



Jon Martin Denstadli og Arne Rideng
Transportøkonomisk institutt

Øystein Tvetene
Ansvarlig Avinor

AVINOR
MARKEDSUNDERSØKELSER
REISEVANEUNDERSØKELSER PÅ FLY
2. tertial 2005

Innenlandsk rutetrafikk med fly i andre tertial 2005

1. Generelt

I dette arbeidsdokumentet presenteres noen foreløpige resultater fra en datafil som omfatter intervjuer av flypassasjerene innenlands i andre tertial 2005. Det er foretatt intervjuer på fire lufthavner: Oslo, Kristiansand, Bergen og Trondheim. Fra Oslo er det foretatt intervjuer på relasjonene til Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Røros, Bodø, Harstad/Narvik, Bardufoss, Tromsø, Alta og Kirkenes. Dessuten er det intervjuet på relasjonene Kristiansand-Stavanger, Bergen-Stavanger, Bergen-Ålesund, Bergen-Trondheim, Trondheim-Bodø, Trondheim-Evenes og Trondheim-Tromsø. I alt er det gjennomført 8.568 intervjuer i første tertial. For å ha mulighet for å sammenligne resultatene med reisevaneundersøkelsen på fly i 2003 vil vi imidlertid kun benytte data for Oslo lufthavn Gardermoen, i alt 7.909 intervjuer.

Materialet er blåst opp med grunnlag i data fra Avinor, og regnes som representativt for om lag 2,5 millioner enkeltreiser i andre tertial 2005 på de nevnte relasjonene fra OSL. For de største relasjonene er dataene blåst opp for alle flighter innenfor fire tidsperioder på dagen, nemlig før kl. 10.00, mellom 10.00 og 14.00, mellom 14.00 og 18.00 og etter kl. 18.00. Flightene på mindre relasjoner er behandlet under ett for de respektive selskapene.

2. Markedsandeler

I henhold til Avinors statistikk var det 6,41 millioner passasjerer kommet og reist ved norske lufthavner i andre tertial 2005 (transfer ikke medregnet). På relasjonene som inngår i denne undersøkelsen var 88 prosent av passasjerene i bosatt i Norge, mens 22 prosent av reisene i andre tertial var del av en reise til/fra utlandet. Til sammenligning var 14 prosent av innenlandsreisene i første tertial del av en reise til/fra utlandet. SAS/Braathens er den største operatøren innenriks, men de har konkurranse av Norwegian som har 23 prosent av stamrutemarkedet ut fra Oslo.

Tabell 1 viser markedsandelen til Norwegian på de fire største rutene i 2003 og i første og andre tertial 2005. Norwegian økte sin markedsandel betydelig i perioden 2003-2005, mens den i inneværende år har stabilisert seg på rundt 30 prosent. Det er imidlertid variasjoner mellom delmarkedene. På Oslo-Bergen/Trondheim har Norwegian bedret posisjonen i forretningsmarkedet, men på den annen side tapt andeler til SAS/Braathens i fritidsmarkedet. På Oslo-

Stavanger/Tromsø er det relativt sett blitt færre forretningsreisende, mens de holder posisjonen noenlunde blant de fritidsreisende.

Tabell 1: Norwegianians markedsandeler på de største relasjonene. Totalt og etter hovedformål. Hele året 2003 og første og andre tertial 2005.

	Alle reiser			Forretningsreiser			Private reiser		
	Hele året	1. tertial	2. tertial	Hele året	1. tertial	2. tertial	Hele året	1. tertial	2. tertial
	2003	2005	2005	2003	2005	2005	2003	2005	2005
Oslo-Bergen	23	34	32	22	35	43	23	31	24
Oslo-Trondheim	23	34	33	23	30	36	24	41	30
Oslo-Stavanger	22	27	27	21	25	19	24	34	35
Oslo-Tromsø	21	30	28	18	24	17	24	36	33

3. Formålet med reisen

I sommersesongen dominerer fritidsreisene – 57 prosent av flyreisene innenlands skjer i privat regi, mens 43 prosent er forretningsreiser. Denne fordelingen har holdt seg uforandret siden 2003. Fritidsreisene fordeler seg noenlunde likt mellom besøksreiser og ferie-/helgeturer, men det har vært en liten økning i sistnevnte i denne toårsperioden. Ser man årets åtte første måneder under ett, har imidlertid andelen forretningsreiser økt noe ettersom første tertial ga en relativt sett sterkere trafikkvekst i forretningsmarkedet enn i fritidsmarkedet.

