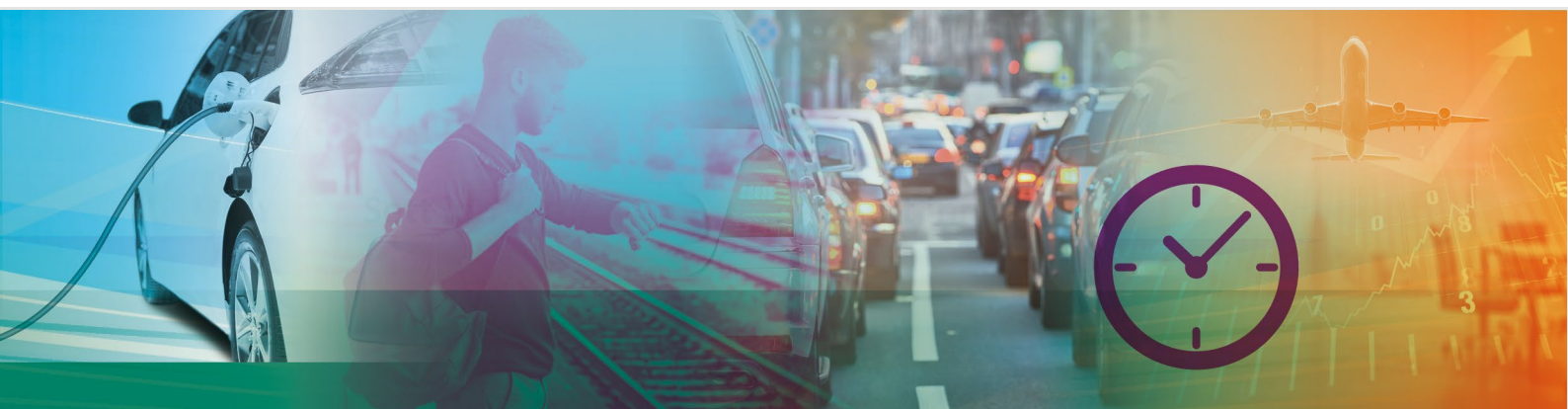




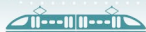
Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



# Reisevaner på fly 2023

Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad

2025/2024



Tittel:	Reisevaner på fly 2023
Tittel engelsk:	The Norwegian Air Travel Survey 2023
Forfatter:	Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad
Dato:	06.2024
TØI-rapport:	2025/2024
Antall sider:	79
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1555-0
Finansieringskilder:	Avinor
TØIs p.nr.:	5467 – Analyse av RVU fly 2023
Prosjektleder:	Jon Martin Denstadli
Kvalitetsansvarlig:	Kjell Werner Johansen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Reisevaner og mobilitet
Emneord:	Reisevaner, luftfart, flyreiser, reisevaneundersøkelse

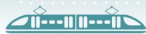
## Kort sammendrag

Rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly i 2023. I alt er det innhentet data fra 127 000 passasjerer. Innlandstrafikken nådde 14,6 millioner reiser i 2023, som var 93 % av nivået i 2019. Fritidsmarkedet har hentet seg mer inn etter pandemien enn forretningsmarkedet. Arbeidsbetingede reiser utgjør 41 % av innenlandstrafikken med fly, mot 43 % i 2019 og 50 % i 2013. Det foretas færre arbeidsbetingede reiser innenlands nå enn for ti år siden. Samlet falt reisefrekvensen innenlands fra 2,4 reiser per år i 2013 til 1,9 i 2023. Antallet utlendinger på innlandsrutene øker - hver sjette flyreise i Norge foretas av bosatte i utlandet. Total utenlands trafikk var 21,9 millioner reiser i 2023, hhv. 20,4 millioner reiser med rutenfly og 1,5 millioner reiser med charterfly. Dette var 89 % av nivået i 2019. For rutetrafikken var andelen arbeidsbetingede reiser 24 %, mot 34 % i 2013. 47 % av passasjerene på flyvningene til/fra Norge i 2023 var utlendinger, mot 37% i 2013.

