

	Norsk	Engelsk
Rapport nr	1028/2009	
Tittel	Flytrafikken i første tertial 2009	Norwegian Air Travel Survey 2009
Forfatter(e)	Jon Martin Denstadli	
Prosjektnr	3271	
Prosjektnavn	Reisevaneundersøkelsen på fly	Norwegian Air Travel Survey
Programnr	12	
Kvalitetsansvarlig	Jon Inge Lian	
Prosjektleder	Jon Martin Denstadli	
Utgivermåned og år	??	
Antall sider inkl vedl	??	
Pris NOK	??	
Finansieringskilde	Avinor	Avinor
Sammendrag: (maks 100-125 ord)	<p>Rapporten beskriver hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen på fly 2009 (RVU) i første tertial. Undersøkelsen omfatter all ruteflyging i Norge (minus regionalnettet) og mellom Norge og utlandet. I første tertial 2009 var 56 prosent av innenlandsreisene og 42 prosent av reisene mellom Norge og utlandet arbeidsrelaterte. Utviklingen preges av at Norwegian tar markedsandeler – 25 prosent av utenlandsreisene og 34 prosent av innenrikstrafikken gikk med Norwegian. SAS' markedsandeler er henholdsvis 32 og 51 prosent. Lavkostselskapene hadde samlet sett 36 prosent av utenlandstrafikken i første tertial, mot drøyt 20 prosent i 2005. Amsterdam var største transferlufthavn i utlandet, og har dermed gått forbi København. Åpningen av Rygge sivile lufthavn har bidratt til økt konkurranse om passasjerene til/fra Østlandet.</p>	<p>This report presents preliminary results from the 2009 Norwegian Air Travel Survey. The report covers the period January to April, and includes all domestic (excl. STOL airports) and international scheduled flights. Results show that 56 percent of domestic trips and 42 percent of international trips were undertaken for business purposes. SAS is the major operator, although Norwegian gain market shares and has acquired 25 percent of the international market and 34 percent of domestic trips. In total, 36 percent of all international trips were done with a low cost carrier, up from 21 percent in 2005. Amsterdam has passed Copenhagen as the largest transfer airport. 25 percent of transfer passengers change flight at Schipol and 23 percent at Kastrup (down from 33 percent in 2005).</p>
Emneord	Luftfart; Reisevaner; Reisevaneundersøkelse	Air Travel; travel survey; Travel behavior

Forord

Avinor og Oslo lufthavn gjennomfører jevnlig reisevaneundersøkelser på fly. Formålet med disse undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Slik kunnskap er nyttig for Avinor selv, for flyselskapene og for alle som er opptatt av utviklingen i norsk luftfart.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2009 er den siste i rekken. Avinor og Oslo Lufthavn har finansiert arbeidet, og har under hele prosjektet samarbeidet med Transportøkonomisk institutt. Øystein Tvetene (Avinor) har ledet arbeidet. Fra Oslo Lufthavn har Torolf Holte og Thu Nygen deltatt aktivt. Faktum Markedsanalyse har stått for datainnsamlingen. Undersøkelsen ville ikke ha vært mulig uten velvillig bistand fra regionene i Avinor.

Denne rapporten presenterer resultater fra første tertial og ser på viktige utviklingstrekk i luftfartsmarkedet de senere årene. Rapporten er skrevet på Transportøkonomisk institutt av Jon Martin Denstadli, som også er prosjektleder for undersøkelsen. Liva Vågane har deltatt aktivt i planleggingen av undersøkelsen og tilrettelegging av dataene. Jon Inge Lian har kvalitetssikret arbeidet, og Tove Ekstrøm har redigert rapporten.

Oslo, august 2009
Transportøkonomisk institutt

Sammendrag:

Resultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2009 (første tertial) viser at Norwegian fortsetter å styrke sin posisjon i det norske luftfartsmarkedet. Siden forrige reisevaneundersøkelse i 2007 har Norwegian økt sin markedsandel fra 23 til 34 prosent i innenriksmarkedet, og fra 18 til 25 prosent i utenlandsmarkedet. Norwegians vekst har både kommet gjennom økt rutetilbud og økte markedsandeler på etablerte ruter. SAS er imidlertid fortsatt den klart største operatøren med 51 prosent av innenlandstrafikken og 32 prosent av reisene mellom Norge og utlandet. Resultatene viser ellers at Amsterdam har gått forbi København som den største transferlufthavnen.

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen (RVU) på fly 2009 er den siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor har gjennomført. Formålet med undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Avinor, Oslo Lufthavn og Transportøkonomisk institutt har samarbeidet om undersøkelsen, som i sin helhet er finansiert av Avinor og Oslo Lufthavn.

Reisevaneundersøkelsen på fly 2009 inkluderer både innenlands og utenlands trafikk. Utenlandsdelen omfatter i prinsippet all ruteflygning mellom Norge og utlandet. For flygninger innenlands omfatter undersøkelsen alle rutene mellom stamlufthavnene. I tillegg er det gjennomført intervjuer med passasjerer på Widerøes flygninger fra Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. Datainnsamlingen foregår i utvalgte uker gjennom hele året for å ta høyde for sesongvariasjoner. I første tertial ble det foretatt knapt 22 000 intervjuer på ruter til utlandet og knapt 14 000 intervjuer på innenriksrutene. Datamaterialet er blåst opp på enkeltstrekninger slik at det tilsvarer trafikken i første tertial 2009.

Flytrafikken mellom Norge og utlandet

Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) er landets desidert største lufthavn for utenlands trafikk. Med 2,7 millioner terminalpassasjerer første tertial 2009 sto OSL for 66 prosent av trafikken. Sandefjord er nest største lufthavn med 10 prosent av reisene (395 000 PAX), mens Bergen og Stavanger hadde henholdsvis åtte og ni prosent av trafikken. Etter hvert som rutetilbudet på andre lufthavner er forbedret er det relativt sett færre som benytter OSL. I 2003 reiste 72 prosent av utenlands-passasjerene over OSL.

Utenlandstrafikken i første tertial 2009 var på samme nivå som i 2007 (4,1 millioner terminalpassasjerer), som var sist gang RVU fly ble gjennomført. Trafikkstrukturen har imidlertid endret seg. Andelen fritidsreiser har økt, og

utgjorde i alt 58 prosent av reisene i 2009 mot 55 prosent i 2007. Totalt ble det foretatt drøyt 100 000 flere fritidsreiser i første tertial 2009 sammenlignet med første tertial 2007, mens det var om lag 100 000 færre forretningsreiser (reiser til/fra arbeid inkludert).

London, København og Stockholm er de tre største destinasjonene for utenlands- trafikken. Til sammen er disse tre byene endelig destinasjon for 26 prosent av alle utenlandsreiser fra Norge. Det er stor spredning av trafikken, i alt er nærmere 500 byer rundt om i verden oppgitt som endelig destinasjon for reisen.

I alt kunne man reise til om lag 90 byer med rutefly fra norske lufthavner i første tertial 2009. I 2007 var det ruter til ca 80 byer, mens drøyt 60 byer sto på programmet første tertial 2005. Dette har ført til at to av tre passasjerer når sin endelige destinasjon med første fly fra Norge. Dette er tilsvarende som i 2007, men vesentlig høyere enn i 2005 da andelen var 60 prosent. Amsterdam har gått forbi København som den største transferlufthavnen. 25 prosent av transferpassasjerene har flybytte på Schipol, mens 23 prosent bytter fly på Kastrup. I 2007 var Kastrups andel av transfermarkedet 28 prosent.

Norwegian fortsetter å kapre markedsandeler – i første tertial 2009 gikk hver fjerde reise mellom Norge og utlandet med Norwegian. I løpet av de siste to årene har Norwegian økt sin markedsandel med syv prosentpoeng. I samme periode har SAS' andel gått ned fra 35 til 32 prosent. De andre store selskapene (KLM, Ryanair, Lufthansa) har konsolidert sine posisjoner. Lufthansa øker noe, mens Widerøe og BA taper litt. Lavkostselskapene hadde til sammen 36 prosent av trafikken i første tertial 2009 mot 33 prosent i 2007. I perioden 2003-2007 økte lavkostselskapene andel med hele 23 prosentpoeng.

Flytrafikken innenlands

Innenlandstrafikken i første tertial 2009 var på samme nivå som i første tertial 2007, dvs 7,9 millioner reiser. Også her endret imidlertid trafikkstrukturen seg noe, og som for utland økte andelen fritidsreiser. 44 prosent av reisene var fritidsrelaterte og 56 prosent arbeidsrelaterte. Tilsvarende tall for første tertial 2007 var henholdsvis 40 og 60 prosent. Første tertial 2009 var det med andre ord ca 300 000 flere fritidsreiser og ca 300 000 færre forretningsreiser sammenlignet med tilsvarende periode i 2007.

SAS er fortsatt den klart største operatøren innenriks. Første tertial reiste fire millioner passasjerer med SAS, noe som tilsvarer en markedsandel på 51 prosent. Norwegian hadde 34 prosent av markedet og transporterte om lag 2,6 millioner passasjerer, mens Widerøe hadde 1,1 millioner passasjerer og en markedsandel på 14 prosent. Også på innland har Norwegian vokst betydelig de siste par årene. Fra 2007 har de hatt en trafikkvekst på hele 49 prosent, og gått fra en markedsandel på ni prosent i 2003, til 23 prosent i 2007 og nå 34 prosent. Dette har skjedd på bekostning av SAS som hadde en trafikknedgang på 17 prosent mellom første tertial 2007 og første tertial 2009.

Åpningen av Rygge sivile lufthavn har skjerpet konkurransen om passasjerene i Østlandsområdet¹. Rygge hadde i første tertial ruter innenlands med Norwegian til

¹ Rygge deltar ikke i Avinors undersøkelse, og det har derfor ikke vært mulig å innhente data om utenlandstrafikken. Intervjuer av passasjerer på innenriksrutene er gjort på de andre lufthavnene.

Stavanger (en kveldsavgang), Bergen (en avgang morgen og en ettermiddag), Trondheim (en morgen og en ettermiddag) og Bodø/Tromsø (en avgang formiddag). Rygges andel av trafikken på disse rutene i første tertial var seks prosent. Rygge betjener først og fremst bosatte/besøkende til Østfold. Seks av ti reiser genereres eller attraheres i Østfold, mens til sammen 30 prosent bor i eller skal til Oslo/Akershus. Lekkasjen går imidlertid også motsatt vei. Fortsatt er det slik at om lag 40 prosent av reisene innenlands som genereres/attraheres i Østfold går over OSL.

Innhold

1. Innledning	1
2. Flytrafikken mellom Norge og utlandet	3
2.1 Trafikkutviklingen	3
2.2 Markedsutvikling	4
2.3 Flyselskapene markedsandeler	13
2.4 Billettpriser	16
2.5 Konkurransen mellom OSL og andre lufthavner	17
3. Innenriks flytrafikk	20
3.1 Trafikkutviklingen	20
3.2 Markedsutvikling	21
3.3 Priser	26
3.5 Konkurransen mellom OSL og Rygge	27

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Avinor og Oslo lufthavn gjennomfører jevnlig reisevaneundersøkelser blant sine passasjerer. På 2000-tallet er det utført undersøkelser i 2003, -05, -07, og nå i 2009. Formålet med undersøkelsene er å supplere den løpende statistikken med informasjon om flypassasjerenes reiseruter og reisevaner. Denne rapporten presenterer hovedresultatene fra første tertial 2009. Det er lagt vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med de tidligere undersøkelsene. De seneste årene har både norsk og internasjonal luftfart gjennomgått store endringer, og reisevaneundersøkelser av denne typen gir verdifull informasjon om passasjerene og endringer i deres reisemønster.