Sommertrafikken i 2005 var betydelig høyere enn i samme periode for to år siden. Nærmere bestemt ble det i andre tertial 2005 foretatt 15 prosent flere innenlandsreiser fra OSL enn i 2003. Som tabell 2 viser, har trafikkveksten vært lik i de to delmarkedene.

Tabell 2: Reiser med innenlands rutefly fra OSL til utvalgte stamlufthavner etter hovedformål. Andre tertial 2003 og 2005. Prosent.

Hovedformål	2003	2005
Alle reiser	100	100
-Forretningsreiser	43	42
--Reise til/fra arbeidet	9	9
--Kurs, konferanse, kongress	16	14
--Øvrige forretningsreiser	18	19
-Private reiser	57	58
--Besøke slekt/venner	24	22
--Ferie/helgetur eller lignende	24	27
--Øvrige private reiser	9	9

Tabell 3 viser andelen forretningsreiser på de fire største relasjonene i første og andre tertial. Som man kan forvente er det en signifikant endring i trafikkstrukturen. I gjennomsnitt går forretningstrafikken på disse relasjonene ned med 19 prosentpoeng i sommersesongen. Minst svingninger er det på Oslo-Trondheim, mens de største er på ruta til Tromsø. Det er også forskjeller mellom selskapene. Norwegian mister for eksempel ingen forretningstrafikk til Trondheim, men har på den annen side en nedgang på 61 prosent på Oslo-Tromsø. For SAS/Braathens er det relativt sett noe mer jevnt fordelt mellom rutene.

Tabell 3: Endringer i andelen forretningsreiser mellom første og andre tertial etter selskap. Prosent.

Relasjon	SAS/Braathens		Norwegian		Totalt	
	1. tertial	2. tertial	1. tertial	2. tertial	1. tertial	2. tertial
Oslo-Bergen	67	39	71	60	68	46
Oslo-Trondheim	68	54	58	61	65	56
Oslo-Stavanger	72	56	62	35	69	50
Oslo-Tromsø	55	31	41	16	51	27

Tabell 4 viser hvordan disse endringene slår ut i passasjertall. Totalt sett var det 400 000 flere reisende i andre tertial. Nedgangen i forretningstrafikken blir med andre ord mer enn kompensert med økningen i fritidstrafikken. Dette slår imidlertid noe ulikt ut mellom relasjonene, og også i noen grad for de to selskapene. For eksempel har Oslo-Tromsø nesten en fordobling av fritidstrafikken mellom første og andre tertial, totalt 190 000 i sommerhalvåret mot knapt 100 000 i årets fire første måneder.

Tabell 4: Endringer i antall forretnings- og fritidspassasjerer mellom første og andre tertial etter selskap.

Relasjon	SAS/Braathens		Norwegian		Totalt	
	Business	Privat	Business	Privat	Business	Privat
Oslo-Bergen	- 74 000	+ 88 000	- 15 000	+ 15 000	- 89 000	+ 103 000
Oslo-Trondheim	- 44 000	+ 39 000	+ 2 000	- 6 000	- 42 000	+ 33 000
Oslo-Stavanger	- 38 000	+ 41 000	- 26 000	+ 24 000	- 64 000	+ 65 000
Oslo-Tromsø	- 21 000	+ 65 000	- 13 000	+ 26 000	- 34 000	+ 91 000

5. Hvem reiser om sommeren?

I sommersesongen utgjør yngre aldergrupper en langt større andel av flypassasjerene enn ellers i året. Nesten hver tredje passasjer er under 30 år i perioden mai-september, sammenlignet med 24 prosent i årets fire første måneder. De mellom 40 og 60 år reiser mindre om sommeren, noe som har sammenheng med at dette er gruppen som oftest er på forretningsreise. 64 prosent av flyreisene til denne aldersgruppen skjer i forbindelse med arbeid, mens 71 prosent av reisene til de under 30 år er fritidsreiser. Det er små endringer i aldersfordelingen i andre tertial 2003 og 2005.

Tabell 6: Flypassasjerer på stamruterelasjoner fra OSL etter alder. Andre tertial 2003 og 2005 og første tertial 2005. Prosent.