## Summary

The report presents key findings from Avinor's 2023 Air Travel Survey. Data was collected from 127,000 passengers. Domestic air traffic reached 14.6 million trips in 2023, which was 93% of the 2019 level. The leisure market has recovered more post-pandemic than the business market. Work-related journeys account for 41% of domestic air traffic, compared to 43% in 2019 and 50% in 2013. Norwegians are increasingly travelling less by air within Norway. The frequency of domestic trips decreased from 2.4 trips per year in 2013 to 1.9 in 2023. Every sixth flight within Norway is made by residents from abroad. International traffic was 21.9 million trips in 2023, of which 20.4 million were scheduled flights and 1.5 million were charter flights. This was 89% of the 2019 level. For scheduled traffic, the proportion of work-related journeys was 24%, compared to 34% in 2013. 47% of the passengers were foreigners, compared to 37% in 2013.

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



# Forord

Avinor har gjennomført reisevaneundersøkelser (RVU) blant flypassasjerene i Norge og til/fra utlandet siden 1972. Formålet med disse undersøkelsene er å supplere den løpende passasjerstatistikken med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Fram til 2003 ble undersøkelsene gjennomført hvert femte år, men fra og med RVU 2003 har informasjon om flypassasjerenes reisevaner blitt samlet inn hvert annet år, og fra 2012 hvert år, med unntak av 2020.

Datainnsamlingen for Reisevaneundersøkelsen på fly 2023 ble foretatt i perioden januar-desember 2023, slik at undersøkelsen dekker hele året. I Avinor har Lars Draagen, Øystein Tvetene og Torolf Holte ledet arbeidet. Opinion har stått for datainnsamlingen. Undersøkelsen ville ikke ha vært mulig uten velvillig bistand fra regionene i Avinor.

Denne rapporten er skrevet av Transportøkonomisk institutt, og gir de viktigste resultatene fra undersøkelsen. Hovedvekten er lagt på å beskrive utviklingen i årene fram mot pandemien og trafikkutviklingen de siste to årene. Reisevaneundersøkelsen inneholder mye detaljert informasjon, og bare en liten del av materialet blir presentert i denne rapporten.

Rapporten er skrevet av Jon Martin Denstadli (kapittel 1, 3 og 7), Harald Thune-Larsen (kapittel 2, 6 og 7) og Eivind Farstad (kapittel 5 og 6). Førstnevnte har vært prosjektleder.

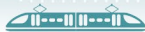
Undersøkelsen, inkludert rapporteringen, er finansiert av Avinor.

Oslo, juni 2024

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør

Trine Dale  
Avdelingsleder

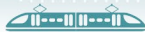


# Innhold

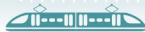
## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn .....	1
1.2	Datagrunnlag og metode .....	1
<b>2</b>	<b>Trafikkutvikling, reisefrekvenser og tilbringertrafikk</b> .....	<b>3</b>
2.1	Trafikkutvikling: Utlandstrafikken økte mer enn innlandstrafikken til 2019, men falt mer enn innland fra 2019 til -23 .....	3
2.2	Reisefrekvenser med fly innenlands: Nedgang for nordmenn, men sterk vekst i utlendingenes reiser i Norge .....	5
2.3	Tilbringertrafikken – Bybane og ny terminal i Bergen har endret reisemønstret til lufthavnen .....	6
<b>3</b>	<b>Flytrafikken innenlands</b> .....	<b>9</b>
3.1	Trafikkvolum: Widerøe tok markedsandeler gjennom pandemien.....	9
3.2	Formål: Antall arbeidsbetingede reiser faller, mens fritidsmarkedet nesten har hentet seg inn.....	10
3.3	Fortsatt vekst i utlendingers bruk av innlandsrutene .....	13
3.4	Oljetrafikken: Reiseomfanget fortsetter å falle .....	15
3.5	Trafikken ut fra Oslo .....	17
3.6	Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger: Bergen mindre rammet av pandemien....	24
3.7	Innenlandstrafikk utenom Oslo .....	25
3.8	Billettpriser.....	26
<b>4</b>	<b>Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet</b> .....	<b>28</b>
4.1	Trafikkutviklingen: Sterkt påvirket av pandemien, men nærmer seg 2019-nivå.....	28
4.2	Reiseformål og nasjonalitet: Utlendingers fritidsreiser til Norge stod for mye av nedgangen under pandemien .....	31
4.3	Markedsandeler flyselskap: Norwegian og SAS med litt lavere markedsandel på utland ..	34
4.4	Interkontinental trafikk.....	36
4.5	Transfer .....	41
4.6	Billettpriser.....	44
<b>5</b>	<b>Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet</b> .....	<b>46</b>
5.1	Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet.....	46
5.2	Innkommende turisme til Norge.....	52
<b>6</b>	<b>Oslo lufthavns rolle som knutepunkt</b> .....	<b>56</b>
6.1	Innland .....	56
6.2	Utland.....	56
<b>7</b>	<b>Betraktninger om trafikkutviklingen i årene fremover</b> .....	<b>63</b>