1.2 Datagrunnlag og metode

Reisevaneundersøkelsen på fly 2009 inkluderer både utenlands og innenlands trafikk. Utenlandsdelen omfatter i prinsippet all *ruteflyging* mellom Norge og utlandet. Populasjonen kan defineres som *alle reiser med rutefly til/fra Norge som ble gjennomført i perioden 1. januar 2009–30. april 2009. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år*. De som reiser på barnebillett (under 12 år) er altså ikke med i populasjonen. I følge flyselskapene dreier dette seg om 4–5 prosent av det totale antall solgte billetter. Charterfly til utlandet er også inkludert i undersøkelsen, men denne trafikken er ikke like godt representert i datamaterialet og er derfor utelatt i denne rapporten.

Når det gjelder flygingene innenlands, omfatter undersøkelsen alle rutene mellom stamflughavnene. I tillegg er det gjennomført intervjuer med passasjerer på Widerøes flygninger fra Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. Dette betyr at vi ikke har opplysninger om passasjerer som reiser internt i Finnmark, på Helgelandskysten, på Vestlandet og i Lofoten/Vesterålen. Totalt dreier dette seg om ca 90 000 passasjerer avreist. For øvrig gjelder samme tidsperiode og samme unntak for barn under 12 år.

Undersøkelsen 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 er det samme.

Det ble gjennomført intervjuer på i alt ni lufthavner: Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Trondheim, Tromsø og Bodø. Bodø hadde kun ruter innenlands i første tertial, mens de øvrige hadde både innenlands- og utenlandstrafikk². Intervjuene ble gjennomført i utvalgte uker i januar, februar, mars og april for å ta høyde for trafikkvariasjoner over vinteren og våren.

² I tillegg hadde Ålesund direkteruter til København og Riga (i alt knapt 20 000 passasjerer), men dette er ikke inkludert i datamaterialet for første tertial.

Tilsvarende ble det lagt vekt på å spre datainnsamlingen over tid for å ta hensyn til ukedag og tidspunkt på døgnet, slik at man oppnår et mest mulig representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen. Rent praktisk skjedde intervjuingen ved at passasjerene på utvalgte fligheter fikk tildelt spørreskjema etter hvert som de ankom området rundt avgangsskranken (spørreskjemaene er gjengitt i vedlegg 1 og 2). De ble så anmodet om å fylle ut skjemaet og gi det tilbake til intervjueren før de gikk om bord i flyet.

Totalt består datamaterialet av 35 587 intervjuer (eksklusiv utenlands charter), henholdsvis knapt 14 000 på innland og knapt 22 000 på utland³. Tabell 1.1 viser hvordan intervjuene fordeler seg på de ulike lufthavnene.

Tabell 1.1: Antall intervjuer per lufthavn

Lufthavn	Innland	Utland	I alt
Bergen	1 213	1 016	2 229
Bodø	1 345	-	1 345
Haugesund	56	580	636
Kristiansand	1 472	737	2 209
Oslo	5 433	14 076	19 509
Stavanger	936	1 299	2 235
Sandefjord	835	2 749	3 584
Tromsø	788	113	901
Trondheim	1 754	1 185	2 939
I alt	13 832	21 755	35 587

Dataene er ”blåst opp” slik at de avspeiler totaltrafikken i første tertial 2009. Gjennomsnittlig oppblåsningsfaktor for innenlandsrutene er 273 og for utenlandsrutene 162. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 273 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjemaet, mens én av 162 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.

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 blant annet usikkerhet til fordelingen mellom nordmenn og utlendinger i materialet. Tidligere undersøkelser utført på utvalgte enkeltavganger kan tyde på at de utenlandske passasjerene i noen grad er overrepresentert i materialet.

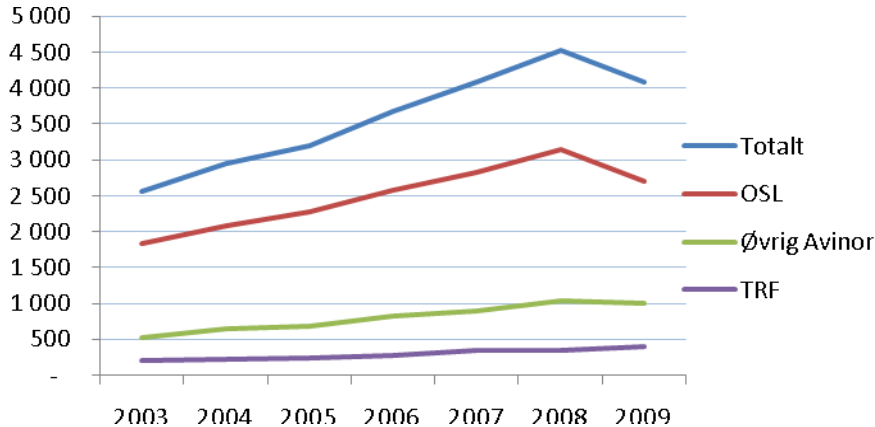
³ Det har ikke vært mulig å beregne eksakte svarprosenters ettersom vi ikke har tilgang på passasjertall for den enkelte flight. Undersøkelser av enkeltavganger i RVU 2007 indikerer at man i gjennomsnitt oppnår svar fra mellom 20 og 30 prosent av passasjerene om bord i flyene.

2. Flytrafikken mellom Norge og utlandet

2.1 Trafikkutviklingen

Utenlandstrafikken økte med totalt 59 prosent mellom første tertial 2003 og 2009, fra 2,6 til 4,1 millioner terminalpassasjerer, dvs en årlig vekst på 8,1 prosent. Figur 2.1 viser en jevn økning i antall reiser fram til og med 2008, i gjennomsnitt 12 prosent per år, mens det var en trafikknedgang på 10 prosent første tertial 2009 sammenlignet med tilsvarende periode i 2008. Trafikken i årets fire første måneder var på tilsvarende nivå som første tertial 2007. Tallene inkluderer charter, som i første tertial 2009 utgjorde ca 450 000 reiser. Rutetrafikken i årets fire første måneder var drøyt 3,6 millioner, som var en prosent høyere enn tilsvarende periode i 2007.

Trafikknedgangen var størst på Oslo Gardermoen (OSL) med 14 prosent, mens Avinors øvrige lufthavner hadde en gjennomsnittlig trafikknedgang på fire prosent. Trafikken på Sandefjord var på sin side 15 prosent høyere i første tertial 2009 sammenlignet med årets fire første måneder i 2008.



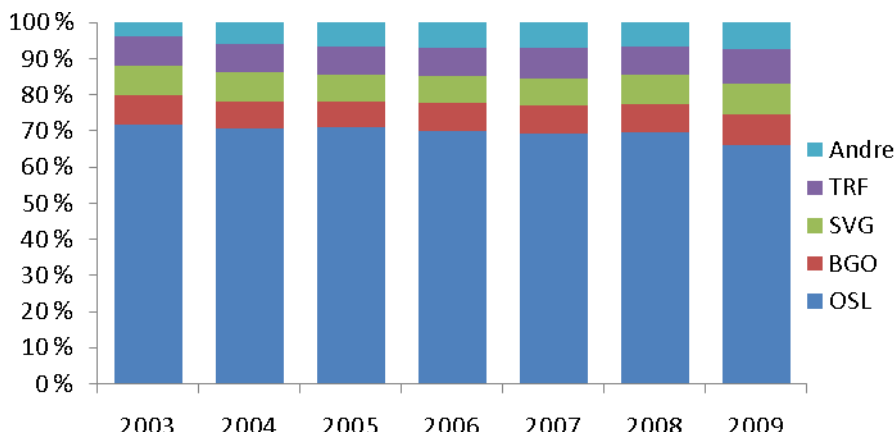
Kilde: Avinors statistikk

Figur 2.1: Terminalpassasjerer utland første tertial etter lufthavn. 2003-2009. 1000 PAX

OSL er landets desidert største lufthavn for utenlands trafikk. Med 2,7 millioner terminalpassasjerer første tertial 2009 sto OSL for 66 prosent av trafikken (figur 2.2). Sandefjord er landets nest største lufthavn for utenriks trafikk med 10 prosent av reisene (395 000 PAX). Bergen og Stavanger hadde ca 50 000 færre passasjerer enn Sandefjord i første tertial 2009, og henholdsvis åtte og ni prosent av trafikken.

Etter hvert som rutetilbudet på andre lufthavner er forbedret er det relativt sett færre som benytter OSL. I 2003 reiste 72 prosent av utenlandspassasjerene over OSL. OSL er likevel fortsatt den desidert viktigste lufthavnen i det norske

utenriksmarkedet – 62 prosent av den årlige trafikkveksten i perioden 2003-2008 kom på Gardermoen.



Kilde: Avinors statistikk

Figur 2.2: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken 2003-2009. Prosent

Tilbudet av ruter til utlandet har økt betydelig de senere årene (tabell 2.1). Nesten halvparten av rutene er kommet på OSL, som i første tertial i år hadde dobbelt så mange destinasjoner på programmet som i 2003. Også på Bergen, Stavanger og Trondheim er antall ruter doblet eller tredoblet i perioden. Sandefjord hadde ruter til i alt 21 byer i første tertial i år, og har dermed passert Bergen og Stavanger i antall destinasjoner. I tillegg til disse har Tromsø (3 destinasjoner), Kristiansand (2 destinasjoner), Haugesund (2 destinasjoner) og Ålesund (2 destinasjoner) utenlandsruter. Felles for mange av rutene er imidlertid at de er ”tynne” med få avganger. Kun 51 av rutene hadde mer enn 20 000 passasjerer i første tertial. Av disse var 33 på OSL.

Tabell 2.1: Antall destinasjoner fra ulike lufthavner. Første tertial 2003-2009⁴

Lufthavn	2003	2005	2007	2009
Oslo	37	51	65	74
Bergen	5	6	17	17
Stavanger	7	8	12	15
Trondheim	2	6	7	9
Sandefjord	7	9	15	21

2.2 Markedsutvikling

2.2.1 Formål

42 prosent av reisene med rutefly mellom Norge og utlandet i første tertial 2009 skjedde i forbindelse med arbeid og 58 prosent var private reiser (tabell 2.2 og figur 2.3). Økningen i fritidstrafikken fortsetter. VFR (besøke slekt og venner) er uendret siste to år, mens det har vært en relativ økning i ferie- helgeturer og andre fritidsreiser. Det ble foretatt om lag 2,11 millioner fritidsreiser mellom Norge og utlandet første tertial 2009, fordelt på 1,09 millioner ferie-/helgeturer, 690 000 VFR-reiser og 330 000 andre private reiser.

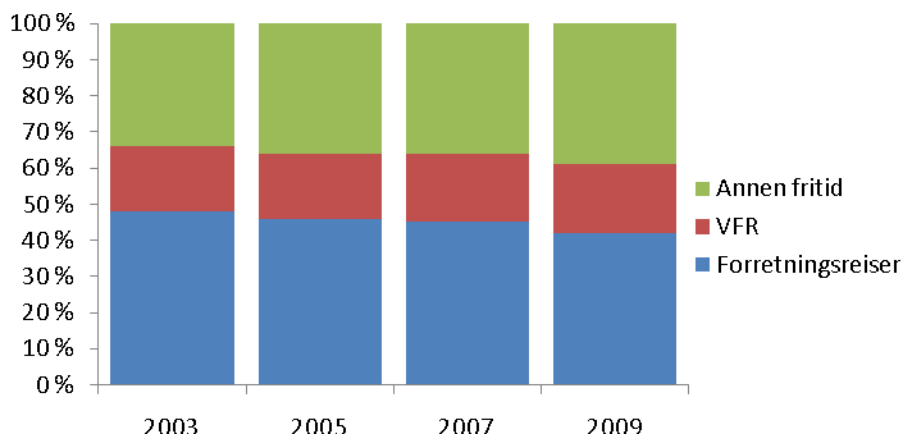
⁴ Tabellen viser destinasjoner med over 1 000 PAX i første tertial. I tillegg kommer noen mindre ruter.