	Andre tertial 2003	Andre tertial 2005	Første tertial 2005
Under 20 år	8	9	7
20-29 år	21	21	17
30-39 år	21	21	21
40-49 år	21	22	24
50-59 år	19	17	21
60-69 år	7	8	9
70 år og eldre	3	2	1
I alt	100	100	100

I sommersesongen utgjør kvinnene en større andel av passasjerene enn resten av året. Dette har sammenheng med den høye andelen fritidsreiser, hvor det er en klar overvekt av kvinner. Totalt var 44 prosent av flypassasjerene i sommersesongen 2005 kvinner, mens det til sammenligning var 41 prosent kvinner i første tertial. Kvinner utgjorde 27 prosent av de forretningsreisende og 56 prosent av de fritidsreisende.

Også innenfor disse to markedene er det skiller mellom menn og kvinner (tabell 7). I arbeidssammenheng reiser kvinner langt oftere på kurs- og konferanser, mens menns reiser er mer jevnt fordelt mellom ulike arbeidsrelaterte gjøremål. I fritidssammenheng er kvinner langt oftere på besøksreiser enn hva tilfellet er for menn.

Tabell 7: Reiser med innenlands rutefly fra OSL til utvalgte stamflughavner etter hovedformål og kjønn. Andre tertial 2005. Prosent.

Hovedformål	Menn	Kvinner
-Forretningsreiser		
--Reise til/fra arbeidet	25	13
--Kurs, konferanse, kongress	28	48
--Øvrige forretningsreiser	47	39
Sum forretningsreiser	100	100
-Private reiser		
--Besøke slekt/venner	32	44
--Ferie/helgetur eller lignende	51	43
--Øvrige private reiser	17	13
Sum private reiser	100	100

6. Reisens varighet

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

Tabell 8 viser at 10 prosent av reisene i andre tertial 2005 ble gjennomført i løpet av en dag. Dette er vesentlig lavere enn i første tertial, noe som har sammenheng med den høyere andelen fritidsreiser i sommerhalvåret. Gjennomsnittlig oppholdstid for alle reiser under ett var ni netter i andre tertial 2005.

Sammenlignet med sommersesongen 2003, ser det ut til at gjennomsnittlig varighet på reisene har gått opp, både for private reiser og forretningsreiser

Tabell 8: Andel dagsturer og gjennomsnittlig antall netter borte fra hjemmet for reiser med overnatting etter reiseformål. Andre tertial 2003 og 2005 og første tertial 2005.

Varighet	Andre tertial 2003	Andre tertial 2005	Første tertial 2005
Andel dagsturer – alle reiser	8	10	16
Antall netter borte fra hjemmet – alle reiser	7,8	8,5	5,9
Antall netter borte fra hjemmet – forretningsreiser	5,5	6,0	4,8
Antall netter borte fra hjemmet – private reiser	9,3	10,0	7,4

Utenlandstrafikken med fly i

2. tertial 2005

1 Generelt

I dette arbeidsdokumentet presenteres noen foreløpige hovedresultater fra en datafil som omfatter intervjuer av flypassasjerene ved utreise fra Norge med rutefly til utlandet i perioden mai-august 2005. Det er foretatt intervjuer på lufthavnene i Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. I alt er det gjennomført 23 366 intervjuer. Materialet er blåst opp for hver flight med grunnlag i Avinors statistikk og regnes som representativt for om lag 3,63 millioner enkeltreiser mellom Norge og utlandet med rutefly i andre tertial 2005.

I dette arbeidsdokumentet vil vi sammenligne resultatene fra andre tertial 2005 med resultatene fra en tilsvarende undersøkelse i andre tertial 2003.

2 Selskaper og markedsandeler

Det har skjedd mye med hensyn på nye selskaper og nye ruter i de to årene som er gått fra sommersesongen 2003 til 2005. I 2. tertial 2003 var det 30 selskaper som opererte en eller flere ruter mellom Norge og utlandet. I samme periode 2005 var tallet økt til 41. SAS og Braathens til sammen hadde en markedsandel på 51 prosent i 2. tertial 2003, den var i samme periode 2005 nede i 40,1 prosent.

Nest største operatør på utenlandsmarkedet er nå Norwegian Air Shuttle, tett fulgt av KLM. Det er først og fremst Norwegians sterke vekst på utenlandsrutene som preger bildet. De åtte største selskapene i 2005 fremgår av tabell 1.

