



Reisevaner på fly 2009

Finansiert av  AVINOR

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Datagrunnlag og metode	2
1.2.1 Opplegg og gjennomføring.....	2
1.2.2 Datagrunnlaget.....	2
2. Trafikkutviklingen	4
3. Kundegrunnlag og reisefrekvenser	8
3.1 Definisjoner	8
3.2 Reiser i Norge	8
3.2.1 Reisefrekvens.....	8
3.2.2 Kundegrunnlaget.....	11
3.3 Reiser mellom Norge og utlandet	13
3.3.1 Reisefrekvens.....	13
3.3.2 Kundegrunnlaget.....	16
3.3.3 Reisehyppighet.....	18
4 Flytrafikken innenlands	20
4.1 Rutetilbud og markedsandeler	20
4.2 Reisens formål	23
4.3 Billettpriser	26
4.4 Reisens varighet.....	28
4.5 Kjønn, alder og inntekt	28
4.6 Oppmøtetid på lufthavnen.....	31
4.7 Reisen til lufthavnen	32
4.8 Konkurransen mellom OSL og Rygge.....	33
5. Flytrafikken til og fra utlandet	37
5.1 Reiseomfang	37
5.2 Konkurransen mellom lufthavner	38
5.3 Transfer i utlandet	40
5.4 Markedsandeler.....	42
5.5 Reiseformål.....	45
5.6 De største destinasjonene.....	46

5.6.1 London	47
5.6.2 København	48
5.6.3 Stockholm	48
5.6.4 Amsterdam.....	49
5.6.5 Paris	50
5.6.6 Frankfurt	51
5.7 Interkontinentale reiser	52
5.8 Billettpriser	53
5.9 Innkommende turisme	55
5.10 Demografiske kjennetegn ved flypassasjerene	57

Vedlegg

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Denne rapporten analyserer hovedresultatene fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2009. Formålet med slike undersøkelser er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Reisevaneundersøkelsen på fly omfatter all ruteflyging mellom Norge og utlandet i perioden 1. januar – 31. desember 2009 med unntak av trafikken fra Moss lufthavn Rygge som ikke er med i undersøkelsen. I tillegg er det foretatt datainnsamling på utvalgte charterflyvninger til utlandet. På innland dekker undersøkelsen i prinsippet all trafikk (også Rygge) med unntak av flyvninger på regionalnettet.

Datainnsamlingen har vært omfattende. Det er foretatt intervjuer på i alt 15 ulike lufthavner. Når det gjelder innenlandsrutene bygger en på 55 035 utfylte spørreskjema, mens man for reiser mellom Norge og utlandet har 76 582 respondenter på ruteflyvninger og 8 360 skjema for charterpassasjerer. Til sammen består dermed datamaterialet av 139 977 utfylte spørreskjemaer.

Rapporten tar for seg ruteflyvninger innenlands og mellom Norge og utlandet, og det legges vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med de tidligere undersøkelsene der det er mulig. De seneste årene har utviklingen i både norsk og internasjonal luftfart gått raskt, og reisevaneundersøkelser av denne typen gir dermed verdifull informasjon om passasjerene og endringer i deres reisemønster. Kapittel 2 gir en kortfattet beskrivelse av flytrafikkens vekst og flyets funksjon og plass i transportmarkedet. I kapittel 3 belyses befolkningens bruk av flyreiser, både innenlands og til/fra utlandet. Ulike mål på reisetetthet, som reisefrekvens, kundegrunnlag og reisehyppighet, defineres og beregnes for å analysere utviklingen over tid. I kapittel 4 diskuteres hovedtrekkene i reiseomfang og reisemønster for de innenlandske flyreisene, mens kapittel 5 omhandler trafikken på rutene til og fra utlandet.

Spørreskjemaet som ble brukt på utenlandsrutene er vist i vedlegg 1 og tilsvarende på innenlandsrutene i vedlegg 2.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2009 inneholder mye detaljert informasjon, hvorav bare en liten del blir presentert i denne rapporten. Ved henvendelse til Avinor eller Oslo Lufthavn vil det være mulig å få utført spesialkjøringer og eventuelt spesialanalyser for utvalgte relasjoner, lufthavner, delmarkeder o. a.

1.2 Datagrunnlag og metode¹

1.2.1 Opplegg og gjennomføring

Undersøkelsens populasjon kan defineres som *alle reiser med rutefly i Norge eller til/fra Norge, og alle reiser med charterfly til utlandet, som ble gjennomført i perioden 1. januar 2009–31. desember 2009. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år.*² De som reiser på barnebillett (under 12 år) er ikke med i populasjonen. I følge flyselskapene dreier dette seg om 4-5 prosent av det totale antall solgte billetter.

Avinor har i løpet av de siste 30-40 årene gjennomført jevnlig reisevaneundersøkelser på fly, og årets undersøkelse er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene. Det betyr for eksempel at svarkategoriene på de enkelte spørsmålene er valgt slik at de samsvarer eller er sammenlignbare med tidligere undersøkelser, og at det metodiske opplegget i hovedtrekk også er det samme. I tillegg til Oslo lufthavn Gardermoen ble det foretatt datainnsamling på følgende lufthavner:

Stamlufthavner: Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø, Tromsø

Regionale lufthavner: Førde, Florø, Ørsta-Volda, Sandane og Sogndal

Intervjuene er gjennomført i bestemte uker over hele året for å ta høyde for sesongvariasjoner. Tilsvarende ble det lagt vekt på å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man fikk et representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

Intervjuingen skjedde ved at passasjerene på utvalgte fligheter fikk tildelt spørreskjema etter hvert som de ankom området rundt avgangsskranken. De ble så anmodet om å fylle ut skjemaet og gi det tilbake til intervjueren før de gikk om bord i flyet.

1.2.2 Datagrunnlaget

Alle selskaper og ruter som hadde betydning for trafikken mellom Norge og utlandet er representert i undersøkelsen. Datamaterialet utgjør til sammen 84 942 observasjoner på utenlandsavgangene (charter inkludert). Likevel vil det være knyttet usikkerhet til noen av anslagene, særlig for reiser mellom Norge og mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken mellom landene.

Innenlandstrafikken mellom stamlufthavnene er fullt dekket, mens trafikken på det regionale lufthavnet kun er dekket gjennom datainnsamlingen som er gjort på stamlufthavnene. Unntaket er Vestlandet hvor det er foretatt egne intervjuer på Førde, Florø, Ørsta-Volda, Sandane og Sogndal. Trafikken på Helgeland er dekket

¹ En fylldigere redegjørelse for det metodologiske opplegget og gjennomføringen av undersøkelsen er gitt i vedlegg 3.

² En flyreise defineres som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybytte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis. En tur-retur reise består således av to flyreiser.

via intervjuer med passasjerer som er avreist fra Trondheim og Bodø. Reisende til/fra Lofoten er intervjuet på Bodø, mens det er samlet inn data for trafikken i Finnmark på ruter fra Tromsø. Trafikken mellom de regionale lufthavnene er derfor ikke fanget opp i Reisevaneundersøkelsen 2009.

Undersøkelsen gir dermed et godt bilde av flytrafikken på stamrutenettet og mellom stamrutenettet og regionalnettet, men altså ikke mellom regionale lufthavner. Det er likevel også her noe usikkerhet i anslagene på trafikkstruktur på de minste lufthavnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder antallet genererte og attraherte reiser for mindre kommuner i Norge.

Tilgangen til populasjonsdata for de reisende er dårlig. Den eneste opplysningen som selskapene per i dag registrerer er passasjerenes billettype, mens sosiodemografiske opplysninger som for eksempel kjønn og alder ikke kan fremskaffes. Dette begrenser mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning. Det knytter seg noe usikkerhet til fordelingen mellom nordmenn og utlendinger i materialet. Tidligere undersøkelser kan tyde på at de utenlandske passasjerene er noe overrepresentert i materialet.

Vi anser likevel at Reisevaneundersøkelsen på fly 2009 gir et godt bilde av trafikken med rutefly i 12-månedersperioden 1. januar 2009 – 31. desember 2009, både når det gjelder innenlandstrafikken og rutetrafikken mellom Norge og utlandet.

Dataene er ”blåst opp” slik at de avspeiler total rutetrafikk i 2009. Gjennomsnittlig oppblåsningsfaktor for innenlandsrutene er 225 og for utenlandsrutene 164. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 225 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 164 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er lavere enn for innland, gjenspeiler at det er intervjuet forholdsvis flere på utenlandsrutene enn på trafikken innenlands.

2. Trafikkutviklingen

Lufthavnnettet i Norge består av i alt 49 lufthavner fra Kristiansand i sør til Honningsvåg i nord (figur 2.1, neste side). 43 av disse drives av Avinor, mens seks (Moss, Sandefjord, Skien, Notodden, Stord og Ørland) eies av andre. I henhold til Avinors statistikk var samlet trafikk på lufthavnene i 2009 om lag 27,3 millioner passasjerer, henholdsvis 12,6 millioner på innland og 14,7 millioner på utland (tabell 2.1). I tillegg kommer trafikken på Moss lufthavn Rygge. Denne utgjorde i 2009 drøyt 600 000 passasjer fordelt på om lag 50/50 mellom innland og utland (se avsnitt 5.2). Reiser på innland omfatter også de reisene som er en del av en reise til eller fra utlandet. I 2009 utgjorde dette i underkant av to millioner reiser. Utenlandstrafikken i fjor var på tilsvarende nivå som i 2007 da den forrige reisevaneundersøkelsen ble gjennomført, mens innenlandstrafikken var noe lavere.

Tabell 2.1: Flyreiser innenlands og til/fra utlandet (rute og charter). 1992-2009. Tusen enkeltreiser

Table 2.1: Domestic and international air travel (scheduled and non-scheduled). 1992-2009. Thousand one-way trips

	2009	2007	2005	2003	1998	1992
Reiser i alt	27 276	27 528	22 891	19 809	17 045	11 000
-innland	12 562	12 751	11 132	10 323	9 447	6 441
-utland	14 714	14 777	11 759	9 486	7 598	4 559

TØI rapport 1073/2010

Kilde: Avinors passasjerstatistikk

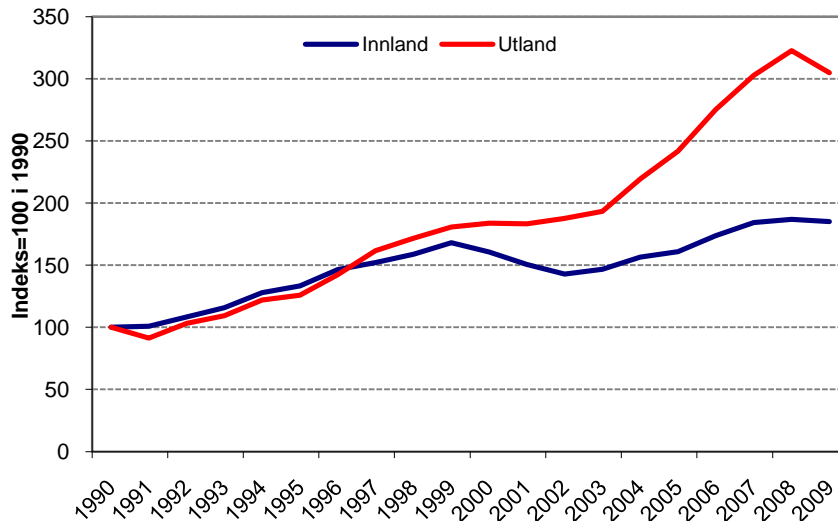
Figur 2.2 (s. 6) viser trafikkutviklingen år for år de siste 20 årene (transfer ikke inkludert). På innenlandsrutene vokste trafikken relativt jevnt fram til 1999. Deretter sank trafikken fram til 2002, men tok seg opp igjen fram til 2007. De siste tre årene har innenlandstrafikken vært mer eller mindre uendret. Utenlands- trafikken har vokst hele perioden fram til 2009. Etter en liten utflating mellom 1999 og 2003, økte trafikken med hele 9,9 prosent per år i perioden 2004-2008. I fjor falt utenlandstrafikken med seks prosent sammenlignet med 2008.



TØI rapport 1073/2010

Figur 2.1: Norske lufthavner i henhold til Avinors organisering per 2009

Figure 2.1: Norwegian airports in 2009



TØI rapport 1073/2010

Figur 2.2 Trafikkutviklingen på fly 1990-2009 (1990=100). Antall passasjerer kommet og reist (både rute og charter) fordelt på innland og utland (transfer ikke tatt med)

Figure 2.2: Traffic growth for domestic and international services 1990-2009 (1990=100). Scheduled and non-scheduled traffic. Transfer passengers excluded.

Flyet er det viktigste transportmiddel på lange reiser i Norge og mellom Norge og utlandet. Men ettersom det aller meste av reisevirksomheten innenlands er i form av korte reiser blir flyets andel av alle reiser beskjeden, både når vi måler reisevirksomheten i antall reiser eller om vi måler i personkilometer (transportarbeid). Tabell 2.2 viser hvordan markedsandelene for de enkelte transportmåtene har utviklet seg fram til 2009. Flyets markedsandel økte jevnt fram mot 1990-tallet og passerte jernbane i 1990. De siste 10-15 årene har markedsandelen, målt i transportarbeid, vært rundt seks prosent.

Tabell 2.2: Innenlandsk persontransportarbeid etter transportmåte 1946-2008. Prosent

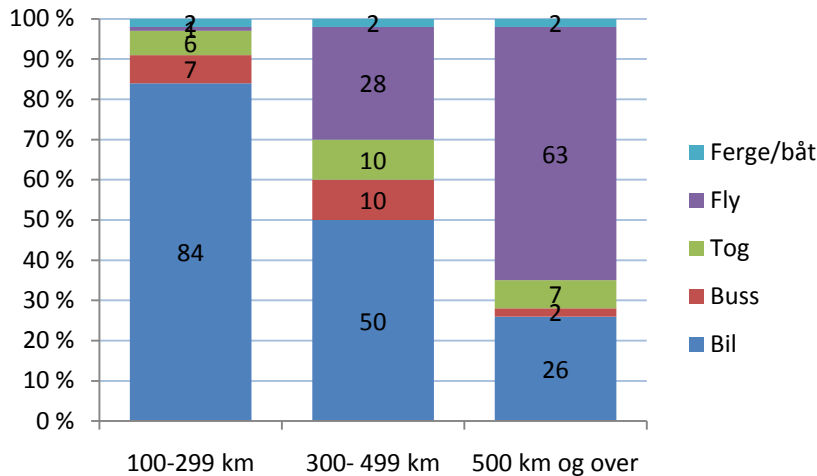
Table 2.2: Domestic passenger transport work 1946-2008 by mode of transport. Percent

År	Sjø	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	10	45	45	0	100
1960	5	19	75	1	100
1970	2	8	88	2	100
1980	1	7	88	4	100
1990	1	5	89	5	100
1998	1	5	87	7	100
2003	1	4	89	6	100
2005	1	5	88	6	100
2007	1	5	88	6	100
2008	1	5	88	6	100

TØI rapport 1073/2010

Kilde: Transportytelser i Norge (TØI-rapport 1046/2009)

Flyet markedsandel er økende med reiselengde (figur 2.3). Bilen er dominerende på reiser som er kortere enn 300 km. På disse reisene velger mer enn 80 prosent bil. Det er først på reiser over 300 km at bilen får konkurranse, og da fra flyet. For reiser mellom 300 og 500 km er bilandelen 50 prosent mens flyet står for 28 prosent av reisene. Når reiselengden overstiger 500 km dominerer imidlertid fly som reisemåte.



TØI rapport 1073/2010

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Figur 2.3: Transportmiddelbruk etter reiselengde, 2005

Figure 2.5: Transport mode use by trip length

Når det gjelder reiser mellom Norge og utlandet har markedsandelen for fly økt fra 19 prosent i 2000 til 27 prosent i 2008 (tabell 2.3). Den høye andelen bilreiser skyldes i første rekke mange korte handleturer over grensen. Også utenlandsfergene har en høy markedsandel her, men trenden er nedadgående. Rutebuss og tog spiller en mer beskjeden rolle på reisene til og fra utlandet.

Tabell 2.3: Reiser til og fra utlandet etter transportmiddel ved grensepassering, 1995-2008. Prosent

Table 2.3: International travel by mode of transport, 1995-2008. Percent

År	Ferge	Tog/buss	Fly	Bil	I alt
1995	17	1	20	62	100
2000	15	1	19	65	100
2004	13	1	22	64	100
2006	12	1	25	62	100
2008	11	2	27	60	100

TØI rapport 1073/2010

Kilde: Transportytelser i Norge (TØI-rapport 1046/2009)

Flyet har i løpet av de siste femti år vokst fram til å bli det viktigste transportmiddel på de lengste reisene, både innenlands og til/fra utlandet. Norges langstrakte geografi og vår posisjon i Europa gjør at det er vanskelig å tenke seg et Norge uten flytransport. Det er land i Europa der flyet har en så sterk posisjon i persontransporten som i Norge.

3. Kundegrunnlag og reisefrekvenser

3.1 Definisjoner

Kundegrunnlaget innen luftfart er definert som alle personer som har foretatt minst én flyreise i løpet av et bestemt år. Dette beregnes med bakgrunn i opplysninger om hvor mange tur/retur-reiser med rutefly vedkommende passasjer har gjennomført i løpet av de siste 12 måneder. For å få et tallmessig riktig bilde av kundegrunnlaget, må man korrigere for at de som reiser mye har større sannsynlighet for å komme med i undersøkelsen enn de som reiser sjelden. Høymobile grupper er med andre ord overrepresentert i datamaterialet. Sannsynligheten for å komme med i undersøkelsen er t ganger større for en person som har t reiser i året enn for en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et riktig bilde av *flyreisene*, men ikke av *de flyreisende*. Ved beregningen av kundegrunnlaget teller hver person med en vekt lik en t -te del, der t er oppgitt antall reiser pr år. Summerer vi så disse vektete enhetene for alle personene, kan vi ved proporsjonalitet beregne hvor stor andel de enkelte hyppighetsgrupper har av kundegrunnlaget. Kundegrunnlaget beregnes separat for reiser i Norge og mellom Norge og utlandet.

Reisefrekvensen finner vi ved å dele antall reiser som foretas av de bosatte i et område med befolkningen i det samme området. Som mål på de bosatte i et område bruker vi gjennomsnittsbefolkningen, det vil si summen av befolkningen ved inngangen til året og ved utgangen av året, delt på 2. Reisefrekvensen forteller oss hvor stor den gjennomsnittlige reiseaktiviteten for befolkningen i et område er.

Reisehyppighet er definert som antall reiser per år foretatt av en person som er med i kundegrunnlaget. Gjennomsnittlig reisehyppighet for ett bestemt år beregnes ved å ta forholdet mellom totalt antall reiser dette året og kundegrunnlaget.

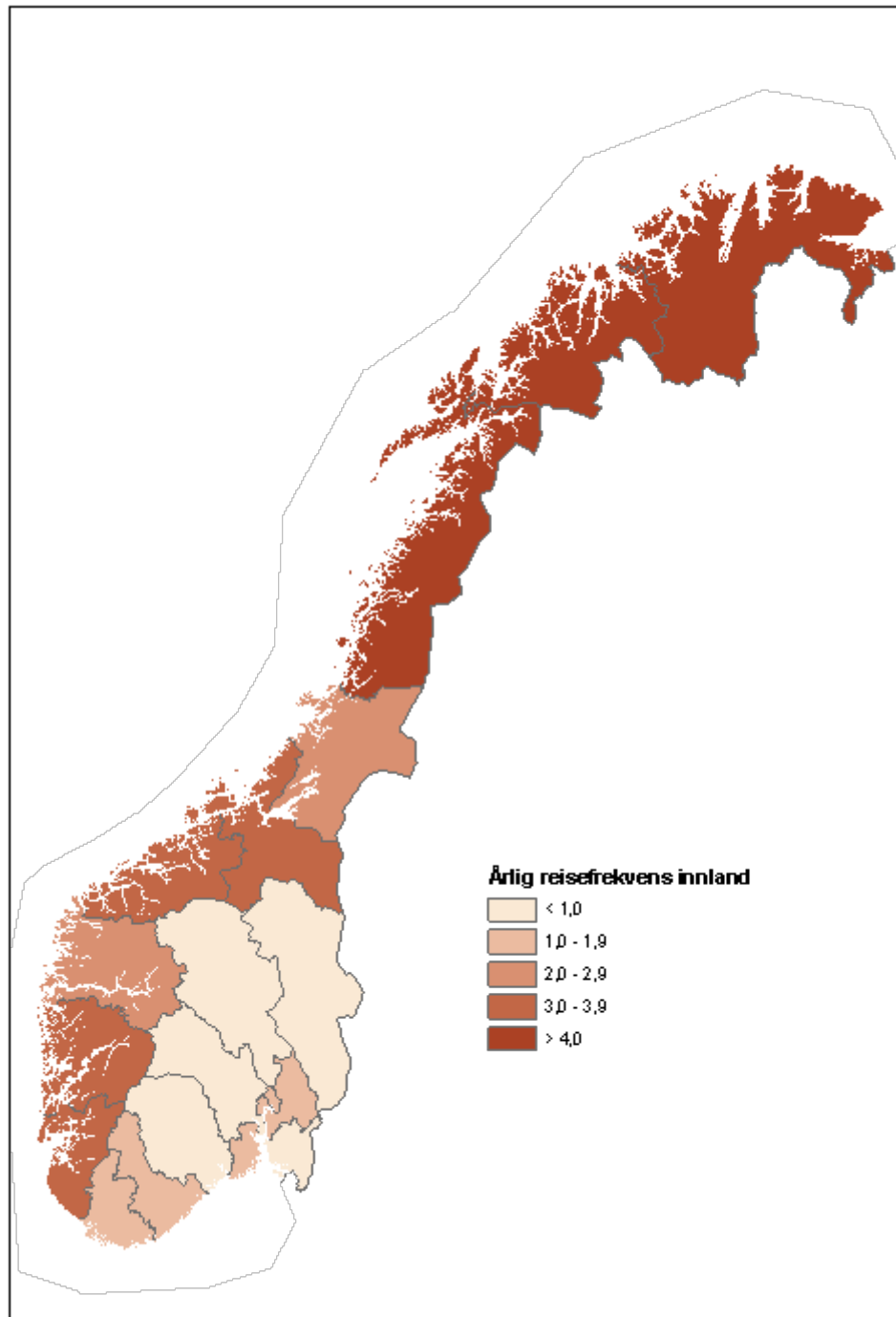
Det må understrekes at det hefter usikkerhet ved disse beregningene, da de bygger på det som respondentene mener å huske når det gjelder sin egen reisevirksomhet det siste året. Etter hvert som folk reiser stadig mer kan det også være vanskeligere å memorere de enkelte reisene. Likevel bidrar slike beregninger til å kaste lys over viktige utviklingstrekk i luftfarten.

