

RAPPORT

Reisevaner på fly 2019



Innhold

Sammendrag	3
Undersøkelsen, statistikk og begreper	4
Innenrikstrafikk	5
Trafikken til/fra utlandet	9
Transfer utland	15
Nordmenns ferie og fritidsreiser til utlandet	17
Innkommende turisme til Norge	18
Reisen til og fra lufthavnen	19

Om Avinor

Avinor har to primære virksomhetsområder, drift av et landsomfattende nett av lufthavner, samt nasjonal flysikringstjeneste for sivil og militær luftfart. Samlet omfatter dette 43 lufthavner, samt kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Utover den operative virksomheten, legges det til rette for kommersiell inntjening gjennom flyplass-hoteller, parkeringsanlegg, taxfree-butikker, servering og andre servicetilbud til flypassasjerene.

Avinor utgjør et konsern hvor virksomheten dels er organisert i divisjoner og dels i juridiske enheter (datterselskaper). Finansielt sett drives lufthavnsvirksomheten som ett luftfartssystem. Flysikringstjenesten er egenfinansiert ved at tjenestene prises etter internasjonale bestemmelser. Antall ansatte er ca. 3300 og årlige driftsinntekter utgjør i størrelsesorden 11 milliarder kroner.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring overfor Avinor, og fastsetter blant annet konsernets samfunnspålagte oppgaver, avkastningskrav og utbytte. I tillegg regulerer Samferdselsdepartementet luftfartsavgiftene, Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift.

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg børsen. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs sine anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. Prinsippene suppleres med regjeringens fokusering på eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Avinors hovedkontor er i Oslo.

Forord

Avinor har sammen med Transportøkonomisk institutt gjennomført reisevaneundersøkelser blant flypassasjerene i Norge og til/fra utlandet siden 1972. Full oversikt over tidligere undersøkelser finnes på TØI sine hjemmesider. Formålet med disse undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Fram til 2003 ble undersøkelsene gjennomført hvert 5. år, men fra og med RVU 2003 har undersøkelsen blitt gjennomført hvert annet år. I årene 2012, 2014, 2016 og 2018 er det i tillegg samlet inn data om utenlandsmarkedet (men ikke innenlandsmarkedet).

Transportøkonomisk institutt har analysert og gitt ut rapporter om reisevaner på fly hvert annet år fram til og med 2017. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48774>. For 2019 utgir Avinor selv denne rapporten om reisevaner på fly 2019 etter omtrent samme mal som tidligere. Jon Inge Lian har utarbeidet rapporten.

Avinor, september 2020

Sammendrag

Avinors reisevaneundersøkelse for 2019 viser at det først og fremst var tilreisende utenlandske turister som sto for veksten i flytrafikken. Innlandsmarkedet har holdt seg stabilt de siste årene, men innslaget av utlendinger har økt også her.

Utenlandstrafikken har vokst fra 13,8 millioner reiser i 2009 til 22,6 millioner reiser i 2019. Dette tilsvarer en årlig vekst på 5 prosent. Fram til 2013 var det en vekst i nordmenn som skulle på fritidsreise til utlandet. Etter 2013 skyldes veksten økt innkommende turisme. Bakgrunnen for dette er blant annet økonomisk vekst ute og endrede valutakurser (svak norsk krone).

Interkontinentale destinasjoner stod for 14 prosent av utenlandstrafikken i 2019. Andelen har vært relativt konstant over en lengre periode.

Chartertrafikken betyr stadig mindre – rutetrafikken overtar. I 2019 var det 1,8 millioner charterreiser mot 20,8 millioner reisende med rutefly til/fra utlandet.

Nordmenns ferie og fritidsreiser til utlandet utgjør nær 9 millioner enkeltreiser. Antall reiser har ikke økt siden 2013. Det mest populære reisemålet for nordmenn i 2019 var Las Palmas på Kanariøyene, etterfulgt av London og Alicante.

Oslo lufthavn befester sin posisjon

Oslo lufthavn har siden 2009 hatt en årlig vekst på nær 6 prosent og er det sentrale knutepunktet i utenlandstrafikken for Avinor.

På alle andre lufthavner enn de «tre store» (Stavanger, Bergen og Trondheim) er det mindre utenrikstrafikk, og mange reiser går via Oslo lufthavn. Det gir tilgang til både et godt rutenett, men også langt høyere frekvenser. Selv fra de tre store lufthavnene er det en betydelig andel som reiser ut via Oslo lufthavn, omkring 25 prosent fra Rogaland og Hordaland, og 40 prosent fra Trøndelag.

De viktigste reisemålene fra Oslo lufthavn er London, Stockholm og København. Ellers fordeler trafikken seg på svært mange destinasjoner.

Flest innenriksreiser per innbygger i Nord-Norge

Reiseaktiviteten innenlands per innebygger er naturlig nok størst i Nord-Norge, på grunn av de lange avstandene. Nord-Norge har 6 innenlandske enkeltreiser per innbygger, mens Østlandsfylkene har i snitt 1 enkeltreise innenlands per innbygger i året. Det er antall fritidsreiser innenlands som øker, mens yrkesreiser går ned. Destinasjonene i Nord-Norge har et høyere innslag av fritidsreiser enn Sør-Norge. I Sør-Norge blir en del fritidsreiser utført med bil.

Andelen bosatt i utlandet om bord på innenriksrutene fortsetter å stige, fra 8 prosent i 2013 til 15 prosent i 2019.

Undersøkelsen, statistikk og begreper

I reisevaneundersøkelsen på fly 2019 har 105 000 innlandspassasjerer og 91 000 utlandspassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen ble gjennomført på 10 lufthavner som står for 99 prosent av innlandstrafikken og tilnærmet all utlandstrafikk. RVU gir tall for *enkeltreiser*, dvs reiser en vei.

Avinor opererer i sin løpende produksjonsstatistikk med begrepet *terminalpassasjerer*, dvs hvor mange passasjerer som benytter flyplassene - enten som avreisende, ankomende, eller som transfer-passasjer mellom to flygninger (talt som transfer både ved ankomst og ved avgang). Det samlede tallet kalles terminalpassasjerer. Tallet for Norge i 2019 var 56 millioner terminalpassasjerer, hvorav 2 millioner på private flyplasser og 54 millioner på Avinor-flyplasser.

For å komme fram til antall *enkeltreiser* fra start- til endepunkt, må en se bort fra transferpassasjerer og ta utgangspunkt i passasjerer som enten har kommet eller reist. I tillegg må antall innlands-passasjerer deles med to, fordi de telles både på avgangs- og ankomstlufthavn, dvs to ganger per reise. Passasjerer til/fra utlandet telles bare i den norske enden av flyreisen.

Eksempel: I 2019 var det ca 26 millioner passasjerer som kom og reiste innenlands. Dette utgjør 13 millioner enkeltreiser. Det var 21 millioner passasjerer kommet og reist på utlandsflygninger. Dette utgjør 21 millioner enkeltreiser (figur 1.1). I alt ble det med andre ord foretatt 34 millioner enkeltreiser med fly til og fra innen Norge i 2019.

FIGUR 1.1. TERMINALPASSASJERER OG ENKELTREISER. MILLION.



Når det gjelder flyreiser, tenker man gjerne på en *tur-retur reise* som består av to enkeltreiser. Tallet for 2019 blir da 17 millioner tur-retur reiser. Drøyt 11 millioner av disse ble foretatt av nordmenn, mens nær 6 millioner ble foretatt av utlendinger. I gjennomsnitt tar hver nordmann en flyreise tur-retur innenlands og en utenlands per år. Økningen i flytrafikken de siste årene skyldes at flere utlendinger besøker Norge (figur 1.2).

FIGUR 1.2. TUR-RETUR REISER INNENLANDS/UTENLANDS FORDELT PÅ BOSTEDSLAND. MILLIONER T/R REISER.