Tabell 1: De åtte største selskapene i flytrafikken mellom Norge og utlandet etter markedsandel (antall passasjerer). 2. tertial 2003 og andre tertial 2005. Prosent.

Selskap	Markedsandel 2. tertial 2003	Markedsandel 2. tertial 2005
Alle selskaper	100	100
SAS Braathens	51,0	40,1
Norwegian Air Shuttle	1,0	12,3
KLM	8,3	9,1
Ryan Air	6,2	6,2
Sterling	5,7	5,1
Lufthansa	4,9	5,1
Widerøes flyveselskap	5,1	3,7
British Airways	4,1	3,6
Øvrige selskaper	13,7	14,8

3 Formålet med reisen

Andelen private reiser til og fra utlandet ser ut til å øke kraftig. Hele 70 prosent av reisene i 2. tertial mellom Norge og utlandet med rutefly var private reiser, tilsvarende andel i 2. tertial 2003 var 64 prosent. Da økningen i antall reiser med rutefly har vært om lag 17 prosent fra 2. tertial 2003 til samme tertial 2005, betyr dette at hele økningen i trafikken i disse to årene skyldes private reiser, mens *antallet* forretningsreiser mellom Norge og utlandet har vært stabilt i disse to årene. Veksten i tallet på private reiser i samme tidsrom har vært om lag 28 prosent. Ifølge Avinors statistikk var tallet på charterreiser til utlandet (tur/retur) om lag 450 000 i andre tertial 2005, mot 428 000 i samme periode i 2003. Dette innebærer en økning på 5 prosent.

62 prosent av dem som reiste mellom Norge og utlandet i 2. tertial 2005, var bosatt i Norge. Tilsvarende andel i 2003 var 58 prosent. Andelen forretningsreiser var klart høyest blant dem som var bosatt i utlandet (41 prosent mot 43 prosent i 2003). Av de norske reisende var "bare" 24 prosent på forretningsreise i andre tertial 2005, mot 30 prosent i samme tertial 2003.

Tabell 2 gir en mer detaljert oversikt over reiseformålet i 2. tertial 2005, sammenlignet med 2. tertial 2003. Den viser blant annet at økningen i de private reisene har skjedd på rene helge- og/eller ferieturer.

Tabell 2: Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly etter hovedformål. Andre tertial 2003 og andre tertial 2005. Prosent.

Formål	2. tertial 2003	2. tertial 2005
Alle reiser	100	100
-Forretningsreiser	36	30
--Reise til/fra arbeidet	8	7
--Kurs, konferanse, kongress	9	7
--Øvrige forretningsreiser	19	16
-Private reiser	64	70
--Besøke slekt/venner	19	19
--Ferie/helgetur eller lignende	38	44
--Øvrige private reiser	7	7

Vi har også sett på reisenes formål på de fem viktigste utenlandske destinasjonene som nås med direktefly, nemlig København, London, Amsterdam, Stockholm og Frankfurt. Vi har ikke skilt på avreiseflyplass i Norge. Resultatene er presentert i tabell 3.

Tabell 3: Reiser med rutefly fra Norge til utlandet etter første lufthavn. Andel som er på forretningsreise og andel som skal fly videre. Andre tertial 2003 og andre tertial 2005. Prosent.

Første lufthavn	Andel av reisene		Andel forretningsreiser		Andel som skal videre med fly	
	2.tertial 2003	2.tertial 2005	2.tertial 2003	2.tertial 2005	2.tertial 2003	2.tertial 2005
Alle	100	100	36	30	44	36
København	28	20	41	38	64	58
Amsterdam	10	11	40	33	69	71
Stockholm	9	9	60	54	37	24
London Heathrow	9	7	37	34	39	38
London Stansted	3	6	12	8	20	21
Frankfurt	5	4	39	30	77	76
Øvrige	36	43	26	24	24	19

Norge-København

De mange nye direkterutene fra Norge til Europa har gjort at trafikken mellom Norge og København har gått litt ned de seneste to årene. 20 prosent av utenlandsreisene fra Norge i andre kvartal har nå København som første destinasjon, mot 28 prosent i 2003. Samtidig har andelen passasjerer som skal fly videre fra København gått litt ned de to årene: Mens 64 prosent av passasjerene gikk over på et annet fly på Kastrup i andre tertial 2003, sank andelen til 58 prosent i samme kvartal 2005. Foruten Gardermoen, hadde både Torp, Kjevik, Sola, Bergen og Værnes direkte ruteforbindelse med Kastrup.