Den relative nedgangen i forretningsmarkedet har kommet for ”andre forretningsreiser”, dvs salg, service, annen kunde- leverandørkontakt, kontakt med datterselskap/hovedkontor etc. Kurs- og konferansemarkedet er uendret. Første tertial 2009 ble det foretatt ca 1,53 millioner forretningsreiser mellom Norge og utlandet, fordelt på ca 330 000 reiser mellom hjem og arbeid, 450 000 kurs- og konferansereiser og ca 760 000 reiser i forbindelse med andre forretningsformål.

Totalt sett var det om lag 100 000 færre forretningsreiser første tertial 2009 sammenlignet med første tertial 2007, mens det var drøyt 100 000 flere fritidsreiser.

Tabell 2.2: Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly etter formål. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009. Prosent

Formål	2003	2005	2007	2009
Forretningsreiser	48	46	45	42
- Reise til/fra arbeidet	8	8	9	9
- Kurs, konferanse, kongress	11	12	12	12
- Øvrige forretningsreiser	29	26	24	21
Fritidsreiser	52	54	55	58
- Besøke slekt/venner	18	18	19	19
- Ferie/helgetur eller lignende	26	28	29	30
- Øvrige private reiser	8	8	7	9
I alt	100	100	100	100



Figur 2.3: Reiser mellom Norge og utlandet med rutefly etter hovedformål. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009. Prosent

2.2.2 De største rutene og transfertrafikk

I alt kunne man reise til om lag 90 byer med rutefly fra norske lufthavner i første tertial 2009. I 2007 var det ruter til ca 80 byer, mens drøyt 60 byer sto på programmet første tertial 2005. Tabell 2.3 viser de største utenlandsrutene fra Norge i første tertial 2009 og tilsvarende perioder i 2007 og 2005. Tallene viser antall passasjerer (inkl. transfer), andel av totaltrafikken, andel forretningsreiser og andelen som skal videre med fly (transferandelen).

Tabell 2.3: Reiser med rutefly fra Norge til utlandet etter første lufthavn. Andel som er på forretningsreise og andel som skal fly videre. Første tertial 2005, 2007 og 2009

Første lufthavn	Total PAX (1000)			Andel av reisene			Andel forretningsreiser			Andel som skal videre med fly		
	2009	2007	2005	2009	2007	2005	2009	2007	2005	2009	2007	2005
Alle	3 520	3 550	2700	100	100	100	42	45	46	32	33	40
CPH	580	620	600	16	18	22	58	61	56	46	53	59
LHR, LGW, LCY	280	245	240	8	7	9	44	46	43	31	39	36
STN	170	180	170	5	5	6	15	20	13	9	10	19
AMS	400	400	305	11	11	11	44	41	41	70	75	79
ARN	315	310	285	9	9	11	68	75	74	25	20	22
FRA	185	145	120	5	4	4	39	48	51	75	76	79
MUC	80	85	55	2	2	2	53	49	53	53	51	63
Øvrige	1 520	1 565	925	43	44	34	35	37	40	15	16	21

København (CPH)

København er fortsatt den klart største destinasjonen i utlandet. Første tertial 2009 var det ca 580 000 passasjerer som reiste mellom Norge og København. Dette er likevel en nedgang på seks prosent fra 2007. Københavns andel av totalmarkedet har sunket fra 22 til 16 prosent de siste 4-5 årene. Dette skyldes i første rekke at transferandelen har gått ned, fra 59 prosent første tertial 2005 til 46 prosent i år. København har fortsatt en svært høy forretningsandel sammenlignet med andre destinasjoner (58 prosent). Gardermoen, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim hadde direkte ruteforbindelse med København i første tertial 2009.

London (Heathrow, Gatwick, London City og Stansted)

13 prosent av reisene går til London, henholdsvis åtte prosent til Heathrow/Gatwick/City og fem prosent til Stansted. Rutene går fra Oslo (LHR, LGW, LCY, STN), Sandefjord (STN), Stavanger (LGW Norwegian og LHR SAS), Haugesund (STN), Bergen (LGW), Trondheim (STN) og Tromsø (LGW). 80 prosent av trafikken til LHR, LGW og LCY skal til Heathrow, 17 prosent til Gatwick og tre prosent til City. To tredeler av reisene til London City (trafikkeres av SAS) er forretningsbasert, mens forretningsandelen til LHR og LGW er henholdsvis 46 og 30 prosent. Heathrow er fortsatt et sentralt knutepunkt, og transferandelen holder seg forholdsvis stabil med 37 prosent i 2009 mot 39 prosent i 2007. Stansted har som tidligere år en svært høy andel fritidstrafikk (85 prosent) og få transferreiser (ni prosent, ned fra 19 prosent i 2005).

Amsterdam

Amsterdam var første lufthavn for 11 prosent av utenlandspassasjerene i første tertial 2009, tilsvarende med tidligere år. Forretningsandelen er ca som for gjennomsnittet, men transferandelen er svært høy (70 prosent). Likevel er det en klar tendens mot redusert transferandel på Schiphol. Oslo, Sandefjord, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim hadde direkte rute-flyforbindelse til Amsterdam i første tertial 2009.

Stockholm

Stockholms andel av utenlandstrafikken var tilsvarende som i 2007. Forretningsandelen er fortsatt høy (68 prosent), men har likevel klart gått ned de siste par årene. Derimot har Arlanda blitt en viktigere hub – hver fjerde reisende skal nå videre med fly. Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim hadde direkte forbindelse med Stockholm første tertial 2009.

Frankfurt (Hahn ikke medregnet)

Trafikken til Frankfurt økte med ca 25 prosent fra 2007-2009. Første tertial i år var det om lag 185' passasjerer som hadde Frankfurt som sin første lufthavn. Fritidsreiser overtar mer og utgjør nå 60 prosent av trafikken, mot 52 prosent i 2007. Tre av fire som reiser med fly til Frankfurt skal videre med et tilslutningsfly. Oslo, Stavanger og Bergen har direkte forbindelser til Frankfurt. I tillegg flyr Ryanair mellom Sandefjord og Hahn. Denne ruta utgjør om lag 10 prosent av totaltrafikken. Hahn er den mest "forretningstunge" ruta til Ryanair - 40 prosent av trafikken er arbeidsrelatert.

München

München er den sjette største destinasjonen (transfer inkludert) fra Norge med drøyt to prosent av totaltrafikken. Det er fortsatt bare Oslo som har direkte forbindelser til München. Både Lufthansa og Norwegian er inne på ruta med henholdsvis 75 og 25 prosent av markedet. Trafikken har en liten overvekt av forretningsreisende. Lufthansa har en forretningsandel på 57 prosent blant sine passasjerer, mens 39 prosent av Norwegian's passasjerer var på forretningsreise.

Transfer

I første tertial 2009 nådde to av tre passasjerer sin endelige destinasjon med første fly fra Norge. Dette var tilsvarende som i 2007, men vesentlig høyere enn i 2005 da andelen var 60 prosent. Totalt var 1,13 millioner passasjerer i transfer på en utenlandsk lufthavn i første tertial 2009. Tilsvarende tall for 2007 og 2005 var henholdsvis 1,18 og 1,07 millioner. Tabell 2.4 viser de 10 største transferlufthavnene i utlandet og lufthavnenes av transfermarkedet:

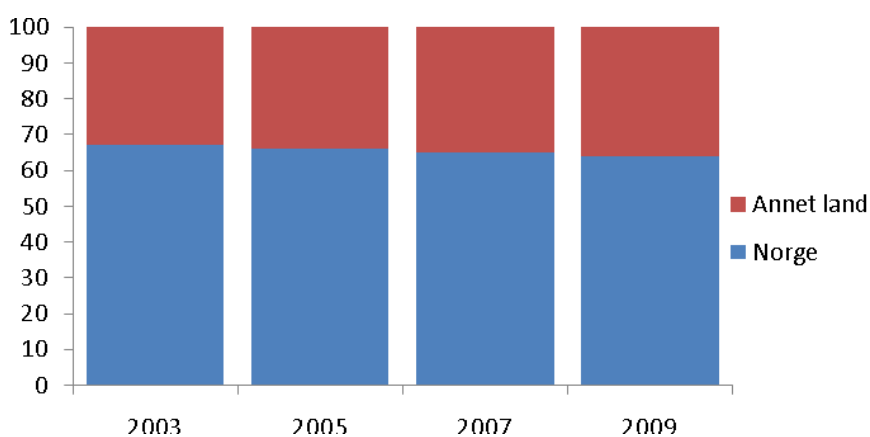
- Amsterdam har gått forbi København som den største transferlufthavnen. Dette til tross for at også Schiphol opplevde en liten nedgang i transfertrafikken.
- På Kastrup var transfertrafikken fra Norge 19 prosent lavere i første tertial 2009 sammenlignet med første tertial 2007.
- Kastrup har nå 23 prosent av transfermarkedet, mot 33 prosent i 2005.
- Frankfurt og Stockholm har blitt viktigere knutepunkt de siste par årene. De øvrige lufthavnene har tilsvarende andeler som i 2007.

Tabell 2.4: 10 største transferlufthavner i utlandet. 2005, 2007 og 2009

Lufthavn	Antall passasjerer (1 000)			Andel		
	2009	2007	2005	2009	2007	2005
Amsterdam	280	315	240	25	27	22
København	265	325	350	23	28	33
Frankfurt	140	110	95	12	9	9
London Heathrow	85	90	85	7	8	8
Stockholm Arlanda	80	60	70	7	5	7
Munich	40	45	35	4	4	3
Paris Charles de Gaulle	40	40	40	3	3	4
Helsinki	30	30	25	3	3	2
New York Newark	20	20	15	2	2	1
Praha	15	10	10	1	1	1
Øvrige	140	140	115	13	12	11
I alt	1 135	1 185	1 075	100	100	100

2.2.3 Utviklingen i delmarkeder

Andelen utlendinger på fly mellom Norge og utlandet fortsetter å øke noe (figur 2.4). I første tertial 2009 utgjorde bosatte utenfor Norge 36 prosent av passasjerene, mens tilsvarende andeler i 2007, 2005 og 2003 var henholdsvis 35, 34 og 33 prosent⁵.



Figur 2.4: Bosted for reisende på rutefly mellom Norge og utlandet. 2003, 2005, 2007 og 2009. Prosent

Rutetrafikken mellom Norge og utlandet var på samme nivå første tertial 2009 som første tertial 2007 (jf figur 2.1). Det skjedde likevel noen markedsmessige endringer i perioden. Tabell 2.5 viser endringer i de viktigste delmarkedene, og det er spesielt fire forhold å merke seg:

- Bosatte i Norge foretok litt færre reiser utenlands i 2009 sammenlignet med 2007, mens bosatte i utlandet hadde seks prosent flere reiser.

⁵ Som påpekt i innledningen er det grunn til å anta at vi registrerer en litt for høy andel utlendinger i disse undersøkelsene.