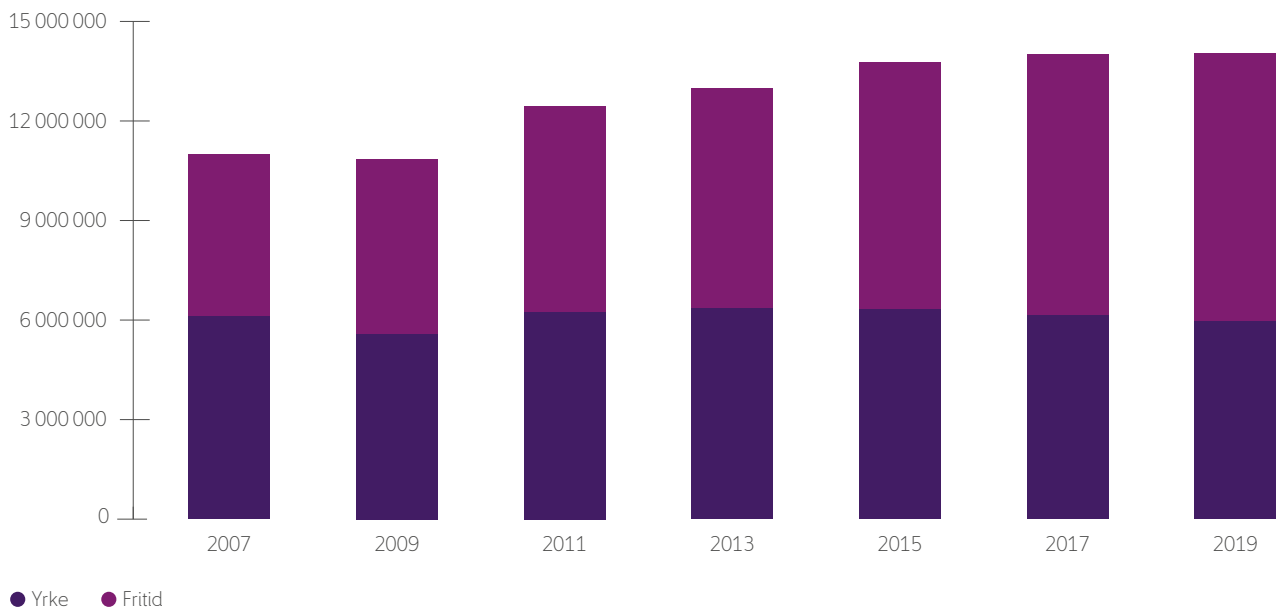


Innenrikstrafikk

Reiseaktiviteten innenlands per innebygger er naturlig nok, pga de lange avstandene, størst i Nord-Norge. Nord-Norge har ca 6 innenlandske enkeltreiser per innbygger. Trøndelag og Vestlandet ligger på 2-4 enkeltreiser, mens Østlandsfylkene har i snitt 1 enkeltreise innenlands per innbygger. Oslo har 2 reiser/innbygger.

Andelen *fritidsreiser* fortsetter å øke – fra 44 % i 2007, 50 % i 2011, 54 % i 2015 og 58 % i 2019. Siden 2013 har det vært en nedgang i antall yrkesreiser fra 6,35 millioner til 5,95 millioner enkeltreiser.

FIGUR 2.1. ANTALL FLYREISER INNENLANDS FORDELT PÅ REISEFORMÅL.



19 % av yrkesreisene var tilknyttet *olje- og gasssektoren*, en liten oppgang fra 2017. Om lag halvparten av oljereisene er reiser til fra arbeid (oljependling).

FIGUR 2.2. OLJEREISER ETTER DETALJERT REISEFORMÅL.

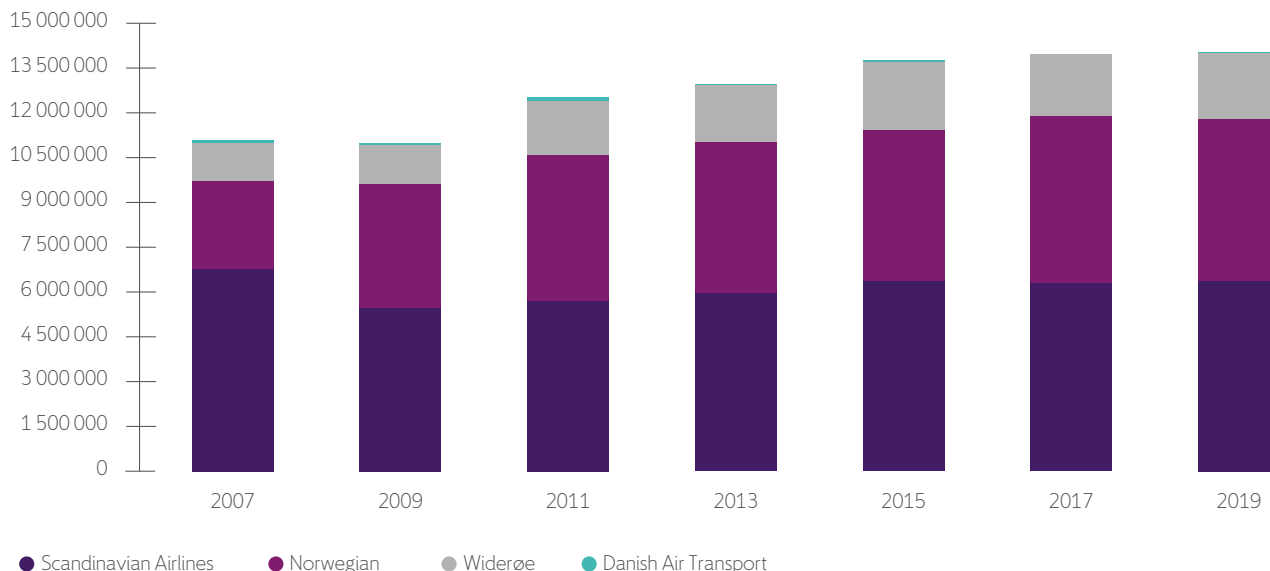


De rutene som i 2019 hadde flest oljereiser er vist under (tusen reiser):

Oslo-Stavanger	194
Bergen- Stavanger	170
Bergen-Oslo	59
Oslo-Trondheim	29
Stavanger -Torp	24
Stavanger - Trondheim	24
Haugesund-Oslo	17
Ålesund-Oslo	16
Bergen -Kristiansand	16
Bergen - Trondheim	16
Bergen - Kristiansund	15

Flyelskapenes markedsandeler har vært rimelig stabile de siste ti år. Norwegian og SAS er alene på de større jetrutene, mens Widerøe dominerer på kortbanerutene. SAS har 45 % av markedet, Norwegian 39 % og Widerøe 16 %.

FIGUR 2.3. ANTALL FLYREISER INNENLANDS FORDELT PÅ FLYSELSKAP.



De største rutene til/fra Oslo er Trondheim og Bergen med nær 2 millioner reiser. 20-30 % av disse er transferreiser, dvs folk som skal videre til/fra OSL. Omfanget av punkt-punkt reiser mellom Oslo og Bergen/Trondheim er rundt 1,4 millioner enkeltreiser. Oslo lufthavn er i økende grad et nav for innenlands-reiser mellom Trøndelag/Nord-Norge og Sør- og Vestlandet.

Oslo- Tromsø har den klart største økingen de siste ti årene. Destinasjonene i Nord-Norge har et høyere innslag av fritidsreiser enn Sør-Norge. I Sør-Norge blir en del fritidsreiser utført med bil. Rutene til/fra Tromsø, Bodø og Evenes har kun en tredel yrkesreiser, mens hele to tredeler er fritidsreiser.

FIGUR 2.4. DE STØRSTE RUTENE INNENLANDS TIL/FRA OSLO LUFTHAVN.



De største rutene utenfor Oslo er Bergen – Stavanger og Bergen -Trondheim, som hadde hhv 500 000 og 400 000 passasjerer. Bergen har noe dobbelttelling av transittpassasjerer.

Andelen bosatt i utlandet om bord på innenriksrutene fortsetter å stige, fra 8 % i 2013, 9 % i 2015, 13 % i 2017 til 15 % i 2019. Andelen bosatt i utlandet er klart høyest til Tromsø (40 % bosatt i utlandet).