7.1 Klima- og miljøholdninger .....	63
7.2 Næringslivets flyreiser etter pandemien .....	65
7.3 Internasjonale trafikkprognoser: Lavere vekstrater i Norge enn ellers i Europa.....	66
7.4 Utviklingstrender i flytrafikken nasjonalt.....	69
<b>Referanser .....</b>	<b>76</b>
<b>Vedlegg.....</b>	<b>77</b>
Vedlegg 1.....	77
Vedlegg 2.....	78
Vedlegg 3.....	79



## Reisevaner på fly 2023

TØI rapport 2025/2024 • Forfattere: Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad • Oslo 2024  
• 79 sider

*Innenlandstrafikken nådde 14,6 millioner reiser i 2023. Det var 93 % av trafikkvolumet i 2019, som var siste normale driftsår før pandemien. Fritidsmarkedet har nesten hentet seg helt inn igjen etter pandemien (97 % av 2019-nivået), mens arbeidsbetingede reiser lå på 88 % av trafikken i 2019. Andelen arbeidsbetingede reiser utgjør nå 41 % av innenlandstrafikken med fly, mot 43 % i 2019 og 50 % i 2013.*

*På rutene mellom Norge og utlandet reiste det 20,4 millioner passasjerer i 2023. Dette var 89 % av nivået i 2019. Også her har fritidstrafikken hentet seg raskere inn igjen etter pandemien (92 % av 2019-nivå), mens antall arbeidsbetingede reiser mellom Norge og utlandet var 81 % av nivået i 2019. Nordmenns fritidsreiser med fly til utlandet stagnerte i årene inn mot pandemien, mens antall utenlandske turister inn til Norge økte kraftig. Begge trendene skyldes dels svekket kroneverdi. Ut av pandemien har innkommende turisme hentet seg mer inn igjen enn nordmenns fritidsreiser til utlandet. Forretningstrafikken fortsetter å svekke seg i forhold til fritidsreisene. I 2023 var 24 % av flyreisene til/fra Norge på Avinors lufthavner relatert til arbeidsbetingede formål. I 2019 var andelen 27 %, og i 2013 var den 34 %.*

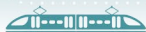
### Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 2023 (RVU 2023) er den foreløpig siste av en lang rekke undersøkelser som Avinor har gjennomført blant sine passasjerer siden 1972. I RVU 2023 har 37 000 innlandspassasjerer og 90 000 utlandspassasjerer svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen ble gjennomført på ni lufthavner. Alle flyselskaper og de fleste ruter fra Avinors største lufthavner er representert i undersøkelsen.

### Flytrafikken innenlands – nesten full innhenting for fritidsmarkedet og stadig høyere andel utlendinger

Antall flyreiser per innbygger innenlands har falt, og ligger nå på 1,9 reiser per innbygger. I 2019 foretok nordmenn i gjennomsnitt 2,2 reiser med fly innenlands, mens antallet var 2,4 reser om vi går 10 år tilbake. Reisefrekvensen faller i alle deler av landet, men relativt sett var reduksjonen størst blant bosatte på Østlandet og minst i Nord-Norge, med bare 3 % reduksjon i reisefrekvens fra 2019 til 2023.

SAS er fortsatt største operatør på innenriksmarkedet med 42 % av trafikken. Norwegian hadde i fjor en markedsandel på 37 %, mens Widerøe hadde 21 %. SAS tapte markedsandeler



gjennom pandemien. Passasjertallet på innenlandsrutene i 2023 var bare 83 % av nivået i 2019. For Norwegian var tilsvarende tall 92 %, mens Widerøe hadde 17 % flere reisende på innenriksrutene i 2023 sammenlignet med 2019.

