
Stavanger	13 512	1 503
Bergen	9 145	1 787
Kristiansand	2 293	302
Trondheim	3 043	1 072
Sandefjord	10 782	629
Andre	651	1953
SUM	110 050	16 199

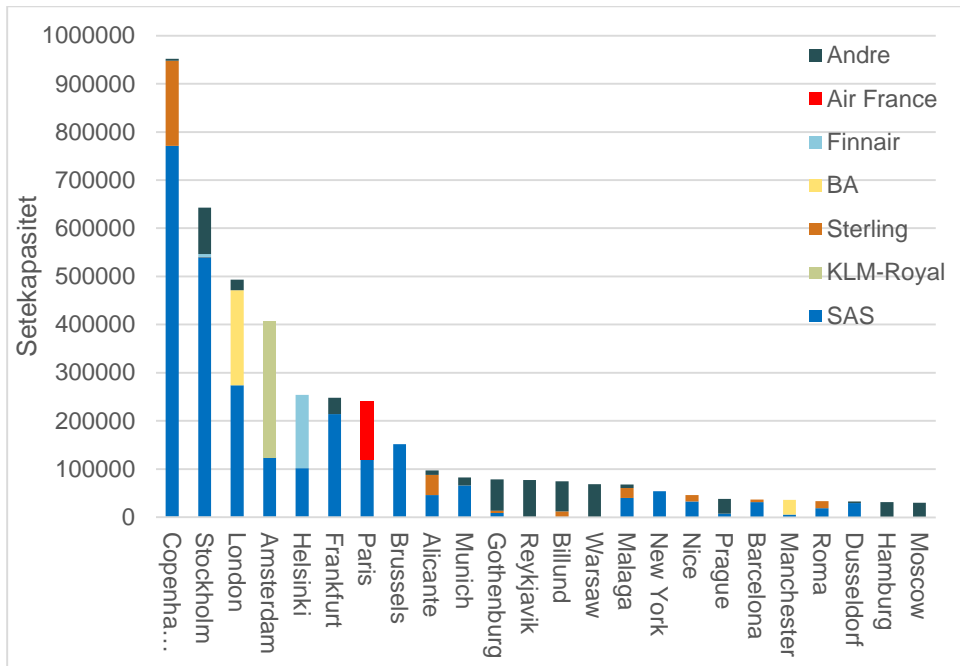
De neste tabellene viser destinasjoner og aktører ifølge ruteprogrammet for de fire norske lufthavnene med mest trafikk i 2003.

På rutene fra Oslo stod SAS inkludert oppkjøpte Braathens for 58 prosent av kapasiteten, med størst konsentrasjon om rutene til København, Stockholm, London og Frankfurt. De andre aktørene hadde stort sett en hovedrute hver, med Sterling til København, BA til London, KLM til Amsterdam, Air France til Paris osv.

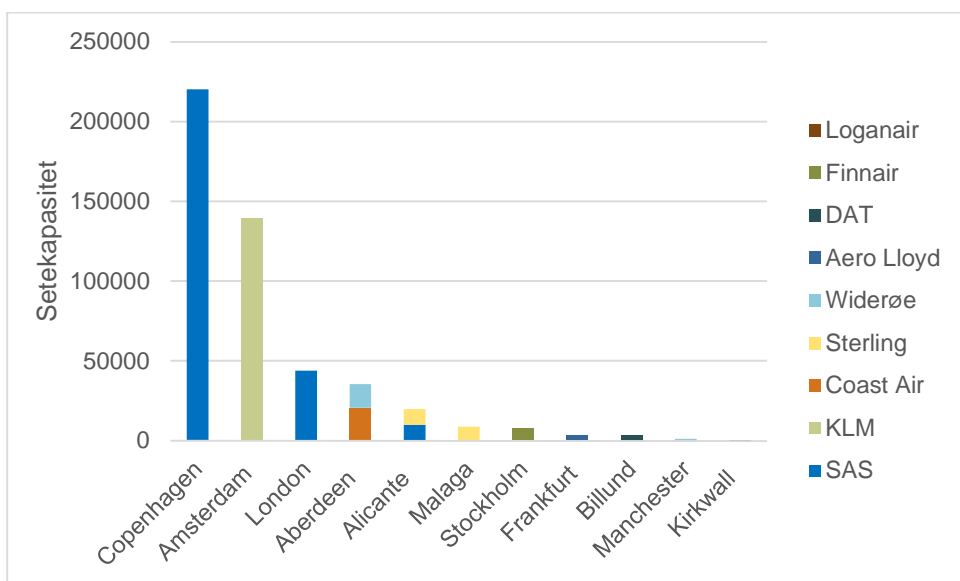
Rutetilbudet fra Bergen bestod i hovedsak av SAS-ruter til København og London og KLM-ruten til Amsterdam. Totalt hadde SAS 57 prosent av kapasiteten og KLM 29 prosent.

Dette mønsteret gjentok seg på Stavanger, som i tillegg hadde SAS/Widerøe-ruter til Aberdeen og en Lufthansa-rute til Frankfurt. SAS stod også her for 57-58 prosent av kapasiteten.

På Sandefjord Torp stod Ryanair for 65 prosent av kapasiteten med ruter til London. Stockholm, Glasgow og Frankfurt Hahn, mens Widerøe fløy til København og Stockholm og KLM også herfra fløy til Amsterdam.