3.2 Reiser i Norge

3.2.1 Reisefrekvens

Figur 3.1 og tabell 3.1 viser reisefrekvensen fordelt på fylker. I alt foretok bosatte i Norge 11,2 millioner enkeltreiser med fly innenlands i Norge i 2009. Fordelt på

antall bosatte gir dette i gjennomsnitt 2,3 reiser per person, det vil si litt mer enn én tur/retur reise. I perioden 2003-2007 økte reisefrekvensen med 14 prosent i takt



TØI rapport 1073/2010

Figur 3.1: Reisefrekvens i fylkene. Innenlandske reiser med rutefly. 2009

Figure 3.1: Trip frequency by county. Domestic flights. 2009

med trafikkveksten. Totaltrafikken i 2009 var på samme nivå som i 2007, noe også reisefrekvensen var.

Det er som tidligere store variasjoner mellom ulike deler av landet. Tabellen 3.1 viser at:

- Bosatte i Nord-Norge reiser mest, og aller mest reiser de som bor i Finnmark. Finnmarkingene foretar i gjennomsnitt 13 ganger så mange innenlandsreiser med fly som bosatte i Oppland, som reiser minst.
- Hedmark og Oppland er som tidligere de to fylkene med lavest reiseaktivitet.
- Størst nedgang i reisefrekvensen observeres i Rogaland. Dette kan ha årsak i at Rogaland er et fylke med en høy andel forretningstrafikk, og forretnings-trafikken har blitt redusert de siste par årene. Mindre transfertrafikk over OSL har også spilt inn.

Tabell 3.1: Totalt antall reiser med rutefly i Norge og reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler. 1998, 2003, 2005, 2007 og 2009.

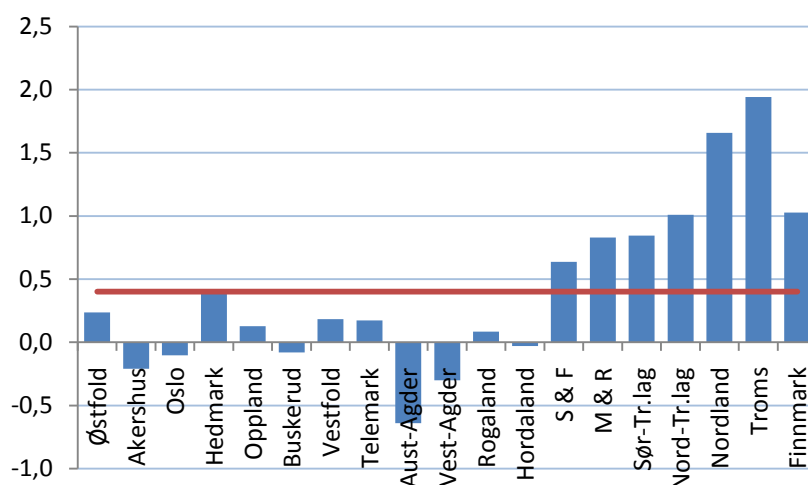
Table 3.1: Total number of domestic trips and trip frequency (single trips) per year by county and region. 1998, 2003, 2005, 2007 and 2009.

	Antall reiser 2009	Reisefrekvens			
		2009	2007	2003	1998
Hele landet	11 220 000	2,3	2,4	2,1	2,0
Østlandet	2 820 000	1,2	1,3	1,1	1,1
Agder/Rogaland	1 850 000	2,6	2,9	2,4	2,7
Vestlandet	2 555 000	3,1	3,2	2,7	2,7
Trøndelag	1 460 000	3,5	3,5	3,1	2,6
Nord-Norge	2 525 000	5,4	5,4	4,7	3,8
Østfold	225 000	0,8	0,8	0,6	0,6
Akershus	740 000	1,4	1,6	1,4	1,6
Oslo	1 045 000	1,8	2,0	1,7	1,9
Hedmark	130 000	0,7	0,6	0,5	0,3
Oppland	100 000	0,5	0,6	0,5	0,4
Buskerud	210 000	0,8	1,0	0,7	0,9
Vestfold	225 000	1,0	1,0	0,9	0,8
Telemark	145 000	0,9	0,9	0,7	0,7
Aust-Agder	135 000	1,3	1,4	1,3	1,9
Vest-Agder	320 000	1,9	2,1	1,9	2,2
Rogaland	1 395 000	3,3	3,6	2,9	3,2
Hordaland	1 500 000	3,2	3,3	2,8	3,2
Sogn og Fjordane	220 000	2,0	1,9	1,6	1,4
Møre og Romsdal	835 000	3,3	3,5	3,0	2,5
Sør-Trøndelag	1 080 000	3,7	3,8	3,4	2,9
Nord-Trøndelag	380 000	2,9	2,8	2,4	1,9
Nordland	1 195 000	5,1	5,1	4,4	3,4
Troms	850 000	5,4	5,4	4,4	3,5
Finnmark	480 000	6,6	6,5	6,2	5,6

TØI rapport 1073/2010

I løpet av de siste 10 årene har det bare vært en liten økning i reisefrekvensen. Figur 3.2 viser hvordan utviklingen absolutt sett har vært for de ulike fylkene (horisontal linje viser et uvektet gjennomsnitt). Det er bare fylkene fra Sogn og Fjordane og nordover som har hatt nevneverdig vekst i reisefrekvensen, og størst har veksten vært i de tre nordligste fylkene. Blant bosatte i Oslo, Akershus,

Buskerud og Agder-fylkene var reisefrekvensen faktisk noe lavere i 2009 enn i 1998, før den nye Oslo Lufthavn Gardermoen sto ferdig.



TØI rapport 1073/2010

Figur 3.2: Endring i reisefrekvens 1998-2009

Figure 3.2: Change in trip frequency 1998-2009

3.2.2 Kundegrunnlaget

Kundegrunnlaget innland er tilsvarende som i 2007. I 2009 var det 1 550 000 nordmenn som foretok minst én reise innenlands med fly, noe som tilsvarer hver tredje bosatte³. På 10 år har kundegrunnlaget økt med knapt 400 000, eller seks prosentpoeng, det vil si en nokså beskjeden vekst. Det meste av økningen kom i perioden 1998-2003. Norwegianers entré i 2002, som blant annet resulterte i betydelige prisreduksjoner, bidro sterkt at flere grupper kom inn i markedet. Men fremdeles er det kun hver tredje nordmann som reiser med fly innenlands minst én gang årlig.

Tabell 3.2: Kundegrunnlag og reisehyppighet for innenlandsk flytrafikk. 1992, 1998, 2003, 2007 og 2009

Table 3.2: Customer basis and average number of trips per traveler for domestic air traffic. 1992, 1998, 2003 and 2007

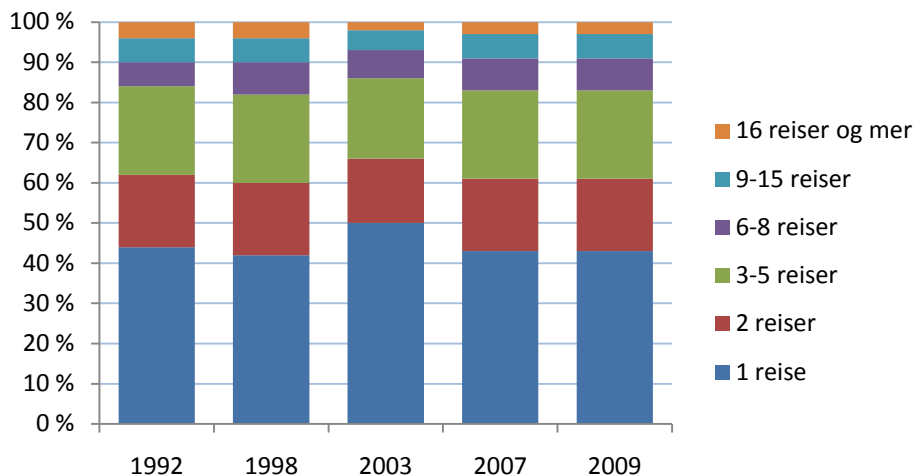
	2009	2007	2003	1998	1992
Kundegrunnlag	1 550 000	1 540 000	1 480 000	1 165 000	930 000
Andel av befolkningen	32 %	33 %	32 %	26 %	22 %
Reisehyppighet (enkeltreiser)	7,3	7,4	6,4	7,6	7,2

TØI rapport 1073/2010

Figur 3.3 viser hvordan kundegrunnlaget fordeler seg etter reisehyppighet. Drøyt 40 prosent av de som reiste innenlands med fly i 2009 foretok bare én tur/retur reise og 18 prosent gjorde to reiser. En liten andel på tre prosent har svært høy reiseaktivitet med 16 tur/retur reiser eller mer i året. Denne fordelingen av

³ I tillegg kommer anslagsvis 320 000 personer som er bosatt i utlandet, slik at det totalt var ca 1,85 millioner personer som reiste innenlands med rutefly i 2009. I 2007 var antall utlendinger om bord på innenriksflyene ca 270 000.

kundene har holdt seg bemerkelsesverdig stabil de siste 15-20 årene. Kun 2003 hadde en litt avvikende tendens da halvparten av kundegrnlaget hadde en reise. Dette hadde som nevnt sammenheng med at kundegrnlaget økte veldig i denne perioden og personer med lav reisehyppighet kom inn i markedet.



TØI rapport 1073/2010

Figur 3.3: Fordeling av kundene etter antall t/r reiser per år. 1992, 1998, 2003, 2007 og 2009. Prosent

Figure 3.3: Distribution of travelers by total annual return journeys. 1992, 1998, 2003, 2007 and 2009. Percent

Tabell 3.3 viser kundegrnlaget for arbeidsbetingede reiser og private reiser separat. Forretningstrafikken er gått noe tilbake de siste par årene og tilsvarende er kundegrnlaget 60 000 færre i 2009 enn i 2007. 16 prosent av befolkningen foretar nå én eller flere arbeidsbetingede reiser innenlands med fly. Kundegrnlaget i privatmarkedet øker sakte men sikkert, og er nå oppe i 1,26 millioner. I løpet av seks år har det vokst med ca 100 000 personer, men på grunn av befolkningsveksten har ikke andelen økt. Fortsatt er det "bare" hver fjerde bosatte i Norge som reiser med fly innenlands i løpet av et år.

Tabell 3.3: Kundegrnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på enkeltreiser fordelt på arbeidsreiser og private reiser innenlands. 2003, 2007 og 2009

Table 3.4: Customer base, the average number of round trips per traveller and total number of journeys by purpose. 2003, 2007 and 2009

	Reiser i forbindelse med arbeid			Private reiser		
	2009	2007	2003	2009	2007	2003
Kundegrnlag	780 000	840 000	660 000	1 260 000	1 210 000	1 170 000
Andel av befolkningen	16 %	18 %	14 %	26 %	26 %	26 %
Reisehyppighet	7,4	7,6	7,8	4,2	4,2	3,8

TØI rapport 1073/2010

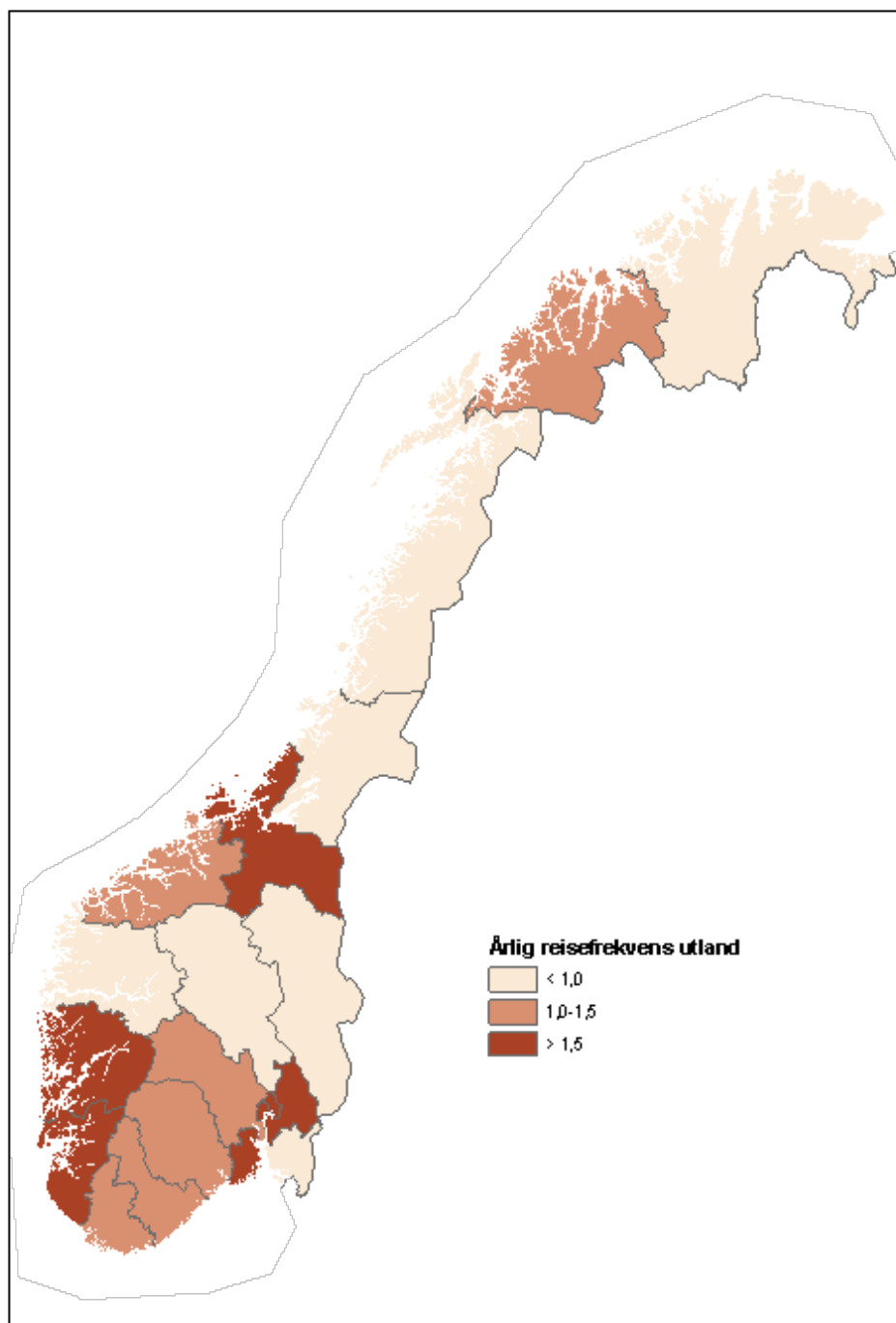
3.3 Reiser mellom Norge og utlandet

3.3.1 Reisefrekvens

Figur 3.4 og tabell 3.4 viser reisefrekvensen for utenlandsreiser fordelt på fylker. I alt foretok bosatte i Norge drøyt 7,6 millioner reiser med rutefly til/fra utlandet i 2009. Fordelt på befolkningen gir det i gjennomsnitt 1,6 enkeltreiser per person, eller 0,8 tur/retur reiser. Mens reisefrekvensen for utenlandsreiser økte betydelig mellom 2005 og 2007 (26 prosent), har nivået stagnert de siste par årene. Vi må imidlertid være oppmerksom på at Rygge lufthavn ikke er med i undersøkelsen.

Geografisk er det store variasjoner. Tabell 3.4 viser at:

- Reisefrekvensen er klart høyest blant bosatte i Oslo som i gjennomsnitt foretok 2,8 reiser i 2009. Samlet sett står Oslo for mer enn hver femte utenlandsreise, mens de utgjør 12 prosent av befolkningen.
- Færrest utenlandsreiser har de som bor i Nord-Norge, spesielt i Nordland og Finnmark. Folk i Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag har også reisefrekvenser under én.
- Troms og Sør-Trøndelag er de eneste fylkene som kan vise til vekst av betydning. Tromsø hadde i 2007 kun rute til Murmansk, mens det i 2009 også gikk direktefly til London og Riga.
- Reisefrekvensen i Oslo og Akershus har tilsynelatende gått betydelig ned. Dette er nok ingen reell effekt, men et resultat av at vår undersøkelse ikke fanger opp lekkasjen til Rygge.
- Det samme gjelder Østfold hvor det er overveiende sannsynlig at reisefrekvensen har økt, og ikke blitt redusert som det fremgår av våre tall. Sett opp mot tilbudet på Rygge er det naturlig å anta at reisefrekvensen i Østfold ligger omtrent på nivå med Vestfold, det vil si i underkant av 2 reiser.



TØI rapport 1073/2010

Figur 3.2: Reisefrekvens i fylkene. Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly. 2009

Figure 3.2: Trip frequency by county. International scheduled flights. 2009

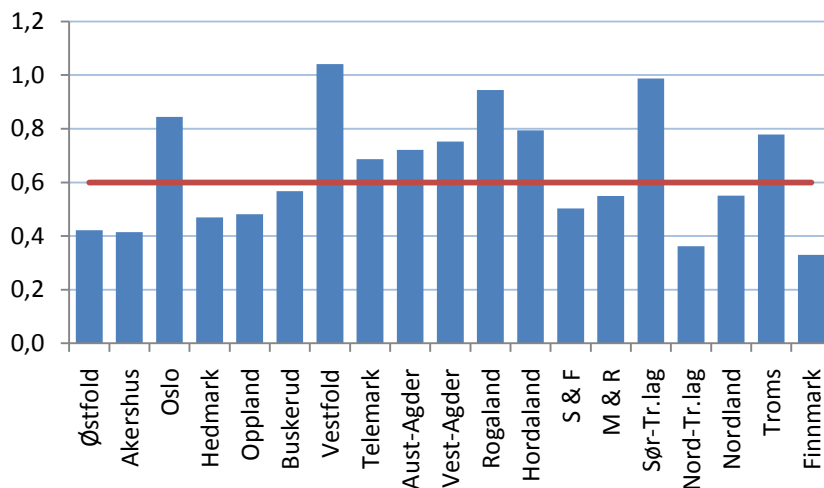
Tabell 3.4: Totalt antall reiser med rutefly til/fra Norge og reisefrekvens (enkeltreiser) per år i fylker og landsdeler. 1998, 2003, 2005, 2007 og 2009.

Table 3.4: Total number of trips with scheduled flights to/from Norway and trip frequency (single trips) per year by county and region. 1998, 2003, 2005, 2007 and 2009.

	Antall reiser 2009	Reisefrekvens				
		2009	2007	2005	2003	1998
Hele landet	7 625 000	1,6	1,7	1,3	1,0	0,9
Østlandet	4 260 000	1,8	2,0	1,6	1,3	1,1
Agder/Rogaland	1 230 000	1,8	1,6	1,3	1,0	0,9
Vestlandet	1 140 000	1,4	1,5	1,1	0,8	0,7
Trøndelag	570 000	1,4	1,2	1,0	0,7	0,5
Nord-Norge	425 000	0,9	0,8	0,6	0,5	0,3
Østfold	250 000	0,9	1,2	0,9	0,7	0,5
Akershus	1 060 000	2,0	2,3	2,0	1,6	1,6
Oslo	1 635 000	2,8	3,2	2,8	2,2	2,0
Hedmark	165 000	0,9	1,1	0,8	0,5	0,4
Oppland	165 000	0,9	1,1	0,7	0,5	0,4
Buskerud	350 000	1,4	1,4	1,2	1,0	0,8
Vestfold	420 000	1,8	1,9	1,4	1,1	0,8
Telemark	215 000	1,3	1,4	1,1	0,7	0,6
Aust-Agder	140 000	1,3	1,2	0,9	0,7	0,6
Vest-Agder	230 000	1,3	1,2	1,0	0,7	0,6
Rogaland	860 000	2,0	2,0	1,5	1,1	1,1
Hordaland	795 000	1,7	1,9	1,4	1,0	0,9
Sogn og Fjordane	85 000	0,8	1,0	0,7	0,5	0,3
Møre og Romsdal	260 000	1,0	1,1	0,8	0,7	0,5
Sør-Trøndelag	455 000	1,6	1,3	1,1	0,8	0,6
Nord-Trøndelag	115 000	0,9	0,9	0,7	0,3	0,5
Nordland	200 000	0,8	0,8	0,6	0,4	0,3
Troms	185 000	1,2	1,0	0,7	0,7	0,4
Finmark	40 000	0,5	0,7	0,6	0,5	0,2

TØI rapport 1073/2010

I løpet av de siste 10 årene har reisefrekvensen nesten doblet seg. Figur 3.5 viser hvordan veksten absolutt sett har vært for de ulike fylkene (horisontal linje viser et uvektet gjennomsnitt). Vestfold topper listen, fulgt av Sør-Trøndelag. Bosatte i disse fylkene foretok i gjennomsnitt én reise mer i året i 2009 sammenlignet med 1998. Bosatte i Finnmark og Nord-Trøndelag reiste bare marginalt mer i 2009 enn i 1998. Sør- og Nord-Trøndelag har med andre ord hatt svært forskjellig utvikling.