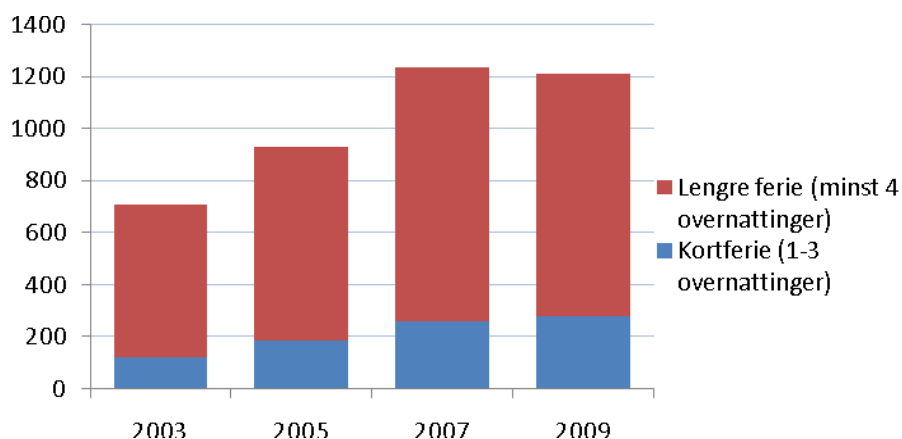
- Fritidsmarkedet økte med drøyt 100 000 reiser og utgjør nå 58 prosent av totalmarkedet (55 prosent i 2007). Utlandinger står for veksten med 30 prosent flere fritidsreiser til/fra Norge (ca 140 000 reiser) i første tertial 2009. Veksten var størst for ferie- og helgeturer ("annen fritid").
- Utlandinger foretok også flere reiser til/fra arbeid i 2009, mens annen arbeidsrelatert trafikk (inkl. kurs/konferanse) gikk ned.
- Trafikknedgangen for nordmenn skyldes færre VFR-reiser og reiser i "annen forretning".

Tabell 2.5: Endring i delmarkedene mellom første tertial 2007 og første tertial 2009

Formål	Endring 2007-09		
	Bosatte i Norge	Bosatte i annet land	I alt
Til/fra arbeid	-2 %	7 %	4 %
Kurs/konferanse	1 %	-7 %	-2 %
Annen forretning	-9 %	-18 %	-14 %
Forretning totalt	-5 %	-10 %	-7 %
VFR	-6 %	23 %	4 %
Annen fritid	2 %	40 %	9 %
Fritid totalt	0 %	31 %	7 %
Alle reiser	-2 %	6 %	1 %

2.2.4 Nordmenns feriereiser

Trafikkveksten de senere årene har vært spesielt høy i fritidsmarkedet. Figur 2.5 viser utviklingen i korte og lange feriereiser første tertial 2003-2009⁶. Totalt vokste dette markedet med en halv million passasjerer (71 prosent) i perioden, fra 710 000 til 1,2 millioner passasjerer. I 2009 hadde 77 prosent av reisene minst fire overnattinger, mens 23 prosent var korte ferier.



Figur 2.5: Korte og lange feriereiser (PAX i 1000) foretatt av bosatte i Norge. Første tertial 2003-2009

⁶ Feriereiser er her definert som reiser med minst en overnatting i forbindelse ferie/fritid og besøk (VFR).

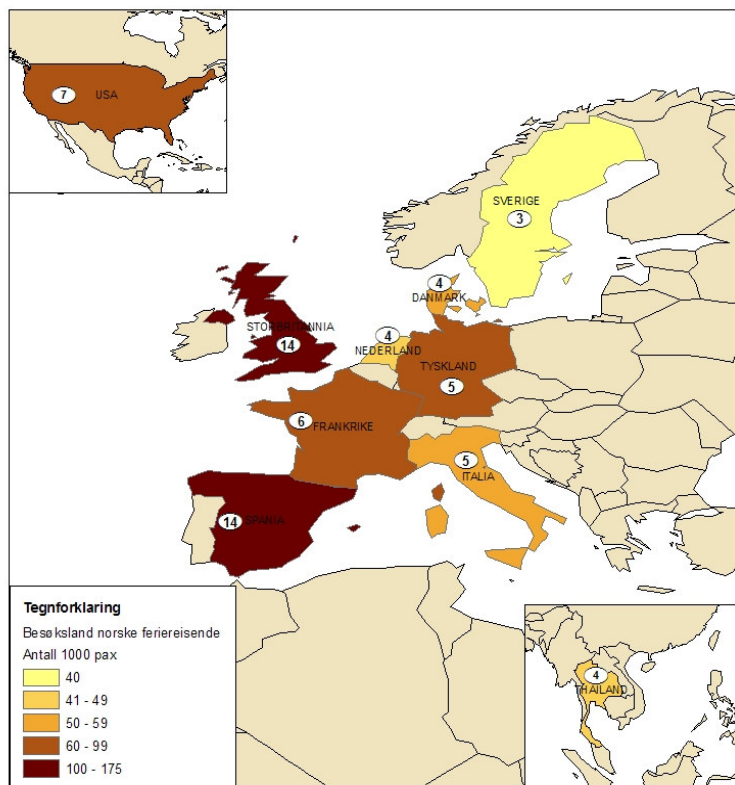
Tabell 2.6 viser at veksten relativt sett har vært størst for feriereiser med 1-3 overnattinger. Innenfor dette markedet har det også de siste par årene vært en svak vekst, mens antallet lengre feriereiser har gått noe tilbake siden 2007.

Tabell 2.6: Prosentvis vekst i delmarkeder for nordmenns feriereiser i tre perioder

	2007-09	2005-07	2003-05
Kortferie (1-3 overnattinger)	7	42	53
Lengre ferie (minst 4 overnattinger)	-5	31	27
Total	-2	33	31

Tre av fire reiser går til et land i Europa. Storbritannia og Spania er de største destinasjonene (figur 2.6). Første tertial ble det foretatt om lag 175 000 feriereiser til hvert av disse landene (Spania er imidlertid en langt større destinasjon om vi regner med chartertrafikken). Knappt 60 prosent av de som skal til Storbritannia oppgir London som sitt besøkssted, mens trafikken til Spania sprer seg på en rekke byer og steder med Barcelona som det største besøksmålet med ca 15 prosent av reisene.

Frankrike hadde seks prosent av trafikken (ca 70 000 PAX) i første tertial, og knapt halvparten oppgir Paris som sitt primære besøkssted. Tyskland, Italia og Danmark hadde hver ca 5 prosent av trafikken (ca 50 000 PAX), mens 40 000 reiser gikk til Nederland og Sverige. USA er største destinasjon utenfor Europa med syv prosent av reisene (ca 80 000 reiser). I Asia er Thailand klart største destinasjon med drøyt 40 000 reiser i første tertial. Også her kommer betydelig chartertrafikk i tillegg.



Figur 2.6: Besøksland for nordmenns feriereiser. Første tertial 2009

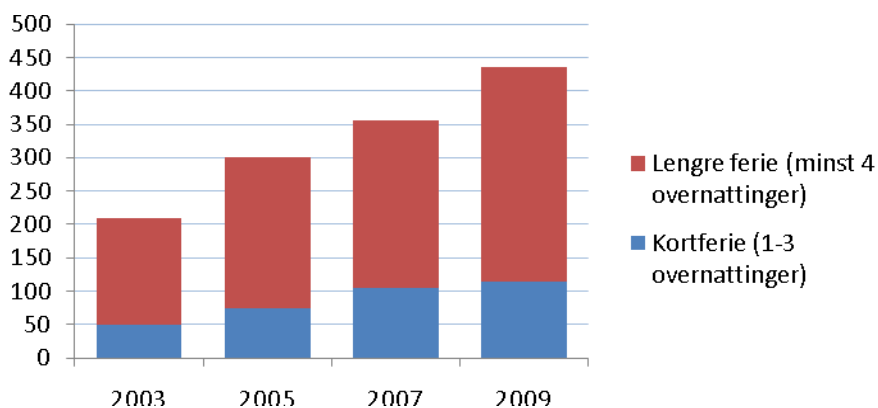
Storbritannia og Spania har holdt posisjonen som de mest populære feriemålene (tabell 2.7). De siste 4-5 årene har trafikken til USA hatt en jevn vekst, tilsvarende gjelder Tyskland, Danmark, Sverige og Nederland. Rutetrafikken til Frankrike, Italia og Thailand var på den annen siden lavere i 2009 enn i 2007.

Tabell 2.7: Besøksland for norske feriereisende med fly. Første tertial 2005, 2007 og 2009

Land	Antall passasjerer (1 000)			Andel		
	2009	2007	2005	2009	2007	2005
Storbritannia	175	170	165	14	14	18
Spania	175	175	125	14	14	14
USA	85	80	75	7	6	8
Frankrike	70	95	65	6	8	7
Tyskland	60	50	30	5	4	3
Italia	55	80	60	5	6	6
Danmark	50	45	35	4	4	4
Thailand	45	60	40	4	5	4
Nederland	45	30	20	4	2	2
Sverige	40	30	20	3	3	2
Øvrige	410	425	295	34	35	32
I alt	1 210	1 235	930	100	100	100

2.2.5 Innkommende turisme

Utlendingers feriereiser med fly til Norge har mer enn doblet seg i perioden, fra ca 210 000 passasjerer i 2003 til om lag 435 000 i første tertial 2009 (figur 2.7)⁷. Mens antall feriereiser for nordmenn flatet ut mellom 2007 og 2009, har det vært fortsatt vekst i innkommende turisme. Økningen fra første tertial 2007 er på 23 prosent, og høyere for lange ferier enn for kortferier (tabell 2.8).



Figur 2.7: Korte og lange feriereiser (PAX i 1000) til Norge foretatt av bosatte i andre land. Første tertial 2003-2009

Tabell 2.8: Prosentvis vekst i delmarkeder for utlendingers feriereiser til Norge i tre perioder

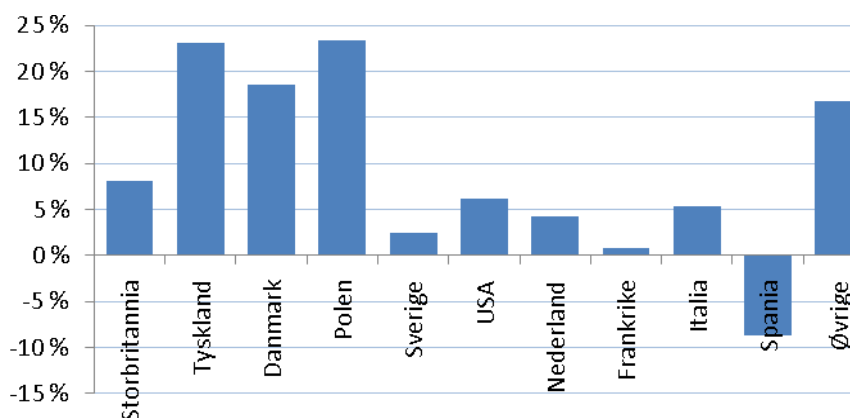
⁷ Feriereiser er definert som ovenfor, dvs reiser med minst en overnatting i forbindelse ferie/fritid og besøk (VFR).

	2007-09	2005-07	2003-05
Kortferie (1-3 overnattinger)	9	40	59
Lengre ferie (minst 4 overnattinger)	29	9	42
Total	23	17	46

Storbritannia er fortsatt det største markedet for innkommende flyturisme til Norge (tabell 2.9). Briter utgjør drøyt 20 prosent av turistene, tilsvarende knapt 100 000 reiser. Veksten i det britiske markedet er imidlertid beskjeden. Trafikken fra Tyskland, Danmark og Polen har hatt størst vekst de siste par årene, mens antallet fra Spania har gått noe ned (figur 2.8). I alt ble det registrert besøkende fra 70 ulike land i første tertial 2009.