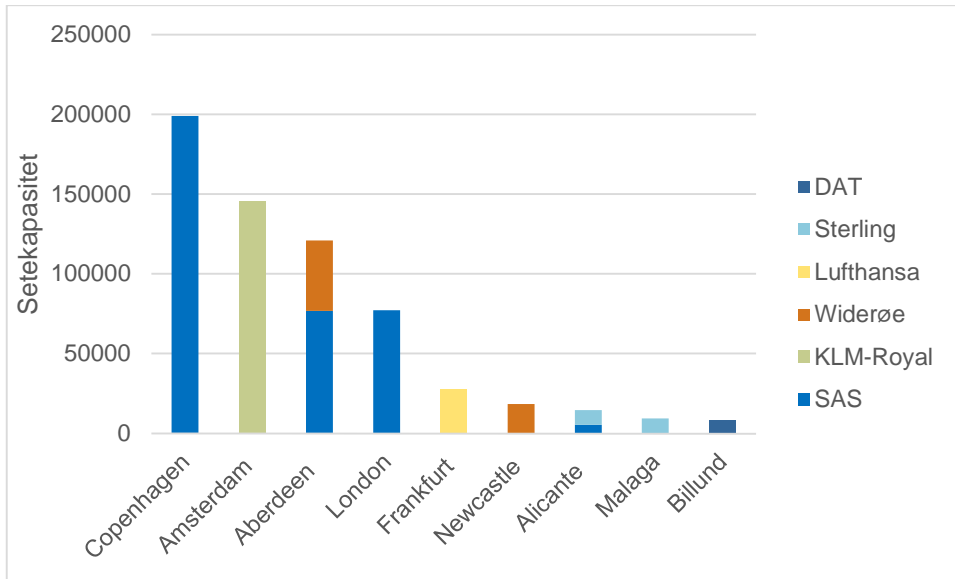


Figur 3.3. Setekapasiteten fra Oslo til de største destinasjonene i 2003 etter aktør. Kilde: OAG.

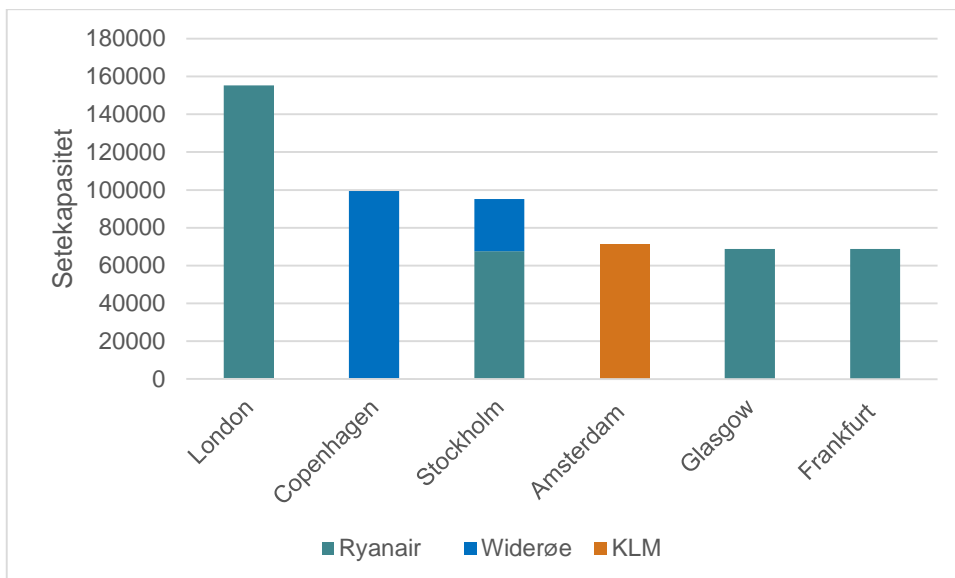


Figur 3.4. Setekapasiteten fra Bergen 2003 etter destinasjon og aktør. Kilde: OAG.





Figur 3.5. Setekapasiteten fra Stavanger 2003 etter destinasjon og aktør. Kilde: OAG.

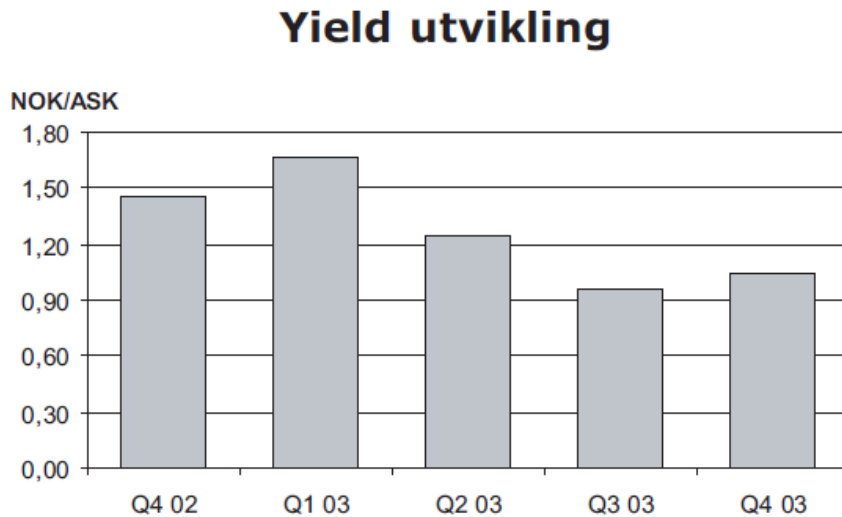


Figur 3.6. Setekapasiteten fra Sandefjord 2003 etter destinasjon og aktør. Kilde: OAG.

### 3.4.2 Priser, inntekter og kostnader

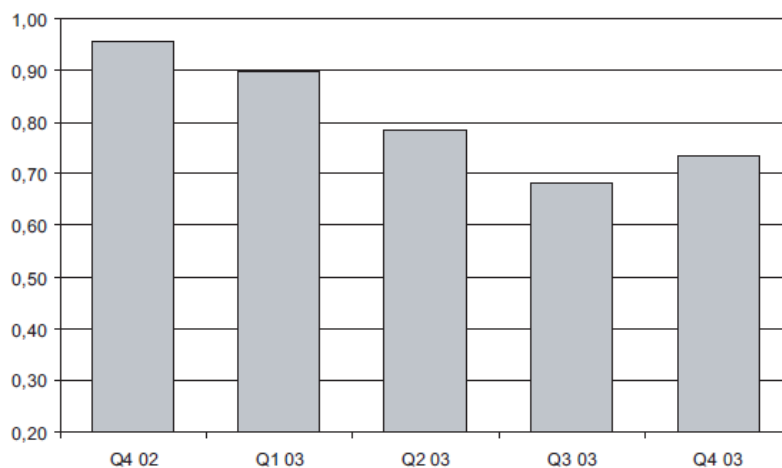
SAS-konsernet oppgir for 2003 en inntekt per passasjerkm (yield) på SEK 1,20/RPK og inntekt per setekm (RASK) på 0,79 SEK/ASK for ruteflygningene. Gjennomsnittsdistanse per passasjer var 1137 km.

Det på den tiden nydannede flyselskapet Norwegian presenterer yield og kostnader på kvartalsbasis som vist i figur 3.7 og 3.8. Gjennomsnittlig distanse var 500-550 km i 2003.