Andelen arbeidsbetingede reiser er fortsatt fallende, og i 2023 utgjorde de 41 % av innenlands- trafikken, mot 50 % for 10 år tilbake. Det har blitt vesentlig færre reiser relatert til olje- og gassvirksomhet. Dette var en klar trend da pandemien traff, og den fortsetter nå som markedet er normalisert. Om lag hver tredje oljereise er falt bort de siste ti årene. Andelen av innenlandsreisene som er relatert til oljeaktivitet falt fra 13 % i 2013 til 8 % i 2023. Men også den øvrige arbeidsrelaterte trafikken fortsetter å falle – trenden indikerer nedgang i forretnings- trafikken innenlands fremover.

Fritidsmarkedet har nesten hentet seg helt inn etter pandemien. Trafikkvolumet i 2023 var 97 % av nivået i 2019. Trenden viser likevel fallende vekstrater også i fritidsmarkedet. Fra 2013 til 2019 økte antall fritidsreiser innenlands i gjennomsnitt med 3,0 % per år. Gjennomsnittlig vekst i de ti foregående årene var 3,8 % per år. Det viktigste delmarkedet er fortsatt besøks- reiser, med 24 % av all innenlandstrafikk i 2023. Veksten i årene fram mot pandemien (2013- 2019) var likevel langt lavere for besøksreiser enn for ferie- og helgeturer, som andre typer fritidsreiser, henholdsvis 1,8 % og 4,1 % per år. Innenlands ferie- og helgeturer var i 2023 på samme nivå som før pandemien.

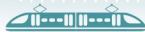
Antallet utlendinger på innlandsflygningene fortsetter å øke. 18 % av innenlandsreisene fore- tas nå av bosatte i utlandet. Fra 2013 til 2023 mer enn doblet antallet seg, fra 1,2 millioner til 2,5 millioner reiser. Størst antall hadde ruten Oslo-Tromsø med 116 000 utenlandske passa- sjerer i 2023, tilsvarende 10 % av det totale antall reisende på ruta. Høyest andel utlendinger i 2023 hadde Oslo-Svalbard (25 %) og Bergen-Tromsø (17 %).

Oslo-Trondheim er største rute innenlands med 1,90 millioner passasjerer i 2023. Oslo-Bergen er nest størst med 1,84 millioner passasjerer, mens Oslo-Stavanger er tredje størst med 1,45 millioner. Trafikken på disse rutene var henholdsvis 90 %, 92 % og 87 % av nivået i 2019.

## **Flytrafikken mellom Norge og utlandet – sterkt påvirket av pandemien, men nærmer seg 2019-nivå**

Flytrafikken mellom Norge og utlandet ble sterkt påvirket av pandemien og tilhørende reise- restriksjoner i perioden fra mars 2020 til første halvår 2022. Trafikken gikk dermed ned fra 24,6 millioner reiser (utenlands terminalpassasjerer) i 2019 til 21,9 millioner reiser i 2023, fordelt på 20,4 millioner reiser med rutefly og 1,5 millioner reiser med charterfly. Oslo lufthavn har nå en markedsandel på 66 % av utenlandstrafikken, inkludert Sandefjord Torp. Siden 2013 er det utlendingene som har bidratt mest til veksten i utenlandstrafikken, til tross for et kraftig fall under pandemien. Antallet fritidsreiser med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet økte fra 9,2 millioner reiser i 2013 til 13,1 millioner reiser i 2023. På alle de største lufthavnene falt antallet norske forretningsreiser fra 2019 til 2023. Markedet domineres fortsatt av Norwegian og SAS, som nå flyr drøyt tre av fem utenlandspassasjerer. Det viktigste destina- sjonslandet for interkontinentale reiser er fortsatt USA, etterfulgt av Thailand. Amsterdam har tatt igjen København som viktigste transferlufthavn i utlandet i 2023.

Nordmenns ferie- og fritidsreiser til og fra utlandet økte med 0,6 millioner reiser fra 2013 til 2019, men nedgangen over de fire årene fra 2019 til 2023 gjorde at antallet på 6,5 millioner reiser i 2023 bare var så vidt over nivået ti år tidligere. Ferie-/helgeturer utgjorde i 2023 70 % av fritidstrafikken og besøksreiser 30 %. Alicante har i 2023 passert London som det mest populære reisemålet for nordmenn, og Malaga passerte København som tredje største desti- nasjon. Det var reiser med færre enn fire overnattinger som økte mest fra 2013 til 2023, mens de med flere enn sju overnattinger gikk ned i andel over tiårsperioden. Fra 2019 til 2023 var



veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge høyere enn veksten i nordmenns overnattinger. Den tendensen har styrket seg det siste året, med en betydelig oppgang i utlendingers overnattinger og en liten nedgang i nordmenns. Via Avinors lufthavner kom det flest ferie- og fritidsreisende fra Storbritannia, Tyskland og USA, som er de største markedene, med om lag 0,5 millioner reisende hver. Besøkende fra Polen og Frankrike følger deretter, med knapt 0,3 millioner hver.