Tabell 2.9: Hjemland for utenlandske feriereisende med fly til Norge. Første tertial 2005, 2007 og 2009

Hjemland	Antall passasjerer (1 000)			Andel		
	2009	2007	2005	2009	2007	2005
Storbritannia	95	90	85	22	25	28
Tyskland	55	35	25	12	10	9
Danmark	45	30	30	11	9	10
Polen	35	15	5	8	4	1
Sverige	35	30	35	7	9	12
USA	20	15	20	5	5	6
Nederland	20	15	20	5	5	7
Frankrike	20	20	10	4	5	3
Italia	15	10	5	3	3	2
Spania	15	20	10	3	6	3
Øvrige	90	75	65	20	21	21
I alt	435	355	305	100	100	100



Figur 2.8: Vekst mellom første tertial 2007 og 2009 i innkommende turisme etter hjemland. Prosent

2.3 Flyselskapene markedsandeler

Norwegian fortsetter å kapre markedsandeler i utenriksmarkedet – i første tertial 2009 gikk hver fjerde reise mellom Norge og utlandet med Norwegian (tabell 2.10). I løpet av de siste to årene har Norwegian økt sin markedsandel med syv prosentpoeng. I samme periode har SAS' andel gått ned fra 35 til 32 prosent. Relativt sett er likevel markedstapet mindre enn hva selskapet erfarte tidligere i perioden. Norwegian's inntreden var særlig merkbar fram til 2007 da SAS (inkl. Braathens) gikk fra å ha drøyt halvparten av utenrikspassasjerene til en markedsandel på 35 prosent. De andre store selskapene (KLM, Ryanair, Lufthansa) har mer eller mindre konsolidert sine posisjoner. Lufthansa øker noe, mens Widerøe og BA taper litt.

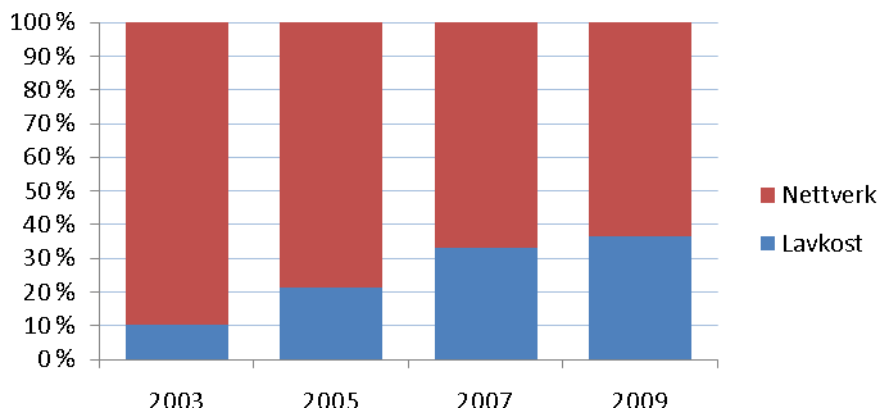
Ellers er det verdt å merke seg at nykommeren Wizzair hadde ca 50' passasjerer i første tertial, noe som tilsvarer en markedsandel på en prosent. Wizzair flyr fra Sandefjord til destinasjoner i Polen, Praha og Kiev.

Øvrige selskaper har ni prosent av markedet, mot 14 prosent de foregående årene. De etablerte selskapene tar med andre ord markeder fra de små, og antall selskaper som fløy på Norge i første tertial i år var færre enn tilsvarende periode i 2007 (29 mot 34).

Tabell 2.10. Selskaperenes markedsandeler på ruteflygninger mellom Norge og utlandet. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009

Selskap	2009	2007	2005	2003
SAS (inkl Braathens)	32	35	44	52
Norwegian (inkl Flynordic)	25	18	9	-
KLM	10	10	10	9
Ryanair	8	8	7	5
Lufthansa	6	5	5	5
Widerøe	3	4	4	6
British Airways	3	3	5	5
Wizzair	1	-	-	-
Air France	1	1	2	2
Finnair	1	1	2	1
Øvrige	9	14	14	14
I alt	100	100	100	100

Figur 2.9 viser at lavkostselskapene fortsetter å ta markedsandeler fra nettverkselskapene, men i mindre utstrekning enn tidligere. 36 prosent av trafikken gikk med et lavkostselskap i 2009 mot 33 prosent i 2007. I perioden 2003-2007 økte lavkostselskapene andel med hele 23 prosentpoeng.



Figur 2.9: Fordeling mellom lavkostselskaper og nettverkselskaper. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009

Tabell 2.11 gir noen nøkkeltall for de største selskapene. SAS og Widerøe har en svært høy andel forretningsreisende sammenlignet med gjennomsnittet, henholdsvis 56 og 62 prosent. Ryanair har bare 18 prosent business, mens Norwegian har 28 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: Tre av fire forretningsreisende velger SAS eller British Airways til London. Forretningsandelen til London var SAS 53 prosent, BA 35 prosent, Norwegian 23 prosent og Ryanair 13 prosent.

Tabell 2.11: Nøkkeltall for de største selskapene på utland. Første tertial 2009

Selskap	Andel forretning	Andel nordmenn	Andel transfer	Gjennomsnittsalder
SAS	56	60	35	43
Norwegian	28	69	5	41
Widerøe	62	58	31	42
KLM	45	71	76	44
Lufthansa	44	63	70	42
Ryanair	18	58	7	38
Gjennomsnitt alle	42	64	32	42

For øvrig viser tabell 2.11 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
- KLM og Norwegian har høyest andel nordmenn, mens andelen utlendinger er høyest hos Ryanair, Widerøe og SAS.

Blant bosatte i utlandet velger i alt 35 prosent å reise med SAS (tabell 2.12). Totalt utgjorde dette om lag 460 000 passasjerer i første tertial. SAS står spesielt sterkt hos utenlandske forretningsreisende (44 prosent), mens Norwegian er selskapet som har høyest markedsandel i fritidsmarkedet. Totalt var det knapt 300 000 utlendinger om bord i Norwegian's fly i første tertial. Til sammen skjer 61 prosent av utlendingenes reiser med et av de tre norske selskapene.

Tabell 2.12: Selskapenes andel av reiser foretatt av bosatte i utlandet. Første tertial 2009

Selskap	Forretning		Fritid		I alt	
	PAX (1000)	Andel	PAX (1000)	Andel	PAX	Andel
SAS	310	44	150	24	460	35
Norwegian	120	17	165	27	285	22
Ryanair	25	3	95	16	115	9
KLM	60	9	45	8	110	8
Lufthansa	40	6	40	7	80	6
Widerøe	35	5	15	2	50	4
Wizz Air	5	1	25	4	35	3
British Airways	20	3	15	2	35	2
Øvrige	85	12	60	10	145	11
I alt	700	100	610	100	1 310	100

De fleste rutene opereres av ett eller to selskaper, mens noen få ruter (Oslo-Amsterdam, Paris, London) trafikkeres av tre selskaper. Tabell 2.13 viser selskapenes markedsandeler på punkt-til-punkt trafikk på de største rutene fra Oslo i 2009 og i 2007. De viktigste utviklingstrekkene er:

- KLM har tatt over det meste av markedet til Sterling på Amsterdam, og har nå over halvparten av passasjerene.
- Som i 2007 har SAS 60 prosent av markedet til Stockholm, mens Norwegian i sin helhet har tatt markedet til Flynordic (nå samme selskap).
- Tilsvarende gjelder for København hvor Sterling og Norwegian til sammen hadde 45 prosent av markedet i 2007, men hvor sistnevnte hadde 48 prosent i 2009.
- Markedsandelene til London og Paris er tilsvarende som for to år tilbake. Det er verdt å merke seg at Air France bare har 16 prosent av punkt-til-punkt trafikken (men 38 prosent når vi inkluderer transfer).
- Norwegian har tapt markedsandeler til Lufthansa på ruta til München.

Tabell 2.13: Markedsandeler på de største rutene fra Oslo (OD). Første tertial 2009 og 2007

	Amsterdam		Stockholm		København		London		München		Paris	
	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007
Air France	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	16
British Airways	-	-	-	-	-	-	23	23	-	-	-	-
Norwegian	8	-	41	20	48	32	32	30	47	54	44	42
Sterling	-	26	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-
Flynordic	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-
KLM	55	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lufthansa	-	-	-	-	-	-	-	-	53	46	-	-
SAS	37	36	58	60	52	55	45	47	-	-	42	42
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

2.4 Billettpriser⁸

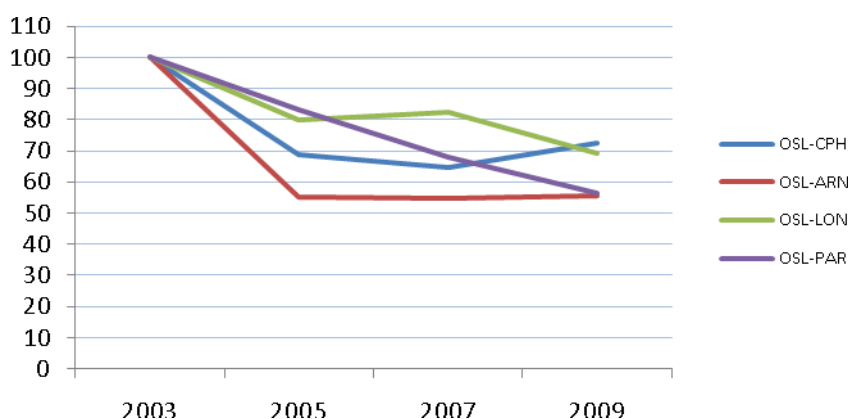
Tabell 2.14 viser prisutviklingen på utvalgte relasjoner i første tertial (2003=100). Dataene gir foreløpig ikke grunnlag for å ta ut priser for flere relasjoner. De viktigste utviklingstrekkene er:

- På alle relasjoner og både for forretning og fritid ble prisene redusert til dels betydelig mellom 2003 og 2005. Det eneste unntaket var fritidstrafikk til Stockholm. Det generelle bildet etter 2005 er at prisene har fortsatt å synke, men mindre enn i første del av perioden.
- Prisene til London har svingt en del. Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende fortsetter å gå ned, mens fritidsreisende betaler omtrent like mye for billetten i dag som i 2003.
- Billettprisene til Paris har falt i hele perioden. Forretningsreisende betaler nå 45 prosent mindre enn i 2003, mens fritidsreisende betaler 26 prosent mindre.
- Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende til København økte noe fra 2007, mens fritidsreisende betaler det samme som for to år siden.