38 prosent av dem som reiste til og fra København var på forretningsreise i andre tertial 2005, en liten nedgang fra 2003.

Norge-Amsterdam

Trafikken mellom KLMs "hub" Schiphol og lufthavnene i Norge har økt betydelig de to seneste årene. Amsterdam er nå første lufthavn for 11 prosent av utenlandspassasjerene i andre tertial 2005, mot 10 prosent to år tidligere. Den er en typisk "transferlufthavn", rundt 71 prosent av passasjerene skal videre med fly. En tredel av passasjerene er på forretningsreise. Fra Amsterdam er det ruteflyforbindelser til Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim, foruten Gardermoen.

Norge-Stockholm

Også trafikken til og fra Stockholm har økt. Her er det fortsatt relativt mye forretningstrafikk, selv om andelen private reiser har økt. En firedel av passasjerene skal fly videre fra Arlanda. Forbindelsene til Stockholm dekker ni prosent av totalmarkedet.

Norge-London (Heathrow)

Sju prosent av passasjerene til utlandet reiser til Londons største lufthavn, Heathrow. Trafikken hit er absolutt sett den samme i andre tertial 2005 som i andre tertial 2003. Rutene går fra Gardermoen og Sola. 62 prosent har London (Heathrow) som destinasjon, de øvrige er i transfer til andre destinasjoner. Andelen forretningsreiser var henholdsvis 37 og 34 prosent i 2003 og 2005.

Norge-London (Stansted)

Trafikken mellom Norge og London (Stansted) i andre tertial er doblet i de to årene mellom 2003 og 2005. Dette er for en stor del fritidstrafikk, bare åtte prosent oppgir at de er på forretningsreise. En femdel av passasjerene skal likevel videre med fly fra London. Til Stansted er det ruter fra Gardermoen, Torp, Haugesund, Bergen og Trondheim.

Norge-Frankfurt (Hahn ikke medregnet)

Gardermoen og Stavanger har ruteforbindelse til Frankfurt. Denne relasjonen dekker fire prosent av all utenlandstrafikk fra Norge. Tre av fire som reiser til Frankfurt skal videre med fly til sin endelige destinasjon.

De seks relasjonene som her er trukket frem, dekker 57 prosent av alle reisene til og fra utlandet. Alt i alt nådde 64 prosent av flypassasjerene i 2. tertial 2005 sin destinasjon i utlandet uten å måtte bytte fly. Tilsvarende andel i andre tertial 2003 var 56 prosent. Dette viser betydningen av de mange nye direkte flyrutene som er startet opp de seneste to årene. Denne utviklingen er ikke slutt, men vil fortsette også i de kommende årene.

4 Billettpriser og kostnadsbærer

Billettpris

Datamaterialet vårt omfatter reiser fra Norge til hele 561 ulike flyplasser over hele verden. Den gjennomsnittlige billettprisen for en reise mellom Norge og utlandet i andre tertial 2005 var kr. 4 244. Tilsvarende gjennomsnittspris i andre tertial 2003 var 4 932. Av dette kan vi ikke uten videre konkludere med at billettprisene på utlandet i gjennomsnitt har gått ned med 14 prosent, fordi reisemønsteret kan ha endret seg noe i disse to årene. Vi må derfor sammenligne billettprisene på de enkelte relasjoner. Vi har satt opp noen viktige relasjoner i tabell 4, og sammenlignet prisene i andre tertial 2003 med prisene i andre tertial 2005.

Kostnadsbærer

Tabell 5 viser hvem som betalte reisen. Økningen i antall private reiser fører til at en større andel betaler billetten selv i 2005 enn i 2003. To tredeler av de reisende betaler nå sin billett selv eller av dennes familie.