Figur 3.7 Yield for Norwegian i 2002/2003. Kilde: Norwegian årsrapport 2003.

### Enhetskostnader (Driftskostnader per ASK) for lavprisoperasjonen



Figur 3.8. CASK for Norwegian 2002/2003. Kilde: Norwegian årsrapport 2003.

I reisevaneundersøkelsen for 2003 ble det spurt om betalt billettpris. Svarene er oppsummert i tabell 3.9. Kun observasjoner med oppgitt billettpris inntil 38 000 kr tur/retur er tatt med (for å unngå at et enkelt svar med ekstremt høy billettpris trekker opp gjennomsnittet).

Tabell 3.9. Gjennomsnittlige billettpriser tur/retur fra Oslo til noen destinasjoner i utlandet 2003. Kilde: Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2003.

Destinasjon	2003-kr	Omregnet til 2018-kr
Copenhagen	2646	3554
Stockholm Arlanda	2979	4001
Helsinki	4142	5562
Amsterdam	3469	4659
Brussels National	4761	6395
Berlin Tegel	3767	5059
London Heathrow	3239	4350
London Stansted	1282	1722
Paris Charles de Gaulle	4205	5648
Roma	4895	6574
Barcelona	2906	3903
Milan Malpensa	5207	6993
Milan Orio al Serio	2036	2735
Nice	2891	3883
New York Newark	6751	9067

## 3.5 2017

### 3.5.1 Rutetilbud

Rutetilbudet fra Norge til utlandet i 2017 omfattet ifølge ruteprogrammet 276 relasjoner mellom 12 forskjellige norske lufthavner og 136 forskjellige lufthavner i utlandet. I alt stod 45 aktører for 364 utenlandsruter fordelt på de 276 relasjonene. Til sammen ble det tilbudt 14 millioner seter ut av Norge i 2017. Det kan sammenlignes med 6,4 millioner i 2003. Norwegian var største aktør og stod sammen med SAS for 62 prosent av tilbudet mens KLM, Lufthansa og BA stod for til sammen 12 prosent og lavpris-selskapene Wizz Air/Ryanair for 11 prosent.

Tabell 3.10. Aktører med utlandsruter fra Norge 2017. Kilde: Avinor.

Aktør	Ruter	Flygninger	1000 seter	Andel seter
Norwegian	153	24 663	4 726	34%
SAS	80	26 083	3 914	28%
KLM	7	8 177	932	7%
Wizz Air	31	4 484	864	6%
Ryanair	16	3 354	634	5%
Lufthansa	3	2 785	484	3%
BA	7	3 305	339	2%
Widerøe	7	3 610	269	2%
Finnair	2	1 389	189	1%
Emirates	1	357	142	1%
Turkish Airlines	1	727	133	1%
Icelandair	3	667	127	1%
Thai	1	321	112	1%
Aeroflot	1	726	104	1%
Air France	1	1 015	103	1%
Brussels Airlines	1	706	100	1%
Andre	49	6 472	784	6%
SUM	364	88 841	13 954	100%

Fra Oslo gikk det rutefly til 119 destinasjoner fordelt på 187 ruter og 38 aktører. Setetilbudet til utlandet var i underkant av 10 millioner fordelt på knapt 60 000 flygninger. De fire andre større utlandsflyplassene var Bergen, Stavanger, Sandefjord og Trondheim. Både Bergen og Stavanger hadde over 1 million tilbudte seter, 10-12 aktører og hadde flygninger til 30-40 destinasjoner. Setetilbudet fra Sandefjord var knapt 1 million fordelt på 5 aktører og 25 destinasjoner. Trondheim hadde flygninger til 19 destinasjoner fordelt på 5 aktører, men setetilbudet var vesentlig lavere enn fra de tre andre lufthavnene.

Tabell 3.11. Antall aktører, destinasjoner, ruter, ruteflygninger og tilbudte seter til utlandet 2017 etter lufthavn. Kilde: Avinor. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

Lufthavn	Aktører	Destinasjoner	Ruter	Flygninger	1000 seter
OSL	38	119	187	58 726	9 722
BGO	12	42	54	8 605	1 306
SVG	10	31	39	8 298	1 025
TRF	5	25	31	5 804	972
TRD	6	19	22	3 604	459
KRS	4	6	6	1 719	167
AES	4	5	5	1 017	141
HAU	3	4	4	439	71
TOS	6	10	10	431	54
MOL	2	2	2	112	22
BOO	2	2	2	50	8
EVE	1	2	2	36	7
ALLE	45	136	364	88 841	13 954

Ifølge Avinors statistikk fraktet utenlands rutefly 21,35 millioner passasjerer i 2017. Ifølge TØI (2018) var andelen forretningsreiser på ruteflyene fra Avinors lufthavner 28 prosent i 2017. Antallet forretningsreiser på ruteflyene utgjorde dermed omtrent 6 millioner reiser, mens private reiser utgjorde 15,4 millioner. I tillegg reiste nærmere 1,95 millioner, hovedsakelig fritidspassasjerer, med charterfly. Tabell 3.12 viser fordelingen rute/charterfly i 2017.

Tabell 3.12. Antall flybevegelser til/fra utlandet 2017 fordelt på rute- og charterfly. Kilde: Luffartsverkets årsstatistikk. Se tabell 2.1 for oversikt over IATA-koder.