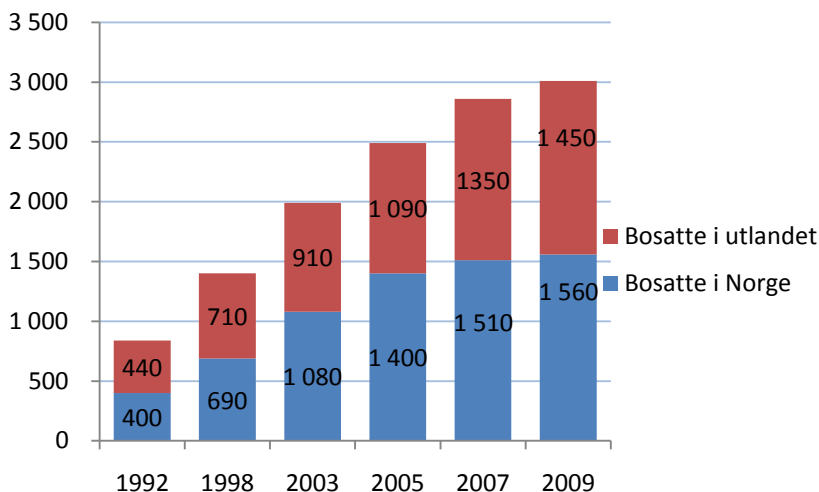
TØI rapport 1073/2010

Figur 3.5: Vekst i reisefrekvens 1998-2009. Absolutt antall reiser

Figure 3.5: Change in trip frequency 1998-2009

3.3.2 Kundegrønnet

Figur 3.6 viser utviklingen i kundegrønnet fra 1992 og fram til i dag fordelt på nordmenn og bosatte i utlandet. I 2009 var det 1 560 000 nordmenn som foretok minst en reise med rutefly mellom Norge og utlandet. Dette er nesten en firedobling på 17 år. Mellom 2003 og 2005 økte kundegrønnet med drøyt 300 000 personer, mens det har økt med "bare" 50 000 i løpet av de siste par årene. Kundegrønnet blant utlendinger har til gjengjeld økt med 100 000 fra 2007, og utgjorde i 2009 1 450 000 personer.



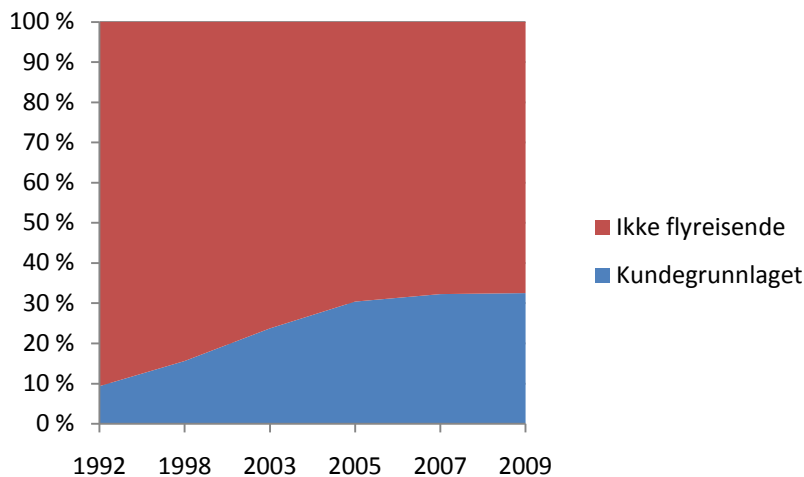
TØI rapport 1073/2010

Figur 3.6: Kundegrønnet for reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003, 2005, 2007 og 2009

Figure 3.6: Customer base for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003, 2005, 2007 and 2009

Til tross for at flyet de seneste årene er blitt betegnet som "allemannseie", var det fortsatt bare hver tredje nordmann som reiste utenlands med rutefly i 2009 (figur

3.7). Etter en sterk vekst på 1990-tallet og fram til 2005, har andelen flatet ut de senere årene. Veksten i første del av perioden, spesielt fra 1998 og utover, var sterkt tilbudsstimulert i form av økt konkurranse, lavere priser og flere direkteruter. De siste fire årene har antall direkteruter fortsatt å øke, mens prisutviklingen ikke har vært like sterk som tidligere, spesielt gjelder dette fritidsmarkedet (se avsnitt 5.8). Dette, sammen med finanskrisen i 2009, har nok bidratt sterkt til utviklingen de senere årene. Det er altså to av tre nordmenn som ikke reiser utenlands med rutefly. Selv om en viss andel av disse benytter charterfly på utenlandsreiser, illustrerer figuren et stort potensial for å øke kundegrunnlaget.



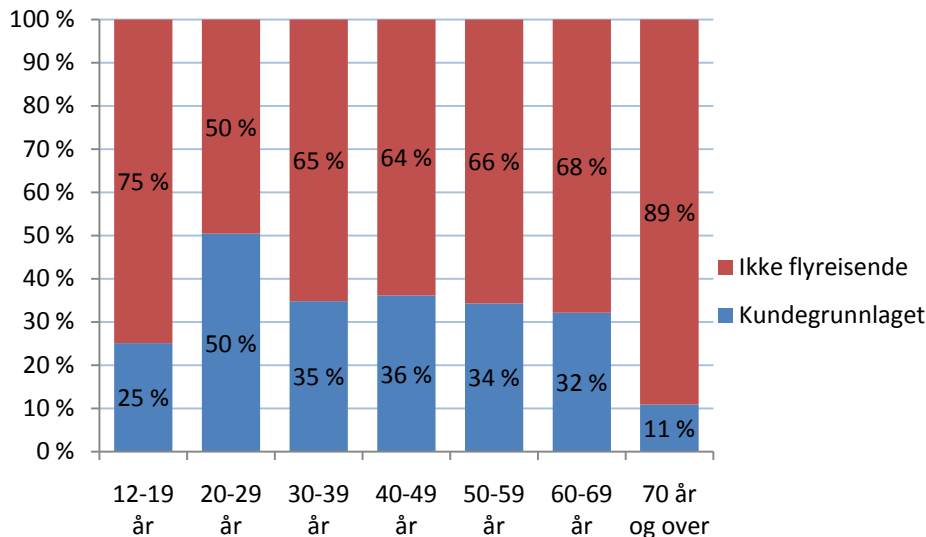
TØI rapport 1073/2010

Figur 3.7: Andel av bosatte i Norge som foretar minst en reise med rutefly til/fra utlandet. 1992-2009

Figure 3.7: Percentage of Norwegian residents with one or more international air trip (scheduled). 1992-2009

Figur 3.8 gir kundegrunnlaget i ulike aldersgrupper, og viser følgende hovedtrekk:

- Relativt sett er kundegrunnlaget størst blant personer mellom 20 og 30 år hvor halvparten reiste utenlands med rutefly i fjor.
- Det er liten variasjon i aldersintervallet 30-60 år – drøyt hver tredje person reiser utenlands med fly minst en gang i året.
- Kundegrunnlaget blant de i 60-årene er relativt sett ikke vesentlig lavere enn i yngre aldersgrupper. Hver tredje person mellom 60 og 70 år reiser minst en gang i året med rutefly til utlandet.
- Kun hver tiende person over 70 år er med i kundegrunnlaget. Dette vil ventelig øke betydelig når dagens mer reisevante 60 åringer passerer 70.



TØI rapport 1073/2010

Figur 3.8: Andel av bosatte i Norge som foretar minst en reise med rutefly til/fra utlandet etter alder. 2009

Figure 3.8: Percentage of Norwegian residents with one or more international air trip (scheduled) by age. 2009

3.3.3 Reisehyppighet

Tabell 3.5 viser gjennomsnittlig reisehyppighet for reiser mellom Norge og utlandet. Reisehyppigheten må ses i sammenheng med kunde grunnlaget. En sterk vekst i kunde grunnlaget vil ofte dempe veksten i reisehyppigheten, fordi mer ”marginale” grupper som reiser relativt lite kommer inn. Det skjedde i 2003 og 2005 da kunde grunnlaget vokste mye mens reisehyppigheten sank i 2003 og var uendret i 2005. De siste to årene har kunde grunnlaget vokst noe, mens totaltrafikken var på samme nivå som i 2007. Dette betyr at reisehyppigheten må ha gått litt ned, noe som bekreftes i tabell 3.5.

Tabell 3.5: Gjennomsnittlig reisehyppighet målt i tur/retur-reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992, 1998, 2003, 2005, 2007 og 2009

Table 3.5: Average number of round trips to/from Norway per passenger for international scheduled air travel by place of residence. 1992, 1998, 2003, 2005, 2007 and 2009

	2009	2007	2005	2003	1998	1992
I alt	4,2	4,4	3,8	3,8	4,4	4,2
Bosatte i Norge	4,9	5,2	4,4	4,4	5,4	5,0
Bosatte i utlandet	3,4	3,4	3,2	3,2	3,4	3,4

TØI rapport 1073/2010

Tabell 3.6 viser kunde grunnlaget og reisehyppigheten fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge:

- Kunde grunnlaget for arbeidsbetingede reiser har gått noe ned de siste par årene. I 2009 var det om lag 435 000 personer som foretok minst en arbeidsbetinget reise med fly til utlandet, ca 50 000 færre enn i 2007. Dette viser at

forretningsmarkedet er svært konjunkturutsatt og svinger i takt med den økonomiske utviklingen.

- Kundegrnlaget for private reiser økte med 65 000 mellom 2007 og 2009. Tilsvarende fortsetter reisehyppigheten å øke, noe som betyr at de som reiser utenlands med fly reiser stadig oftere.

Tabell 3.6: Kundegrnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge. Enkeltreiser med rutenfly mellom Norge og utlandet. 2003, 2005 og 2007

Table 3.6: Customer base, average number of international round trips per passenger and total number of international single trips by purpose. Residents in Norway. 2003, 2005, and 2007

	Arbeidsbetingede reiser				Private reiser			
	2009	2007	2005	2003	2009	2007	2005	2003
% av befolkningen	9%	10 %	8 %	7 %	31%	30 %	28 %	21 %
Kundegrnlag	435 000	480 000	370 000	320 000	1 475 000	1 410 000	1 280 000	950 000
Reisehyppighet	5,1	5,2	5,6	5,4	3,7	3,6	3,2	3,0

TØI rapport 1073/2010

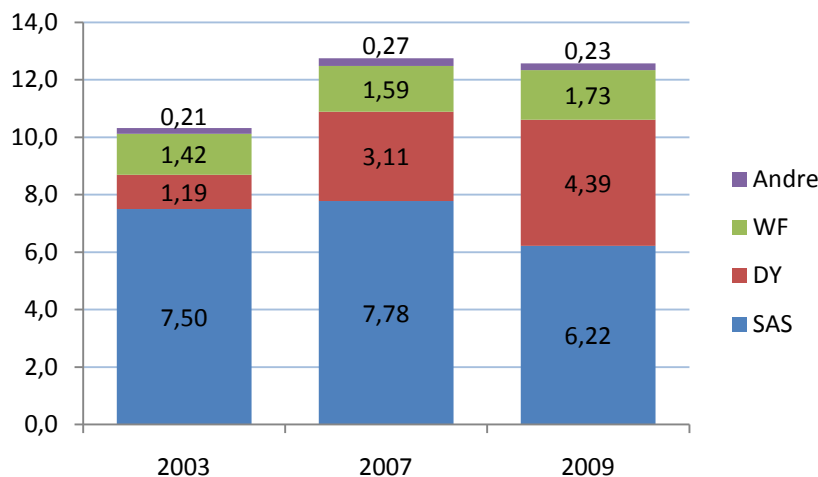
4 Flytrafikken innenlands

4.1 Rutetilbud og markedsandeler

I 2009 ble det foretatt 12,57 millioner reiser med fly innenlands i Norge, transfer inkludert. Dette er en nedgang på én prosent sammenlignet med 2007. Om lag 2,3 millioner av reisene innenlands var del av en utenlandsreise. Figur 4.1 viser utviklingen i antall passasjerer for de ulike selskapene i perioden 2003-2009.

SAS var i 2009 fortsatt den største operatøren på innenriksnettet med 6,22 millioner passasjerer, tilsvarende 49 prosent av markedet. Norwegian hadde 4,4 millioner passasjerer (35 prosent markedsandel) mens Widerøe hadde 1,73 millioner reiste med Widerøe (14 prosent). De resterende to prosent av trafikken var fordelt på en flere mindre selskap, hvorav Danish Air Transport var den største med én prosent av markedet. Det har vært store endringer i innenriksmarkedet de siste par årene:

- SAS hadde 20 prosent færre passasjerer i 2009 enn i 2007, og markedsandelen har gått ned fra 61 til 49 prosent.
- Norwegian økte på sin side passasjertallet med 41 prosent og gikk fra en markedsandel på 24 til 35 prosent.
- Widerøe økte passasjertallet med 10 prosent.



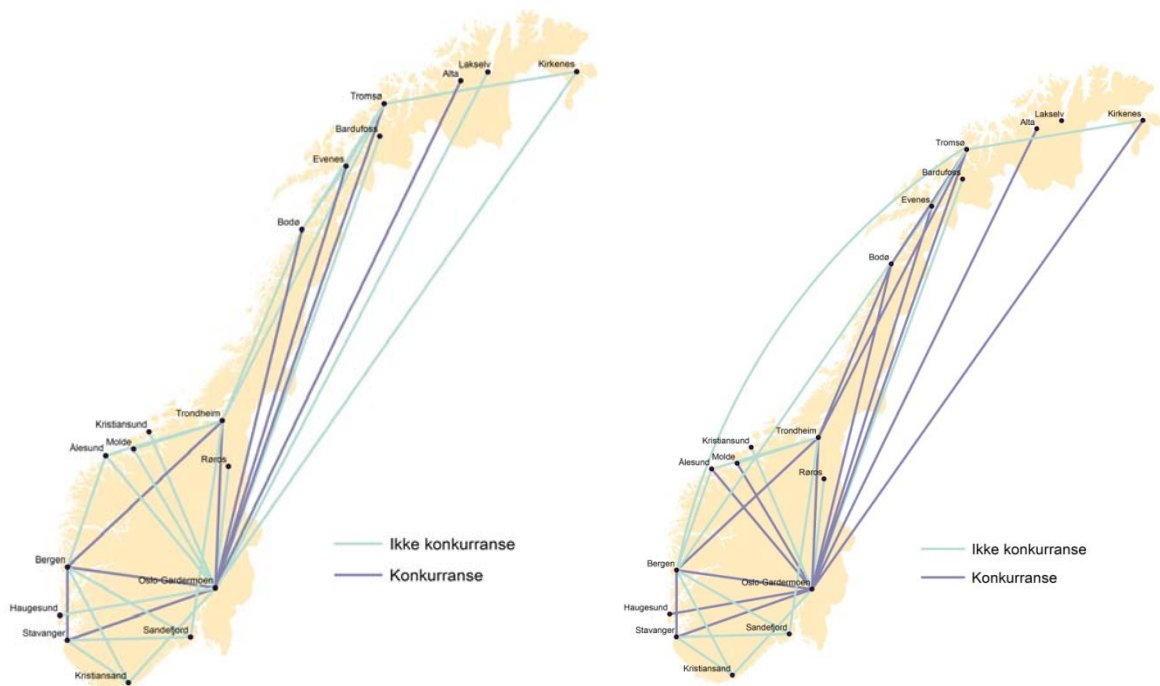
TØI rapport 1073/2010

Figur 4.1: Antall passasjerer innenlands etter selskap. 2003, 2007 og 2009

Figure 4.1: Total number of passengers on domestic flights by airline. 2003, 2007 and 2009

Figur 4.2a og 4.2b viser rutetilbudet på stamrutenettet i henholdsvis 2007 og i 2009, og ruter med og uten konkurranse. Av de i alt 30 relasjonene i figur 4.1b var det 16 som var konkurranseruter i 2009, mot ni av 29 ruter i 2007 (tabell 4.2.a). Siden 2007 har Norwegian gått inn på Oslo-Kristiansand/Haugesund/Ålesund/Molde/Kirkenes, Trondheim-Bodø/Tromsø og Bodø-Tromsø. De 14 monopol-

rutene trafikkeres av SAS (4 ruter), Norwegian (Oslo-Bardufoss), Widerøe (8 ruter) og DOT (Oslo-Røros).



Figur 4.2a: Tilbudet på stamrutenettet i 2007

Figure 4.2a: Route network at main airports in 2007

Figur 4.2b: Tilbudet på stamrutenettet i 2009

Figure 4.2b: Route network at main airports in 2009

Norwegian gikk inn på stamrutenettet i Sør-Norge i 2002. I løpet de siste 6-7 årene har selskapet gradvis utvidet rutetilbudet, både ved at de har gått inn på nye relasjoner og økt frekvensen på eksisterende strekninger. Tabell 4.1 viser hvordan markedsandelen til Norwegian på konkurranserutene har utviklet siden 2005, samt Norwegians andel av tilbudt setekapasitet på disse strekningene i 2009. Øverste del av tabellen viser ruter hvor det har vært konkurranse i hele perioden, mens siste del er relasjoner hvor Norwegian har gått inn siden 2007. Hovedtrekkene i utviklingen de siste par årene er:

- Norwegians markedsandel på de "etablerte" rutene ligger gjennomgående mellom 40 og 50 prosent.
- På alle ruter hvor det har vært konkurranse i perioden har Norwegian tatt markedsandeler i begge delmarkedene, med ett unntak: Forretningstrafikk mellom Bergen og Stavanger.
- På ruter hvor Norwegian har gått inn etter 2007 varierer markedsandelen fra 16 (Oslo-Haugesund) til 42 prosent (Oslo-Ålesund). På Oslo-Haugesund gikk imidlertid Norwegian inn sent på året. I fjerde kvartal hadde selskapet en markedsandel på 43 prosent.
- På de "etablerte" rutene har Norwegian gjennomgående en noe høyere andel av trafikken enn tilbudte seter. På rutene hvor det kom konkurranse i løpet av fjoråret er bildet litt mer variert, noe som har sammenheng med at tidspunktet for når Norwegian kom inn på den enkelte ruta varierer.

Tabell 4.1: Norwegian's markedsandeler på relasjoner hvor de opererer i konkurranse med SAS. Totalt og etter hovedformål. 2005, 2007 og 2009

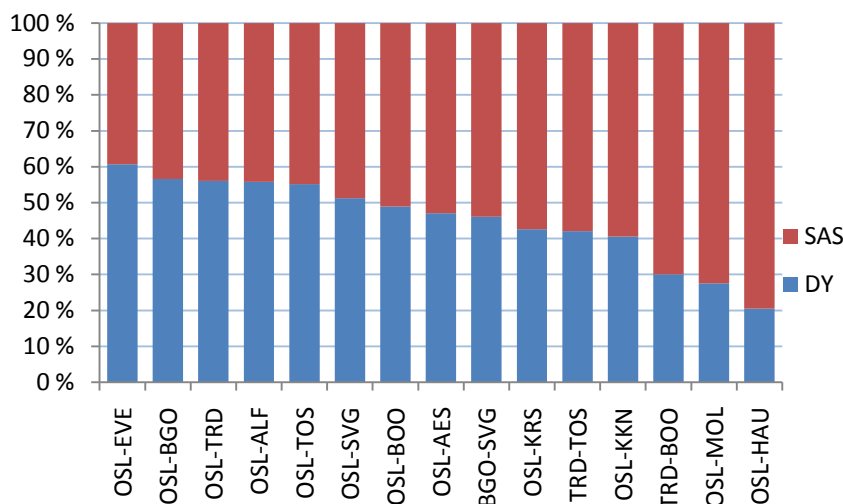
Table 4.1: Norwegian's market share on competition routes. Total and by trip purpose. 2005, 2007 and 2009

Relasjon	Andel av sete-kapasiteten		Markedsandel totalt og i delmarkeder							
	2009	2009	Alle reiser		Forretningsreiser			Private reiser		
			2009	2007	2009	2007	2005	2009	2007	2005
Oslo-Stavanger	44	46	38	28	38	32	23	55	48	35
Oslo-Bergen	49	50	44	34	45	38	34	56	54	34
Oslo-Trondheim	47	48	44	35	38	40	34	60	50	36
Oslo-Bodø	39	39	35	25	31	24	19	46	43	29
Oslo-Harstad/Narvik	51	55	38	24	46	18	6	59	47	34
Oslo-Tromsø	35	41	36	31	31	23	23	48	46	35
Oslo-Alta	47	51	43	18	24	20	17	63	51	19
Bergen-Stavanger	34	38	37	-	29	32	-	61	52	-
Oslo-Kristiansand	39	40	-	-	30	-	-	55	-	-
Oslo-Haugesund	20	16	-	-	13	-	-	21	-	-
Oslo-Ålesund	39	42	-	-	31	-	-	53	-	-
Oslo-Molde	24	22	-	-	19	-	-	25	-	-
Oslo-Kirkenes	34	35	-	-	27	-	-	38	-	-
Trondheim-Bodø	25	19	-	-	8	-	-	28	-	-
Trondheim-Tromsø	1)	29	-	-	21	-	-	35	-	-

TØI rapport 1073/2010

¹⁾Ikke tilgjengelige data

Norwegian står enda sterkere i punkt-til-punkt markedet. Figur 4.3 viser markedsandeler på rutene ovenfor for reiser mellom de respektive byene. På seks av de 15 strekningene har Norwegian en markedsandel på over 50 prosent, med Oslo-Harstad/Evenes som høyest (61 prosent) og Oslo-Haugesund som lavest (20 prosent).