Tabell 5: Reiser med rutefly fra Norge til utlandet etter kostnadsbærer. 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

Hvem betaler reisen	2. tertial 2003	2. tertial 2005
I alt	100	100
Offentlig arbeidsgiver	6	5
Privat arbeidsgiver	23	19
Eget firma/selvstendig	5	5
Meg selv/familien	59	65
Bonusreise	4	3
Annet	3	3

5 Besøkssteder i Norge og utlandet

Utlendinger på besøk i Norge

Med utlendinger mener vi her personer som er bosatt i utlandet. De ble spurt om hvilket sted som var hovedreisemålet i Norge. I tabell 6 er stedene fordelt på fylker. 40 prosent av de reisende i 2003 og 38 prosent av de reisende i 2005 oppgav Oslo som hovedreisemål. For øvrig er det mange reiser til Hordaland og Rogaland.

Tabell 6: Reiser med rutefly til Norge foretatt av personer med bosted i utlandet etter viktigste besøksfylke. 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

Besøksfylke	2003	2005
I alt	100	100
Oslo og Akershus	40	38
Østlandet for øvrig	9	8
Agder	3	2
Rogaland	7	7
Hordaland	15	13
Vestlandet for øvrig	5	5
Trøndelag	4	4
Nord-Norge	8	6
Uoppgitt	9	17

Nordmenns besøk i utlandet

Tabell 7 gir en oversikt over de landene som er mest besøkt av norske flypassasjerer. Som vi ser var Spania, Storbritannia, Frankrike og Danmark de viktigste reisemålene i 2. tertial 2005. Storbritannia, Italia og ikke minst noen mellom europeiske land (Tsjekkia, Polen, Hellas og Kroatia) har økt sin andel av nordmenn på flyreise til utlandet, mens andelen som besøkte de nordiske land, Tyskland, USA og Thailand har gått til dels betydelig tilbake.

Tabell 7: Reiser med rutefly fra Norge foretatt av personer med bosted i Norge etter viktigste besøksland. 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

Besøksland	2003	2005
Spania	13,2	13,1
Storbritannia	11,6	12,9
Frankrike	8,8	9,1
Danmark	10,1	8,9
Italia	5,5	7,0
Sverige	8,3	6,4
USA	5,8	4,8
Tyskland	5,1	3,9
Nederland	2,8	2,7
Tsjekkia	1,4	2,5
Hellas	0,8	2,1
Finland	2,0	1,8
Polen	1,0	1,6
Kroatia	0,2	1,5
Thailand	2,1	1,3

6 Fordeling på alder og kjønn på utenlandsrutene

Andelen kvinner på utenlandsrutene fortsetter å øke; i 2. tertial 2005 var 44 prosent av flypassasjerene kvinner. Kvinneandelen har økt for alle aldersklassene, men økningen er sterkest for de yngste og eldste aldersklassene, se tabell 8. Fordeler vi reisene på formål, viser det seg at kvinnene er i flertall på de private reisene og har vært det de seneste 20 årene. Andelen kvinner på forretningsreiser øker også sakte men sikkert, her er nå snart hver fjerde reisende til utlandet en kvinne (tabell 9).

Som en ser av tabell 10, er hovedtyngden av flypassasjerene mellom 20 og 60 år. For eksempel er bare tre prosent av passasjerene til utlandet over 70 år. Tabell 9 viser at aldersfordelingen har vært rimelig stabil de siste 20 år, men det har blitt flere unge under 20 år. Det er små endringer i gjennomsnittsalderen, den ligger nå på 41 år.

Tabell 8: Andel av flypassasjerene (som har fylt 12 år) som er kvinner. 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

Alder	2. tertial 2003	2. tertial 2005
I alt	42	44
12-19 år	54	57
20-29 år	50	52
30-39 år	38	40
40-49 år	38	39
50-59 år	38	40
60-69 år	41	45
70 år og eldre	44	51

Tabell 9: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter andelen kvinner, i alt og etter reisens formål. 1986, 1992, 1998 og 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

År	Andel kvinner		
	I alt	Forretningsreiser	Private reiser
1986	25	12	54
1992	33	17	57
1998	36	21	57
2003 (2. tertial)	42	23	52
2005 (2. tertial)	44	24	53

Tabell 10: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992, 1998 og 2. tertial 2003 og 2005. Prosent.