	Rute	Charter
OSL	116 885	6 582
SVG	16 418	1 457
BGO	17 227	2 188
KRS	3 422	553
TRD	7 079	1 352
TRF	11 555	443
Andre	4 135	2 491
SUM	176 721	15 066

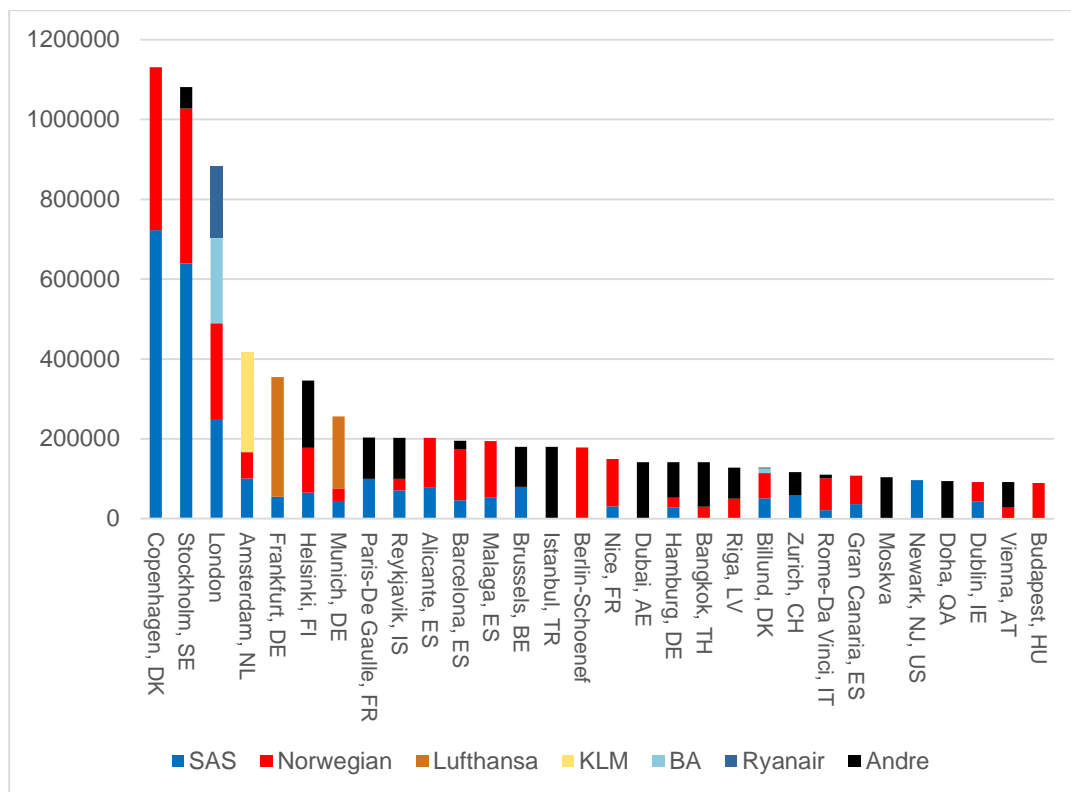
Figurene under gir oversikt over de viktigste rutene og aktørene på de fem største utlands-lufthavnene.

Situasjonen på Oslo lufthavn, med 70 prosent av all setekapasitet, gjenspeiler i høy grad situasjonen for hele landet. SAS i 2017 for 31 prosent av kapasiteten, med klar overvekt av tilbud til Stockholm/København og i noe mindre grad London. SAS har i tillegg en lang rekke mindre ruter. Norwegian stod for 38 prosent av setekapasiteten. Også her er tilbudet størst til Stockholm/København/London, men Norwegian var i tillegg største aktør på

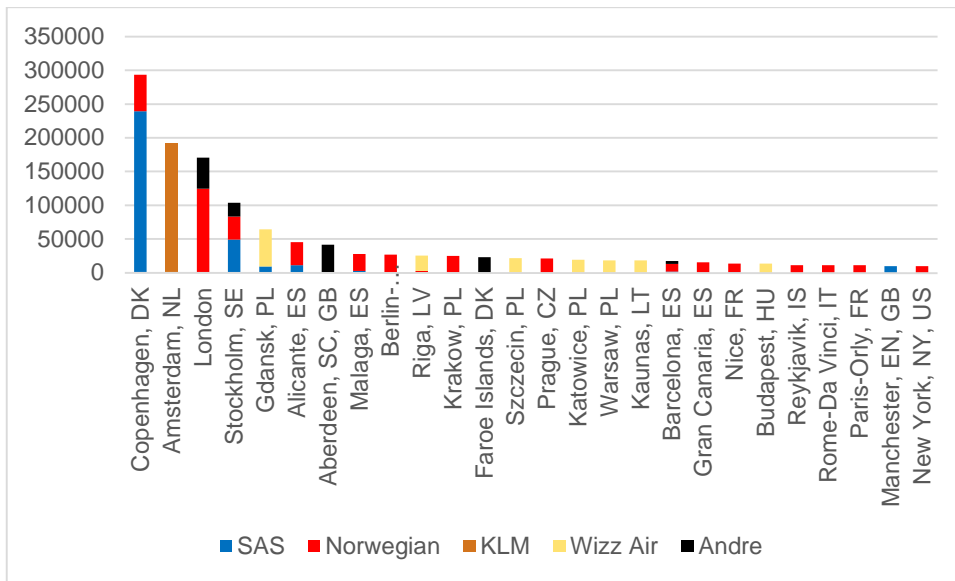
rutene til steder som Alicante, Barcelona, Malaga, Berlin og Nice. Andre viktige aktører var blant annet BA (London), KLM (Amsterdam), Lufthansa (Frankfurt/München), Air France (Paris), Icelandair (Reykjavik), Brussel Airlines (Brüssel) og Turkish (Istanbul).

Tilbudet fra Bergen var sentrert rundt SAS-rutene til København og Stockholm, KLM-ruten til Amsterdam og Norwegian og BA's ruter til London. Totalt stod SAS for 25 prosent av tilbudet fra Bergen, Norwegian for 36 prosent og KLM for 15 prosent. Den femte største destinasjonen var Gdansk i Polen, der Wizzair stod for det meste av trafikken. Totalt fløy Wizzair til 7 destinasjoner i Polen, de baltiske landene og til Budapest og stod totalt for 13 prosent av tilbudet fra Bergen.