Tabell 2.14: Prisindeks på utvalgte relasjoner etter formål. OD-reiser. 2003=100

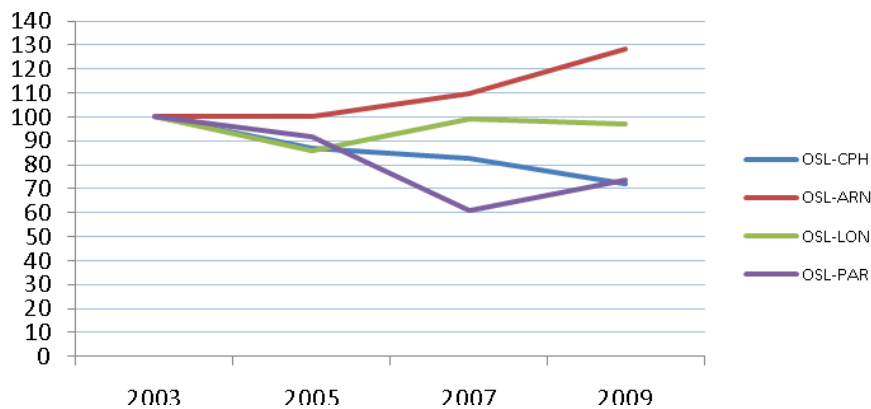
Relasjon	Forretning			Private			Alle reiser		
	2005	2007	2009	2005	2007	2009	2005	2007	2009
Oslo-København	69	65	73	87	83	72	72	69	70
Oslo-Stockholm	55	55	56	100	110	129	53	54	55
Oslo-London	80	82	69	86	99	97	76	85	76
Oslo-Paris	83	68	56	92	61	74	80	54	54

Figur 2.10 og 2.11 viser prisutviklingen i forretnings- og fritidsmarkedet.



⁸ Indeksene i dette avsnittet baserer seg på hva respondentene har oppgitt som betalt billettpris for reisen tur/retur. Andelen ubesvart på spørsmålet er 20 prosent, og det er derfor usikkerhet knyttet til tallene med hensyn til det absolutte nivået på billettprisene. Det er også en systematisk skjevhet i materialet i den forstand at andelen ubesvart blant annet varierer med selskap. F eks er andelen ubesvart for SAS 24 prosent, mens den er 15 prosent for Norwegian. Relativt sett har imidlertid andelen ubesvart holdt seg stabil i perioden, slik at indeksene presenterer et rimelig godt bilde av utviklingen.

Figur 2.10: Prisutvikling på forretningsreiser på utvalgte relasjoner



Figur 2.11: Prisutvikling på fritidsreiser på utvalgte relasjoner

2.5 Konkurransen mellom OSL og andre lufthavner

Tilbudet på landets øvrige lufthavner er blitt betydelig bedre de siste par årene, og dermed skjerpes konkurransen om passasjerene. Det geografiske influensområdet til OSL består av Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark, Oppland og deler av Buskerud. I første tertial ble 60 prosent av utenlandstrafikken på OSL generert eller attrahert i influensområdet. 40 prosent av passasjerene bodde eller skulle til andre deler av landet.

Nedslagsfeltet til OSL favner hele landet. For reisende til/fra Nord-Norge, Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane er det i liten grad reelle alternativer til OSL siden de lokale lufthavnene ikke har ruter til utlandet eller ruter med kun få frekvenser. Vestfold, Agder-fylkene, Rogaland, Hordaland og til dels Trøndelag har fått et rimelig godt utenlandstilbud de senere årene.

Tabell 2.15 viser andelen av utenlandsreisene som genereres/attraheres i ulike fylker etter avreiselufthavn i første tertial 2007 og 2009. De viktigste utviklings-trekkene er:

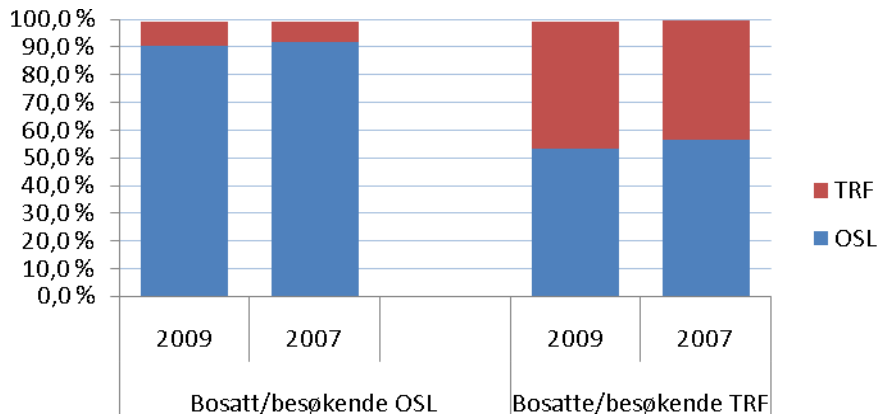
- For de fleste regioner går andelen som benytter OSL ned til fordel for den lokale lufthavnen (NB! Få observasjoner for Sogn og Fjordane).
- Det eneste unntaket er bosatte/besøkende til Agder-fylkene hvor fire av ti nå reiser via OSL mot 34 prosent i 2007. Dette kommer av dårligere tilbud i 2009 (kun direkte til AMS og CPH; mens det i 2007 også var rute til London og Alicante).

Tabell 2.15: Andel av utenlandsreisene som genereres/attraheres i ulike fylker etter avreiselufthavn. Første tertial 2007 og 2009

	2009			2007		
	Direkte	Via OSL	Andre	Direkte	Via OSL	Andre
Vestfold	59	40	1	55	44	1
Agder	39	41	20	48	34	18
Rogaland	75	21	4	68	26	6
Hordaland	70	26	4	68	29	3
Sogn og Fjordane	-	70	30	-	78	22

Møre og Romsdal	5	85	10	-	90	10
Trøndelag	43	53	4	37	60	3
Nord-Norge	5	86	9	-	93	7

Figur 2.12 viser utviklingen i lekkasjen til Sandefjord fra OSL og motsatt. Første tertial 2007 reiste åtte prosent av de bosatte/besøkende til OSLs influensområde via Sandefjord. Denne andelen er nå ni prosent (ca 135 000 reiser). Motsatt ble lekkasjen fra Sandefjord redusert noe, nærmere bestemt fra 57 til 54 prosent. Ca 125 000 reiser over OSL i første tertial 2009 var generert/attrahert i influensområdet til Sandefjord.

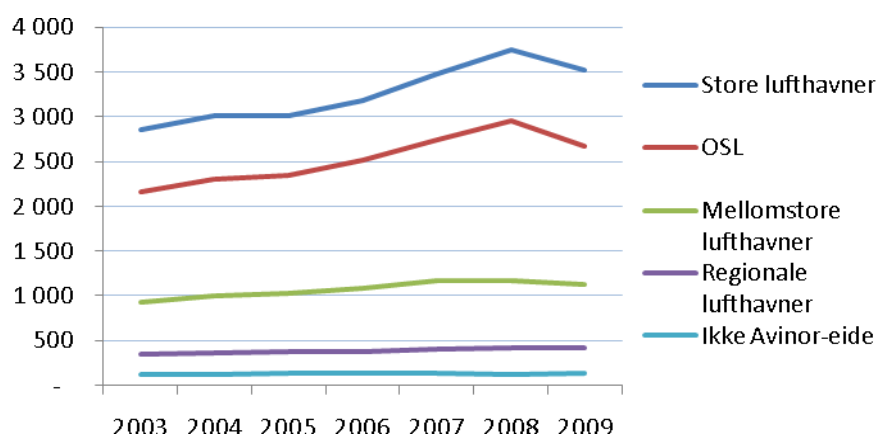


Figur 2.12: Lekkasje til Torp (bosatte/besøkende til OSLs influensområde) og Gardermoen (bosatte/besøkende til Sandefjords (TRF) influensområde). Første tertial 2007 og 2009

3. Innenriks flytrafikk

3.1 Trafikkutviklingen

Innenlandstrafikken økte med 23 prosent mellom første tertial 2003 og 2009, fra 6,4 til 7,9 millioner terminalpassasjerer. Dette tilsvarer en årlig vekst på 3,5 prosent, dvs under halvparten av veksten i utenlandstrafikken. Figur 3.1 viser trafikkutviklingen for OSL, Avinors store lufthavner (Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø), Avinors mellomstore lufthavner (øvrige Avinor-eide stamlufthavner), regionale lufthavner og lufthavner som ikke er eid av Avinor (Sandefjord står for ca 80 prosent av denne trafikken).



Kilde: Avinors statistikk

Figur 3.1: Terminalpassasjerer innland første tertial etter lufthavn. 2003-2009. 1000 PAX

Årene 2006-08 var preget av sterk vekst (6,9 prosent årlig), mens trafikken i første tertial 2009 var seks prosent lavere sammenlignet med tilsvarende periode i 2008. Trafikknedgangen på innland var derfor noe lavere enn for utland. Fallet kom på OSL og de store lufthavnene, mens de øvrige hadde lavere eller ingen trafikknedgang.

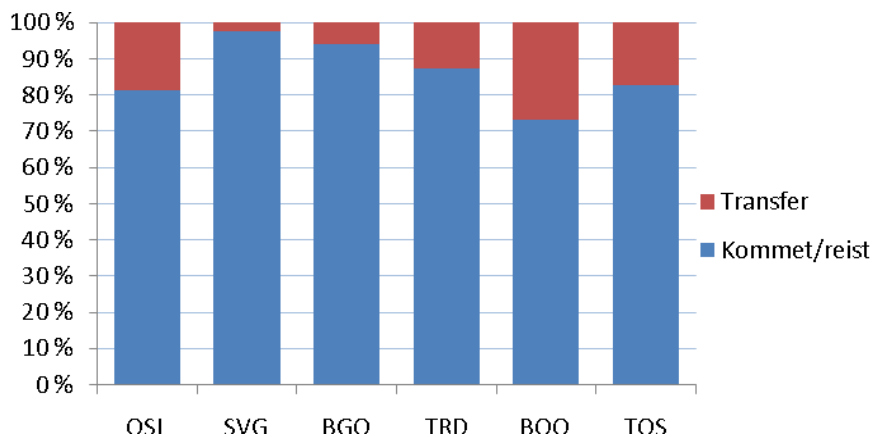
OSL hadde i første tertial 2009 2,7 millioner terminalpassasjer innenlands, tilsvarende 34 prosent av totaltrafikken. Som nav i luftfartssystemet er imidlertid OSLs betydning langt større. Beregninger gjort på bakgrunn av tall fra RVU 2007 viser at 58 prosent av reisene på innenriksnettet har start- eller endepunkt på OSL. I tillegg har 14 prosent transfer på OSL, slik at ca 70 prosent av innenriksreisene er innom OSL. OSL hadde en årlig trafikkvekst på 3,6 prosent i perioden 2003-09, mens trafikken i første tertial 2009 var ni prosent lavere enn samme periode i 2008.

Bergen er landets neste største innenriks lufthavn med en million terminalpassasjerer i første tertial, etterfulgt av Trondheim med drøyt 900 000. Trafikkutviklingen i perioden 2003-09 sammenfalt med OSL (3,6 prosent årlig

vekst), men fallet siste år var lavere, henholdsvis syv prosent på Bergen og fem prosent på Trondheim.

Veksten på de mellomstore og regionale lufthavnene var litt lavere i perioden (3,2 prosent per år). Samlet sett var trafikknedgangen på de mellomstore tre prosent fra første tertial 2008 til 2009, mens det var en svak vekst på de regionale (en prosent).

Bodø, Oslo og Tromsø er de største transferlufthavnene, henholdsvis 27, 19 og 17 prosent av passasjerene på disse lufthavnene er i transfer (figur 3.2). Trondheim har en transferandel på 13 prosent, mens bare seks prosent av trafikken på Bergen og to prosent på Stavanger er transferreiser.