Alder	1986	1992	1998	2003	2005
I alt	100	100	100	100	100
12-19 år	2	4	3	7	8
20-29 år	16	17	16	18	18
30-39 år	30	26	25	23	22
40-49 år	28	29	25	22	22
50-59 år	15	15	21	19	18
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	41 år	41 år

7 Reisens varighet

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

Tabell 11 viser at én av 25 reiser i første tertial ble gjennomført i løpet av en dag, dette er noe lavere enn i 1998. Andelen dagsreiser avhenger selvfølgelig svært mye av hvilken relasjon det dreier seg om. Flest dagsreiser har relasjonen Oslo-Stockholm, der 22 prosent reiser frem og tilbake på samme dag.

Gjennomsnittlig oppholdstid for alle reiser under ett var 10 netter i 1. og 2. tertial 2003. Sammenlignet med tidligere undersøkelser, ser det ut til at økt gjennomsnittlig varighet på reisene i hovedsak skyldes en vridning mot flere fritidsreiser enn på 90-tallet. Ellers viser tabell 12 blant annet at fem av syv forretningsreiser varer fem netter eller mindre.

Tabell 11: Andel dagsturer og gjennomsnittlig antall netter borte fra hjemmet for reiser med overnatting etter reisemål. 1986, 1992, 1998 og 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005.

	1986	1992	1998	2003	2005
Andel dagsturer – alle reiser (prosent)	6	6	8	4	3
Antall netter borte fra hjemmet – alle reiser	9,0	8,2	8,6	10,8	10,4
Antall netter borte fra hjemmet – forretningsreiser	6,8	6,1	6,6	7,7	7,5
Antall netter borte fra hjemmet – private reiser	13,6	11,1	11,3	12,4	11,6

Tabell 12: Alle reiser, forretningsreiser og private reiser etter reisens varighet (antall netter borte fra hjemmet). 2. tertial 2005. Prosent

	Alle reiser	Forretningsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Dagstur	3	9	1
1 natt	6	17	1
2 netter	8	16	5
3-5 netter	25	27	25
6-7 netter	14	8	16
8-14 netter	25	12	30
mer enn 14 netter	19	11	22

8 Betydningen av bonuskort

Det blir færre og færre som har bonuskort. Tabell 13 viser at 33 prosent av passasjerene hadde bonuskort mot 44 prosent i 1998. På den annen side ser det ut til at de som har bonuskort i større grad enn før ”bruker” dette aktivt når de velger flyselskap. 36 prosent av dem som har bonuskort sier at bonuskortet har påvirket valg av flyselskap på den reisen de nå foretar. Det er en noe høyere andel enn for to år siden. Trolig har det foregått en viss ”sanering” av bonuskortinnehav, i den forstand at de som reiser forholdsvis lite har droppet bonuskortene, og dette fører til at *andelen* som lar bonuskortet påvirke valg av selskap, øker.

Tabell 13: Omfang og betydning av bonuskort på reiser til utlandet etter bosted. 2. tertial 2003 og 2. tertial 2005. Prosent.

		I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
Andel som har bonuskort i ett eller flere flyselskaper?	2003	44	47	41
	2005	33	32	34
Bonuskortet har påvirket mitt valg av flyselskap på denne reisen?	Ja	30	28	34
	Nei	36	33	42

9 Nye ruter

Det er kommet til flere nye ruter sommeren 2005 sammenlignet med sommeren 2003. I tabell 14 er satt opp en oversikt over de 12 nye rutene som hadde størst trafikk sommeren 2005.

Flere av disse nye rutene har oppnådd pene trafikk tall etter relativt kort tid. Størst suksess har ruten Torp-Milano hatt, med et passasjertall på nivå med de mer etablerte rutene fra Torp til Frankfurt Hahn, København og Glasgow. Rutene mellom Oslo og Budapest og Oslo og Berlin har også oppnådd betydelige trafikk tall. Begge disse trafikkeres nå av to selskaper.

Når det gjelder formål og nasjonalitet, er det store forskjeller fra rute til rute. Et par av rutene ligner svært mye på charterstrukturen, med nesten bare nordmenn på feriereise om bord (Oslo-Paris og Oslo-Dubrovnik). Litt overraskende er det kanskje at Norwegianians rute mellom Oslo og Schönefeld i Berlin har høy andel yrkesreiser og relativt få nordmenn. En annen rute med mye yrkestrafikk er Estonian Airs rute mellom Oslo og Tallinn. De to nye rutene fra Oslo til Rotterdam og til Cologne/Bonn som drives av henholdsvis Transavia og Germanwings, er ennå ikke ”oppdaget” av nordmenn. Her er det klar overvekt av nederlendere og tyskere om bord.