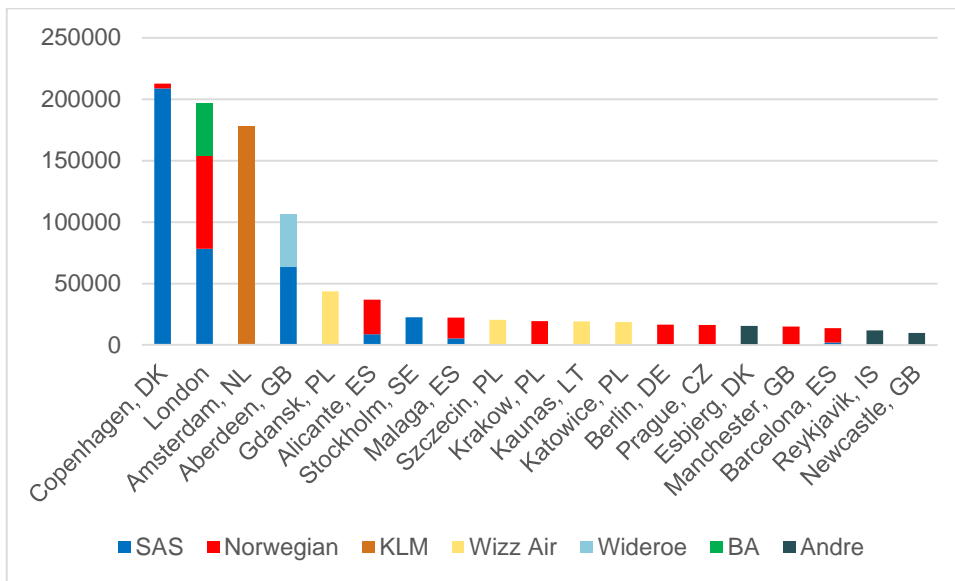
Fra Stavanger stod SAS for 38 prosent av setetilbudet med tilbudet konsentrert til København, London og til Aberdeen sammen med Widerøe. Til London fløy også Norwegian (22 prosent av totalt tilbud). De fløy også til Alicante/Malaga og i større eller mindre utstrekning til 14 andre destinasjoner. KLM (17 prosent av totalt setetilbud) fløy til Amsterdam mens Wizzair (10 prosent av tilbudet) fløy til Gdansk og 3 andre destinasjoner. Sandefjord har Widerøes og KLM's knutepunkts-ruter til hhv. København og Amsterdam samt 4 mindre Norwegian-ruter til Spania. Utover dette domineres lufthavnen av Wizzair med 43 prosent av sete-tilbudet fordelt på 13 destinasjoner i det østlige Europa og Ryanair med 38 prosent av tilbudet fordelt på 12 ruter. Største destinasjon er Gdansk som betjenes av både Wizzair og Ryanair.



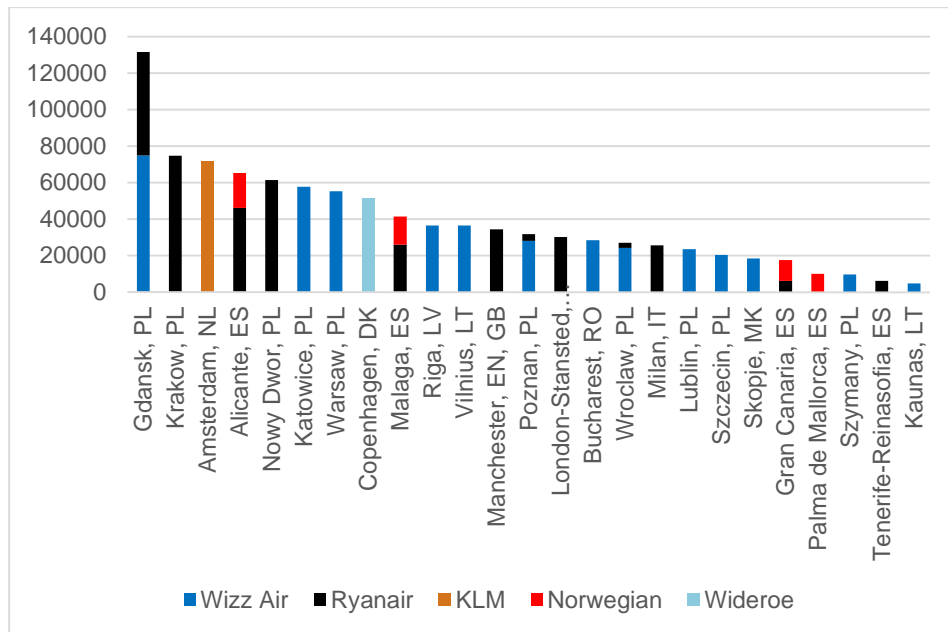
Figur 3.9. Rutetilbudet fra Oslo til de største destinasjonene 2017 etter aktør. Kilde: Avinor.



Figur 3.10. Rutetilbudet fra Bergen til de største destinasjonene 2017 etter aktør. Kilde: Avinor.



Figur 3.11. Rutetilbudet fra Stavanger til de største destinasjonene 2017 etter aktør. Kilde: Avinor.



Figur 3.12. Rutetilbudet fra Sandefjord til de største destinasjonene 2017 etter aktør. Kilde: Avinor.

### 3.5.2 Billettpriser

Billettpriser fra Oslo for 2017 er beregnet på grunnlag av observasjoner i Avinors reisevaneundersøkelser for observasjoner med billettpriser opp til 38 000. Resultatene er presentert i tabell 3.13, der prisene er omregnet til 2018-kroner. Med unntak av Oslo-Malaga viser tabellen prisnedgang for alle destinasjoner. Tallene regnes som usikre på grunn av lav og stadig fallende svarprosent i reisevaneundersøkelsene. Gjennomsnittsprisen i hele datamaterialet for ruteflygninger fra Oslo til Europa var (regnet i 2018-priser) 2800 kr i 2017 og 2700 kr i 2018. Gjennomsnittsprisen for alle observasjoner med billettpris inntil 38000 kr var (i 2018-kr) omtrent 6400 kr i 2003 og 4000 kr i 2017.

Alle byene i tabell 3.13 (unntatt Berlin i 2003) ble betjent av minst to aktører.



Tabell 3.13. Gjennomsnittlige billettpriser tur/retur fra Oslo til noen rutestinasjoner i utlandet 2003 og 2017. 2018-kroner. Kilde: Avinors reisevaneundersøkelser 2003-2017.

Destinasjon	2003	2017
Copenhagen	3554	3081
Stockholm Arlanda	4001	1438
Helsinki	5562	2609
Amsterdam	4659	2673
Brussels National	6395	3269
Berlin Tegel	5059*	2680
London Heathrow	4350	2545
London Stansted	1722	1056
Paris Charles de Gaulle	5648	3280
Barcelona	3903	4132
Milan Malpensa	6993	3637
Nice	3883	2970
New York Newark	9067	5439
Gjennomsnitt Europa		2800
Gjennomsnitt verden	6400	4000

\*Ikke direkte rute

## VEDLEGG

Tabell V1. Ruter til utlandet fra Oslo 2003. Kilde: OAG.