TABELL 2.1. UTENLANDSREISENDE PÅ INNENLANDSKE FLYRUTER TIL/FRA OSLO 2019

FRA OSLO TIL:	1000 PASSASJERER	ANDEL
Tromsø	448	40 %
Bergen	290	15 %
Trondheim	200	10 %
Stavanger	196	13 %
Bodø	143	20 %
Harstad/Narvik	115	21 %
Ålesund	95	15 %
Sum over	1 487	18 %

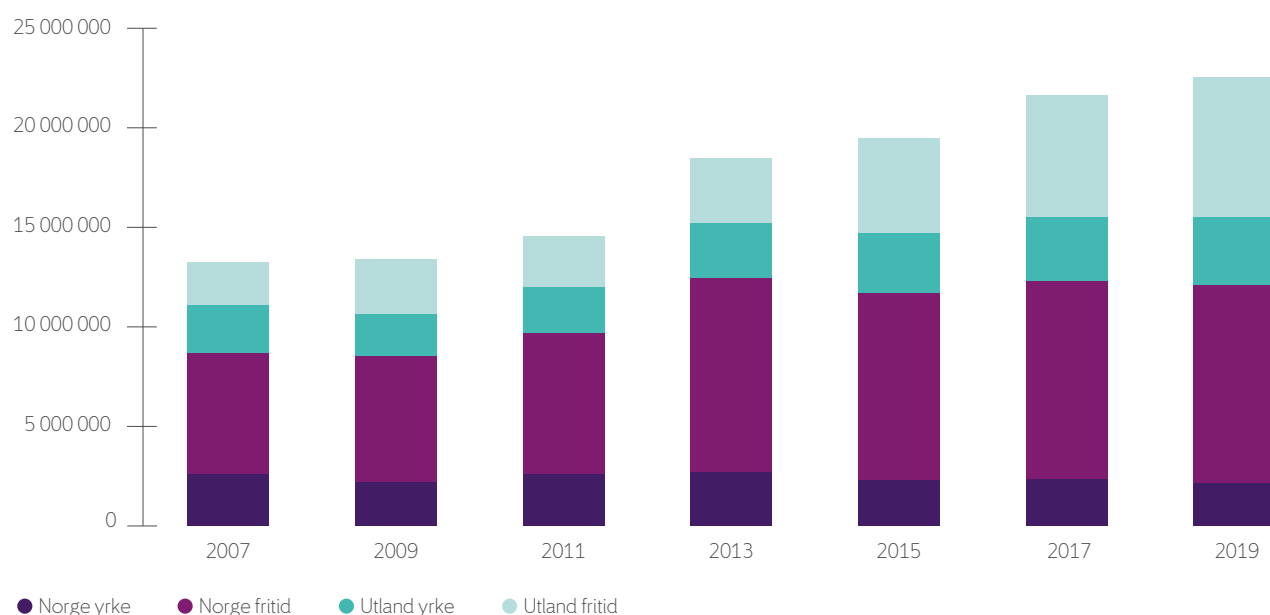
I innenlandstrafikken er det *lite konkurranse mellom lufthavner*. Det klart største unntaket er Lofoten / Vesterålen hvor det er til dels betydelig lekkasje til Harstad/Narvik (Evenes). Et annet eksempel er Hammerfest hvor det er en viss lekkasje av fritidsreiser til Alta. Årsakene til lekkasjen er tilgangen på billige billetter på direkteiser til Oslo fra Evenes og Alta. Reiser til Oslo med overgang i hhv Bodø eller Tromsø er langt dyrere. Det er også en viss lekkasje fra Namsos til Trondheim lufthavn.

Trafikken til/fra utlandet

Utenlandstrafikken vokser sterkt fra 13,8 millioner i 2009 til 22,6 millioner reiser i 2019. Dette tilsvarer en årlig vekst på 5 prosent.

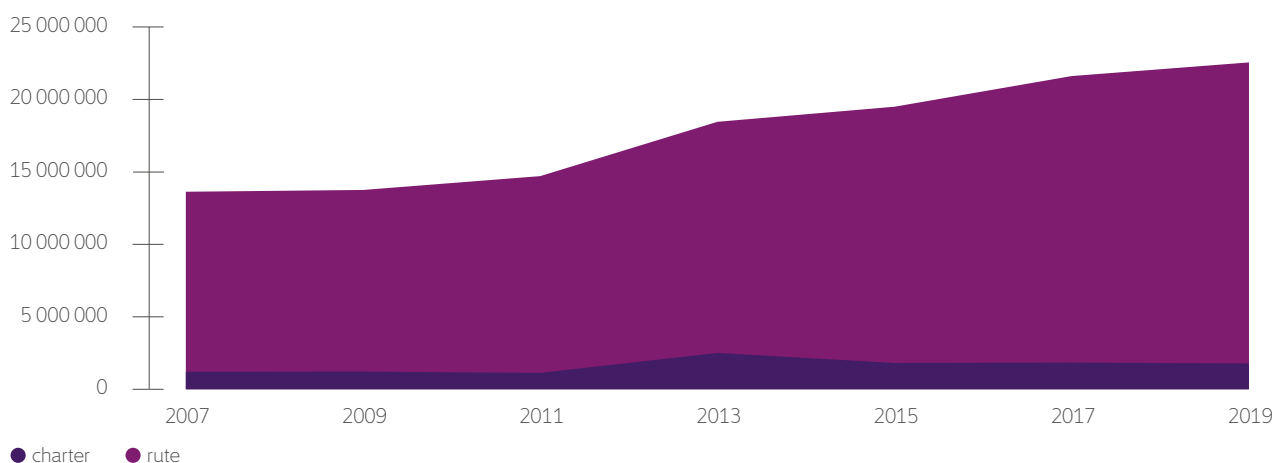
Fram til 2013 var det en vekst i nordmenn som skulle på fritidsreise til utlandet. Etter 2013 skyldes veksten økt innkommende turisme. Bakgrunnen for dette er bl a økonomisk vekst ute og endrede valutakurser (svak norsk krone).

FIGUR 3.1. ANTALL FLYREISER TIL/FRA UTLANDET ETTER REISEFORMÅL OG DEN REISENDES BOSTED.



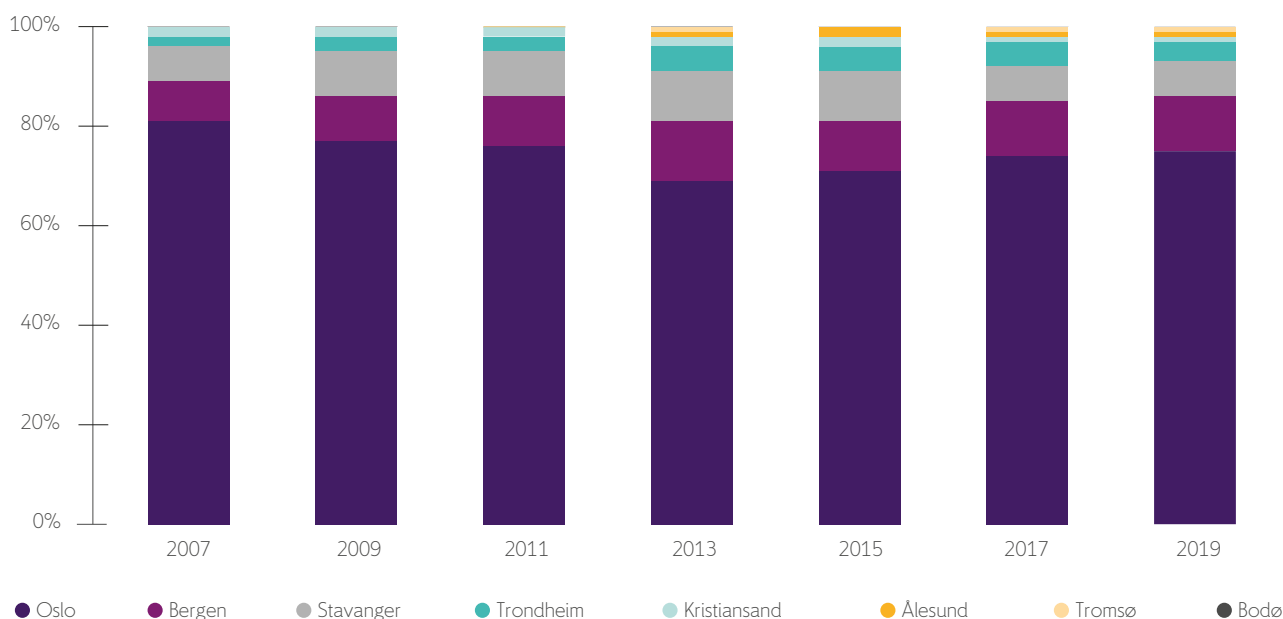
Chartertrafikken betyr stadig mindre – rutetrafikken overtar. I 2019 var det 1,8 millioner charterreiser mot 20,8 millioner reisende med rutefly til/fra utlandet.

FIGUR 3.2. ANTALL FLYREISER TIL/FRA UTLANDET ETTER CHARTER ELLER RUTE..