Kilde: Avinors statistikk

Figur 3.2: Fordeling mellom kommet/reist og transfertrafikk for de største lufthavnene. Første tertial 2009. Prosent

3.2 Markedsutvikling

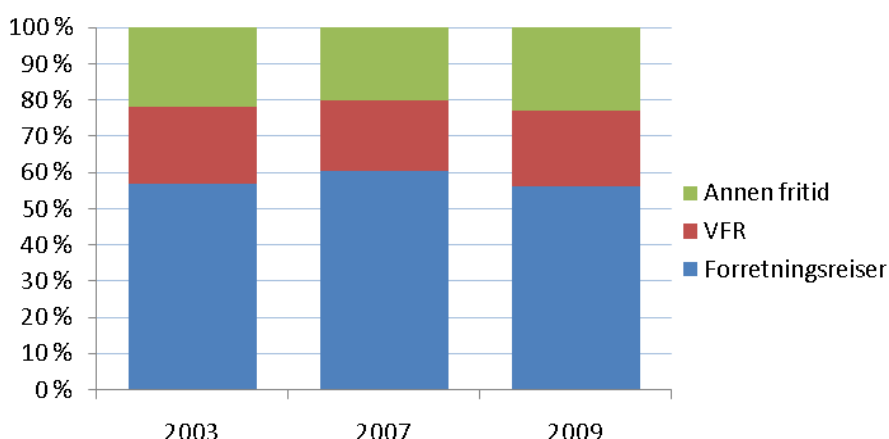
3.2.1 Formål

Trafikken i første tertial 2009 var på samme nivå som i første tertial 2007, dvs 7,9 millioner reiser. Trafikkstrukturen endret seg imidlertid, som for utland økte andelen fritidsreiser. 44 prosent av reisene (3,43 millioner) var fritidsrelaterte og 56 prosent (4,45 millioner) arbeidsrelaterte (tabell 3.2 og figur 3.3). Tilsvarende tall for første tertial 2007 var 40 prosent fritidsreiser (3,14 millioner reiser) og 60 prosent forretningsreiser (4,77 millioner). Første tertial 2009 var det med andre ord ca 300 000 flere fritidsreiser og ca 300 000 færre forretningsreiser sammenlignet med tilsvarende periode i 2007.

Tabell 3.2: Reiser i Norge med rutefly etter formål. Første tertial 2003, 2007 og 2009. Prosent

Formål	2003	2007	2009
Forretningsreiser	57	60	56
-Reise til/fra arbeidet	12	14	14
-Kurs, konferanse, kongress	19	20	20
-Øvrige forretningsreiser	26	26	22
Fritidsreiser	43	40	44
-Besøke slekt/venner	21	20	21
-Ferie/helgetur eller lignende	12	12	13
-Øvrige private reiser	10	9	10
I alt	100	100	100

Som for utland har nedgangen i forretningsmarkedet kommet for ”andre forretningsreiser”, dvs salg, service, annen kunde- leverandørkontakt, kontakt med datterselskap/hovedkontor etc. Det er bare små endringer i kurs- og konferansemarkedet (nedgang på to prosent målt i antall reiser). Veksten i fritidsmarkedet er jevnt fordelt over delsegmentene.

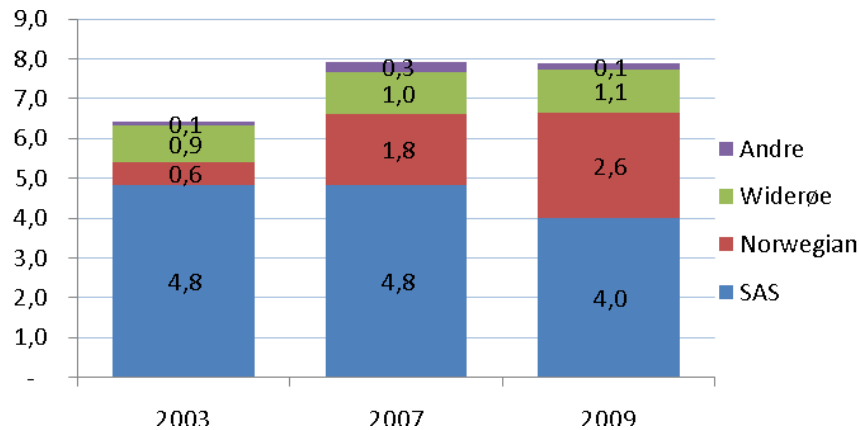


Figur 3.3: Reiser i Norge med rutefly etter hovedformål. Første tertial 2003, 2007 og 2009. Prosent

3.2.2 Markedsandeler

SAS er fortsatt den klart største operatøren innenriks. Første tertial reiste fire millioner passasjerer med SAS, noe som tilsvarer en markedsandel på 51 prosent (figur 3.4 og tabell 3.3). Norwegian hadde 34 prosent av markedet og transporterte om lag 2,6 millioner passasjerer, mens Widerøe hadde 1,1 millioner passasjerer og en markedsandel på 14 prosent.

Norwegian har vokst betydelig de siste par årene. Fra 2007 har de hatt en trafikkvekst på hele 49 prosent, og gått fra en markedsandel på ni prosent i 2003, til 23 prosent i 2007 og nå 34 prosent. Dette har skjedd på bekostning av SAS som hadde en trafikknedgang på 17 prosent mellom første tertial 2007 og første tertial 2009.



Figur 3.4: Antall passasjerer (mill) innenlands etter selskap. Første tertial 2003, 2007 og 2009

Tabell 3.3: Markedsandeler på innenriksnettet. Første tertial 2003, 2005 og 2009

Selskap	2003	2007	2009
SAS	75	63	51
Norwegian	9	23	34
Widerøe	14	13	14
Andre	2	3	2
I alt	100	100	100

Norwegians vekst har både kommet gjennom økt rutetilbud og økte markedsandeler på etablerte ruter. Første tertial 2009 var det konkurranse på samtlige stamruter ut fra Oslo med unntak av Bardufoss (kun Norwegian) og Molde, Kristiansund og Haugesund (kun SAS). Til sammenligning var Norwegian inne på syv ruter i første tertial 2007 (OSL-SVG/BGO/TRD/BOO/EVE/TOS/ALF) og bare fire ruter i første tertial 2003 (OSL-SVG/BGO/TRD/TOS).

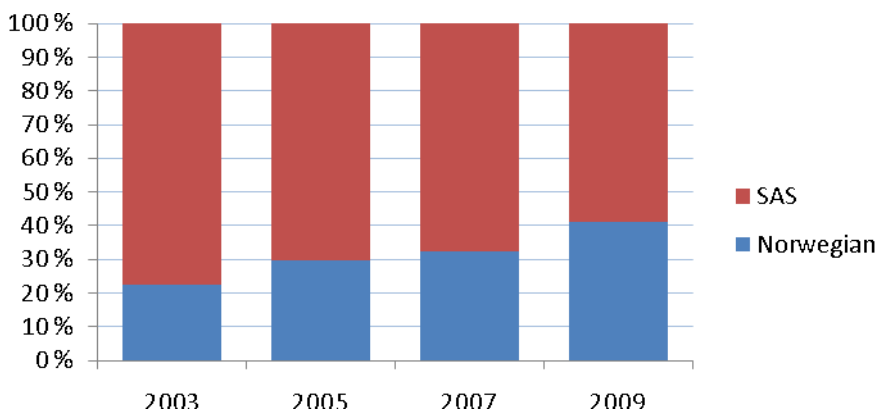
Norwegian fortsetter å kapre markedsandeler på de etablerte rutene. Tabell 3.4 viser utviklingen for de tre tyngste rutene på stamnettet. Dette er ruter som også er store i europeisk målestokk. Følgende kan observeres:

- Oslo-Bergen/Trondheim hadde en liten trafikknedgang mellom første tertial 2007 og 2009, mens det var en vekst på 11 prosent mellom Oslo og Stavanger.
- På alle relasjoner var det færre som fløy med SAS i 2009 enn i 2007, mens Norwegian hadde flere passasjerer. Spesielt var Norwegians vekst stor på Oslo-Stavanger.
- SAS' markedsandel gikk betydelig ned på Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger, mens det bare var mindre endringer på Oslo-Trondheim.
- Forretningsandelen øker på SAS (Bergen og Trondheim), mens det er fritidsmarkedet som står for veksten hos Norwegian.
- Norwegians transfertrafikk har økt betydelig i perioden (2003-2009), mens den noe redusert for SAS.

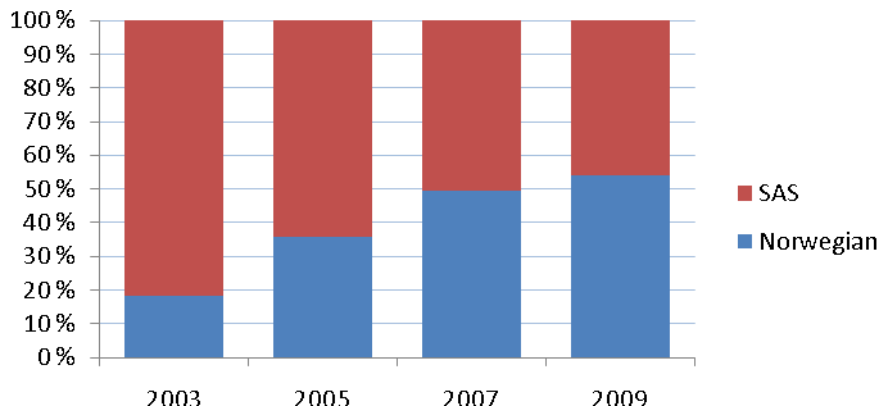
Tabell 3.4: Nøkkeltall for utviklingen på de tre største rutene innenlands. Første tertial 2003, 2007 og 2009

	2009			2007			2003		
	SAS	Norwegian	I alt	SAS	Norwegian	I alt	SAS	Norwegian	I alt
Oslo-Trondheim									
Total PAX (1000)	270'	225'	495'	295'	220'	515'	325'	85'	410'
Markedsandeler	55 %	45 %	100 %	57 %	43 %	100 %	79 %	21 %	100 %
Andel business	67 %	49 %	59 %	62 %	53 %	58 %	55 %	59 %	56 %
Andel OD	57 %	76 %	66 %	68 %	86 %	76 %	63 %	94 %	70 %
Oslo-Bergen									
Total PAX (1000)	240'	235'	475'	295'	215'	510'	310'	85'	395'
Markedsandeler	51 %	49 %	100 %	58 %	42 %	100 %	78 %	22 %	100 %
Andel business	67 %	59 %	63 %	69 %	54 %	63 %	61 %	70 %	63 %
Andel OD	71 %	83 %	77 %	66 %	88 %	75 %	73 %	94 %	77 %
Oslo-Stavanger									
Total PAX (1000)	220'	175'	395'	235'	120'	355'	245'	65'	310'
Markedsandeler	56 %	44 %	100 %	66 %	34 %	100 %	66 %	34 %	100 %
Andel business	60 %	48 %	55 %	74 %	49 %	66 %	66 %	73 %	67 %
Andel OD	66 %	74 %	70 %	66 %	75 %	69 %	69 %	92 %	74 %

Figur 3.5 og 3.6 viser selskapenes markedsandeler i forretnings- og fritidsmarkedet på relasjonene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Tromsø. Dette er strekninger hvor det har vært konkurranse i hele perioden. Tallene inkluderer transferpassasjerer, og viser at Norwegian har økt sin markedsandel blant forretningsreisende fra 23 til 41 prosent, og fra 18 til 54 prosent i fritidsmarkedet. For punkt-til-punkt reiser er Norwegians markedsandeler høyere, henholdsvis 47 og 60 prosent i første tertial 2009.