Destinasjon	Aktører						
Arlanda	SAS	Finnair	Norwegian	Icelandair	Air Malta	Lufthansa	Sterling
Billund		Sterling	Sun-Air	Sterling	Widerøe		
København	SAS	Icelandair	Sterling	Atlantic Air			
Aalborg		Aviation Ass.	Sun-Air				
Gøteborg	SAS	Sterling	Widerøe				
Helsinki	SAS	Finnair					
Malaga	SAS	Norwegian	Sterling				
Aarhus		Sun-Air					
Alicante	SAS	Sterling					
Amsterdam	SAS	KLM					
Barcelona	SAS	Sterling					
Birmingham		Duo Airways					
Brüssel	SAS	Brussels Air					
Dublin	SAS						
Düsseldorf	SAS	Lufthansa					
Edinburg		Duo Airways					
Faro		Norwegian					
Frankfurt	SAS	Lufthansa					
Færøyene		Atlantic Air					
Hamburg		Lufthansa					
Heathrow	SAS	BA					
Islamabad		Pakistan Air					
Keflavik		Icelandair					
Las Palmas	SAS	Sterling					
Lyon		Norwegian					
Madrid		Spanair					
Malta		Air Malta					
Manchester	SAS	BA					
Milano		Sterling					
Moskva		Aeroflot					
Murcia		Norwegian					
München	SAS	Lufthansa					
New York	SAS						
Nice	SAS	Sterling					
Palanga		Air Lithuania					
Palma	SAS	Sterling					
Paris	SAS	Air France					

Destinasjon	Aktører		
Praha	SAS	Czech	
Roma CIA		Sterling	
Roma FCO	SAS		
Sarajevo		Air Bosnia	
Sofia		Hemus Air	
Stansted		Norwegian	
Tallinn		Estonian Air	
Væsterås		Ryanair	
Warsawa	Swiss	LOT	
Wien		Austrian	Tyrolean
Zürich	SAS	Swiss	

Tabell V2. Ruter til utlandet fra andre norske lufthavner enn Oslo 2003. Kilde: Ruteprogram fra OAG.

Fra	Til	Aktører	
BGO	Aberdeen		Coast Air Widerøe
BGO	Alicante	SAS	Sterling
BGO	Amsterdam		KLM
BGO	Arlanda		Finnair
BGO	Billund		DAT
BGO	Frankfurt		Aero Lloyd
BGO	Gatwick	SAS	
BGO	Kirkwall		Loganair
BGO	København	SAS	
BGO	Malaga		Sterling
BGO	Manchester		Widerøe
SVG	Aalborg		DAT
SVG	Aberdeen	SAS	Widerøe
SVG	Alicante	SAS	Sterling
SVG	Amsterdam		KLM
SVG	Billund		DAT
SVG	Esbjerg		DAT
SVG	Frankfurt		Lufthansa
SVG	København	SAS	
SVG	Malaga		Sterling
SVG	Newcastle		Widerøe
TRF	Amsterdam		KLM
TRF	Arlanda		Widerøe
TRF	Glasgow		Ryanair
TRF	Hahn		Ryanair
TRF	København		Widerøe
TRF	Skavstad		Ryanair
TRF	Stansted		Ryanair

Fra	Til	Aktører	
TRD	Alicante	SAS	
TRD	Amsterdam		KLM
TRD	København		Widerøe
KRS	Aalborg		Sterling
KRS	Billund		Sterling
KRS	København	SAS	Sterling
AES	Reykjavik		Air Iceland
AES	Thisted		Aviation Ass.
HAU	Stansted		Ryanair
MOL	Tel Aviv		El Al
TOS	Murmansk		Aeroflot
LKL	Rovaniemi		Finnair
KKN	Murmansk		Arctic Air
VDB	Frankfurt		Aero Lloyd
VDB	København		Sun-Air
VDB	München		Aero Lloyd

Tabell V3. Ruter til utlandet fra Oslo 2017. Kilde: Avinor.

Fra	Til	Aktører			
OSL	Aalborg, DK	SAS	BA		
OSL	Aarhus, DK	BA			
OSL	Aberdeen, SC, GB	SAS	flybmi		
OSL	Addis Ababa, ET	Ethiopian			
OSL	Agadir, MA	Norwegian			
OSL	Ajaccio, FR	Norwegian			
OSL	Alicante, ES	Norwegian	SAS		
OSL	Amsterdam, NL	Norwegian	SAS	KLM	
OSL	Antalya, TR	Norwegian	Pegasus		
OSL	Athens, GR	Norwegian	SAS		
OSL	Bangkok, TH	Norwegian	Thai		
OSL	Barcelona, ES	Norwegian	SAS	Vueling	
OSL	Belgrade, RS	Norwegian			
OSL	Berlin-Schoenefeld, DE	Norwegian			
OSL	Berlin-Tegel, DE	SAS			
OSL	Bilbao, ES	Norwegian			
OSL	Billund, DK	Norwegian	SAS	BA	Primera Air
OSL	Bordeaux, FR	Norwegian			
OSL	Boston, MA, US	Norwegian			
OSL	Brussels, BE	SAS	Brussels Airlines		
OSL	Bucharest, RO	Blue Air Aviation			