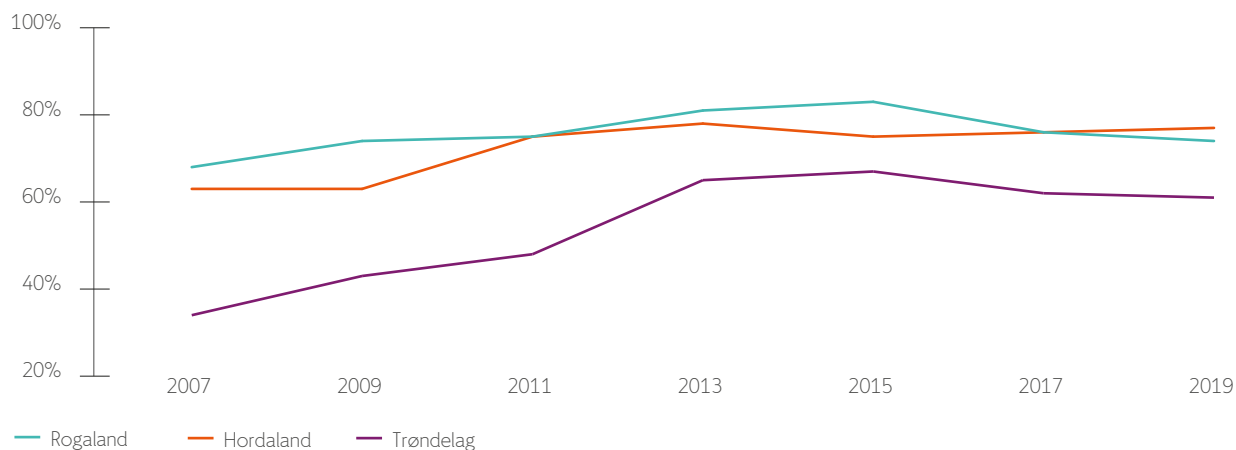
Oslo lufthavn befester sin posisjon etter flere år med nedgang i markedsandel. Stavanger har mistet flere ruter og har hatt en nedgang i sin andel. Oslo har siden 2009 hatt en årlig vekst på nær 6 %. Bergen og Trondheim har vokst med 9 %, mens Stavanger har hatt en vekst på 4 % per år. I tillegg er det /har det vært utenlandstrafikk på Sandefjord og tidligere Moss lufthavner. Moss lufthavn ble nedlagt i oktober 2016. Samlet har disse to lufthavnene hatt 2,5-3 millioner utenlandsreisende så lenge Rygge var i full drift (2010-2016). Deretter har Sandefjord Torp hatt rundt 1,7 millioner utenlandspassasjerer.

FIGUR 3.3 STØRSTE AVINORLUFTHAVNER ETTER DERES ANDEL AV UTENLANDSTRAFIKKEN.



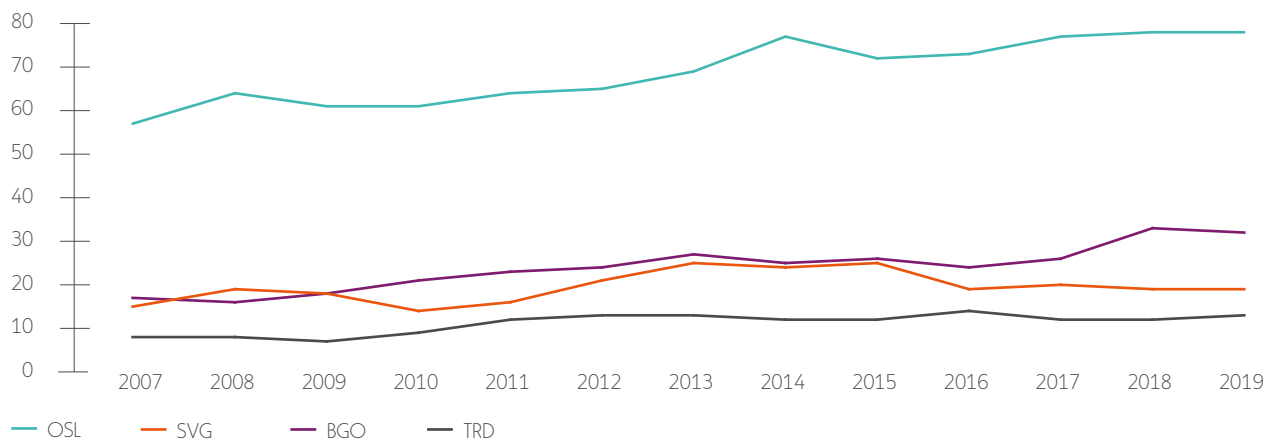
Oslo lufthavn er det desidert viktigste knutepunktet i utenlandstrafikken for Norge. På alle andre lufthavner enn de «tre store» (Stavanger, Bergen og Trondheim) er det relativt mindre utenrikstrafikk, slik at reisende er henvist til å reise via Oslo lufthavn. Det gir tilgang til både et bedre rutenett, og langt flere frekvenser. Selv fra de tre store lufthavnene er det en betydelig andel av utenlandstrafikken som reiser ut via Oslo lufthavn, med ca 25 % fra Rogaland og Hordaland, og 40 % fra Trøndelag. Hovedtyngden av utenlandstrafikken til/fra disse regionene går altså likevel direkte til/fra egen lufthavn. Andelen som reiser fra direkte til/fra regionens lufthavn har vært økende fram til 2013, men har stabilisert seg etter dette, med en svak tendens til at flere benytter Oslo lufthavn som knutepunkt mot utlandet.

FIGUR 3.4 ANDEL SOM REISER DIREKTE TIL/FRA REGIONENS LUFTHAVN PÅ UTENLANDSREISER TIL/FRA REGIONEN.



Veksten i «egentrafikk» fra de store lufthavnene skyldes opprettelse av nye utenlandsruter. Figur 3.5 viser utviklingen i antall direkteforbindelse til utlandet. Oslo lufthavn har hatt en økning fra 57 til 78 utenlandsruter. De tre store lufthavnene hadde økning til 2014 og deretter en utflating. Stavanger har deretter hatt en nedgang, mens Bergen har hatt en økning i antall ruter.

FIGUR 3.5. ANTALL DIREKTE FORBINDELSER MED MINST 50 FLYBEVEGELSER PER ÅR 2007-2019.



Fra Oslo dominerer trafikken til London, Stockholm og København (tabell 3.1). Ellers fordeler reisemålene seg «jevnt» utover på svært mange destinasjoner. Fra de øvrige lufthavnene preges valg av reisemål av delvis av rutetilbudet. Det er blant annet mange reisende på rutene til Gdansk, Krakow Las Palmas og Palma Mallorca. Bergen og Stavanger har mange til/fra Aberdeen.

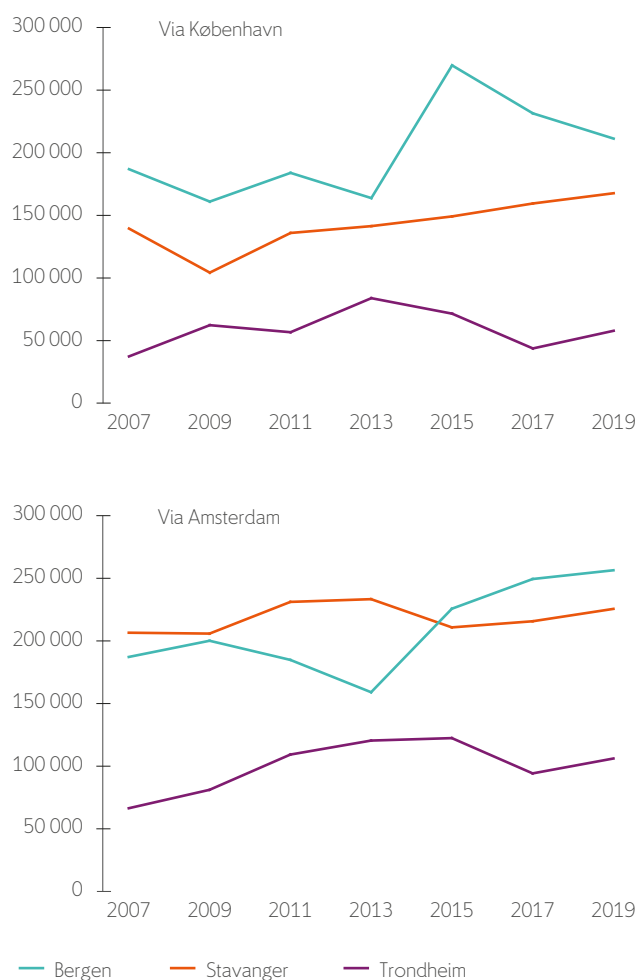
TABELL 3.1. ENDELIG REISEMÅL* ETTER AVREISEFLYPASS. 1000 REISER.

	OSLO	BERGEN	STAVANGER	TRONDHEIM
Total	16 573	2 503	1 555	909
London	1 207	230	160	59
Stockholm	1 027	87	22	49
København	974	223	130	70
Berlin	504	51	8	8
Amsterdam	482	119	74	50
Paris	424	73	11	8
Alicante	389	97	80	42
Helsinki	349	23	3	10
Las Palmas	317	98	56	64
Malaga	283	50	30	15
München	274	25	5	7
New York	261	13	7	5
Barcelona	257	26	25	15
Gdansk	240	98	70	43
Frankfurt	239	23	10	11
Reykjavik	237	34	2	1
Brussels	221	12	7	2
Nice	218	23	11	8
Budapest	216	9	33	1
Riga	211	34	6	38
Krakow	196	51	49	45
Roma	194	22	10	6
Hamburg	169	30	5	6
Manchester	166	24	31	4
Antalya	165	37	10	17
Warszawa	164	34	8	1
Palma Mallorca	148	48	53	60
Wien	139	39	7	4
Düsseldorf	122	16	6	6
Chania, Kreta	121	45	3	28
Aberdeen	29	43	101	0
Szczecin	20	25	25	0

* De største reisemålene for de enkelte lufthavner er valgt ut.