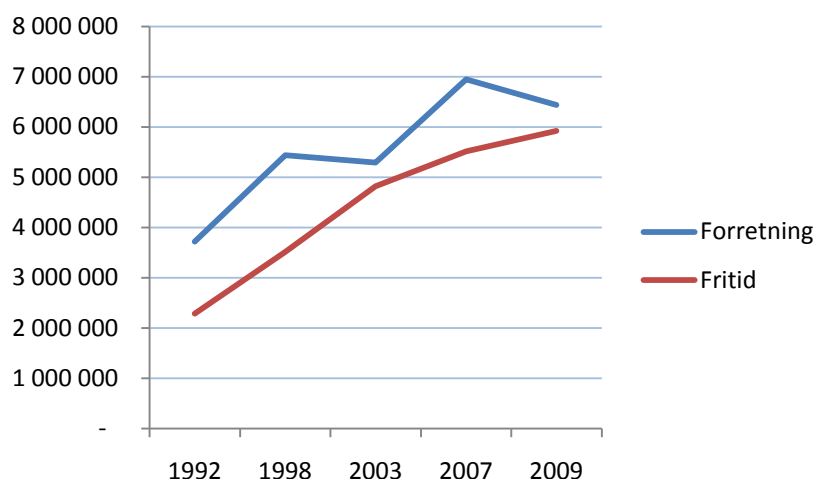
TØI rapport 1073/2010

Figur 4.3: Markedsandeler for punkt-til-punkt trafikken. 2009

Figure 4.3: Market shares OD-traffic. 2009

4.2 Reisens formål

Det er lenge siden flymarkedet var et tilbud primært rettet mot forretningsreisende. Som figur 4.4 viser, er private reiser i dag blitt et volummessig nesten like viktig marked for flyselskapene som de arbeidsbetingede reisene. Figuren illustrerer også at forretningsmarkedet er svært konjunkturavhengig. Mens fritids- og ferietrafikken har steget jevnt i hele perioden, sammenfaller de to periodene med nedgang i forretningstrafikken med lavkonjunkturen i 2001-2002 og finanskrisen i 2008-2009.

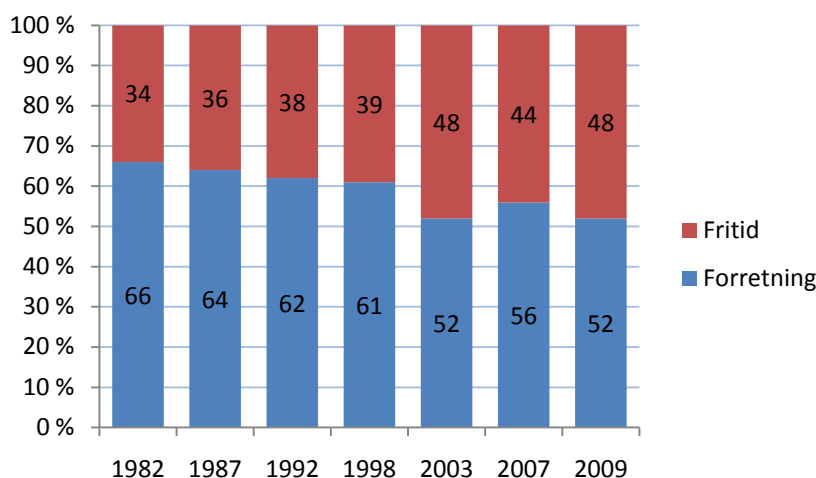


TØI rapport 1073/2010

Figur 4.4: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål. Antall passasjerer 1992-09

Figure 4.4: Domestic air travel by purpose. Number of passengers 1992-09

Andelen private reiser økte jevnt fra 34 til om lag 40 prosent i perioden 1982-1998 (figur 4.5). Det store "hamskiftet" kom i kjølvannet av liberaliseringen og åpningen av ny hovedflyplass i oktober 1998, da lavkostselskapet Color Air og senere Norwegian gjorde sitt inntog. I løpet av femårsperioden mellom 1998 og 2003 økte andelen private reiser på norske innenriksflygninger fra 39 til 48 prosent.



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.5: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål. 1986-2009

Figure 4.5: Domestic air travel by purpose. 1986-2009

Tabell 4.2 viser formålsfordelingen mer detaljert for alle innenriksrutene og for Widerøe ruter. Kurs/konferanse er det største delmarkedet for arbeidsbetingede reiser, mens besøk er det viktigste formålet for private reiser. Trafikkstrukturen er lik på stamrutenettet og det regionale nettet med unntak av at andelen ”Annen privat reise” er høyere på Widerøes flyvninger, og ferie/fritid lavere. Andre private reiser er her spesielt knyttet opp mot private ærend som sykehusbesøk o l.

Tabell 4.2: Reiser på innenriksnettet etter formål i 2009. Prosent

Table 4.2: Trip purpose for domestic air travel in 2009. Percent

Reiseformål	Alle ruter	Regionale ruter (Widerøe)
Arbeidsbetingede reiser i alt	52	53
- Reise til/fra arbeidssted	14	15
- Kurs, konferanse, kongress, messe	17	18
- Salg, innkjøp, forhandlinger	4	4
- Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.	3	2
- Serviceoppdrag/konsulentbistand	4	4
- Annen forretnings-/tjenestereise	10	10
Private reiser i alt	48	47
- Besøke slekt/venner	21	21
- Ferie-/helgetur og lignende	17	12
- Reise til/fra studiested	2	3
- Annen privat reise	8	11

TØI rapport 1073/2010

Tabell 4.3 viser næringstilhørighet for dem som er på arbeidsbetingede reiser i årene 2003 og 2009. Olje-/gassindustrien har blitt en viktigere kunde for flyselskapene de siste årene. I 2009 ble 22 prosent av reisene foretatt av ansatte innen olje-/gassvirksomhet, mot 18 prosent i 2003. Offentlig administrasjon/tjenesteytings andel av flyreisene har gått ned to prosentpoeng, mens det for de øvrige næringene bare er mindre endringer. Det må imidlertid understrekes at reiseaktiviteten i samtlige næringer har økt betydelig. Totalt økte antall arbeidsbetingede reiser med 22 prosent i perioden 2003-2009.

Dersom vi ser på stamrutenettet og det regionale nettet separat er det bare mindre forskjeller, med unntak av at det offentlige er en større aktør på de regionale rutene.

Tabell 4.3: Arbeidsbetingede reiser etter næringsstilhørighet i 2003 og 2009. Prosent
 Table 4.3: Domestic business travel by sector in 2003 and 2009. Percent

Næring	2003	2009		
		Alle ruter	Stamruter (SK og DY)	Regionale ruter (WF)
Primærnæringer	3	4	3	5
Olje-/gassutvinning, bergverk	18	22	22	18
Industri	9	8	8	8
Kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg	5	6	6	7
Varehandel, hotell og restaurant	8	6	7	6
Transport, lagring, post, tele	5	4	4	4
Bank og forsikring	4	3	3	3
Annen privat tjenesteyting	15	13	13	12
Offentlig administrasjon/tjenesteyting	20	19	18	22
Annet	13	15	16	15
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 1073/2010

Betydningen av olje-/gassindustrien ser man også på rutenivå. Tabell 4.4 viser andelen oljerelaterte reiser på relasjoner ut fra Oslo. Til Kristiansund er hver tredje reise knyttet til olje-/gassvirksomhet, men også til Florø, Stavanger og Haugesund står olje-/gassindustrien direkte eller indirekte for mellom 20 og 30 prosent av trafikken. Andre ruter med høyt innslag av oljereiser er Oslo-Molde/Bergen/Ålesund/Alta. Det er særlig i utbyggingsfasen av olje- og gassfeltene at reiseaktiviteten er stor. Reduksjonen i oljerelaterte reiser mellom Oslo og Alta etter 2005 har for eksempel sammenheng med ferdigstillingen av gasseksportanlegget for Snøhvit i Hammerfest.

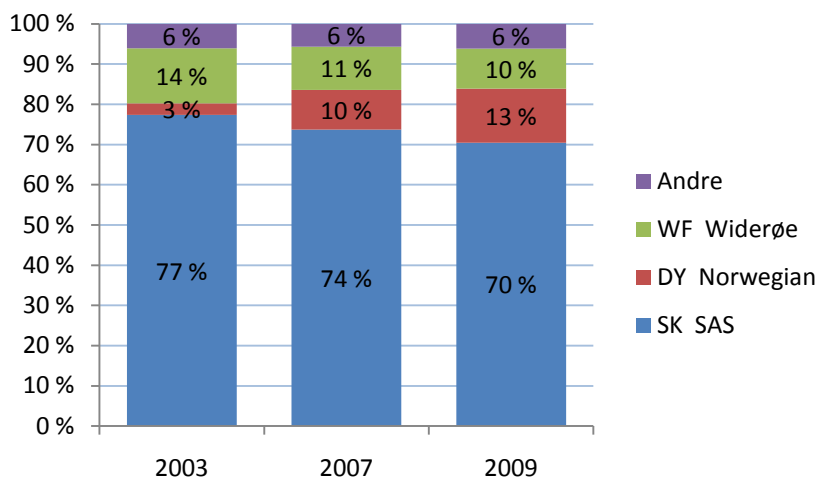
Tabell 4.4: Oljerelaterte reiser etter destinasjon. 2003, 2005, 2007 og 2009. Prosent
 Table 4.4: Air travel related to oil and gas operations by destination. 2003, 2005, 2007 and 2009. Percent

Fra Oslo til:	2009	2007	2005	2003
Kristiansund	36	33	38	25
Florø	28	16	¹⁾	11
Stavanger	21	25	22	17
Haugesund	20	23	17	12
Molde	11	17	17	5
Bergen	11	12	11	10
Ålesund	8	12	5	4
Alta	5	11	20	14
Kristiansand	8	9	8	5
Tromsø	6	7	7	3
Trondheim	6	6	4	4
I alt	14	12	11	8

TØI rapport 1073/2010

¹⁾Ikke observasjoner for 2005

Til sammen hadde 1,5 millioner reiser tilknytning til olje-/gassvirksomhet i 2009. Figur 4.6 viser at 70 prosent av disse reisene gikk med SAS (Braathens inkludert i 2003). Mens SAS opplever tilbakegang i de fleste markedene har med andre ord selskapet fortsatt et godt grep om "oljepassasjerene". Norwegianers andel av denne trafikken øker, men er ennå relativt beskjeden (13 prosent).



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.6: Selskapenes andel av olje-/gassrelaterte reiser. 2003-2009

Figure 4.6: Market shares for trips related to oil and gas operations. 2003-2009

4.3 Billettpriser

I reisevaneundersøkelsene på fly er det fra og med 2003 stilt direkte spørsmål om betalt billettpris tur/retur, inkludert avgifter. Som tidligere år er det betydelig usikkerhet knyttet til disse opplysningene, blant annet fordi 22 prosent av respondentene ikke har svart på spørsmålet. For reisende som reiser papirløst vil det kunne være vanskelig å oppgi billettpris, og eventuelle firmarabatter i ettertid har man heller ikke muligheter for å si noe om. Andelen ubesvart har imidlertid holdt seg stabil i de fire reisevaneundersøkelsene som har stilt direkte spørsmål om pris. Det er derfor rimelig å anta at undersøkelsene gir et forholdsvis godt bilde av utviklingen, mens det er større usikkerhet knyttet til selve prisnivået.

I tabell 4.5 er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser for i alt 13 relasjoner i 2009. Prisene gjelder bare reiser på den bestemte strekningen, det vil si kun passasjerer som reiser mellom de to byene uten viderereise. På alle disse relasjonene var det konkurranse i 2009, mens SAS var eneste operatør på fem av rutene i 2007. I tillegg viser tabellen priser og prisutviklingen på reiser mellom Oslo og ruteområder på regionalnettet. Hovedtrekkene er som følger:

- En gjennomsnittsbillett for en innenlands flyvning kostet i 2009 kr 1 900,-, henholdsvis kr 2 250,- for forretningsreisende og kr 1 520,- for fritidsreisende. Forretningsreisende betalte i gjennomsnitt fem prosent mindre for billetten i 2009 enn i 2007, mens fritidsreisende omtrent det samme.
- Prisene på de tre største relasjonene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger ligger på rundt kr 1 500,- i fritidsmarkedet og ca kr 1 700,- i forretningsmarkedet. Forretningsreisende til/fra Stavanger betaler litt mer. De siste par årene har prisene i forretningsmarkedet gått ned med knapt 10 prosent på disse relasjonene, mens de er uforandret blant fritidsreisende (Stavanger litt ned).
- På de fem relasjonene som har fått konkurranse siden 2007 har prisene falt med 22 prosent i forretningsmarkedet og 18 prosent i fritidsmarkedet. På de åtte relasjonene som hadde konkurranse i begge årene ble prisene redusert med

fire prosent i forretningsmarkedet, mens det var en prisøkning på syv prosent i fritidsmarkedet.

- Prisforskjellen mellom en reise på stamrutenettet i Sør-Norge og en reise mellom stamlufthavner i Sør- og Nord-Norge er ca 300 kroner i forretningsmarkedet og om lag 500 kroner i fritidsmarkedet.
- Forretningsreisende mellom Sør- og Nord-Norge betaler om lag 35 prosent mindre for billetten nå enn i 2003, målt i nominelle kroner. Også de siste to årene har prisene gått betydelig ned (15 prosent).
- For reisende på kortbanenettet som skal til Oslo er prisene høye, og de ligger omtrent på samme nivå som i 2007. Prisforskjellene mellom stamrutenettet og kortbanenettet er betydelige. For eksempel er gjennomsnittsprisen på en forretningsreise mellom en av byene på Helgelandskysten og Oslo drøyt kr 4 000, mens forretningsreisende mellom Bodø og Oslo betaler bare halvparten.

Tabell 4.5: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks for 2003, 2005, 2007 og 2009. Punkt-til-punkt trafikk

Table 4.5: Average fare (NOK) on major domestic routes and price indices in 2003, 2005, 2007 and 2009. OD-traffic

Relasjon	Gjennomsnittspris t/r			Prisindeks (2003=100)								
	Forretning	Formål Privat	Alle	Forretning			Private			Alle reiser		
				2005	2007	2009	2005	2007	2009	2005	2007	2009
Oslo-Bergen	1 650	1 150	1 440	92	90	79	104	101	101	96	95	84
Oslo-Trondheim	1 750	1 120	1 450	92	93	85	105	108	107	98	98	90
Oslo-Stavanger	1 840	1 160	1 550	94	93	87	106	116	109	97	99	91
Oslo-Kristiansand ¹⁾	1 670	900	1 430	107	108	76	94	105	64	107	113	73
Oslo-Haugesund ¹⁾	2 190	1 450	1 850	97	119	99	110	115	103	100	122	99
Oslo-Ålesund ¹⁾	1 840	1 1200	1 510	90	112	84	106	114	92	95	114	86
Oslo-Molde ¹⁾	2 110	1 320	1 650	91	111	91	112	135	118	101	119	95
Bergen-Stavanger	1 840	920	1 530	107	90	96	120	79	88	111	91	93
Bergen-Trondheim	2 140	1 200	1 560	91	74	68	106	86	90	100	74	71
Oslo-Alta	2 300	2 100	2 160	68	70	67	101	88	105	87	78	89
Oslo-Bodø	2 080	1 750	1 890	72	65	63	94	88	98	81	77	80
Oslo-Tromsø	2 210	1 650	1 860	78	71	72	102	89	100	87	79	84
Trondheim-Bodø ¹⁾	2 310	1 320	1 700	96	103	77	131	114	112	108	126	90
Sør-Norge	1 950	1 220	1 610	96	98	87	108	106	100	101	103	89
Sør-Nord	2 100	1 770	1 910	76	72	61	97	87	96	86	82	79
Regionalnettet-Oslo												
Oslo-Hammerfest	5 870	2 960	4 710	101	92	92	76	77	76	104	97	84
Oslo-Finnmarkskysten ²⁾	4 890	3 300	4 080	85	89	86	87	95	94	87	93	89
Oslo-Lofoten ³⁾	4 210	2 850	3 350	95	83	89	87	82	87	93	84	89
Oslo-Helgeland ⁴⁾	4 190	2 860	3 620	91	89	85	97	100	103	92	95	92
Oslo-Sogndal	2 510	1 030	1 880	-	106	109	-	87	76	-	105	95
Innenlands alle ruter ⁵⁾	2 250	1 520	1 900	-	90	86	-	98	98	-	94	89

TØI rapport 1073/2010

¹⁾ SAS alene i 2007

²⁾ Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø

³⁾ Leknes og Svolvær

⁴⁾ Brønnøysund, Mosjøen., Sandnessjøen, Mo i Rana

⁵⁾ Kun flygninger innenriks (utenlandsk transfer ikke tatt med)

4.4 Reisens varighet

18 prosent av flyreisene innenlands med forretningsformål har utreise og hjemreise på samme dag (tabell 4.6), mens dette gjelder bare fem prosent av de private reisene. Dette ligger på omtrent samme nivå som i 2003. Antall overnattinger for dem som har overnattet viser en klar nedgang de seneste to årene, dette gjelder for alle reiseformål. De som reiser til og fra arbeid er borte nesten 12 netter i gjennomsnitt, mens de yrkesreisende har et opphold på knappe tre netter.

Tabell 4.6: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet etter reiseformål. 2003, 2007 og 2009

Table 4.6: Percentage of day trips and mean duration of journeys by purpose. 2003, 2007 og 2009

	2009	2007	2003
Andel dagstur – alle reiser	12	14	12
Andel dagsturer – yrkesreiser	18	21	22
Andel dagsturer – private reiser	5	5	4
Varighet* – alle reiser	6,2 netter	7,1 netter	7,1 netter
Varighet* – reiser til/fra arbeid	11,6 netter	12,5 netter	12,2 netter
Varighet* – yrkesreiser	2,8 netter	3,7 netter	3,5 netter
Varighet* – private reiser	7,4 netter	8,2 netter	8,4 netter

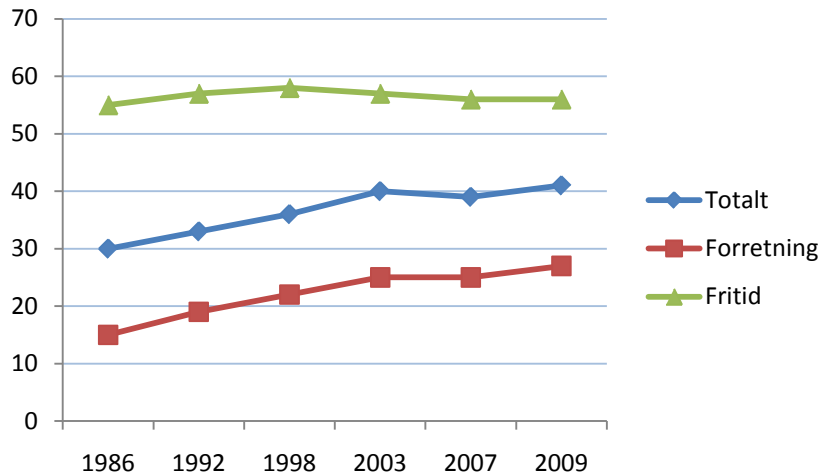
TØI rapport 1073/2010

* For reisende med 1 til 99 netter.

4.5 Kjønn, alder og inntekt

Menn er fortsatt i klart flertall på norske innenriksflygninger, selv om kvinneandelen har steget. Figur 4.7 viser at bare 30 prosent av flypassasjerene var kvinner i 1986, mens andelen var 41 prosent i 2009. En økende andel private reiser, samt det forhold at kvinner har fått en stadig styrket posisjon innenfor næringslivet, er bakgrunnen for denne utviklingen. Kvinneandelen har holdt seg noenlunde stabil på 2000-tallet.