Fra	Til	Aktører			
OSL	Budapest, HU	Norwegian			
OSL	Burgas, BG	Norwegian			
OSL	Catania, IT	Norwegian			
OSL	Chania, Crete, GR	Norwegian	SAS		
OSL	Copenhagen, DK	Norwegian	SAS	TAP	
OSL	Doha, QA	Qatar Airways			
OSL	Dubai, AE	Emirates			
OSL	Dublin, IE	Norwegian	SAS		
OSL	Dubrovnik, HR	Norwegian	SAS		
OSL	Duesseldorf, DE	SAS			
OSL	Edinburgh, SC, GB	Norwegian	SAS		
OSL	Faro, PT	Norwegian			
OSL	Fort Lauderdale, FL, US	Norwegian			
OSL	Frankfurt, DE	SAS	Lufthansa		
OSL	Fuerteventura, ES	Norwegian			
OSL	Gazipasa, TR	SAS			
OSL	Gdansk, PL	Norwegian	SAS		
OSL	Geneva, CH	Norwegian	SAS	SWISS	
OSL	Goteborg, SE	Wideroe	Primera Air		
OSL	Gran Canaria, ES	Norwegian	SAS		
OSL	Hamburg, DE	Norwegian	SAS	Eurowings	Germanwings
OSL	Helsinki, FI	Norwegian	SAS	Finnair	
OSL	Innsbruck, AT	Austrian			
OSL	Irakleion, GR	Norwegian			
OSL	Islamabad, PK	PIA			
OSL	Istanbul, TR	Pegasus	Turkish Airlines		
OSL	Izmir, TR	SunExpress			
OSL	Kaunas, LT	Norwegian			
OSL	Kefalonia, GR	Norwegian			
OSL	Kerkyra, GR	Norwegian			
OSL	Kos, GR	Norwegian			
OSL	Krakow, PL	Norwegian	SAS		
OSL	Lanzarote, ES	Norwegian			
OSL	Larnaca, CY	Norwegian			
OSL	Las Vegas, NV, US	Norwegian			
OSL	Lisbon, PT	Norwegian	TAP		
OSL	London-Gatwick, GB	Norwegian			
OSL	London-Heathrow, GB	SAS	BA		
OSL	London-Stansted, GB	Ryanair			
OSL	Los Angeles, CA, US	Norwegian			
OSL	Madeira, PT	Norwegian	Primera Air		

Fra	Til	Aktører		
OSL	Madrid, ES	Norwegian	Iberia	
OSL	Malaga, ES	Norwegian	SAS	
OSL	Malta, MT	Norwegian		
OSL	Manchester, EN, GB	Norwegian	SAS	
OSL	Marrakech, MA	Norwegian		
OSL	Menorca, ES	Norwegian		
OSL	Miami, FL, US	SAS		
OSL	Milan-Malpensa, IT	Norwegian	SAS	
OSL	Moscow-Sheremet, RU	Aeroflot		
OSL	Munich, DE	Norwegian	SAS	Lufthansa
OSL	Murcia, ES	Norwegian		
OSL	New York-JFK, NY, US	Norwegian		
OSL	Newark, NJ, US	SAS		
OSL	Nice, FR	Norwegian	SAS	
OSL	Oakland, CA, US	Norwegian		
OSL	Olbia, IT	Norwegian	SAS	
OSL	Orlando, FL, US	Norwegian		
OSL	Palanga, LT	Norwegian		
OSL	Palermo, IT	SAS		
OSL	Palma de Mallorca, ES	Norwegian	SAS	
OSL	Paris-De Gaulle, FR	SAS	Air Austral	Air France
OSL	Paris-Orly, FR	Norwegian		
OSL	Pisa, IT	Norwegian	SAS	
OSL	Ponta Delgada, PT	Primera Air	Nordic	
OSL	Prague, CZ	Norwegian		
OSL	Preveza/Lefkas, GR	Norwegian		
OSL	Pristina, RS	Norwegian	SAS	
OSL	Pula, HR	Norwegian	SAS	
OSL	Reykjavik, IS	Norwegian	SAS	Icelandair
OSL	Rhodes, GR	Norwegian		
OSL	Riga, LV	Norwegian	Air Baltic	
OSL	Rijeka, HR	Norwegian		
OSL	Rome-Da Vinci, IT	Norwegian	SAS	Vueling
OSL	Salzburg, AT	Norwegian	SAS	
OSL	San Juan, US	Norwegian		
OSL	Santa Cruz la Palma, ES	Primera Air	Nordic	
OSL	Santorini, GR	Norwegian	SAS	
OSL	Sarajevo, BA	Norwegian		
OSL	Sharm el-Sheikh, EG	AIR CAIRO		
OSL	Split, HR	Norwegian	SAS	
OSL	St. Petersburg, NF, RU	RusLine		

Fra	Til	Aktører			
OSL	Stockholm, SE	Norwegian	SAS	Ethiopian	Primera Air
OSL	Szczecin, PL	Norwegian			
OSL	Tallinn, EE	Norwegian	SAS	LOT	
OSL	Tel Aviv-Yafo, IL	Arkia - Israeli Air			
OSL	Tenerife-Reinasofia, ES	Norwegian	SAS		
OSL	Tivat, ME	Norwegian			
OSL	Varna, BG	Norwegian			
OSL	Venice, IT	Norwegian			
OSL	Verona, IT	Norwegian			
OSL	Vienna, AT	Norwegian	Austrian		
OSL	Vilnius, LT	Norwegian	SAS	Ryanair	
OSL	Visby, SE	SAS			
OSL	Warsaw, PL	Norwegian			
OSL	Zagreb, HR	Croatia Airlines			
OSL	Zurich, CH	SAS	SWISS		

Tabell V4. Ruter til utlandet fra andre norske lufthavner enn Oslo 2017. Kilde: Avinor.

Fra	Til	Aktører			
BGO	Aberdeen, SC, GB	Wideroe			
BGO	Alicante, ES	Norwegian	SAS		
BGO	Amsterdam, NL	KLM			
BGO	Antalya, TR	Norwegian			
BGO	Barcelona, ES	Norwegian	SAS	Vueling	
BGO	Berlin-Schoenefeld, DE	Norwegian			
BGO	Billund, DK	BA			
BGO	Budapest, HU	Wizz Air			
BGO	Chania, Crete, GR	Norwegian			
BGO	Copenhagen, DK	Norwegian	SAS		
BGO	Dubrovnik, HR	Norwegian			
BGO	Faroe Islands, DK	Atlantic Airways			
BGO	Gdansk, PL	SAS	Wizz Air		
BGO	Glasgow, SC, GB	FlyBE			
BGO	Goteborg, SE	Wideroe			
BGO	Gran Canaria, ES	Norwegian	SAS		
BGO	Katowice, PL	Wizz Air			
BGO	Kaunas, LT	Wizz Air			
BGO	Kirkwall, Orkney Is., SC, GB	FlyBE			
BGO	Krakow, PL	Norwegian			