## Trafikkutviklingen fremover – fortsatt innhenting for utenlandstrafikken

Flymarkedet har vært gjennom turbulente år, og det har vært knyttet usikkerhet til trafikkutviklingen etter pandemien. Trafikken i 2023 har ikke kommet tilbake til nivået før pandemien, verken på innland eller utland. Innhenting har vært svakere for arbeidsbetingede reiser enn for fritidsreiser. Trenden før pandemien viste at nordmenn reiser mindre med fly internt i Norge. Dette kan fortsette fremover, og vi legger til grunn at det ikke kommer noen ytterligere «innhentingsvekst» for innenlandstrafikken. For trafikken til/fra Norge indikerer trenden at det fortsatt kan komme innhenting, både for innkommende reiser (internasjonale turister og forretningsreisende) og for nordmenn på fritidsreise til utlandet.





# The Norwegian Air Travel Survey 2023

TØI Report 2025/2024 • Authors: Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen, Eivind Farstad • Oslo 2024 • 79 pages

*Domestic traffic reached 14.6 million journeys in 2023. This was 93% of the traffic volume in 2019, which was the last normal operating year before the pandemic. The leisure market has almost fully recovered after the pandemic (97% of the 2019 level), while work-related travel was at 88% of the 2019 traffic. The share of work-related journeys now accounts for 41% of domestic air traffic, compared to 43% in 2019 and 50% in 2013.*

*On the routes between Norway and other countries, there were 20.4 million passengers in 2023. This was 89% of the level in 2019. Here too, leisure traffic has recovered faster after the pandemic (92% of the 2019 level), while the number of work-related trips between Norway and other countries was 81% of the 2019 traffic. The number of leisure trips abroad by Norwegians stagnated in the years leading up to the pandemic, while the number of foreign tourists to Norway increased significantly.. Out of the pandemic, incoming tourism has also recovered more than Norwegians' leisure travels out of the country. Business travel continues to weaken compared to leisure travel. In 2023, 24% of air travel to/from Norway at Avinor's airports was related to work purposes. In 2019, the share was 27%, and in 2013 it was 34%.*

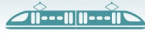
## About the survey

Avinor's Air Travel Survey 2023 (RVU 2023) is the most recent in a long series of surveys that Avinor has conducted among its passengers since 1972. In RVU 2023, 37,000 domestic passengers and 90,000 international passengers responded to questions about the journey they completed. The survey was conducted at nine airports. All airlines and most of the routes from Avinor's airports of significance are represented in the survey.

## Domestic air traffic – almost full recovery for the leisure market and an increasingly higher share of foreigners

The average number of domestic flights taken per capita has decreased and is now at 1.9 trips. In 2019, the number was 2.2 trips, while the number was 2.4 trips ten years ago. Travel frequency is decreasing in all parts of the country, but relatively speaking, the reduction was greatest among residents of Eastern Norway and least in Northern Norway, with only a 3% reduction in travel frequency from 2019 to 2023.

SAS is still the largest operator in the domestic market with a market share of 42% in 2023. Norwegian had a market share of 37%, while Widerøe had 21%. SAS lost market shares through the pandemic. The number of passengers transported on domestic routes in 2023 was



only 83% of the level in 2019. For Norwegian, the corresponding figure was 92%, while Widerøe had 17% more passengers on their domestic flights in 2023 compared to 2019.

The share of business travel is dropping. In 2023 it accounted for 41% of all domestic air travel, compared to 50% ten years ago. In particular, the number of journeys related to oil and gas operations are down. The share of these journeys fell from 13% in 2013 to 8% in 2023. But other types of business travel also continues to fall – the trend indicates a decline in domestic business traffic going forward.