Fordelingen mellom menn og kvinner er avhengig av formålet med reisen. I 1986 var det bare 15 prosent av de arbeidsbetingede flyreisene som ble foretatt av kvinner. Kvinneandelen økte jevnt fram mot 2003, men har siden ligget stabilt på 27 prosent. På private reiser er imidlertid kvinnene i flertall. 56 prosent av de private reisene i 2009 ble foretatt av kvinner, tilsvarende som i 2003 og 2007.



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.7: Andelen kvinner blant flypassasjerene etter reisens formål

Figure 4.7 : Female passengers on domestic routes. Percent

Ser man på kjønnsfordelingen i de ulike aldersgruppene, finner man fortsatt en forholdsvis sterk mannsdominans i aldersgruppene hvor yrkesaktiviteten er størst, dvs. 30-69 år. For personer i 20-årene og for de eldste er fordelingen mellom menn og kvinner noe mer jevn, mens det for tenåringene er et kvinneoverskudd. Personer i alderen 20-59 år er overrepresentert blant flypassasjerene sett i forhold til befolkningen. De utgjør hele 82 prosent av de reisende, men bare 64 prosent av befolkningen.

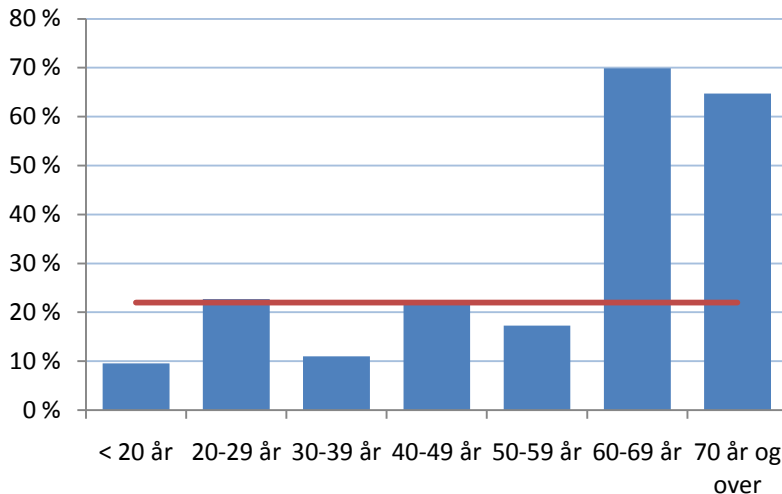
Tabell 4.7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn i 2009. Prosent

Table 4.7: Airline passengers (12 years and above) by age and gender in 2009. Percent

Alder	Andel av		Prosentandel i hver aldersgruppe	
	Befolkningen	Flypassasjerene	Menn	Kvinner
12-19 år	12	6	47	53
20-29 år	15	21	53	47
30-39 år	17	20	62	38
40-49 år	17	22	62	38
50-59 år	15	19	63	37
60-69 år	12	9	62	38
70 år og eldre	12	3	56	44
I alt	100	100	59	41

TØI rapport 1073/2010

Figur 4.8 viser utvikling i reiseaktiviteten i ulike aldersgrupper i mellom 2003 og 2009. Innenlandstrafikken vokste med 22 prosent i denne perioden. I aldersgruppene under 60 år lå veksten på mellom 10 og 20 prosent, mens reiseaktiviteten for de over 60 år økte med mer enn 60 prosent. Dette gir seg også utslag i alderssammensetningen om bord i flyene, hvor andelen over 60 år nå er oppe i 12 prosent, mot ni prosent i 2003 og seks prosent i 1992 (tabell 4.8).



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.8: Trafikkvekst i ulike aldersgrupper i perioden 2003-2009

Figure 4.8: Traffic growth in different age groups 2003-2009

Tabell 4.8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1992, 1998, 2003, 2007 og 2009. Prosent

Table 4.8: Airline passengers (12 years and above) by age. 1992, 1998, 2003, 2007 and 2009. Percent

Alder	2009	2007	2003	1998	1992
12-19 år	6	6	6	4	5
20-29 år	21	20	22	20	21
30-39 år	20	21	22	25	27
40-49 år	22	22	22	26	28
50-59 år	19	20	19	19	12
60-69 år	9	10	7	5	4
70 år +	3	3	2	2	2
I alt	100	100	100	100	100
Gj.snittsalder	41 år	41 år	40 år	40 år	39 år

TØI rapport 1073/2010

Ser vi på bruttoinntekten til passasjerene hos henholdsvis SAS og Norwegian, har kundene til SAS noe høyere inntekt enn Norwegians kunder (tabell 4.9). Dette gjelder imidlertid utelukkende forretningsreisene. For de private reisene er det svært små forskjeller i inntektsprofilen for trafikantene i de to selskapene.

Tabell 4.9: Oppgitt bruttoinntekt etter flyselskap og type reise. 2009. Prosent
 Table 4.9: Gross income among passengers by airline and trip purpose. 2009. Percent

Brutto inntekt	Forretningsreiser		Private reiser		Alle reiser	
	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS	Norwegian	SAS
Under 150 000 kr	10	4	21	21	16	10
150 000-299 999 kr	5	4	14	13	10	7
300 000-449 000 kr	26	20	37	36	32	26
450 000-599 999 kr	25	25	15	15	20	21
600 000-749 999 kr	18	21	6	7	11	16
750 000 kr og over	16	26	7	8	11	20
I alt	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 1073/2010

4.6 Oppmøtetid på lufthavnen

De siste 10 årene har oppmøtetidene på landets lufthavner økt. Mens gjennomsnittlig oppmøtetid i 2003 var én time og 15 minutter, var den i 2009 økt til én og en halv time. Oppmøtetiden er generelt kortere jo mindre lufthavnen er. På de store lufthavnene er det forskjell på yrkes- og privatreisende når det gjelder oppmøtetid, da de sistnevnte i gjennomsnitt møter noe tidligere enn yrkesreisende. På de mellomstore og regionale lufthavnene er det ingen forskjell på oppmøtetiden for de yrkesreisende og for privatreisene.

Noen reisende møter av ulike grunner svært tidlig før flyavgang, særlig på de større lufthavnene. Dette vil øke verdien for gjennomsnittet i betydelig grad, og gjennomsnittsverdien er derfor høyere enn det som må sies å være "den mest typiske" verdien for den "vanlige" reisende. Et bedre mål for dette er medianverdien, som beregnes som den verdien der halvparten av de reisende har kortere oppmøtetid og halvparten har lengre. Tabell 4.10 viser at medianverdien ligger betydelig lavere enn gjennomsnittsverdien. For alle lufthavnene som var med i undersøkelsen var medianverdien én time for dem som var på en arbeidsbettinget reise, mens den var ett kvarter lengre for de som reiste på en privat reise.

Tabell 4.10: Gjennomsnittlig oppmøtetid før flyavgang etter type lufthavn. 2003, 2007 og 2009. Antall minutter

Table 4.10: Average passenger arrival time in minutes before departure by type of airport. 2003, 2007 and 2009. Number of minutes

Lufthavn	Alle reiser			Arbeidsbettingede reiser			Fritidsreiser		
	2009	2007	2003	2009	2007	2003	2009	2007	2003
Oslo	106	96	81	93	84	71	118	110	92
Store lufthavner	78	69	65	75	65	62	82	73	68
Mellomstore lufthavner	65	63	59	66	62	56	63	64	63
Regionale lufthavner	51	50	40	53	51	40	49	49	40
Gjennomsnitt alle lufthavner	90	84	75	82	75	67	99	94	84
Median alle lufthavner	65	60	60	60	60	60	75	70	60

TØI rapport 1073/2010

4.7 Reisen til lufthavnen

Hvordan man kommer seg til lufthavnen er betinget av det lokale transporttilbudet, og varierer dermed mellom de ulike lufthavnene. Det varierer også i noen grad mellom passasjerer som reiser innenriks og til utlandet. I reisevaneundersøkelsen er det som nevnt ikke foretatt intervjuer på samtlige av landets lufthavner. Man har derfor ikke muligheter for å gi en oversikt for alle lufthavner. Med hensyn til å få gode tall for tilbringertransporten er det også en svakhet at det for mange innenlandske relasjoner kun er intervjuet i en retning. For enkelte lufthavner er derfor antall observasjoner få og det kan også oppstå skjevheter dersom tilbringertransporten varierer mellom ulike relasjoner og innland/utland. Tallene bør derfor vurderes med noe forsiktighet.

I tabell 4.11 er de 15 lufthavnene i Norge som inngår i undersøkelsen gruppert i henhold til Avinors inndeling i store, mellomstore og regionale lufthavner (Sandefjord lufthavn er her inkludert i store). De regionale lufthavnene omfatter kun de fire lufthavnene i Sogn og Fjordane, samt Ørsta/Volda. Tallene inkluderer både tilbringer i forbindelse med reiser i Norge og til utlandet med rutefly for de aktuelle lufthavnene.

Bilbruken er stor ved alle lufthavnene unntatt Oslo. Ved mange av de mindre lufthavnene er tilbudet av kollektivtransport dårlig eller helt fraværende. Det generelle trekket er derfor at jo mindre lufthavnen er, desto større er bilbruken. De regionale lufthavnene som er inkludert i undersøkelsen har nok en høyere kollektivandel enn hva som er normalt. Undersøkelsen i 2007, som inkluderte 11 regionale lufthavner, viste at kollektivandelen på disse var bare tre prosent.

Tabell 4.11: Transportmidler brukt på reisen til lufthavnen (rute innland og utland). 2009. Prosent

Table 4.11: Transport mode to the airport (scheduled domestic and international flights). 2009. Percent

Transportmiddel	OSL	Store lufthavner	Mellomstor lufthavner	Regionale lufthavner	I alt
Buss	18	22	14	14	20
Flytoget	38	-	-	-	19
Annet tog	9	2	-	-	5
I alt kollektivtrafikk	65	24	14	14	44
Taxi	5	23	21	20	14
Bil parkert ved lufthavnen	14	19	24	21	17
Bil, ble kjørt av andre til lufthavnen	12	27	34	34	20
Leiebil	2	4	6	6	3
Annet	2	3	2	5	2
I alt	100	100	100	100	100

TØI rapport 1073/2010

Oslo lufthavn skiller seg ut ved en svært høy kollektivandel, hele 65 prosent. Dette har særlig sammenheng med et godt tilbud (Flytoget) og den store avstanden fra flyplassen til Oslo sentrum. Flytoget er den klart største transportøren med 38 prosent av tilbringerreisene for rutetrafikken innenlands og utenlands. I tillegg kom ni prosent med NSBs ordinære tog, slik at toget samlet sett sto for 47 prosent av disse

tilbringerreisene til Oslo lufthavn i 2009.⁴ 20 prosent av passasjerene ankom med buss. Dette gir altså en samlet kollektivandel på 65 prosent, som er en økning med to prosentpoeng siden 2007 (tabell 4.12). 26 prosent av passasjerene ankom med egen bil eller ble kjørt av andre, mens drosje og leiebil sto for det resterende.

Tabell 4.12: Transportmidler brukt på reisen til Oslo lufthavn (Fornebu i 1998). 1998, 2003, 2005 og 2007. Ruteflyvninger. Prosent

Table 4.12: Transport mode to Oslo airport (Fornebu in 1998). 1998, 2003, 2005 and 2007. Scheduled flights. Percent

Transportmiddel	2009	2007	2005	2003	1998
Buss	18	18	20	19	21
Flytoget	38	36	35	37	-
Annet tog	9	7	7	6	-
I alt kollektivtrafikk	65	61	62	62	21
Taxi	5	6	6	6	39
Bil parkert ved lufthavnen	14	17	16	15	15
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	12	12	13	13	22
Leiebil	2	2	2	2	2
Annet	2	2	2	2	1
I alt	100	100	100	100	100

TØI rapport 1073/2010

4.8 Konkurransen mellom OSL og Rygge

Åpningen av Rygge sivile lufthavn har økt konkurransen om passasjerene i Østlandsområdet. Med bare en times kjøring fra Oslo sentrum er Rygge et reelt alternativ for bosatte og besøkende til Oslo og Akershus, spesielt i de sørlige delene av Oslo og Follo. Rygge hadde i 2009 ruter innenlands med Norwegian til Stavanger (seks ukentlige), Bergen (to daglige på hverdager pluss en søndagsavgang), Trondheim (to daglige på hverdager pluss en søndagsavgang) og Bodø/Tromsø (seks ukentlige). Tabell 4.13 viser passasjergrunnlaget på disse rutene og tilsvarende ruter til/fra OSL⁵.

⁴ I tillegg kommer reisende med charterfly. Denne gruppen har en vesentlig lavere kollektivandel enn reisende med rutefly.

⁵ Rygge deltar ikke i Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2009 og det har derfor ikke vært mulig å innhente data om utenlandstrafikken. Intervjuer av passasjerer på innenriksrutene er gjort på de andre lufthavnene.

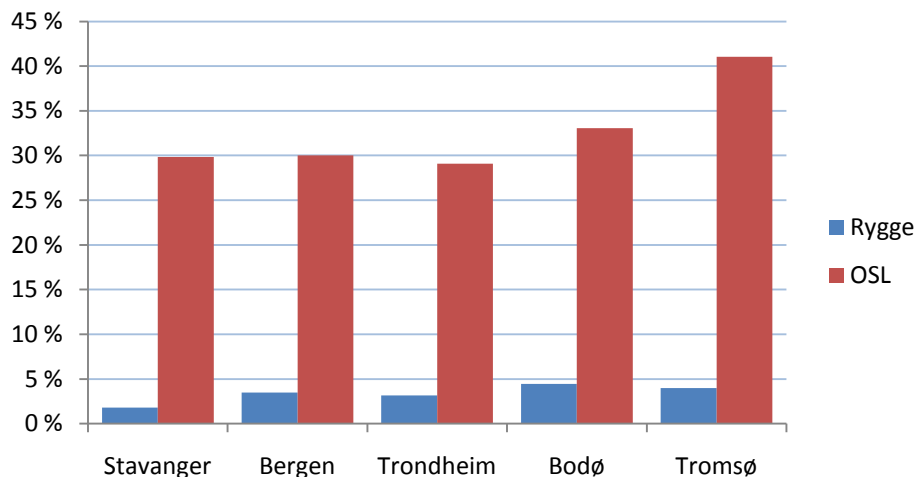
Tabell 4.13: Antall reisende mellom Rygge/OSL og Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Bergen. 2009

Table 4.13. Number of passengers travelling between Rygge/OSL and Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø and Tromsø. 2009

Avreiselufthavn	PAX			Andel		
	RYG	OSL	I alt	RYG	OSL	I alt
Stavanger	55 000	1 240 000	1 295 000	4	96	100
Bergen	100 000	1 500 000	1 600 000	6	94	100
Trondheim	95 000	1 530 000	1 625 000	6	94	100
Bodø	45 000	590 000	635 000	7	93	100
Tromsø	25 000	670 000	695 000	4	96	100
I alt	320 000	5 530 000	5 850 000	5	95	100

TØI rapport 1073/2010

Rygges andel av trafikken er forholdsvis beskjeden. Fire prosent av det samlede passasjerantallet fra Rygge og OSL til Stavanger og Tromsø går via Rygge, mens andelen til Bodø er syv prosent. Transfertrafikken på Rygge er også beskjeden. Figur 4.9 viser andelen av de reisende på strekningene som har transfer på henholdsvis Rygge og OSL. Under fem prosent av passasjerene til Rygge skal videre med fly, mens om lag hver tredje passasjer til Gardermoen fra Stavanger, Berge, Trondheim og Bodø har transfer på OSL. På strekningen Gardermoen-Tromsø er transferandelen hele 41 prosent. Datagrunnlaget er for dårlig til å gi eksakte tall på hvordan transfertrafikken på Rygge fordeler seg, mens anslagsvis skal drøyt 70 prosent av transfertrafikken (i underkant av 10 000 reiser) til utlandet.



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.9. Andel av passasjerene på ulike strekninger som har transfer på henholdsvis Rygge og OSL.

Figure 4.9. Transfer passengers on Rygge and OSL by route. Percent

Rygge betjener først og fremst bosatte/besøkende til Østfold. Tabell 4.12 viser at seks av ti reiser genereres eller attraheres i Østfold, mens i underkant av 30 prosent bor i eller skal til Oslo/Akershus. I alt utgjør dette ca 90 000 reiser, likt fordelt mellom de to fylkene. Tallene i tabell 4.12 viser også en liten lekkasje fra Torp.

Tabell 4.14: Bosted/besøkssted for reisende mellom Rygge og Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. 2009

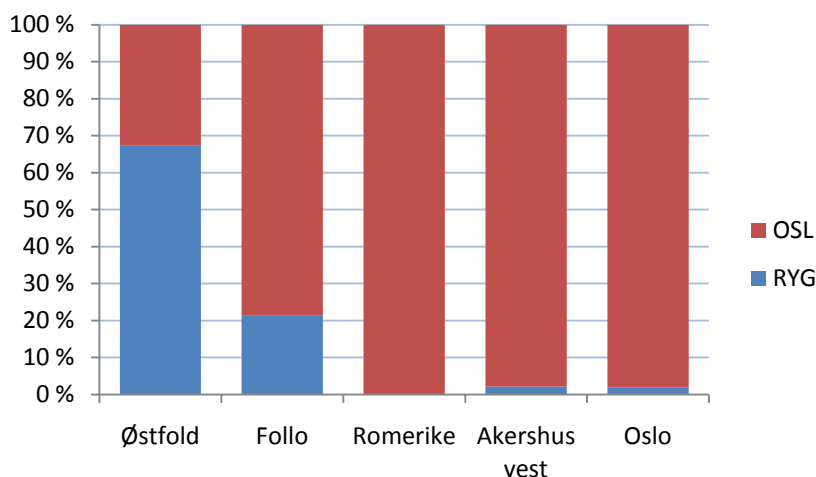
Table 4.14: Place of residence/visit for passengers travelling between Rygge and Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø and Tromsø. 2009

Bosted/besøksfylke	PAX	Andel
Østfold	190 000	62
Akershus	45 000	14
Oslo	45 000	14
Vestfold/Buskerud/Telemark	30 000	9
I alt	310 000	100

TØI rapport 1073/2010

Figur 4.10 viser avreiseflythavn på relasjonene nevnt over for bosatte/besøkende til Østfold, Follo (Nesodden, Frogn, Oppegård, Ski, Vestby, Ås og Enebakk), Romerike, Akershus vest (Bærum og Asker) og Oslo. Rygges andel av trafikken er:

- Østfold: 67 prosent (lekkasjen til OSL fra Østfold utgjør om lag 80 000 reiser)
- Follo: 21 prosent
- Romerike: -
- Bærum og Asker: 2 prosent
- Oslo: 2 prosent



TØI rapport 1073/2010

Figur 4.10. Avreiseflythavn for reiser til Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø blant bosatte/besøkende i 5 regioner på Østlandet. Prosent

Figure 4.10. Departure airport for passengers travelling to Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø and Tromsø by residential/visiting region

Tabell 4.15 viser formålsfordelingen på Rygge og OSL på de nevnte rutene. Tallene indikerer at Rygge først og fremst betjener fritidsmarkedet. Nesten to av tre reiser skjer i forbindelse med fritidsrelaterte formål. For reiser generert/attrahert i Østfold er forretningsandelen noe høyere (40 prosent). Dette betyr at trafikken som kommer ”utenfra” i hovedsak er fritidstrafikk. Til sammenligning hadde OSL en forretningsandel på 52 prosent på disse rutene i 2009.

Tabell 4.15: Formål for reisende mellom Rygge/OSL og Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. 2009

Table 4.15: Trip purpose for passengers travelling between Rygge/OSL and Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø and Tromsø. 2009

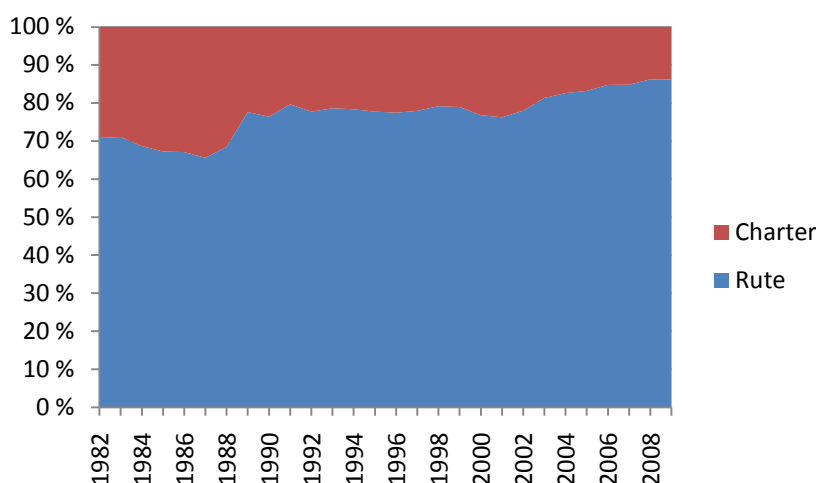
Lufthavn	Forretning	Fritid	I alt
Gardermoen	52	48	100
Rygge	36	64	100

TØI rapport 1073/2010

5. Flytrafikken til og fra utlandet

5.1 Reiseomfang

I 2009 ble det foretatt drøyt 12,5 millioner reiser med rutefly mellom Norge og utlandet. I tillegg kommer chartertrafikken med to millioner reiser. Figur 5.1 viser hvordan forholdet mellom rute- og chartertrafikk har utviklet seg de siste 30 årene. Chartertrafikkens andel av totalen har vært avtakende og utgjorde i 2009 13 prosent, mot 34 prosent i "toppåret" 1987. Utviklingen de senere årene skyldes blant annet opprettelsen av direkte ruteflygninger til destinasjoner som tidligere bare ble dekket med charterfly.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.1: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2009

Figure 5.1: Distribution of passengers travelling on scheduled flights and charter flights to/from Norway. 1982-2009

Oslo lufthavn (OSL) er den dominerende avreiselufthavnen for reiser mellom Norge og utlandet. Tabell 6.1 viser at to av tre reiser med rutefly starter her. Inkluderer vi chartertrafikken går 64 prosent av utenlandsreisene fra OSL. I motsetning til landets øvrige lufthavner (med unntak av Kristiansand) har OSL hatt en negativ trafikkutvikling de siste par årene, og OSLs andel av utenlands-trafikken har derfor sunket. Veksten har vært spesielt stor på Sandefjord lufthavn Torp, som hadde 26 prosent flere passasjerer i 2009 enn i 2007. Selv i fjor, da utenlandstrafikken totalt sett viste en nedgang på 5,4 prosent sammenlignet med 2008, vokste trafikken på Sandefjord med hele 19,7 prosent. Også Rygge, som ikke er med i denne undersøkelsen, har etter hvert fått mange ruter til utlandet. Per april 2009 opererer Ryanair hele 29 ruter fra Rygge (mange har få ukentlige avganger), mens Norwegian har 11 utenlandsdestinasjoner fra Moss. Til tross for betydelig konkurranse fra andre lufthavner er det likevel ingen tvil om at hovedflyplassen er landets knutepunkt for flytrafikken mellom Norge og utlandet.