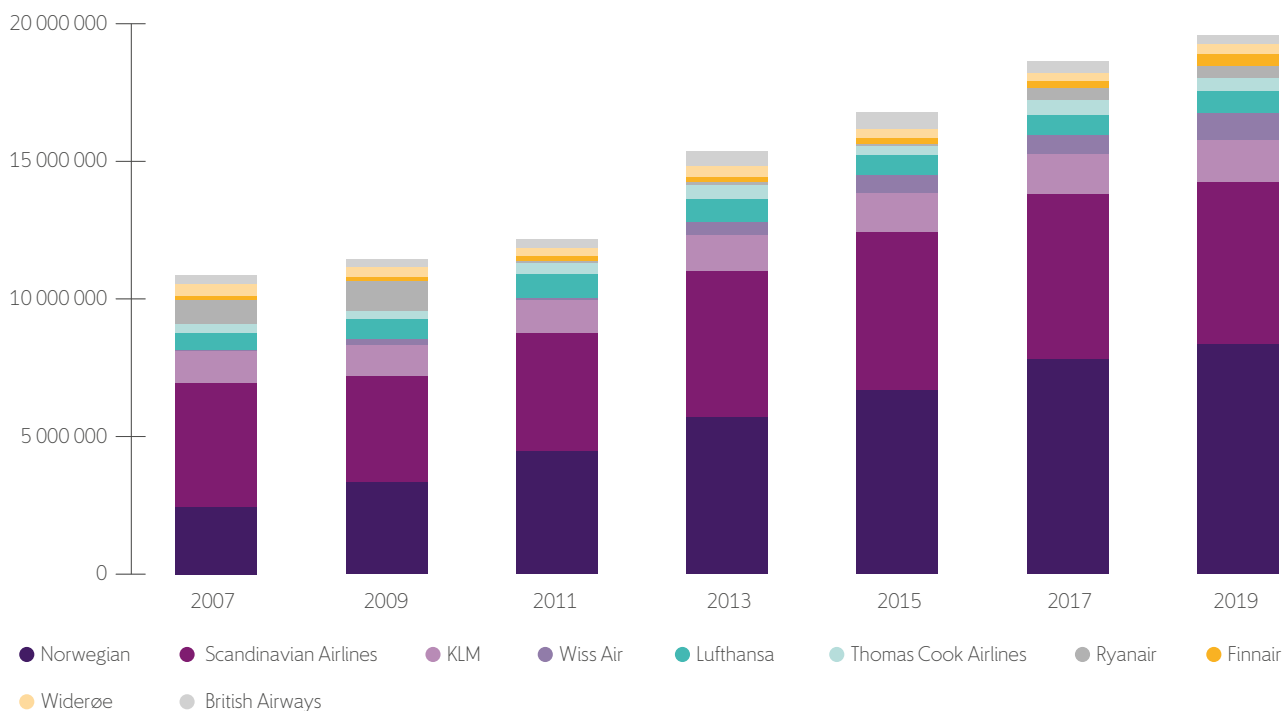
Ellers det mange reisende til/fra de tre store lufthavnene som flyr via København eller Amsterdam og derfra videre ut til endelig destinasjon. Disse sprer seg naturlig nok på svært mange destinasjoner. Fra de tre store var det i 2019 437 000 som benyttet København og 588 000 Amsterdam for å komme seg videre ut i verden (figur 3.6)

FIGUR 3.6 ANTALL UTENLANDSREISER TIL/FRA DE TRE STORE SOM REISER VIA KØBENHAVN OG AMSTERDAM (IKKE AMS/CPH SOM REISEMÅL).



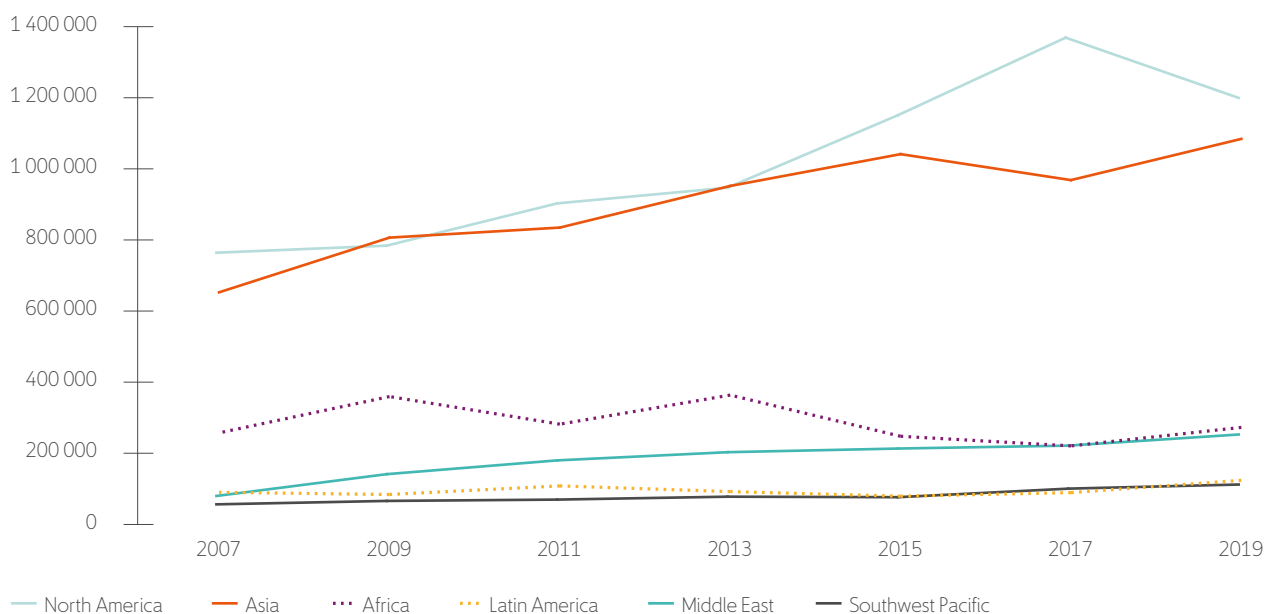
I 2019 fløy 61 flyselskap utenlandsruter fra Avinors lufthavner. De ti største er vist i figur 3.7. Det er særlig Norwegian som har bidratt til vekst i omfanget av utenlandsreiser gjennom opprettelse av nye direkteruter. Norwegian har nå en markedsandel på 37 % mot 26 % for SAS. KLM har 6,7 %. De siste årene har Wizz Air hatt en kraftig vekst og har nå 4,5 % av utenlandstrafikken.

FIGUR 3.7. ANTALL UTENLANDSREISER FOR DE TI STØRSTE FLYSELSKAPENE.



Interkontinentale destinasjoner stod for 14 prosent av utenlandstrafikken i 2019. Andelen har vært relativt konstant over en lengre periode. De siste to årene har trafikken til/fra Amerika gått ned, mens Asia har økt. Midtøsten viser en stigende trend over tid, men ligger på et langt lavere nivå enn trafikken til Amerika og Asia. I løpet av de siste 10 årene fra 2009 til 2019 har antallet interkontinentale passasjerer økt med 3 % per år.

FIGUR 3.8. INTERKONTINENTALE REISER ETTER DESTINASJON.