The leisure market has almost fully recovered after the pandemic - traffic volume in 2023 was 97% of the level in 2019. The trend indicates falling growth rates. From 2013 to 2019, the number of domestic leisure trips increased on average by 3.0% per year. The average growth in the ten previous years was 3.8% per year. The most important sub-market is still “visit friends/relatives” (VFR), accounting for 24% of all domestic traffic in 2023. However, the growth in the years leading up to the pandemic (2013-2019) was lower for VFR trips than for holiday and weekend trips, respectively 1.8% and 4.1% per year. Domestic holiday and weekend trips were at the same level in 2023 as before the pandemic.

The number of foreigners on domestic flights continues to increase. 18% of domestic journeys are now made by residents abroad. From 2013 to 2023, the number more than doubled, from 1.2 million to 2.5 million trips. The route with the highest number was Oslo-Tromsø with 116,000 foreign passengers in 2023, equivalent to 10% of the total number of travellers on the route. The highest share of foreigners in 2023 was Oslo-Svalbard (25%) and Bergen-Tromsø (17%).

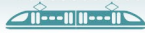
Oslo-Trondheim is the largest domestic route with 1.90 million passengers in 2023. Oslo-Bergen is the second largest with 1.84 million passengers, while Oslo-Stavanger is the third largest with 1.45 million. The traffic on these routes was respectively 90%, 92% and 87% of the level in 2019.

## **International air traffic – strongly affected by the pandemic, but approaching 2019 levels**

International air travel to/from Norway was severely affected by the COVID-19 pandemic and travel restrictions from March 2020 to the first half of 2022. Traffic dropped from 24.6 million trips in 2019 to 21.9 million trips in 2023, of which 20.4 million were scheduled flights and 1.5 million charter flights. Oslo Airport holds a market share of 66%. Since 2013, traffic growth has been stronger for inbound passengers (passengers residing abroad coming to Norway) than for outbound passengers (Norwegians travelling abroad). The number of international leisure trips to/from Avinor’s airports increased from 9.2 million trips in 2013 to 13.1 million trips in 2023. At all major airports, the number of Norwegian business trips decreased from 2019 to 2023.

The market is still dominated by Norwegian and SAS, who now carry just over three out of five international passengers. The most important destination country for intercontinental trips remains USA, followed by Thailand. Amsterdam has overtaken Copenhagen as the most important transfer airport abroad.

Norwegians’ international holiday and leisure travel increased by 0.6 million trips from 2013 to 2019, but the decline over the four years from 2019 to 2023 meant that the number of 6.5 million trips in 2023 was barely above the level from ten years earlier. In 2023, holiday/ weekend trips accounted for almost 70% of leisure travel, and VFR about 30%. Alicante has surpassed London as the most popular destination for Norwegians, and Malaga has passed Copenhagen as the third largest destination. The share of short journeys (less than four nights) increased the most from 2013 to 2023, while journeys of more than seven nights decreased. From 2019 to 2023, the growth in foreigners’ commercial overnight stays in Norway was



higher than the growth in Norwegians' overnight stays. This trend has strengthened over the last year with a significant increase in foreign overnight stays and a slight decrease in Norwegian ones. International tourists travelling via Avinor's airports are mostly from the UK, Germany, and USA, which are the largest markets, with about 0.5 million travelers each. Visitors from Poland and France follow thereafter, with nearly 0.3 million each.

## Traffic development

Aviation has experienced turbulent years, and there has been uncertainty regarding traffic development post-pandemic. Air travel in 2023 has not returned to pre-pandemic levels, neither domestic travel nor international journeys. Recovery has been weaker for business travel than for leisure travel. The trend before the pandemic showed that Norwegians are flying less domestically. This trend may continue, and we assume that there will be no further "catch-up" travel for domestic traffic. For international travel to/from Norway, the trend indicates that recovery may still occur, both for incoming journeys (international tourists and business travelers) and for Norwegians traveling abroad for leisure.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Denne rapporten presenterer hovedresultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly i 2023 (RVU fly 2023). Rapporten tar for seg ruteflygninger innenlands og mellom Norge og utlandet. Avinor har gjennomført reisevaneundersøkelser jevnlig siden 1972, og analysene viser utviklingen over tid ved å sammenligne med tidligere undersøkelser. Hovedformålet for denne rapporten er likevel å få fram hvordan markedet har utviklet seg etter pandemien.