Figur 3.5: Markedsandeler i forretningsmarkedet på Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Tromsø. 2003-2009

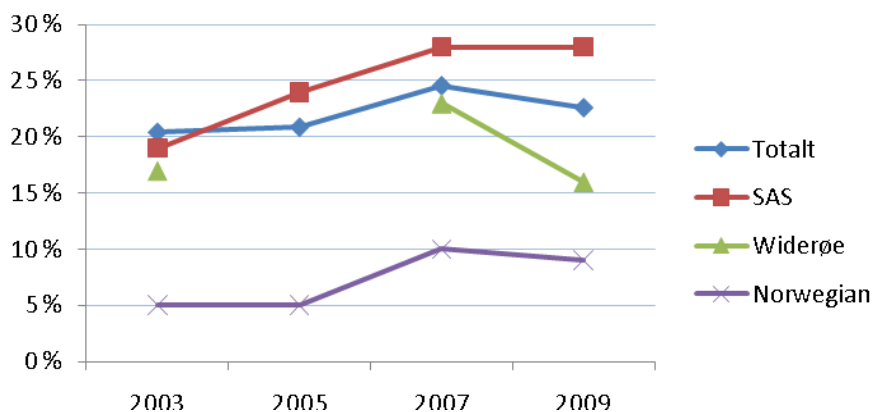


Figur 3.6: Markedsandeler i fritidsmarkedet på Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Tromsø. 2003-2009

3.2.3 Reiser i forbindelse med olje-/gassvirksomhet

Den oljerelaterte trafikken er viktig for mange ruter og selskaper. Totalt var 23 prosent av alle arbeidsrelaterte reiser i første tertial 2009 relatert til olje- og gassutvinning, tilsvarende om lag 470 000 reiser. Første tertial 2007 var 25 prosent (ca 550 000 reiser) av trafikken oljerelatert. Oljerelatert trafikk sank med andre ord med ca 15 prosent mellom 2007 og 2009.

Figur 3.5 viser andelen av forretningstrafikken som er relatert til olje-/gassvirksomhet for de største selskapene. Blant disse tre er det SAS som har best grep om "oljepassasjerene" – 28 prosent av forretningsreisene med SAS skjer i forbindelse med olje-/gassvirksomhet, mot 19 prosent i 2003. Norwegian har ni prosent oljerelaterte reiser mens 16 prosent av forretningstrafikken til Widerøe er oljerelatert⁹. Vildanden, som trafikkerer Skien-Bergen og Skien-Stavanger, er selskapet med høyest andel oljerelatert trafikk (84 prosent).



Figur 3.5: Andel av innenlands forretningstrafikk som er relatert til olje-/gassvirksomhet etter selskap. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009

Tabell 3.5 viser utviklingen i olje- og gassrelatert trafikk på de største rutene. Følgende kan observeres:

⁹ Widerøes ruter var ikke inkludert i undersøkelsen i 2005.

- Fortsatt er Bergen-Stavanger relasjonen med størst innslag oljerelaterte reiser. Halvparten av trafikken på denne ruta er oljerelatert.
- Det har vært en betydelig nedgang i trafikken til Stavanger, både fra Oslo og Bergen. I første tertial 2009 var "bare" 19 prosent av reisene mellom Oslo og Stavanger oljerelatert.
- Også til Tromsø har det vært en nedgang i trafikken. Dette kan imidlertid også skyldes økt bruk av Alta på reiser til Hammerfest.
- Som tidligere er Oslo-Trondheim den minst oljeavhengige ruta.

Tabell 3.5: Olje- og gassrelatert trafikk på de største rutene. Antall passasjerer og andel av totaltrafikken. Første tertial 2003, 2005, 2007 og 2009

Relasjon	2009		2007		2005		2003	
	PAX	Andel	PAX	Andel	PAX	Andel	PAX	Andel
Oslo-Stavanger	75 000	19	90 000	26	80 000	24	60 000	20
Oslo-Bergen	60 000	13	65 000	13	40 000	9	40 000	10
Oslo-Trondheim	30 000	6	30 000	6	20 000	4	15 000	4
Oslo-Tromsø	12 000	7	20 000	9	15 000	7	7 000	4
Bergen-Stavanger	85 000	49	105 000	52	95 000	58	75 000	44

3.3 Priser

Tabell 3.6 viser prisutviklingen på de tre største relasjonene fra Oslo (2003=100). Dataene gir foreløpig ikke grunnlag for å ta ut prisutviklingen på flere relasjoner. De viktigste utviklingstrekkene er:

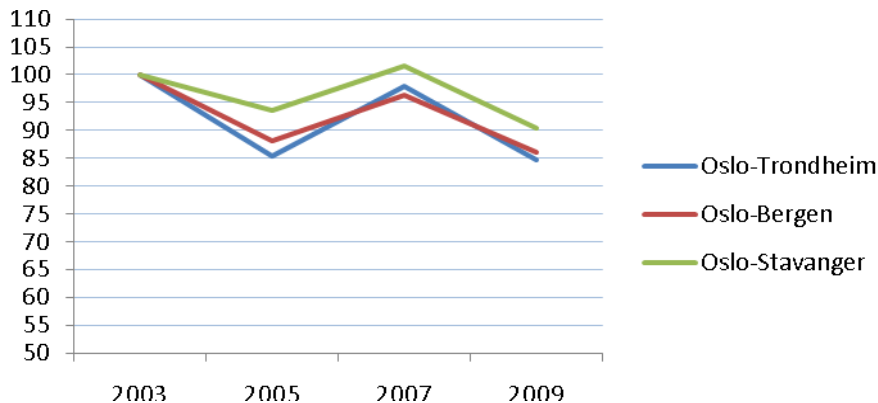
- Gjennomsnittsprisen for forretningsreisende på disse strekningene var henholdsvis knapt 1 800 kroner mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, og drøyt 1 900 kroner mellom Oslo og Stavanger.
- På samtlige strekninger betalte forretningsreisende noe mindre for billetten i første tertial 2009 sammenlignet med tilsvarende periode i 2007. I forhold til referanseåret 2003 var gjennomsnittlig billettpris 10-15 prosent lavere.
- Gjennomsnittsprisen for fritidsreisende var henholdsvis knapt 1 150 kroner mellom Oslo og Trondheim, 1 340 kroner Oslo-Bergen og 1 280 kroner Oslo-Stavanger.
- Prisutviklingen i fritidsmarkedet varierer etter strekning. Mellom Oslo og Trondheim har den i alle år ligget 10-15 prosent over referanseåret. På Oslo-Bergen økte gjennomsnittsprisen mellom 2007 og 2009, mens det var en prisnedgang på Oslo-Stavanger.

Tabell 3.6: Prisutvikling på utvalgte relasjoner etter formål. OD-reiser. 2003=100¹⁰

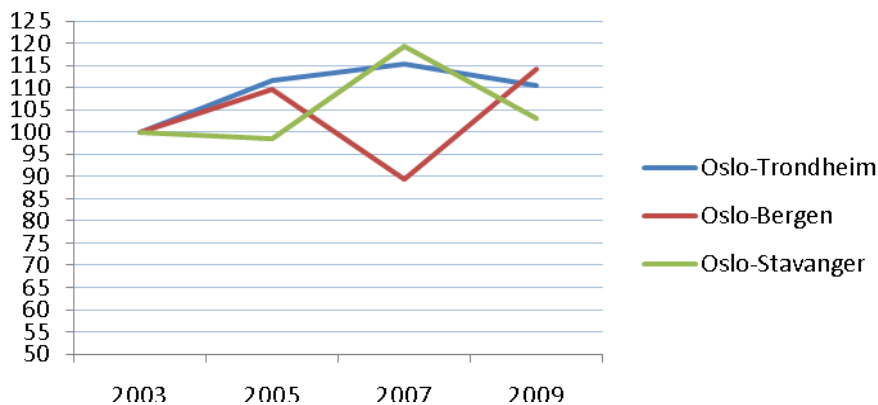
Relasjon	Forretning			Private			Alle reiser		
	2005	2007	2009	2005	2007	2009	2005	2007	2009
Oslo-Trondheim	85	98	85	112	115	111	96	105	92
Oslo-Bergen	88	96	86	110	89	114	96	95	93
Oslo-Stavanger	94	102	90	99	119	103	95	104	88

¹⁰ Andelen ubesvart på spørsmålet om betalt billettpris er 20, hhv 13 prosent for Norwegian og 23 prosent for SAS. Se for øvrig fotnote 5.

Figur 3.6 og 3.7 viser prisutviklingen i henholdsvis forretnings- og fritidsmarkedet.



Figur 3.6: Prisutvikling på forretningsreiser innenlands på de største relasjonene



Figur 3.7: Prisutvikling på fritidsreiser innenlands på de største relasjonene

3.5 Konkurransen mellom OSL og Rygge

Åpningen av Rygge sivile lufthavn skjerpet 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 første tertial ruter innenlands med Norwegian til Stavanger (en kveldsavgang), Bergen (en avgang morgen og en ettermiddag), Trondheim (en morgen og en ettermiddag) og Bodø/Tromsø (en avgang formiddag). Tabell 3.7 viser passasjergrunnlaget på disse rutene og tilsvarende ruter til/fra OSL¹¹.

Tabell 3.7: Antall reisende mellom Rygge/OSL og Bergen, Bodø, Stavanger og Trondheim. Første tertial 2009

¹¹ 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. TOS-RYG ble ved en feiltakelse ikke inkludert i første tertial.

Avreiselufthavn	PAX			Andel		
	RYG	OSL	I alt	RYG	OSL	I alt
Bergen	34 000	475 000	509 000	7	93	100
Bodø	17 000	170 000	187 000	9	91	100
Stavanger	18 000	395 000	413 000	4	96	100
Trondheim	31 000	495 000	525 000	6	94	100
I alt	100 000	1 530 000	1 630 000	6	94	100

Rygges andel av trafikken er seks prosent. Andelen er høyest til Bodø (ni prosent) og lavest til Stavanger (fire prosent). OSLS knutepunktfunksjon gjør at 30 prosent av de reisende på disse rutene skal videre med en annen flight innenlands eller utenlands. Rygge domineres på sin side av punkt-til-punkt trafikk, bare syv prosent av de reisende skal videre¹². Dette betyr at Rygge har en noe høyere andel av punkt-til-punkt trafikken (åtte prosent).

Rygge betjener først og fremst bosatte/besøkende til Østfold. Tabell 3.8 viser at seks av ti reiser genereres eller attraheres i Østfold, mens til sammen 30 prosent bor i eller skal til Oslo/Akershus. I alt utgjør dette ca 30 000 reiser. Lekkasjen går imidlertid også motsatt vei. Fortsatt er det slik at om lag 40 prosent av reisene innenlands som genereres/attraheres i Østfold går over OSL. Tallene i tabell 3.8 viser også en liten lekkasje fra Torp.

Tabell 3.8: Bosted/besøkssted for reisende mellom Rygge og Stavanger, Bergen, Trondheim og Bodø. Første tertial 2009

Bosted/besøksfylke	PAX	Andel
Østfold	58 000	58
Akershus	13 000	13
Oslo	17 000	17
Vestfold/Buskerud/Telemark	11 000	11
I alt	100 000	100

Tabell 3.9 viser formålsfordelingen på Rygge og OSL på de nevnte rutene. Resultatene 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 (43 prosent). Dette betyr at trafikken som kommer "utenfra" i hovedsak er fritidstrafikk. Til sammenligning hadde OSL en forretningsandel på 59 prosent på disse rutene i første tertial 2009.

Tabell 3.9: Formål for reisende mellom Rygge/OSL og Bergen, Bodø, Stavanger og Trondheim. Første tertial 2009

Lufthavn	Forretning	Fritid	I alt
Gardermoen	59	41	100
Rygge	35	65	100

¹² Antall observasjoner er få og det er foreløpig ikke er mulig å si noe nærmere om transfertrafikken på Rygge.