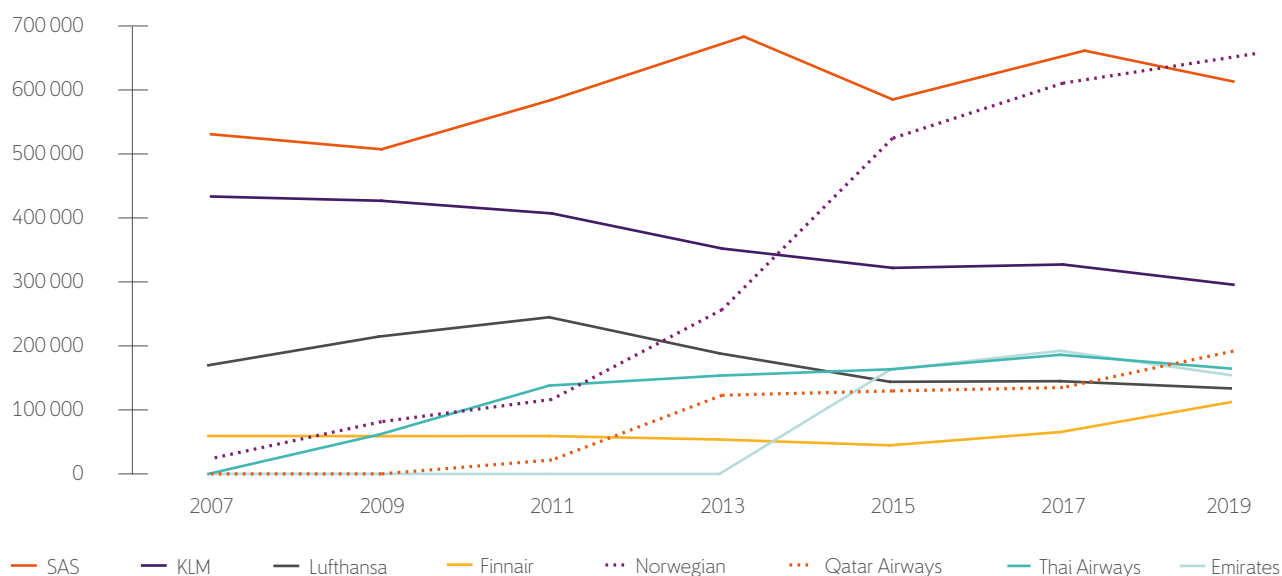
USA med 1,05 millioner og Thailand med 0,29 millioner er de klart største interkont-destinasjonene. Største andel innkommende trafikk kommer fra Canada, USA, Australia, Hong Kong, Kina og India (65-55 % innkommende trafikk).

TABELL 3.2. INTERKONTINENTAL TRAFIKK ETTER DESTINASJONSLAND. 1000 REISER.

DESTINASJON	2011	2013	2015	2017	2019	% BOSATT I NORGE
Total	2380	2636	2809	2969	3045	54 %
USA	736	815	1004	1184	1047	40 %
Thailand	250	303	340	282	289	74 %
Filippinene	51	60	71	100	113	53 %
Kina	83	63	91	98	108	44 %
India	60	52	67	77	98	46 %
FAE	66	78	101	87	96	61 %
Australia	60	67	66	86	95	41 %
Canada	78	79	85	102	89	35 %
Japan	37	31	69	57	71	59 %
Singapore	52	49	57	51	59	58 %
Brasil	65	48	43	47	57	51 %
Israel	36	44	55	36	53	55 %
Pakistan	47	29	37	31	45	86 %
Vietnam	23	27	29	28	43	84 %
Sør-Korea	34	37	50	46	43	63 %
Hongkong	29	24	30	47	42	44 %
Marokko	40	33	38	50	42	75 %
Egypt	86	148	41	27	41	83 %
Indonesia	24	25	23	32	39	76 %
Sør-Korea	29	39	51	55	38	46 %
Etiopia	9	14	20	9	34	70 %

Norwegian er blitt det største selskapet mht interkontinental trafikk. Norwegian har vokst på bekostning av nettverksselskapene, men har også utløst ny trafikk, spesielt innkommende trafikk fra USA.

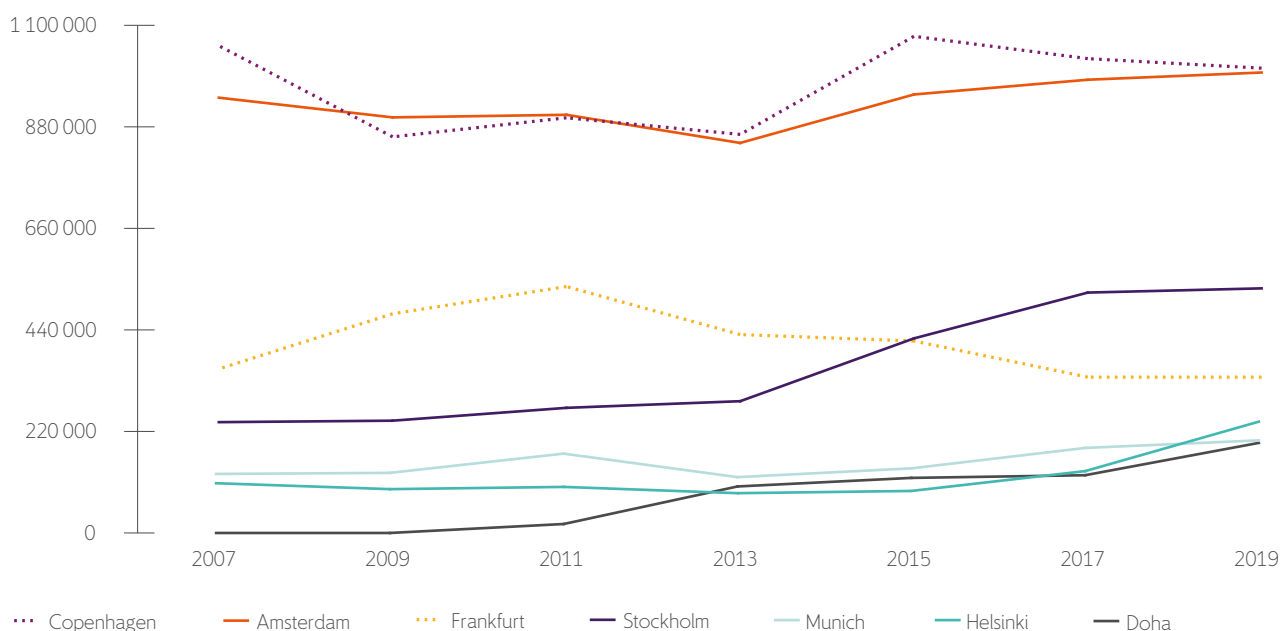
FIGUR 3.9. INTERKONT-TRAFIKK ETTER FLYSELSKAP 2007-2019.



Transfer utland

Andelen av utenlandspassasjerene fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands har siden 2015 ligget konstant på 25 %. En av fire var mao avhengig av flybytte utenlands for å komme til sitt endelige reisemål (enten fordi direkterute ikke eksisterte, prisen var for høy eller fordi tidstabellen ikke passet). Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands har steget fra 3,8 millioner i 2007, 4,8 millioner i 2015 og 5,6 millioner i 2019. København og Amsterdam er fortsatt viktigste transferpunkt, hver med ca 1 millioner transferpassasjerer til/fra Norge. Stockholm har økt i betydning, mens Frankfurt har fått redusert betydning som transferlufthavn for norsk trafikk. London Heathrow har falt ut av topplista, med 147 000 transferpassasjerer på vei til/fra Norge i 2019.

FIGUR 4.1. ANTALL TRANSFERPASSASJERER PÅ DE SYV STØRSTE UTENLANDSKE KNOTEPUNKTENE 2007-2019.