Tabell 14: "Nye" ruter mellom Norge og utlandet. Operatører, antall enkeltreiser, andel yrkesreiser (prosent) og andel nordmenn (prosent). 2. tertial 2005.

Relasjon	Selskap	Antall enkeltreiser	Andel yrkesreiser	Andel nordmenn
Torp-Milan (Orio al Serio)	Ryanair	33 400	4	75
Oslo- Budapest	Norwegian og Málev	28 100	21	78
Oslo-Rotterdam	Transavia	24 500	13	25
Bergen-London (Stansted)	Norwegian	22 400	9	58
Oslo-Paris (Beauvais-Tille)	Norwegian og Sterling	21 400	5	99
Trondheim-London (Stansted)	Norwegian	18 700	13	69
Oslo-Berlin (Schönefeld)	Norwegian	18 600	54	48
Oslo-Tallinn	Estonian Air	18 400	49	57
Oslo-Berlin (Tegel)	SAS Braathens	15 900	5	59
Oslo-Cologne/Bonn	Germanvings	14 600	27	29
Kristiansand-Amsterdam	KLM	14 000	32	63
Oslo-Dubrovnik	Norwegian	13 900	6	98

10 Solferie eller storbyferie

Som tabell 2 viser, var det hele 44 prosent av passasjerene i 2. tertial 2005 som oppgav at de var på "ferie/helgetur eller lignende", mot 38 prosent to år tidligere. Hvem er disse passasjerene og hvor reiser de?

73 prosent av dem som var på ferietur sommeren 2005, var nordmenn på ferie i utlandet. To år tidligere var andelen 66 prosent. De øvrige 27 prosent var bosatt i mange ulike land, hvorav Storbritannia, Tyskland og USA var de tre største med om lag fire prosent på hvert av landene.

Tabell 15 viser besøksland og type ferie for dem som var bosatt i Norge. Fordelingen mellom solferie og storbyferie er noenlunde jevn, men husk at dette er rutefly. 48 prosent i 2. tertial oppgav en storby som sitt besøkssted, sommeren 2003 var tilsvarende andel "bare" 34. Tar vi hensyn til trafikkvekst de seneste to årene og at en høyere andel er på feriereise, betyr dette at antallet nordmenn på storbyferie er mer enn fordoblet på disse to årene.

Tabell 15: Bosatte i Norge på feriereise etter besøksland og type ferie. 2. tertial 2005. Prosent.

Besøksland	Andel av alle nordmenn på ferie	Andel på solferie	Andel på storbyferie
Utland i alt	100	52	48
Spania	20	85	15
Frankrike	13	74	26
Storbritannia	12	0	100
Italia	11	53	47
Danmark	6	15	85
Øvrige land	38	50	50

Tabell 16: Bosatte i Norge på feriereise i noen storbyer. 2. tertial 2005.

Storby	Antall feriebesøk i 2. tertial 2003	Antall feriebesøk i 2. tertial 2005
London	23 000	40 000
København	13 000	30 000
Praha	7 000	20 000
Roma	9 000	20 000
Paris	15 000	17 000
Barcelona	10 000	16 000
Amsterdam	5 000	13 000
Stockholm	15 000	12 000

Mye av årsaken til denne sterke veksten må skyldes de mange nye rutene til en rekke europeiske byer. Tabell 16 viser antall feriebesøk av nordmenn (med fly) i de åtte europeiske storbyene som har flest norske besøk. Bare en by, Stockholm, hadde færre besøk sommeren 2005 enn sommeren 2003. Paris har bare hatt en beskjeden økning, men for øvrig er det sterk vekst for de øvrige storbyene fra 2. tertial 2003 til 2. tertial 2005. London holder stillingen som den mest besøkte by, for øvrig har København og Praha hatt særlig sterk økning.

En kan legge merke til at sommeren 2003 kom det flere nordmenn på feriebesøk med rutefly til Stockholm enn til København. To år senere hadde København det absolutt største besøket av disse to byene. Noe av dette kan skyldes at Ryan Air hadde en stor del av markedet til Stockholm i 2003, men selskapet er borte fra denne ruten nå. For reiser fra Norge til København, har Sterling opparbeidet seg en mye sterkere posisjon i 2005 enn i 2003, og dette selskapet har trolig bidratt til veksten.