Kapittel 2 gir en kortfattet beskrivelse av trafikktviklingen de senere årene, geografiske forskjeller i befolkningens bruk av fly og fordelingen av tilbringertrafikken på transportmidler. I kapittel 3 diskuteres hovedtrekkene i reiseomfang og reisemønster for innenlandske flyreiser, mens kapittel 4 omhandler trafikken på rutene til og fra utlandet. Kapittel 5 ser på fritidstrafikken til utlandet, mens kapittel 6 tar for seg Oslo lufthavns rolle som knutepunkt. I kapittel 7 presenteres noen betraktninger om hvordan pandemien kan ha endret trafikkstrukturen og reisemønsteret. Tallgrunnlaget i rapporten bygger på flytrafikken fra Avinors lufthavner i perioden 1. januar – 31. desember 2023. Reisevaneundersøkelsen inneholder mye detaljert informasjon, og bare en liten del av materialet er presentert i rapporten.

## 1.2 Datagrunnlag og metode

### 1.2.1 Opplegg og gjennomføring

RVU fly 2023 er som tidligere reisevaneundersøkelser gjennomført ved at passasjerene på utvalgte lufthavner har fylt ut et spørreskjema om flyreisen de var på den aktuelle dagen. I 2023 ble det samlet inn data på i alt ni lufthavner: Bergen, Bodø, Harstad/Narvik, Kristiansand, Oslo Gardermoen, Stavanger, Tromsø, Trondheim og Ålesund. Disse dekker det meste av trafikken innenlands og tilnærmet all rute-trafikk fra Avinors lufthavner til utlandet. Til sammen består datamaterialet av opplysninger fra 124 429 ruteflypassasjerer fordelt med 36 853 på innland og 87 576 på utland. I tillegg ble det samlet inn informasjon fra 2 724 passasjerer på charterflygninger til utlandet.

Tabell 1.1 viser antall svar fordelt på lufthavn. Alle flyselskaper og de fleste rutene fra Avinors største lufthavner er representert i undersøkelsen. Likevel vil det være knyttet usikkerhet til noen av trafikk-estimatene som presenteres i rapporten. For utland gjelder dette særlig for reiser til trafikksvake destinasjoner. For innland er det usikkerhet knyttet til anslagene på trafikkstruktur på de minste lufthavnene og på trafikksvake relasjoner.

Tabell 1.1: Antall respondenter i RVU 2023 etter lufthavn.

Table 1.1: No. of respondents by market (domestic/international) and airport.

	IATA-kode	Innland	Utland	I alt
Oslo	OSL	12 048	62 592	74 640
Bergen	BGO	5 384	9 096	14 480
Trondheim	TRD	4 557	5 159	9 716
Stavanger	SVG	2 527	5 950	8 477
Tromsø	TOS	3 153	3 504	6 657
Bodø	BOO	4 528	313	4 841
Kristiansand	KRS	720	1 000	1 720
Ålesund	AES	2 059	2 480	4 539
Harstad/Narvik	EVE	1 877	206	2 083
I alt	SUM	36 853	90 300	127 153

RVU 2023 bygger på undersøkelsesopplegget som i all hovedsak er benyttet fra og med RVU 2003. I løpet av disse årene har imidlertid datainnsamlingen blitt endret fra at respondentene fylte ut spørreskjema på papir, til at det nå benyttes nettbrett for selvutfylling. Det er også mulig å få tilsendt skjemaet på SMS eller ved QR-kode.

På Oslo lufthavn ble det intervjuet så godt som hver dag i 2023. For hver måned ble det utarbeidet stratifiserte kvoter på antall intervju på de enkelte relasjonene for de ulike flyselskapene ut fra lufthavnen. Intervjuene ble fordelt over uke, ukedag og tid på døgnet, slik at man får et mest mulig representativt bilde av trafikken. Dette er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

Tilsvarende opplegg ble også benyttet på de øvrige lufthavnene. Trafikken (og implisitt kvotene) på de andre lufthavnene er vesentlig mindre, og antall dager det ble intervjuet på er færre. Det er gjennomført intervjuer i hver måned, og intervjudagene ble spredt over den enkelte måneden.

Det er satt en nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen på 12 år.

### 1.2.2 Vekting av dataene

Dataene er vektet slik at de avspeiler total rutetrafikk i 2023. Som grunnlag for vektingen er det brukt trafikk tall for hver enkelt rute på en relasjon. Trafikktallene er hentet fra Avinors trafikkstatistikk. Det er tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer, inkludert de som er i transfer. Dette samsvarer med antall passasjerer som i teorien skal få tilbud om å fylle ut skjemaet. Trafikken på en rute i hver periode blir telleren i oppblåsingsfaktoren, mens nevneren blir antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende rute.