Tabell 5.1: Lufthavner med utenlands rutetrafikk. Antall enkeltreiser i 2003, 2005, 2007 og 2009

Table 5.1: Norwegian airports with international scheduled services. Number of single trips in 2003, 2005, 2007 and 2009

	2009		2007		2005		2003	
	Enkeltreiser	Andel	Enkeltreiser	Andel	Enkeltreiser	Andel	Enkeltreiser	Andel
Oslo	8 370 000	66,7	8 900 000	71,6	6 930 000	72,0	5 490 000	72,5
Sandefjord	1 375 000	11,0	1 090 000	8,7	760 000	7,9	670 000	8,9
Bergen	1 020 000	8,1	985 000	7,9	725 000	7,5	550 000	7,3
Stavanger	1 050 000	8,4	910 000	7,3	710 000	7,4	595 000	7,9
Trondheim	385 000	3,1	285 000	2,3	280 000	2,9	140 000	1,8
Kristiansand	190 000	1,5	215 000	1,7	135 000	1,4	105 000	1,4
Haugesund	85 000	0,7	30 000	0,2	85 000	0,9	20 000	0,3
Tromsø	35 000	0,3	5 000	-	5 000	0,1	-	-
Ålesund	25 000	0,2	10 000	0,1	-	-	-	-
I alt	12 540 000	100	12 425 000	100	9 630 000	100	7 570 000	100

TØI rapport 1073/2010

5.2 Konkurransen mellom lufthavner

Konkurransen mellom OSL og de øvrige lufthavnene som har utenlandsruter er stor. Den direkte konkurransen er mot Rygge og Sandefjord hvor influensområdene er svært overlappende. Imidlertid møter OSL også betydelig konkurranse fra Avinors øvrige lufthavner etter hvert som tilbudet på disse bedres, og fra de andre hovedlufthavnene i Norden.

Etableringen av Rygge sivile lufthavn har økt konkurransen om passasjerene i Oslofjordområdet. Rygge har ikke publisert passasjerstatistikk, men NRK Østfold meldte 9. januar med Luftfartstilsynet som kilde at totaltrafikken på Rygge i 2009 var på 619 000 passasjerer, opp fra 400 000 i startåret 2008. Avinors statistikk innland viser at Rygge i fjor hadde drøyt 300 000 innenrikspassasjerer. Trafikken fordelte seg med andre ord ca 50/50 på innland og utland i 2009.

Rygges geografiske influensområde innbefatter Østfold fylke og Follo (kommunene Vestby, Ski, Ås, Oppegård, Nesodden og Enebakk). Tabell 5.2 viser at det i 2007 ble generert/attrahert om lag 600 000 utenlandsreiser i dette området, hvorav 90 prosent gikk over OSL og 10 prosent via Torp. I 2009 gikk 510 000 reiser via OSL eller Sandefjord. Siden det totalt sett ikke var noen trafikknedgang mellom 2007 og 2009 kan dette antas å være overført trafikk.

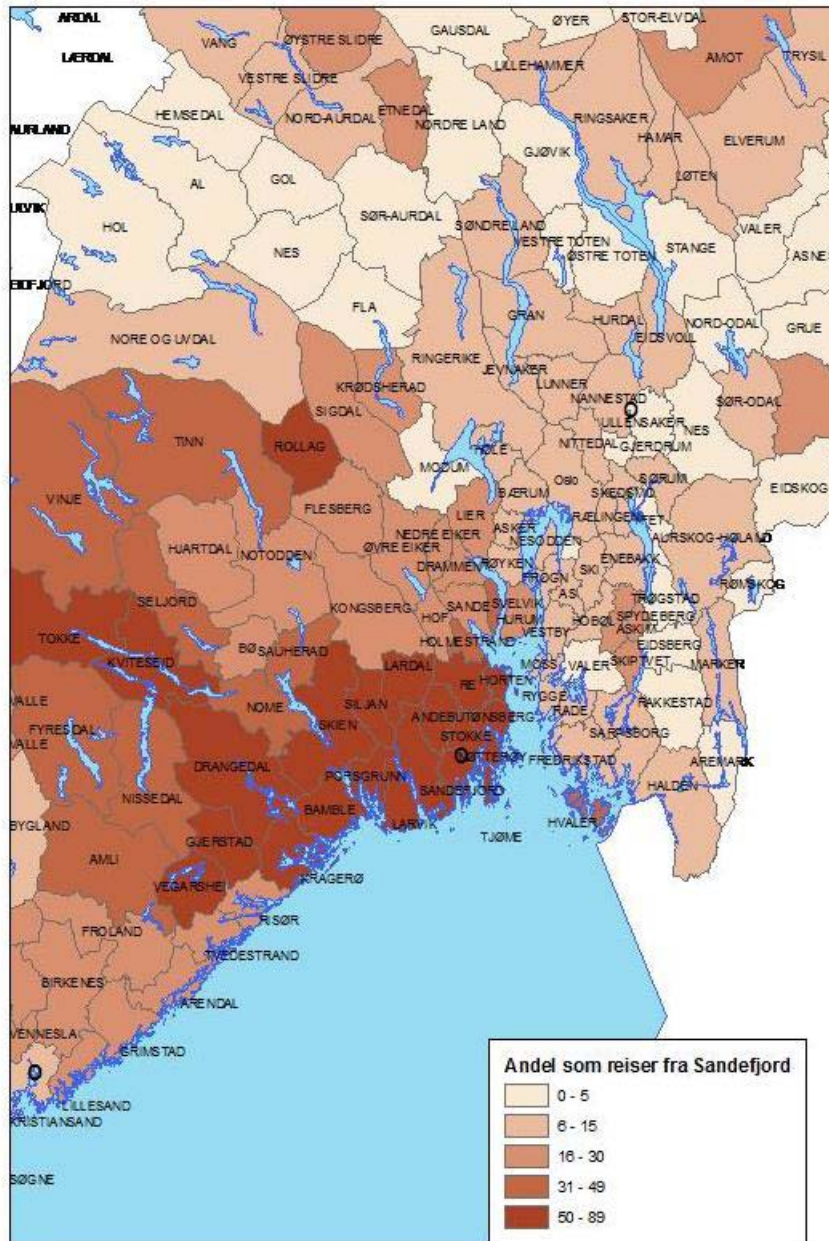
Tabell 5.2: Avreiselufthavn for reiser generert/attrahert i influensområdet til Rygge

Table 5.2: International trips to/from the catchment area of Rygge by departure airport

	2009		2007	
	PAX	Andel	PAX	Andel
Oslo, Gardermoen	460 000	90	540 000	89
Sandefjord, Torp	50 000	10	65 000	11
Total	510 000	100	605 000	100

TØI rapport 1073/2010

Figur 5.2 viser bruken av Torp etter bosteds- og besøkskommune. Det er viktig å presisere at dette ikke inkluderer reiser som foretas fra Rygge. Figuren illustrerer konkurransen mellom (i) OSL og Sandefjord og (ii) Kristiansand og Sandefjord. For å få tall som er sammenlignbare med tidligere er Østfold inkludert i OSLs influensområde.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.2: Andel som benytter Sandefjord Torp på sin utenlandsreise etter bosteds-/ besøkskommune

Figure 5.2: Passengers travelling via Sandefjord Torp on international routes by place of residence/visit. Percent

Hovedtrekkene er:

- Ni prosent av trafikken generert/attrahert i OSLS influensområde gikk i 2009 fra Torp, mot syv prosent i 2007. Totalt dreier dette seg om ca 490 000 reiser. Fra de tre største kommunene, Oslo, Bærum og Asker, øker lekkasjen til henholdsvis 9 prosent (7 i -07), 9 prosent (6 i -07) og 11 prosent (10 i -07).
- 48 prosent av trafikken generert/attrahert i Torps influensområde går via Oslo, mot 55 prosent i 2007. Dette utgjør drøyt 500 000 reiser. Sandefjord tar dermed markedsandeler fra OSL i sitt eget "hjemmemarked".
- Trafikken til/fra Østfold fordeler seg på 88 prosent OSL og 12 prosent Torp. Torps andel i 2007 var 13 prosent.
- 39 prosent av utenlandstrafikken til/fra influensområdet til Kristiansand Kjevik går direkte, 39 prosent går via OSL og 18 prosent via Sandefjord. I 2007 gikk 47 prosent direkte, 38 prosent fra OSL og 12 prosent fra Torp.

Både fra Oslo og Kristiansand har lekkasjen til Sandefjord med andre ord økt de siste par årene. For Kristiansands del er dårligere tilbud (f eks nedleggelsen av Norwegians rute til Stansted) noe av forklaringen.

Konkurransen mellom Avinors største lufthavner øker også. Tabell 5.3 viser andelen av utenlandsreisene som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland, Rogaland og Aust-Agder etter avreiselufthavn. Sammenlignet med to år tilbake går nå en større andel av trafikken fra den lokale lufthavnen. Spesielt stor er økningen for reiser til/fra Trøndelag. 46 prosent går nå direkte fra Værnes økt mot 36 prosent i 2007.

Tabell 5.3: Andel av utenlandsreisene som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland, Rogaland og Aust-Agder etter avreiselufthavn. 2003, 2005, 2007 og 2009

Table 5.3: International trips to/from Trøndelag, Hordaland, Rogaland, and Aust-Agder by departure airport. 2003, 2005, 2007 and 2009

	2009			2007			2005			2003		
	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre
Trøndelag	46	48	5	36	57	6	46	50	4	34	61	5
Hordaland	65	29	6	63	33	4	64	30	6	60	34	6
Rogaland	71	22	7	67	28	5	70	21	9	75	21	4
Aust-Agder ¹⁾	30	39	31	35	43	22	34	37	24	35	36	29

TØI rapport 1073/2010

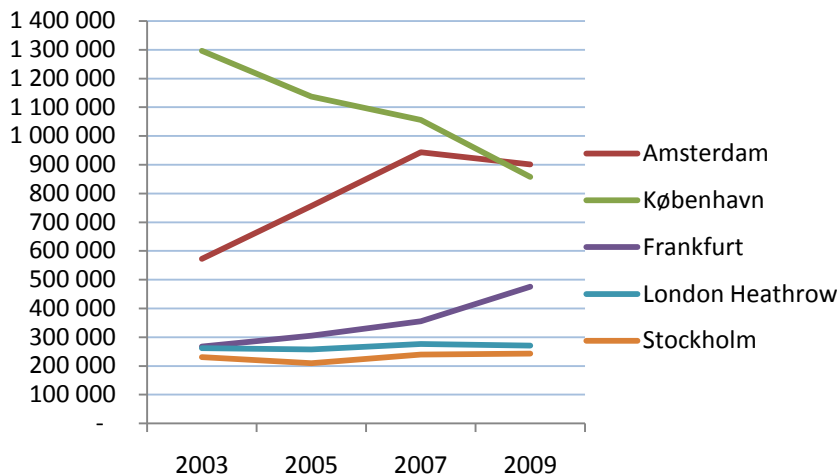
¹⁾NB! Kun trafikk til/fra Aust-Agder og ikke hele influensområdet til Kjevik

5.3 Transfer i utlandet

Opprettelsen av flere direkteruter har gjort at færre passasjerer nå behøver flybytte i utlandet. I 2009 var det bare 30 prosent av passasjerene som hadde transfer i utlandet, det vil si at 70 prosent nådde sitt endelige reisemål med direktefly fra Norge. Dette var tilsvarende som i 2007, men hele 13 prosentpoeng høyere enn i 2003 da bare 57 prosent nådde bestemmelsesstedet uten flybytte. I 2009 var transfermarkedet på 3,8 millioner reiser, mot 3,2 millioner i 2003, dvs en økning på 18 prosent. Til sammenligning økte trafikken i denne perioden med 66 prosent.

Figur 5.3 viser utviklingen i transfertrafikken på de fem største transferlufthavnene. Følgende hovedtrekk kan leses:

- København, som i mange år var det dominerende knutepunktet for internasjonale reiser fra Norge, er nå tatt igjen av Amsterdam. I henhold til beregninger fra RVU var 900 000 passasjerer i transfer i Amsterdam i 2009, mens 860 000 hadde transfer på Kastrup.
- På Kastrup var transfertrafikken fra Norge 19 prosent lavere i 2009 enn i 2007. Kastrup har nå 22 prosent av transfermarkedet, mot 40 prosent i 2003.
- Frankfurt er den eneste lufthavnen som øker transfertrafikken. I 2009 var det 34 prosent flere transferpassasjerer fra Norge enn i 2007.
- Transfer på Stockholm og London Heathrow har i hele perioden ligget på +/- 250 000 passasjerer. For London kommer i tillegg ca 65 000 transferpassasjerer på Gatwick og Stansted.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.3: Antall transferpassasjerer på de fem største knutepunktene. 2003, 2005, 2007 og 2009

Figure 5.3: Number of transfer passengers on five largest hubs. 2003, 2005, 2007 and 2009

Tabell 5.4 viser reiserute for passasjerer til ulike verdensdeler. De aller fleste som skal til destinasjoner utenfor Europa er avhengige av flybytte. I 2009 var det kun syv interkontinentale ruter fra Norge: Continental Airlines til New York (37 000 PAX), US Airways til Philadelphia (4 000 PAX), Pakistan Airlines til Islamabad og Lahore (30 000 PAX), Thai Airways til Bangkok (35 000 PAX), samt Norwegians tre ruter til Marrakech, Dubai og Sharm el Sheikh (til sammen ca 30 000 PAX). Hovedtrekkene i reisemønsteret er:

- Fire av fem reiser til Europa går med direktefly. Blant reisende som bytter fly er Kastrup lufthavnen som oftest benyttes.
- Kun hver sjettede reise til Nord-Amerika går direkte. Amsterdam er viktigste knutepunkt, om lag hver tredje transferpassasjer velger å reise via Schipol.
- Bare 13 prosent av reisene til Asia går direkte. Kastrup og Schipol er nokså jevnstore på transfertrafikken.
- Reisemønsteret er variert. 28 prosent av transfertrafikken går via andre lufthavner enn de fem store. Av disse er Munchen den største (130 000 transferpassasjerer). Til Latin-Amerika går 41 prosent av trafikken via andre lufthavner, hvorav Paris Charles de Gaulle er størst med 30 000 passasjerer.

Tabell 5.4: Transferlufthavn etter reisemål. 2009. Prosent
 Table 5.4: Transfer airport by destination region. 2009. Percent

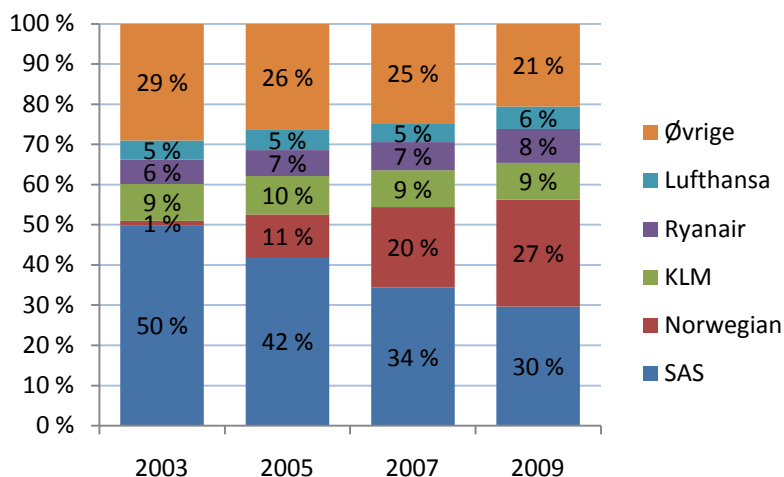
	Direkte	AMS	CPH	FRA	LHR	ARN	Via andre	I alt	Total PAX(1000)
Afrika	8	28	3	17	14	-	31	100	180
Asia	13	20	18	12	11	5	21	100	600
Europa	80	4	6	2	-	2	5	100	10 650
Latin-Amerika	-	24	3	14	17	-	41	100	145
Midt-Østen	12	19	4	19	8	4	35	100	135
Nord-Amerika	18	26	14	12	12	5	13	100	725
Oseania	-	8	8	15	46	8	15	100	65
I alt	70	7	7	4	2	2	8	100	12 540

TØI rapport 1073/2010

5.4 Markedsandeler

I alt var det 35 selskaper som fløy rutetrafikk mellom Norge og utlandet i 2009, som er noen færre enn i 2007. De fleste selskapene er relativt små med hensyn til passasjertall, og opererer som regel nisjeruter med forholdsvis få avganger. I 2009 var det 15 selskaper som hadde over 100 000 passasjerer, og de fem største sto for 80 prosent av trafikken.

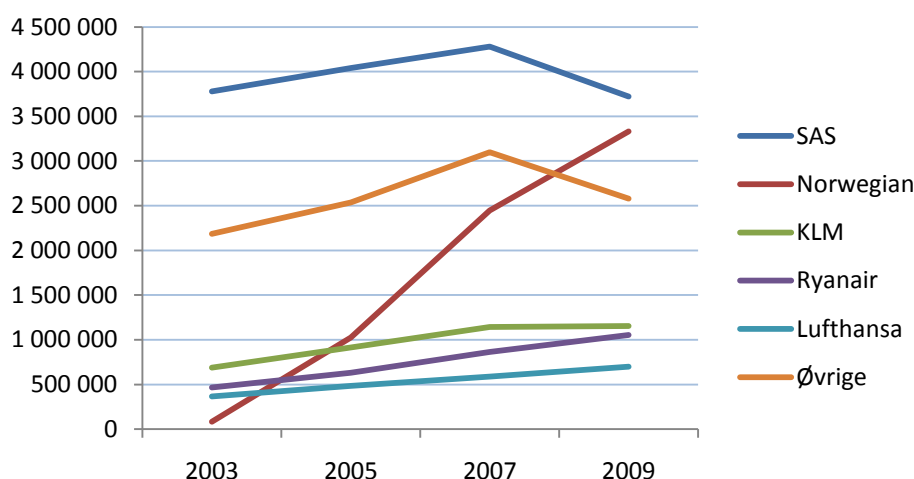
Figur 5.4a og 5.4b viser markedsutviklingen for de fem største selskapene i andeler og faktiske passasjertall. SAS er fortsatt største operatør med 3,7 millioner passasjerer, tilsvarende 30 prosent av markedet. SAS er imidlertid i ferd med å bli passert av Norwegian, som i 2009 fraktet drøyt 3,3 millioner reisende mellom Norge og utlandet (27 prosent markedsandel). Norwegian hadde en trafikkvekst på 49 prosent mellom 2007 og 2009, mens SAS opplevde en nedgang i utenlandstrafikken på 13 prosent. For de øvrige selskapene er det små endringer. Lufthansa har seks prosent av markedet mot fem i 2003, KLM har i hele perioden ligget på rundt 10 prosent, mens Ryanair har økt markedsandelen med to prosentpoeng de siste seks årene til åtte prosent.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.4a: Markedsandeler for de fem største operatørene på utenlandsruter fra norske lufthavner, 2003-2009

Figure 5.4a: Market shares for the five largest airlines on international scheduled routes to/from Norway, 2003-2009



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.4b: Passasjertall for de fem største operatørene på utenlandsruter fra norske lufthavner, 2003-2009

Figure 5.4b: Number of passengers for the five largest airlines on international scheduled routes to/from Norway, 2003-2009

Relativt sett har Norwegians vekst kommet på bekostning av SAS som har gått fra en markedsandel på 50 (inkludert Braathens) til 30 prosent på seks år. Også Widerøe og British Airways har mistet markedsandeler i perioden. I 2003 hadde disse selskapene fem prosent hver av markedet, mens de i 2009 hadde henholdsvis tre og to prosent. En ny aktør som har gjort seg gjeldende de siste par årene er Wizz Air. Wizz Air har ruter fra Sandefjord Torp til Kiev, Praha og fire destinasjoner i Polen (Gdansk, Katowice, Poznan og Warszawa), og fraktet i 2009 230 000 passasjerer. Wizz Air er dermed den åttende største operatøren fra Norge med en markedsandel på 1,8 prosent.