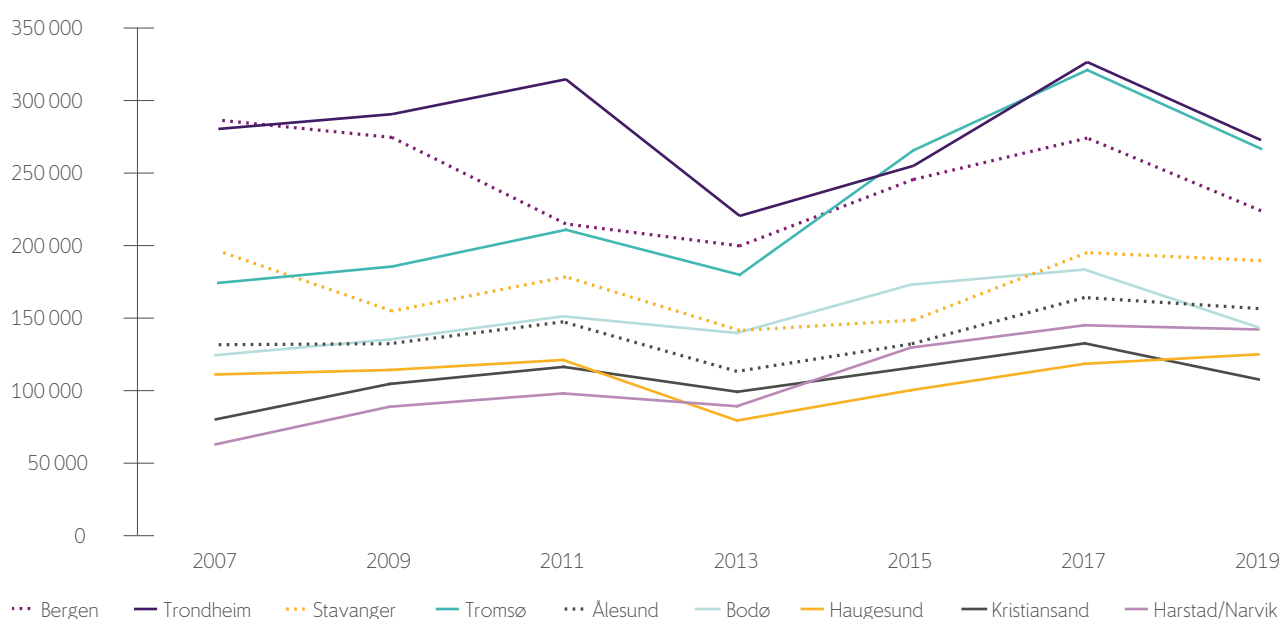


Hvis vi kun ser på utenlandsreisende fra andre lufthavner enn Oslo lufthavn, er det i alt 1,75 millioner passasjerer med flybytte utenlands. 0,75 millioner bytter i Amsterdam, 0,5 millioner i København og 0,12 millioner i Stockholm. KLM har bygget opp et sterkt rutenett med mating inn til Amsterdam fra åtte byer i Norge. Tallene har vært relativt stabile fra 2015. Ca 30 % av utenlandsreisende fra andre lufthavner enn OSL, har flybytte i utlandet.

OSLs bredere rutetilbud bidrar til at noen færre trenger transfer ute for å komme til endelig destinasjon (23 % skal fly videre). Utenlandsreisende fra OSL har også i mindre grad transfer i Amsterdam og København (hhv 0,25 og 0,5 millioner passasjerer).

Ca. 2,2 millioner utenlandspassasjerer på OSL kom fra/skulle til en innenlandsk lufthavn (innland-utland transfer, og motsatt). I tillegg var det 1,0 millioner som gikk til/ fra en utenlandsk lufthavn (utland-utland transfer). De største «tilførselslufthavnene» innenlands er Trondheim og Tromsø med 270 000 transferpassasjerer hver, og deretter Bergen med 224 000. Helsinki, Stockholm og New York (JFK) er de største «mateflyplassene» utenlands til OSL, med 80-90 tusen passasjerer hver.

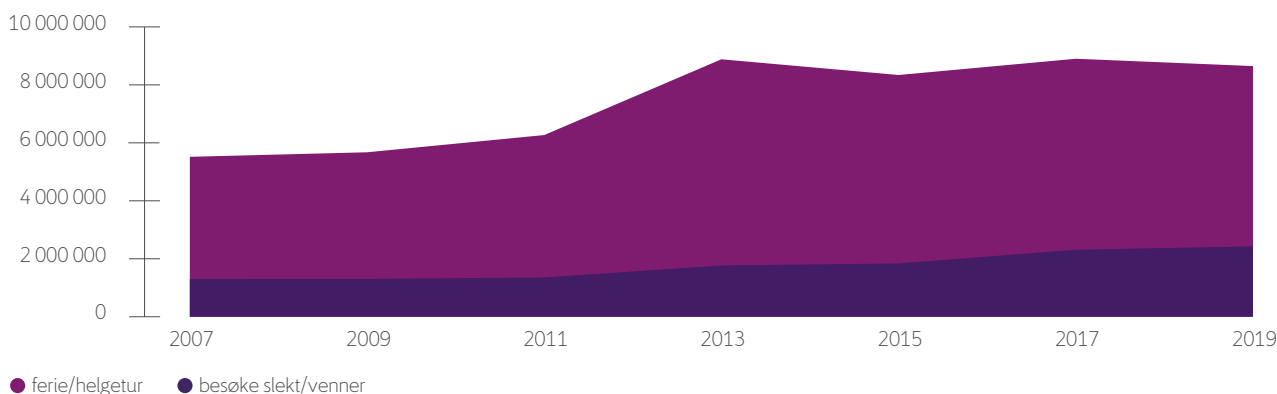
FIGUR 4.2. UTENLANDS TRANSFER PÅ OSLO LUFTHAVN ETTER AVREISELUFTHAVN I NORGE 2007-2019.



Nordmenns ferie og fritidsreiser til utlandet

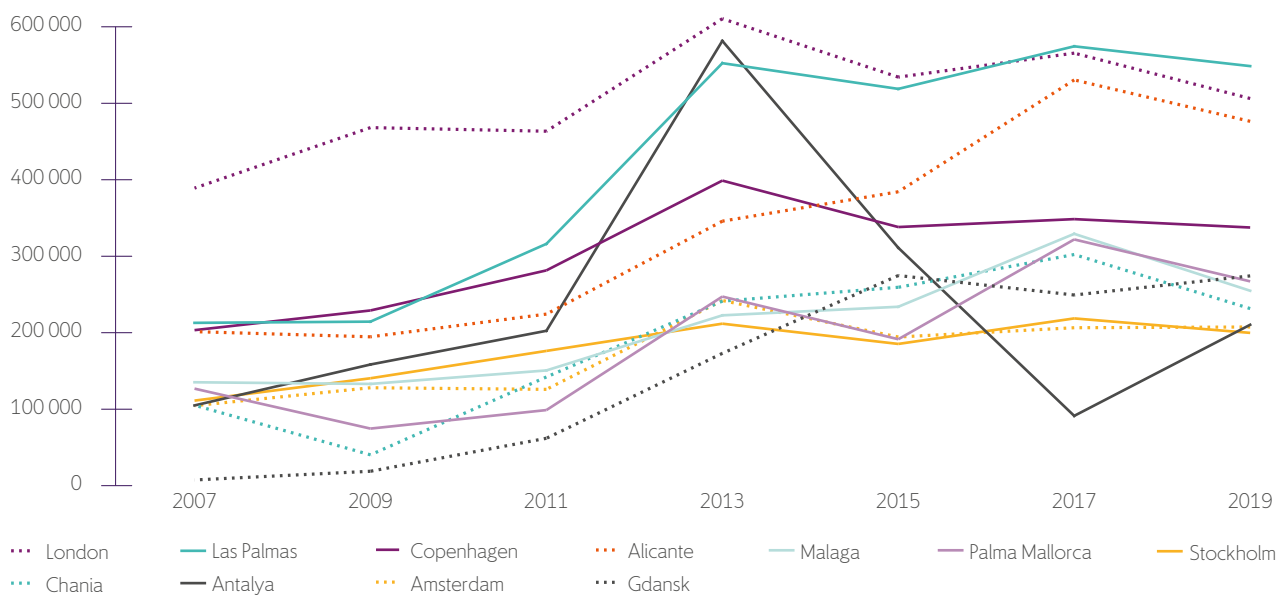
Nordmenns ferie og fritidsreiser til utlandet utgjør nær 9 millioner enkeltreiser. Besøk av slekt og venner har blitt et stadig viktigere reisemål, selv om ferie fortsatt dominerer. Antall reiser har ikke økt siden 2013.

FIGUR 5.1. NORDMENNENS FERIE OG FRITIDSREISER MED FLY 2007-2019.



Det mest populære reisemålet for nordmenn i 2019 var Las Palmas på Kanariøyene etterfulgt av London og Alicante.

FIGUR 5.2. DE MEST POPULÆRE REISEMÅL FOR NORDMENN 2007-2019.