Fra	Til	Aktører		
BGO	London-Gatwick, EN, GB	Norwegian		
BGO	London-Heathrow, EN, GB	BA		
BGO	Malaga, ES	Norwegian	SAS	
BGO	Manchester, EN, GB	SAS		
BGO	Murcia, ES	Norwegian		
BGO	New York, NY, US	Norwegian		
BGO	Nice, FR	Norwegian	SAS	
BGO	Palma de Mallorca, ES	Norwegian		
BGO	Paris-Orly, FR	Norwegian		
BGO	Prague, CZ	Norwegian		
BGO	Providence, RI, US	Norwegian		
BGO	Reykjavik, IS	Norwegian		
BGO	Riga, LV	Norwegian	Wizz Air	
BGO	Rome-Da Vinci, IT	Norwegian		
BGO	Salzburg, AT	Norwegian		
BGO	Shetland Islands-Sum, SC, GB	FlyBE		
BGO	Split, HR	Norwegian	SAS	
BGO	St. Petersburg, NF, RU	RusLine		
BGO	Stockholm, SE	Norwegian	SAS	Finnair
BGO	Szczecin, PL	Wizz Air		
BGO	Warsaw, PL	Wizz Air		
BGO	Zurich, CH	SWISS		
SVG	Aberdeen, SC, GB	SAS	Wideroe	
SVG	Alicante, ES	Norwegian	SAS	
SVG	Amsterdam, NL	KLM		
SVG	Barcelona, ES	Norwegian	SAS	
SVG	Berlin-Schoenefeld, DE	Norwegian		
SVG	Billund, DK	DAT		
SVG	Copenhagen, DK	Norwegian	SAS	
SVG	Dubrovnik, HR	Norwegian		
SVG	Esbjerg, DK	DAT		
SVG	Gdansk, PL	Wizz Air		
SVG	Gran Canaria, ES	Norwegian		
SVG	Katowice, PL	Wizz Air		
SVG	Kaunas, LT	Wizz Air		
SVG	Krakow, PL	Norwegian		
SVG	London-Gatwick, EN, GB	Norwegian		
SVG	London-Heathrow, EN, GB	SAS	BA	
SVG	Malaga, ES	Norwegian	SAS	
SVG	Manchester, EN, GB	Norwegian		
SVG	Murcia, ES	Norwegian		



Fra	Til	Aktører
SVG	Newcastle, EN, GB	flybmi
SVG	Nice, FR	Norwegian SAS
SVG	Palma de Mallorca, ES	Norwegian
SVG	Prague, CZ	Norwegian
SVG	Pula, HR	Norwegian
SVG	Reykjavik, IS	Icelandair
SVG	Riga, LV	Air Baltic
SVG	Salzburg, AT	Norwegian
SVG	Split, HR	Norwegian SAS
SVG	Stockholm, SE	SAS
SVG	Szczecin, PL	Wizz Air
SVG	Warsaw, PL	SAS
TRF	Alicante, ES	Norwegian Ryanair
TRF	Amsterdam, NL	KLM
TRF	Bucharest, RO	Wizz Air
TRF	Copenhagen, DK	Wideroe
TRF	Gdansk, PL	Wizz Air Ryanair
TRF	Gran Canaria, ES	Norwegian Ryanair
TRF	Katowice, PL	Wizz Air
TRF	Kaunas, LT	Wizz Air
TRF	Krakow, PL	Ryanair
TRF	London-Stansted, EN, GB	Ryanair
TRF	Lublin, PL	Wizz Air
TRF	Malaga, ES	Norwegian Ryanair
TRF	Manchester, EN, GB	Ryanair
TRF	Milan, IT	Ryanair
TRF	Nowy Dwor Mazowiecki, PL	Ryanair
TRF	Palma de Mallorca, ES	Norwegian
TRF	Poznan, PL	Wizz Air Ryanair
TRF	Riga, LV	Wizz Air
TRF	Skopje, MK	Wizz Air
TRF	Szczecin, PL	Wizz Air
TRF	Szymany, PL	Wizz Air
TRF	Tenerife-Reinasofia, ES	Ryanair
TRF	Vilnius, LT	Wizz Air
TRF	Warsaw, PL	Wizz Air
TRF	Wroclaw, PL	Wizz Air Ryanair
TRD	Alicante, ES	Norwegian SAS
TRD	Amsterdam, NL	KLM
TRD	Antalya, TR	Norwegian
TRD	Barcelona, ES	Norwegian

Fra	Til	Aktører
TRD	Copenhagen, DK	Norwegian SAS
TRD	Dubrovnik, HR	Norwegian
TRD	Gdansk, PL	Wizz Air
TRD	Gran Canaria, ES	Norwegian
TRD	Krakow, PL	Norwegian
TRD	London-Gatwick, EN, GB	Norwegian
TRD	Malaga, ES	Norwegian SAS
TRD	Murcia, ES	Norwegian
TRD	Nice, FR	Norwegian
TRD	Pula, HR	Norwegian
TRD	Reykjavik, IS	Icelandair
TRD	Riga, LV	Norwegian
TRD	Split, HR	Norwegian
TRD	Stockholm, SE	SAS
TRD	Tallinn, EE	LOT
KRS	Alicante, ES	SAS
KRS	Amsterdam, NL	KLM
KRS	Copenhagen, DK	Wideroe
KRS	Gdansk, PL	Wizz Air
KRS	Malaga, ES	SAS
KRS	Split, HR	SAS
AES	Alicante, ES	Norwegian
AES	Amsterdam, NL	KLM
AES	Copenhagen, DK	SAS
AES	Gdansk, PL	Wizz Air
AES	Kaunas, LT	Wizz Air
HAU	Alicante, ES	Ryanair
HAU	Copenhagen, DK	Wideroe
HAU	Gdansk, PL	Wizz Air
HAU	Malaga, ES	Ryanair
TOS	Alicante, ES	Norwegian
TOS	Copenhagen, DK	SAS
TOS	Frankfurt, DE	Lufthansa
TOS	Gdansk, PL	Wizz Air
TOS	Gran Canaria, ES	Norwegian
TOS	London-Gatwick, EN, GB	Norwegian
TOS	Lulea, SE	NextJet AB
TOS	Oulu, FI	NextJet AB
TOS	Stockholm, SE	SAS
TOS	Zurich, CH	Helvetic Airways
MOL	Alicante, ES	Norwegian

Fra	Til	Aktører
MOL	Gdansk, PL	Wizz Air
BOO	Gran Canaria, ES	Norwegian
BOO	Stockholm, SE	SAS
EVE	Alicante, ES	Norwegian
EVE	Gran Canaria, ES	Norwegian

## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

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

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

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

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)