Norwegian er selskapet som tilbyr klart flest ruter til utlandet (tabell 5.5). I 2009 hadde Norwegian hele 61 destinasjoner fra en eller flere norske byer på

programmet. Til sammen utgjorde dette 100 ulike ruter, hvorav 17 hadde mer enn 60 000 årspassasjerer. De fleste av Norwegians ruter er derfor tynne med få frekvenser og relativt lite passasjergrunnlag. SAS hadde 30 byer på programmet og i alt 43 ruter. 15 av rutene hadde et trafikkvolum på minst 60 000. For første gang har altså Norwegian flere "store" ruter enn SAS. Tabell 5.5 viser videre at Ryanair har doblet tilbudet de siste par årene og opererte i 2009 25 ruter fra Sandefjord og Haugesund. Lufthansa hadde i 2009 fire ruter fra Oslo, to fra Bergen og en fra Stavanger, mens KLM hadde tilsvarende tilbud som i 2007. I tillegg kommer Norwegians og Ryanairs ruter fra Rygge som ikke er inkludert i undersøkelsen.

Tabell 5.5: Antall ruter mellom norske og utenlandske byer som ble betjent av de største selskapene i 2003, 2005, 2007 og 2009

Table 5.5: Number of international routes operated by the six largest airline in 2003, 2005, 2007 and 2009

Selskap	2009		2007		2005		2003	
	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer	Antall ruter	Antall med over 60' passasjerer
SAS	43	15	42	18	33	16	18	11
Norwegian	100	17	77	13	36	4	5	-
KLM	6	6	6	6	6	5	5	4
Ryanair	25	7	13	5	7	5	5	4
Lufthansa	7	4	4	3	4	3	4	2

TØI rapport 1073/2010

Tabell 5.6 gir noen nøkkeltall for de største selskapene. SAS og Widerøe har en svært høy andel forretningsreisende sammenlignet med gjennomsnittet, henholdsvis 48 og 59 prosent. Ryanair har bare 15 prosent business, mens Norwegian har 22 prosent. Andelen forretningstrafikk avhenger av hvilke destinasjoner som trafikkeres, men også på ruter hvor flere selskaper er inne, som for eksempel London, er tendensen klar: To av tre forretningsreisende til London fra Oslo Gardermoen eller Sandefjord Torp velger SAS eller British Airways. Forretningsandelen på ruta Oslo (inkl. Sandefjord)-London var SAS 50 prosent, BA 37 prosent, Norwegian 23 prosent og Ryanair 12 prosent.

Tabell 5.6: Nøkkeltall for de største selskapene på utland. 2009

Table 5.6: Key figures for passengers on the 6 largest airlines. 2009

Selskap	Andel forretning	Andel nordmenn	Andel transfer	Gjennomsnitts-Alder
SAS	48	56	34	43
Norwegian	22	69	4	40
Widerøe	59	60	31	43
KLM	40	63	77	43
Lufthansa	39	55	72	42
Ryanair	15	65	5	40
Gjennomsnitt alle	35	61	30	42

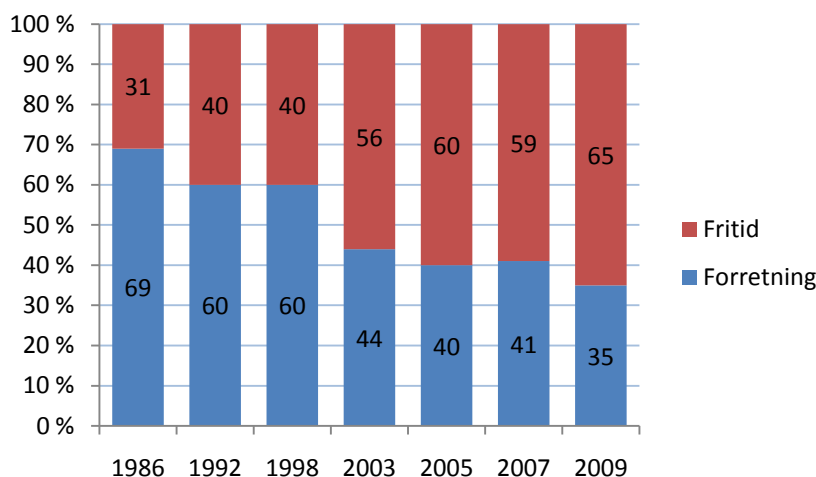
TØI rapport 1073/2010

For øvrig viser tabell 5.6 at:

- Lavkostselskapene har svært liten transferandel, mens KLMs og Lufthansas ruter er klare ”materuter” inn i nettverket
- Passasjerene om bord i lavkostselskapene er yngre enn de som reiser med nettverksselskapene
- Norwegian, Ryanair og KLM har høyest andel nordmenn, mens andelen utlendinger er høyest hos SAS og Lufthansa.

5.5 Reiseformål

Figur 5.5 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 1986-2009. Andelen forretningsreiser falt betydelig på slutten av 1980-tallet, men holdt seg stabil utover 1990-tallet. Etableringen av Gardermoen i oktober 1998 økte kapasiteten på hovedflyplassen og bidro til mer effektiv konkurranse. De siste 10 årene, og ikke minst etter Norwegianes inntreden i 2002, har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningstrafikken, og andelen forretningsreiser var i 2009 kun 35 prosent, dvs en halvering av andelen på 23 år. I 2009 ble det foretatt om lag 4,4 millioner arbeidsbetingede reiser mellom Norge og utlandet og 8,2 millioner private reiser. Tilsvarende tall i 2007 var henholdsvis 5,1 og 7,4 millioner reiser.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.5: Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk. 1986-2009

Figure 5.5: Distribution of business and leisure travel. 1986-2009

Økningen i fritidstrafikken har særlig kommet innenfor ferie- og helgeturer. 37 prosent av alle flyreiser mellom Norge og utlandet skjer nå i forbindelse med kortere eller lengre ferieopphold (tabell 5.7). En del av dette er overført trafikk fra charter som hadde en nedgang på 200 000 reiser fra 2007 til 2009. Andelen besøksreiser har ligget stabilt på rundt 20 prosent på 00-tallet.

Tabell 5.7: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 1986-2009. Prosent

Table 5.7: International air travel by purpose. 1986-2009. Percent

Formål	2009	2007	2005	2003	1998	1992	1986
Arbeidsbetingede reiser i alt	35	41	40	44	60	60	69
- Yrkesreise	27	33	33	36	56	57	65
- Reise til/fra arbeid	8	8	7	8	4	3	4
Private reiser i alt	65	59	60	56	40	40	31
- Besøk hos slekt og venner ¹⁾	20	19	19	19	12	15	-
- Ferie-/helgetur	37	34	34	30	21	18	23
- Annen privat reise	8	6	7	7	7	7	8
I alt	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 1073/2010

1) Dette formålet ble ikke spesifisert i 1986-undersøkelsen

5.6 De største destinasjonene

Tabell 5.8 venstre del viser de 10 største reisemålene for utenlandstrafikken med rutefly. Høyre del av tabellen viser første lufthavn i utlandet, og inkluderer transferpassasjerer i tillegg til de som har den respektive byen som sitt endelige reisemål.

Tabell 5.8: De 10 største destinasjonene for utenlandstrafikken til og fra norske lufthavner. Endelig reisemål og første lufthavn på reisen. Antall enkeltreiser i 2009

Table 5.8: Main destinations for international travel to/from Norwegian airports. Number of single trips in 2009

Endelig reisemål	Antall enkeltreiser		Første lufthavn i utlandet	Antall enkeltreiser	
	2009	Endring fra 07-09		2009	Endring 07-09
London, alle lufthavner	1 160 000	+11%	København	1 875 000	-11%
København	1 015 000	-4%	London, alle lufthavner	1 495 000	+12%
Stockholm	795 000	-6%	Amsterdam	1 315 000	-2%
Amsterdam	430 000	+2%	Stockholm	1 030 000	-4%
Paris, alle lufthavner	375 000	-3%	Frankfurt (inkl. Hahn)	700 000	+19%
Alicante	255 000	-4%	Paris	445 000	-2%
Berlin, alle lufthavner	255 000	+4%	Praha	270 000	+35%
Frankfurt (inkl. Hahn)	235 000	-4%	Helsinki	255 000	-7%
Praha	215 000	+23%	Alicante	245 000	-4%
Aberdeen	185 000	-23%	München	245 000	-6%

TØI rapport 1073/2010

London (Heathrow, Gatwick, Stansted og City til sammen) er igjen en større destinasjon enn København. Mens trafikken til København har gått ned de siste par årene, har London hatt en trafikkvekst på 11 prosent. Siden 2007 har Norwegian gått inn på Stavanger-London noe som har bidratt til en trafikkøkning på 55 prosent. I tillegg økte trafikken mellom Oslo og London med 30 prosent, mens Sandefjord-London (Ryanair) hadde en trafikkøkning på drøyt 30 prosent. Praha har også hatt betydelig vekst. Tre forhold ligger bak denne utviklingen: (i)

Norwegian har økt trafikken på rutene fra Stavanger og Trondheim, (ii) Czech Airlines har økt fra Oslo, og (iii) Wizz Air har etablert en ny rute mellom Sandefjord og Praha. Aberdeen har hatt størst nedgang i trafikken noe som skyldes reduksjon i den oljerelaterte trafikken.

Når vi inkluderer transferpassasjerer (første lufthavn) endrer bildet seg noe. Rutene til København er størst med 1,9 millioner reiser, men London tar innpå. Knutepunktsfunksjonen til Frankfurt er nevnt tidligere. Mens antall reiser med endelig destinasjon Frankfurt gikk ned fra 2007 til 2009 (venstre del av tabellen), økte altså totaltrafikken med 19 prosent. Det er også verdt å merke seg at transfertrafikken via Praha øker, fra 25 000 i 2007 til 55 000 i 2009.

Vi ser nå litt nærmere på enkelte av destinasjonene og utviklingen de siste par årene.

5.6.1 London

Tabell 5.9 viser nøkkeltall for trafikken til London. Hovedtrekkene i utviklingen er:

- Punkt-til-punkt trafikken har økt med 11 prosent. Veksten har kommet i fritidsmarkedet som nå utgjør 71 prosent av trafikken, mot 66 prosent i 2007.
- Forretningsreisende betalte ca 20 prosent mindre for billetten i 2009 enn i 2007, mens prisnedgangen i fritidsmarkedet var om lag 10 prosent.
- Norwegian og Ryanair tar markedsandeler på bekostning av SAS og British Airways.

Tabell 5.9: Nøkkeltall for rutetrafikken til London. 2007 og 2009

Table 5.9: Key figures for scheduled air traffic to London. 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	1 495 000	1 335 000
Transfer	335 000	330 000
3 viktigste reisemål for transfer: (antall PAX i 1 000 i parentes)	Manila (15') New York (13') Sydney (12')	New York (15') Manila (12') Los Angeles (12')
Innenlandsk tilslutning	180 000	145 000
Andel forretningsreiser	29	34
Gjennomsnittspris	kr 1 950	kr 2 420
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 2 850	kr 3 605
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 630	kr 1 800
Andel nordmenn om bord	64	61
Markedsandeler:		
- SAS	31	36
- Norwegian	27	23
- Ryanair	24	19
- British Airways	18	21
Antall norske byer som har rute	7	8

TØI rapport 1073/2010

5.6.2 København

Tabell 5.10 viser nøkkeltall for trafikken til København. Hovedtrekkene i utviklingen er:

- Kastrup taper både i punkt-til-punkt markedet og transfertrafikken. Det er særlig forretningsmarkedet som svikter. Punkt-til-punkt ble forretningstrafikken redusert med drøyt 100 000 reiser fra 2007 til 2009 (+60 000 i fritidsmarkedet), mens det var 160 000 færre transferreiser i business (-45 000 i fritidsmarkedet).
- Det var en svak prisoppgang både i forretnings- og fritidsmarkedet.
- Norwegian har tatt markedet som Sterling hadde i 2007, men også Widerøe har økt markedsandelen noe.

Tabell 5.10: Nøkkeltall for rutetrafikken til København, 2007 og 2009

Table 5.10: Key figures for scheduled air traffic to Copenhagen, 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	1 875 000	2 110 000
Transfer	860 000	1 050 000
3 viktigste reisemål for transfer: (antall PAX i 1 000 i parentes)	Bangkok (42') Milano (30') Berlin (27')	Bangkok (62') Gdansk (42') Zürich (33')
Innenlandsk tilslutning	280 000	265 000
Andel forretningsreiser	51	58
Gjennomsnittspris	kr 2 260	kr 2 220
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 2 730	kr 2 575
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 800	kr 1 735
Andel nordmenn om bord	55	57
Markedsandeler:		
- SAS	71	73
- Norwegian	18	12
- Sterling	-	6
- Widerøe	11	9
Antall norske byer som har rute	7	8

TØI rapport 1073/2010

5.6.3 Stockholm

Tabell 5.11 viser nøkkeltall for trafikken til Stockholm. Hovedtrekkene i utviklingen er:

- Antall reisende til Stockhom har holdt seg stabil de siste par årene. Dette gjelder både punkt-til-punkt trafikken og transfermarkedet.
- Mer enn noen annen lufthavn er Arlanda et knutepunkt for reiser til innenlandske reisemål.
- Prisene var mer eller mindre uendret mellom 2007 og 2009.
- Andelen forretningsreiser er betydelig redusert.
- Norwegian har tatt markedet som Flynordic (oppkjøpt av Norwegian i 2007) hadde i 2007.

Tabell 5.11: Nøkkeltall for rutetrafikken til Stockholm. 2007 og 2009

Table 5.11: Key figures for scheduled air traffic to Stockholm. 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	1 030 000	1 075 000
Transfer	245 000	240 000
3 viktigste reisemål for transfer:	Umeå (25')	Luleå (17')
(antall PAX i 1 000 i parentes)	Luleå (17')	Bangkok (16')
	New York (14')	Umeå (15')
Innenlandsk tilslutning	255 000	215 000
Andel forretningsreiser	55	66
Gjennomsnittspris	kr 2 150	kr 2 145
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 2 480	kr 2 370
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 720	kr 1 670
Andel nordmenn om bord	48	50
Markedsandeler:		
- SAS	66	67
- Norwegian	34	16
- Flynordic	-	17
Antall norske byer som har rute	4	3

TØI rapport 1073/2010

5.6.4 Amsterdam

Tabell 5.12 viser nøkkeltall for trafikken til Amsterdam. Hovedtrekkene i utviklingen er:

- Den lille trafikknedgangen mellom 2007 og 2009 (-2%) kom i transfermarkedet.
- 60 prosent av reisene er fritidsreiser, uendret siden 2007.
- Seks byer har rute til Amsterdam, noe som gjør at innenlandsk tilslutning er relativt beskjedent.
- Både forretnings- og fritidspassasjerene betalte noe mer for billetten i 2009 enn i 2007.
- KLM dominerer trafikken til Amsterdam og har også økt markedsandelen noe. Norwegian har i stor grad tatt markedet som Sterling hadde i 2007.

Tabell 5.12: Nøkkeltall for rutetrafikken til Amsterdam. 2007 og 2009

Table 5.12: Key figures for scheduled air traffic to Amsterdam. 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	1 315 000	1 345 000
Transfer	900 000	945 000
3 viktigste reisemål for transfer: (antall PAX i 1 000 i parentes)	Barcelona (42') New York (34') Manchester (28')	Houston (35') Barcelona (34') Bangkok (30')
Innenlandsk tilslutning	90 000	100 000
Andel forretningsreiser	39	40
Gjennomsnittspris	kr 2 890	kr 2 840
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 3 850	kr 3 780
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 2 390	kr 2 230
Andel nordmenn om bord	63	63
Markedsandeler:		
- KLM	88	85
- SAS	8	10
- Norwegian	4	-
- Sterling	-	5
Antall norske byer som har rute	6	6

TØI rapport 1073/2010

5.6.5 Paris

Tabell 5.13 viser nøkkeltall for trafikken til Paris. Hovedtrekkene i utviklingen er:

- Det var nedgang i forretningstrafikken mellom 2007 og 2009 (-12 prosent), mens fritidstrafikken holdt seg stabil.
- Relativt sett har Paris en høy andel transfertrafikk. Om lag hver fjerde transferreise går til Kariben og Sør-/Mellom-Amerika.
- Fire byer hadde rute til Paris i 2009. Ryanairs rute fra Sandefjord ble opprettet i 2007.
- Forretningsreisende betalte noe mindre for billetten i 2009 enn i 2007, mens det var en liten prisøkning i fritidsmarkedet.
- Som i 2007 er trafikken er jevnt fordelt mellom Air France, Norwegian og SAS.

Tabell 5.13: Nøkkeltall for rutetrafikken til Paris. 2007 og 2009

Table 5.13: Key figures for scheduled air traffic to Paris. 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	445 000	455 000
Transfer	120 000	130 000
3 viktigste reisemål for transfer: (antall PAX i 1 000 i parentes)	Havanna (9') Montpellier (6') Rio de Janeiro (5')	Rio de Janeiro (9') Havanna (8') Santiago (5')
Innenlandsk tilslutning	85 000	85 000
Andel forretningsreiser	26	29
Gjennomsnittspris	kr 2 510	kr 2 505
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 3 410	kr 3 850
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 2 250	kr 2 060
Andel nordmenn om bord	62	64
Markedsandeler:		
- SAS	33	33
- Norwegian	32	36
- Air France	31	31
- Ryanair	4	-
Antall norske byer som har rute	4	3

TØI rapport 1073/2010

5.6.6 Frankfurt

Tabell 5.14 viser nøkkeltall for trafikken til Frankfurt (inkl. Hahn). Hovedtrekkene er:

- 88 prosent av trafikken går til Frankfurt og 12 prosent til Hahn. I 2007 utgjorde Ryanairs rute mellom Sandefjord og Hahn 18 prosent.
- Transfertrafikken til Frankfurt har som nevnt økt betydelig (34 Prosent). Kun fire prosent av reisene til Hahn skal videre.
- Frankfurt er i større grad blitt et knutepunkt for reiser innen Europa enn tidligere.
- Prisene har gått noe ned i forretningsmarkedet.
- Ryanair har tappt markedsandeler til Lufthansa og SAS (også på punkt-til-punkt trafikk).
- Fire byer hadde rute til Frankfurt i 2009. Lufthansas rute fra Bergen ble etablert i 2007.

Tabell 5.14: Nøkkeltall for rutetrafikken til Frankfurt (inkl. Hahn), 2007 og 2009

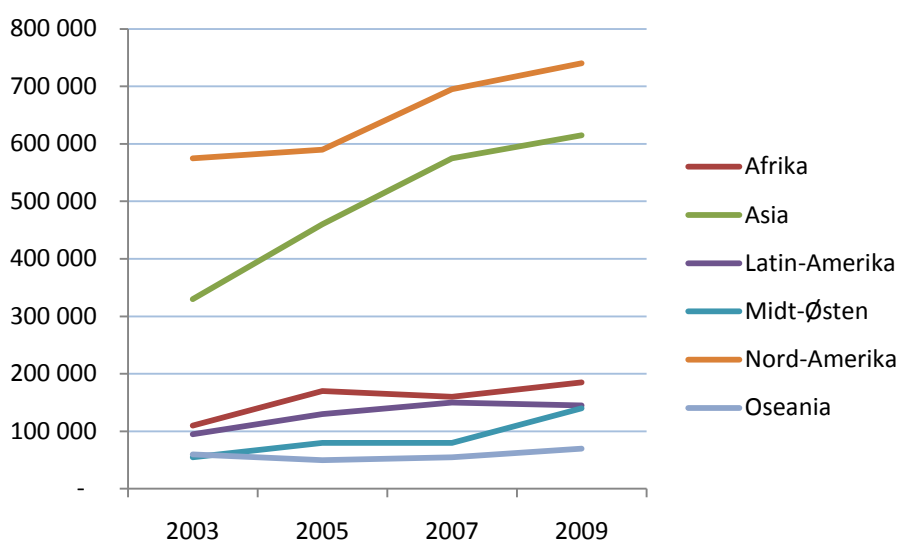
Table 5.14: Key figures for scheduled air traffic to Frankfurt (incl. Hahn), 2007 and 2009

	2009	2007
Antall enkeltreiser	700 000	590 000
Transfer	480 000	345 000
3 viktigste reisemål for transfer: (antall PAX i 1 000 i parentes)	Roma (15') Bilbao (12') Nice (10')	New York (11') San Francisco (10') Shanghai (10')
Innenlandsk tilslutning	95 000	110 000
Andel forretningsreiser	36	43
Gjennomsnittspris	kr 2 420	kr 2 620
Gjennomsnittspris forretningsreiser	kr 3 520	kr 3 710
Gjennomsnittspris fritidsreiser	kr 1 830	kr 1 870
Andel nordmenn om bord	59	58
Markedsandeler:		
- Lufthansa	62	58
- SAS	26	24
- Ryanair	12	18
Antall norske byer som har rute	4	3

TØI rapport 1073/2010

5.7 Interkontinentale reiser

Den interkontinentale trafikken var på 1,9 millioner reiser i 2009, tilsvarende 15 prosent av total utenlandstrafikk. 85 prosent av utenlandstrafikken går med andre ord til/fra Europa. Fordelingen mellom europeisk og interkontinental trafikk er den samme som tidligere år. Figur 5.6 viser utviklingen i det interkontinentale markedet i perioden 2003-2009.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.6: Interkontinentale reiser etter reisemål, 2003-2009

Figure 5.6: Intercontinental air traffic by destination region, 2003-2009

Nord-Amerika og Asia er de klart største markedene med henholdsvis 740 000 og 615 000 passasjerer i 2009. Trafikkøkningen har vært spesielt stor til Asia som hadde en årlig vekst på 10,9 prosent i perioden. Til sammenligning var veksten til Nord-Amerika 4,3 prosent per år og Europa 9,0 prosent. Midt-Østen har vokst mye de siste par årene, noe som kommer av Norwegians nye rute til Dubai.