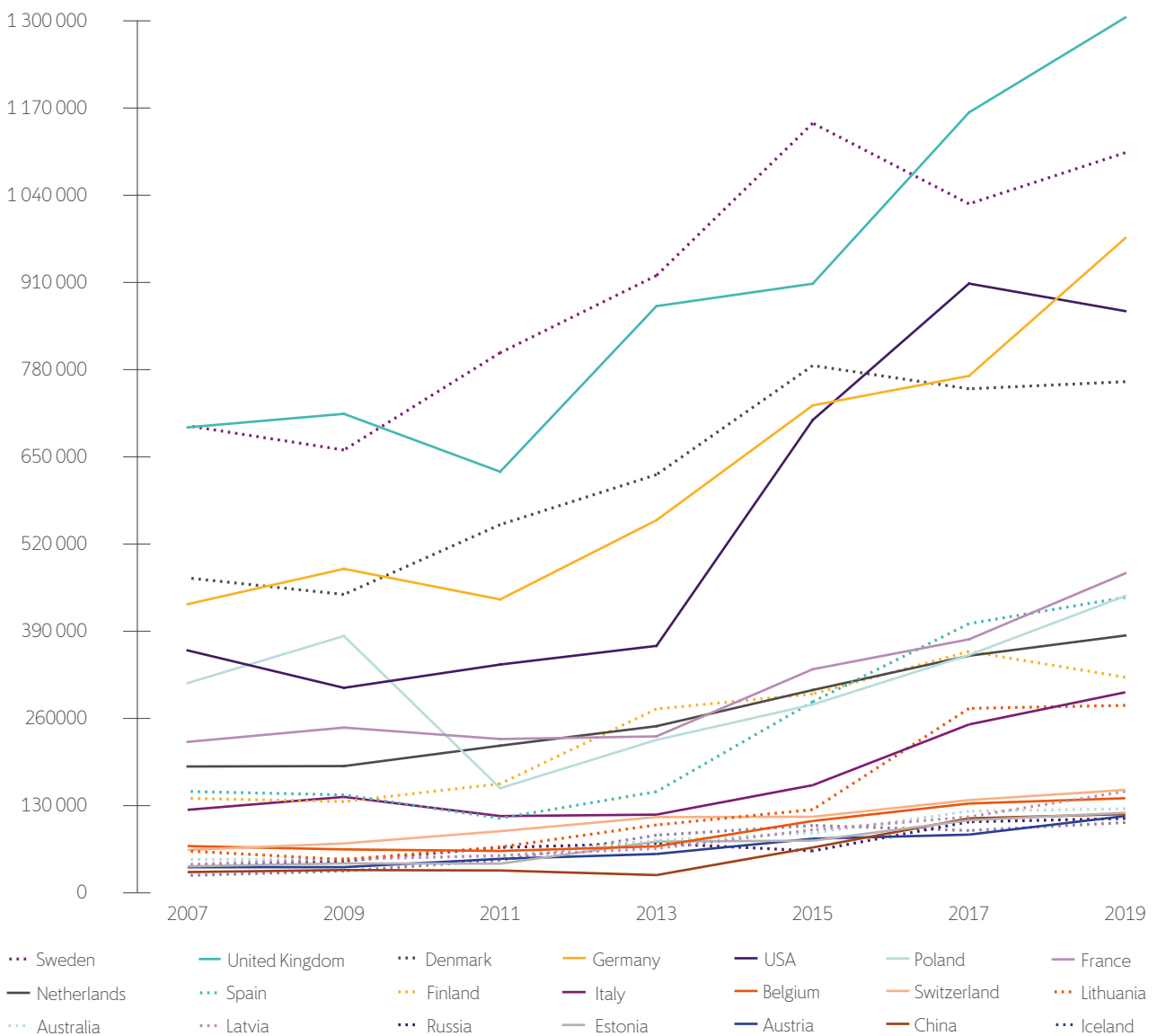


Det er ikke store endringer i alderssammensetningen. Det er en svak tendens til noe flere reisende i alderen 30-49 år i 2017 og 2019 enn før, på bekostning av de over 60 år. Feriereisens lengde er også relativt stabil. Ca 40 % er borte mer enn en uke. Drøyt 50 % er borte 2-7 netter.

Innkommende turisme til Norge

Som vist i figur 4 har innkommende turisme økt kraftig etter 2013, fra 3,2 millioner til 7 millioner i 2019. Oslo er klart viktigste innfallspurt med 77 % av trafikken. Viktigste markeder er Storbritannia, Sverige, Tyskland, USA og Danmark. Ca 40 % er i Norge 3-7 netter, mens 40 % er her mer enn en uke.

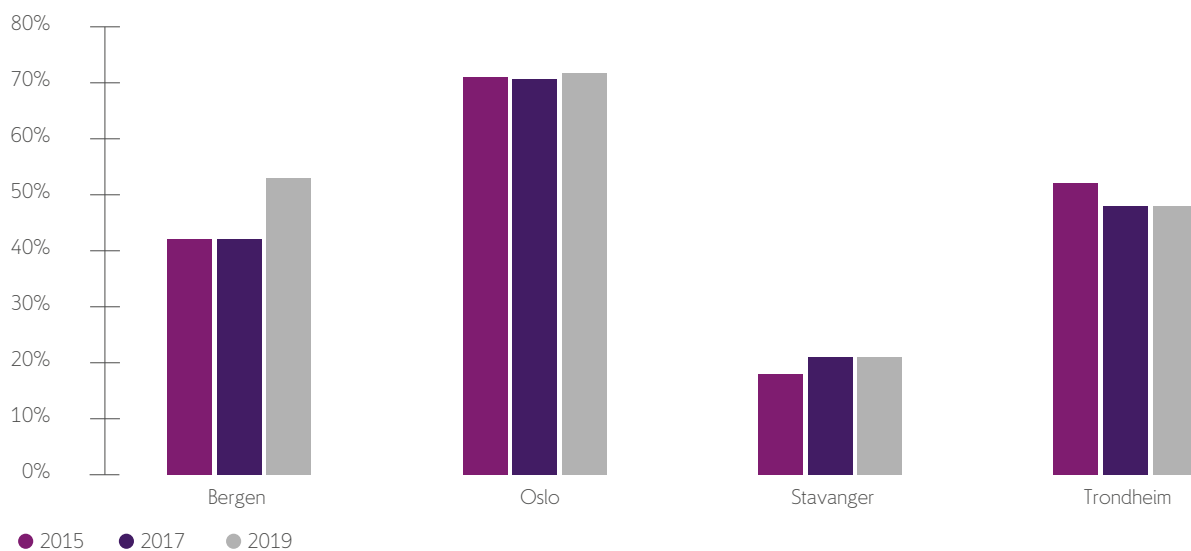
FIGUR 5.3. INNKOMMENDE TRAFIKK ETTER HJEMLAND.



Reisen til og fra lufthavnen

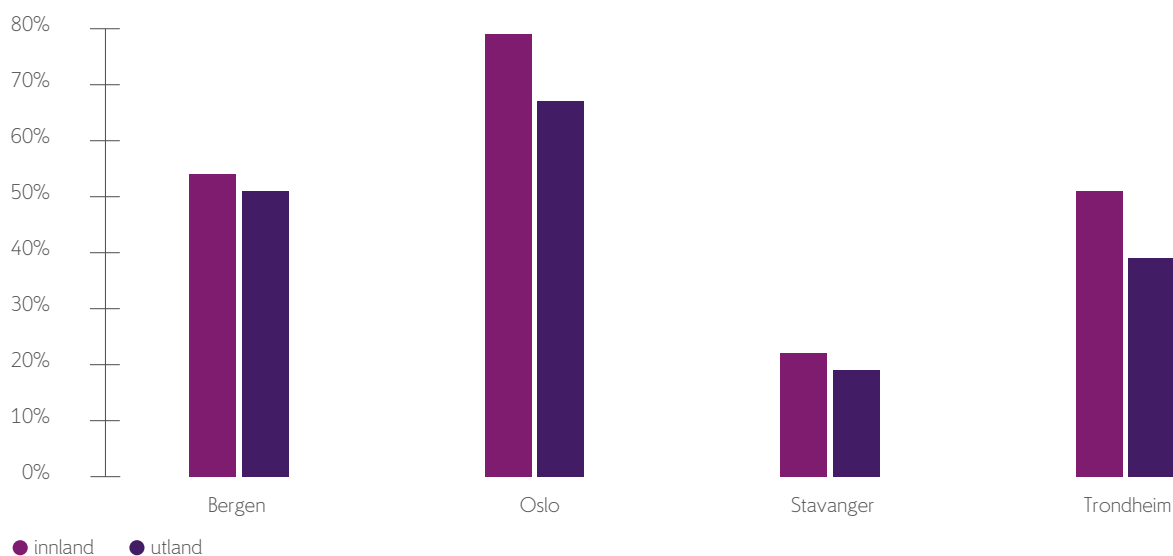
Avinor har som mål at reisen til og fra lufthavnene i stor grad skal skje med kollektivtransport. OSL har svært god togforbindelse og dermed høy kollektivandel. Flytoget mister markedsandeler til vanlig tog (NSB/Vy). I 2019 tok 31 % av passasjerene flytog, 25 % tok ordinært tog og 16 % tok buss. Også Bergen og Trondheim har høye kollektivandeler. Bergen fikk en kraftig økning etter at bybanen kom på plass i 2017.

FIGUR 7.1. KOLLEKTIVANDELER PÅ REISEN TIL/FRA DE STØRSTE LUFTHAVNENE 2015-2019.



Det er høyere kollektivandeler på innlandsreiser som har et større innslag av yrkesreiser. Flytoget brukes spesielt mye av innenlands yrkesreisende.

FIGUR 7.2. KOLLEKTIVANDELER PÅ REISEN TIL/FRA DE STØRSTE LUFTHAVNENE 2019. INNLAND OG UTLAND.





AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Dronning Eufemias gate 6
0191 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no