Tabell 5.15 gir noen nøkkeltall for de 10 største interkontinentale destinasjonene:

- New York er den største destinasjonen med 170 000 reiser i 2009, en økning på 45 000 fra 2007. Så godt som hele veksten har kommet i fritidsmarkedet, som nå utgjør mer enn 80 prosent av reisene. Continental hadde i 2009 en daglig avgang til New York fra Oslo, men hele 77 prosent valgte å fly via en lufthavn i utlandet.
- Trafikken til Bangkok var på samme nivå som i 2007. Markedet er dominert av fritidstrafikk. Thai Airways flyr direkte fra Oslo, og 25 prosent av de reisende benyttet denne direkteruten til Thai. Enda flere fløy imidlertid via København.
- De øvrige byene har vesentlig færre passasjerer. To destinasjoner skiller seg ut med spesielt høy vekst: Dubai (80 prosent flere passasjerer enn i 2007) og Delhi (75 prosent vekst). I begge markedene er det fritidstrafikken som står for veksten. Helsingfors har blitt en betydelig hub for trafikken østover.
- Beijing og Houston hadde begge en trafikknedgang på nærmere 20 prosent fra 2007 til 2009.
- Med få unntak (Houston og Singapore) er den interkontinentale trafikken fritidspreget. Total sett skjer bare 29 prosent av de interkontinentale reisene i forbindelse med arbeid, mens Europatrafikken har en forretningsandel på 36 prosent.

Tabell 5.15: Nøkkeltall for de 10 største interkontinentale destinasjonene. 2009

Table 5.15: Key figures for 10 largest intercontinental destinations. 2009

	PAX	Andel fritid	Viktigste hub	Oppgitt billettpris		
				Forretning	Fritid	Gjennomsnitt
New York	170 000	83	Direkte fra OSL (23%)	10 510	6 320	6 970
Bangkok	140 000	91	København (30%)	9 830	9 360	9 400
Beijing	45 000	68	København (30%)	14 870	7 570	10 090
Dubai	45 000	70	Direkte fra OSL (36%)	9 670	6 110	7 130
Singapore	45 000	46	Amsterdam (26%)	17 430	10 020	13 820
Manila	45 000	64	Amsterdam (50%)	-	9 500	-
Los Angeles	40 000	87	Amsterdam (31%)	-	8 120	-
San Francisco	40 000	70	Amsterdam (31%)	9 860	7 560	8 370
Houston	40 000	31	Amsterdam (49%)	19 000	6 790	14 960
Delhi	35 000	83	Helsingfors (28%)	-	6 550	-

TØI rapport 1073/2010

5.8 Billettpriser

Tabell 5.16 gir billettpriser på noen utvalgte relasjoner. Som for innland gjelder også her at det er usikkerhet knyttet til prisopplysningene, og som for innland har

22 prosent av respondentene ikke har svart på spørsmålet. Også på utland har imidlertid andelen ubesvart har imidlertid nonelunde stabil i perioden slik at man kan anta at tallene gir et rimelig godt bilde av utviklingen. Noen hovedtrekk er:

- Prisene til København og Stockholm er omtrent de samme, om lag kr 2 200,- blant forretningsreisende og drøyt kr 1 200,- blant fritidsreisende. I perioden har prisene i forretningsmarkedet falt betydelig, spesielt til Stockholm, mens fritidsmarkedet betaler det samme til Stockholm som i 2003 og 10 prosent mindre til København.
- Prisreduksjonene har relativt sett vært størst til Paris og Frankfurt. Her betaler forretningsreisende 40 prosent mindre enn i 2003, mens fritidsreisende betaler 20-30 prosent mindre.
- Prisene mellom Stavanger og London har gått ned de siste årene etter at Norwegian startet flyvninger til Gatwick, men fortsatt betaler reisende fra Stavanger i gjennomsnitt mer enn passasjerene fra Bergen.

Tabell 5.16: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks for 2003, 2005, 2007 og 2009. Punkt-til-punkt trafikk

Table 5.16: Average fare (NOK) on major international routes and price indices in 2003, 2005, 2007 and 2009. OD-traffic

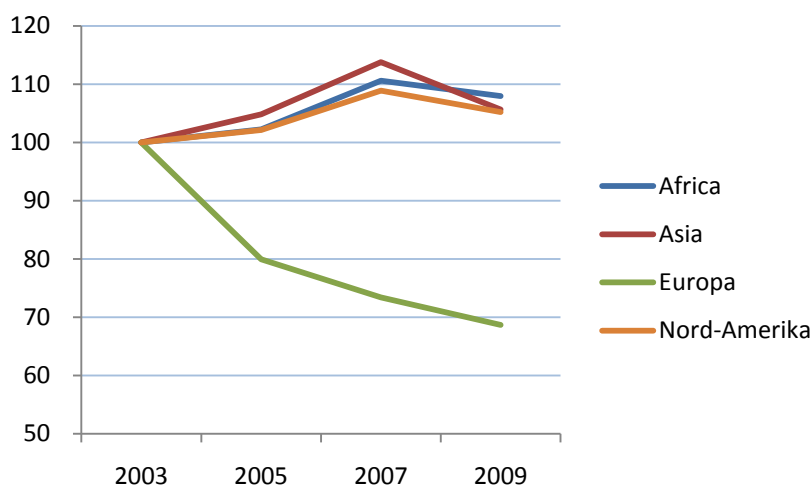
	Forretning	Fritid	Alle	Prisindeks (2003=100)								
				Forretning			Private			Alle reiser		
				2005	2007	2009	2005	2007	2009	2005	2007	2009
Oslo-København	2 310	1 270	1 820	72	72	74	98	92	88	75	75	71
Oslo-Stockholm	2 130	1 250	1 790	63	65	64	95	98	100	62	66	61
Oslo-London	2 870	1 890	2 240	87	98	74	86	90	84	84	95	77
Oslo-Amsterdam	3 200	1 950	2 360	86	69	70	77	88	86	81	71	70
Oslo-Paris	3 460	2 210	2 550	81	64	56	110	66	78	92	58	61
Oslo-Alicante	1)	2 700	2 690	-	-	-	81	85	81	79	84	79
Oslo-Praha	1)	2 150	2 130	-	-	-	2)	2)	2)	86	79	75
Oslo-Frankfurt	3 920	2 220	3 010	87	61	56	76	84	69	87	64	53
Bergen-London	2 550	1 770	1 900	47	41	50	69	61	80	54	51	60
Stavanger-London	3 720	1 920	2 690	86	2)	66	100	2)	89	87	2)	63

1)For få observasjoner til å kunne gi tall

2)Ikke tilstrekkelig antall observasjoner i tidligere år til å kunne gi utviklingstall

Figur 5.7a og b viser prisutviklingen på reiser til Europa og de tre største interkontinentale regionene for forretnings- og fritidspassasjerer. Prisutviklingen for store geografiske markeder er også avhengig av hvilke destinasjoner som besøkes innenfor hver region, men figurene gir noen generelle utviklingstrekk:

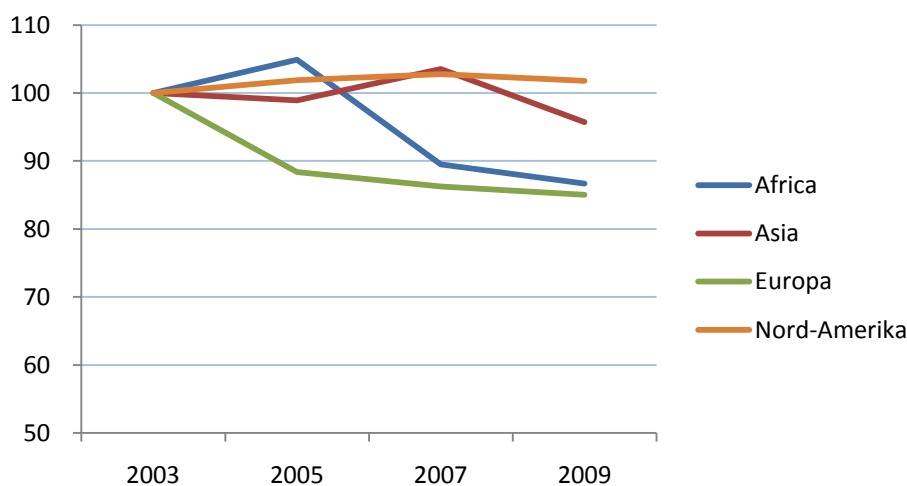
- Prisnedgangen til europeiske destinasjoner har generelt vært klart større enn til interkontinentale reisemål.
- I forretningsmarkedet betaler de reisende i gjennomsnitt 30 prosent mindre innen Europa enn hva de gjorde i 2003, mens det har vært en liten prisøkning til interkontinentale reisemål.
- Samme tendens gjør seg gjeldende i fritidsmarkedet, men her har det også vært en markant nedgang i prisene til Afrika.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.7a: Prisutviklingen på forretningsreiser mellom Norge og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika. 2003=100

Figure 5.7: Fare indices for business passengers travelling between Norway and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America. 2003=100



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.7b: Prisutviklingen på fritidsreiser mellom Norge og reisemål i Europa, Asia, Afrika og Nord-Amerika. 2003=100

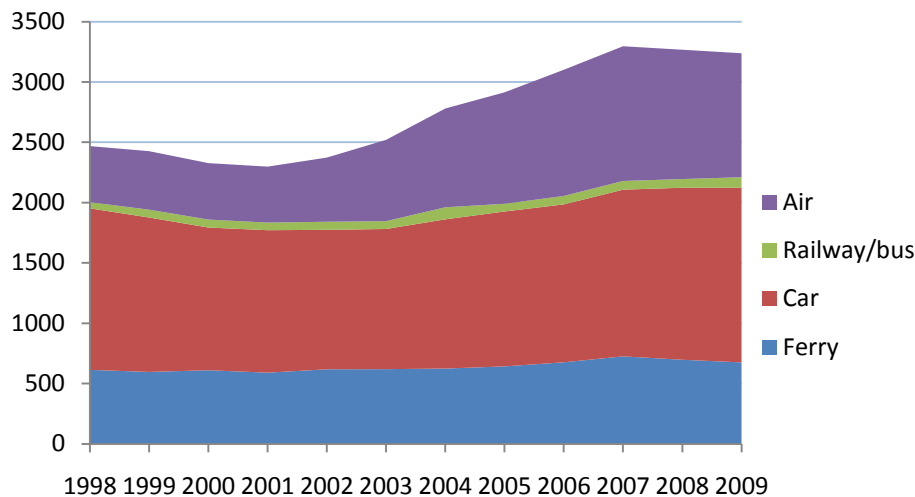
Figure 5.7: Fare indices for leisure passengers travelling between Norway and destinations in Europe, Asia, Africa, and North-America. 2003=100

5.9 Innkommende turisme

Antall utenlandske turister som benytter fly på norgesreisen økte kraftig fra starten av 2000-tallet og fram til 2007, da drøyt 1,1 millioner reiste til/fra Norge med fly (figur 5.8)⁶. Dette tilsvarte 34 prosent av de besøkende. Turister er her

⁶ Tallene er hentet fra TØIs Gjesteundersøkelse.

definert som bosatte i utlandet som har ferie/helgetur eller besøke slekt/venner som formål med reisen, og som har minst en overnatting på reisen. De siste par årene har den innkommende turisttrafikken med fly gått noe ned, både nominelt og målt i prosent. I 2009 benyttet 32 prosent av turistene fly på norgesreisen. Trafikken fordeler seg på 22 prosent i første tertial, 52 prosent i andre tertial og 26 prosent i tredje tertial. Det er vinterturismen som har økt mest. Mens antall flyturister totalt sett økte med 85 prosent mellom 2003 og 2009, var økningen i årets fire første måneder på hele 111 prosent i samme periode.



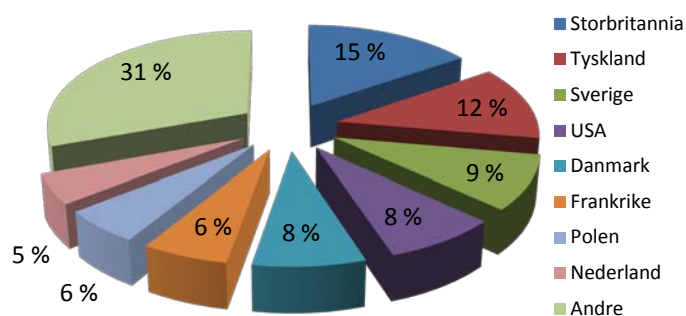
TØI rapport 1073/2010

Figur 5.8: Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel

Figure 5.8: Total number of tourists (in thousands) with overnight stay by transport mode

Besøkende fra ikke mindre enn 120 land kom til Norge med fly i 2009. 24 prosent hadde tre eller færre overnattinger (kortferie), mens 74 prosent var i Norge i fire netter eller lengre. Mellom 2003 og 2009 mer enn fordoblet markedet for kortferier seg, mens lengre ferier hadde en vekst på 170 prosent.

Figur 5.9 viser fordelingen av turistene på hjemland. De åtte landene som er spesifisert i figuren hadde alle over 100 000 enkeltreiser til/fra Norge i 2009, og sto totalt for 70 prosent av flyturistene. Storbritannia er som tidligere det største markedet med 15 prosent av trafikken. Britene, sammen med svensker og dansker har en høy andel kortferier (henholdsvis 33, 43 og 34 prosent), mens amerikanere, franskmenn og tyskere har de lengste oppholdene (henholdsvis 93, 85 og 80 prosent med fire overnattinger eller mer).

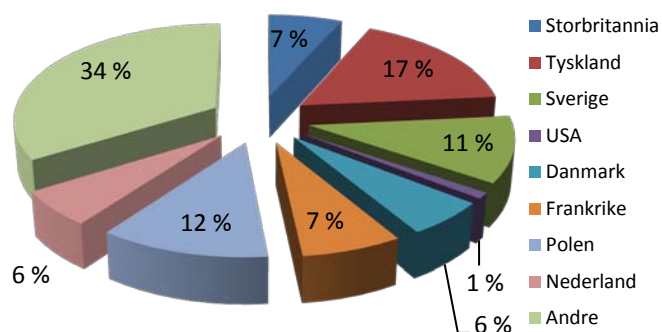


TØI rapport 1073/2010

Figur 5.9: Hjemland for flyturister til Norge. 2009

Figure 5.9: Resident country for tourists travelling by air to Norway. 2009

Figur 5.10 viser de respektive landenes andel av veksten i innkommende flyturisme i perioden 2003-2009. Besøkende fra Tyskland står for 17 prosent av veksten, og spesielt de siste par årene har det vært trafikkøkning fra Tyskland. Polen og Sverige har også vært viktige land for økt turisme. For Polen er det i særlig grad VFR markedet som har økt, noe ikke minst arbeidsinnvandringen har bidratt til.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.10: Andel av trafikkveksten 2003-2009

Figure 5.10: Share of traffic growth 2003-2009

5.10 Demografiske kjennetegn ved flypassasjerene

Kvinneandelen på utenriksflyene fortsetter å stige og var i 2009 44 prosent (tabell 5.17). Går man tilbake til 1986 var bare 25 prosent av passasjerene kvinner, mens andelen var 40 prosent i 2007. Økningen i kvinneandelen de siste par årene kan forklares med at det foretas flere fritidsreiser, mens antall arbeidsbetingede reiser har gått ned. Kvinner er i flertall på fritidsreisene (54 prosent), mens menn dominerer forretningsmarkedet (74 prosent). Kvinneandelen i forretningsmarkedet har bare blitt marginalt høyere siden 2005 da den var 24 prosent.

Ser vi på kjønnsfordelingen innenfor ulike alderskategorier finner vi at kvinnene er i mindretall, unntatt i de yngste aldersgruppene. Mannsdominansen er størst i aldersgruppen 40-49 år, som også er gruppen med flest arbeidsbetingede reiser.

Tabell 5.17: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. Prosent

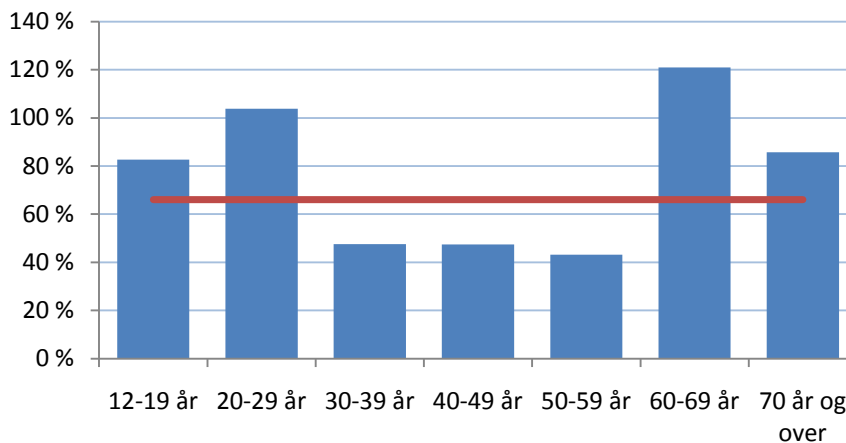
Table 5.17: Air passengers (12 years and over) by age and gender. Percent

Alder	2003	2005	2007	2009	Prosentandel i hver aldersgruppe (2009)	
					Menn	Kvinner
12-19 år	5	6	6	6	41	59
20-29 år	17	17	18	21	47	53
30-39 år	23	23	22	21	60	40
40-49 år	23	23	22	20	61	39
50-59 år	20	19	18	17	59	41
60-69 år	9	10	11	11	7	43
70 år og eldre	3	3	3	4	43	57
I alt	100	100	100	100	44	56

TØI rapport 1073/2010

Den aldersmessige sammensetningen av passasjerene har endret seg de senere årene. Personer i 20-årene utgjør nå mer enn hver femte passasjer, mot 17 prosent i 2003. I 2009 foretok denne gruppen knapt 2,6 millioner flyreiser til/fra utlandet, en økning på 16 prosent fra 2007. Tilsvarende økte reiseaktiviteten blant 60-åringene og de over 70 med knapt 10 prosent. I de øvrige aldersgruppene gikk antall reiser noe ned.

Figur 5.11 viser trafikkveksten i ulike aldersgrupper i perioden 2003-2009. Totalt økte trafikken med 60 prosent (horisontal linje). For de yngste og eldste aldersgruppene var veksten over gjennomsnittet, mens den lå under i de midtre. Personer i 60-årene og 20-årene mer enn fordoblet reiseaktiviteten sin i perioden.



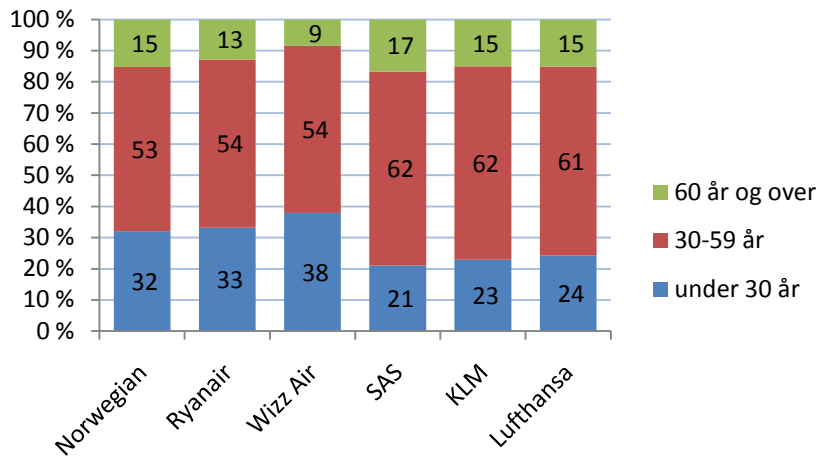
TØI rapport 1073/2010

Figur 5.11: Trafikkvekst i ulike aldersgrupper i perioden 2003-2009

Figure 5.11: Traffic growth in different age groups 2003-2009

Trafikkøkningen blant de i 20-årene er helt klart tilbudsstimulert. Figur 5.9 viser at lavkostselskapene har en yngre aldersprofil enn nettverksselskapene. Mens mellom 30 og 40 prosent av passasjerene hos de tre største lavkostselskapene er

under 30 år, er bare drøyt 20 prosent av passasjerene på SAS, KLM og Lufthansa yngre enn 30 år.



TØI rapport 1073/2010

Figur 5.12: Aldersfordeling blant passasjerer i ulike selskaper. 2009

Figure 5.12: Age distribution by airline. 2009

Vedlegg 1 og 2