Dataene er vektet opp for hver relasjon (og selskap om det er flere på relasjonen) for hver måned. Materialet er videre vektet for ulike tider på døgnet og for ukedag så langt det har vært mulig.

Intervjuerne har registrert alder og kjønn for reisende som ikke ønsker å delta i undersøkelsen. Disse opplysningene benyttes til å rette opp eventuelle utvalgsskjevheter.

Gjennomsnittlig vektefaktor for innenlandsrutene er 395 og for utenlandsrutene 221. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 395 passasjerer som reiste på innenlandsrutene som dekkes av undersøkelsen besvart skjemaet, mens én av 221 passasjerer på utenlandsrutene fra Avinors lufthavner har gjort det samme.

Det er som nevnt satt en nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen på 12 år. Siden vektingen tar utgangspunkt i all trafikk, blir reiseaktiviteten til de andre årskullene tilsvarende overestimert.

## 2 Trafikkutvikling, reisefrekvenser og tilbringertrafikk

*Flytrafikken har ikke helt hentet seg inn etter pandemien. Innlandstrafikken i 2023 var på 93 % av nivået i 2019, mens antall flyreiser til/fra Norge var 12 % under nivået før pandemien. Samlet var antall flyreiser innland og utland på 2015-nivå. Nordmenn reiser stadig mindre med fly i Norge. Reisefrekvensen innenlands falt fra 2,4 reiser per år i 2015 til 2,2 i 2019, og videre til 1,9 i 2023. For tilbringertrafikken har Bybanen overtatt 36 % av reisene til/fra Bergen lufthavn, mens andelen buss er redusert til 10 %. På tilbringerreisene til Oslo lufthavn har markedsandelen til Vy (30 %) for første gang passert Flytoget (29 %).*

### 2.1 Trafikkutvikling: Utlandstrafikken økte mer enn innlandstrafikken til 2019, men falt mer enn innland fra 2019 til -23

Flytrafikken samlet for de 47 norske lufthavnene med kommersiell trafikk nådde 50,9 millioner terminalpassasjerer<sup>1</sup> i 2023, fordelt på 29,1 millioner innlandspassasjerer og 21,9 millioner utlandspassasjerer. Av dette stod Avinors 43 lufthavner samt Haugesund (som for sammenligningens skyld inkluderes her) for 48,9 millioner terminalpassasjerer, fordelt på 20,1 millioner på utland og 28,7 millioner på innland<sup>2</sup>.

Terminalpassasjerer beskriver antall passasjerer som går om bord i et fly pluss antallet som går av et fly. Reiser man direkte mellom Bergen og Trondheim, vil man registreres som to terminalpassasjerer i statistikken; som avreist i Bergen og som ankommet i Trondheim. Inkluderer reisen Bergen-Trondheim en mellomlanding i Oslo, telles reisen fire ganger; som avreist i Bergen, som både av- og påstigende (transfer) i Oslo, og til slutt som ankommet i Trondheim.

Når vi refererer til trafikk tall i denne rapporten, er antall terminalpassasjerer kommet/reist og transfer delt på 2. Dette tilsvarer antall påstigende passasjerer inkludert de som er i transfer, som er grunnlaget for vektingen av dataene (jf. avsnitt 1.2.2). En passasjer representerer her en reise, slik at begrepene passasjerer og reiser brukes om hverandre.

Vi får da at det ble gjennomført 14,6 millioner flyreiser i Norge i 2023, inkludert reiser til/fra lufthavner som ikke er eid av Avinor. I dette tallet er reiser som innbefatter flybytte innenlands telt to ganger. Av de 14,6 millioner flyreisene i Norge, var 2,2 millioner innenriksdelen av en utenlandsreise. Hvis man kun ser på start- og endepunktet for en reise uten å ta hensyn til eventuelle flybytter (transfer), viser RVU innland at det ble gjennomført 9,9 millioner rene innenriksreiser i 2023, dvs. at både start- og endelufthavnen var i Norge. I denne rapporten forholder vi oss imidlertid til antall påstigende passasjerer inklusiv transfer, hvis ikke annet oppgis.

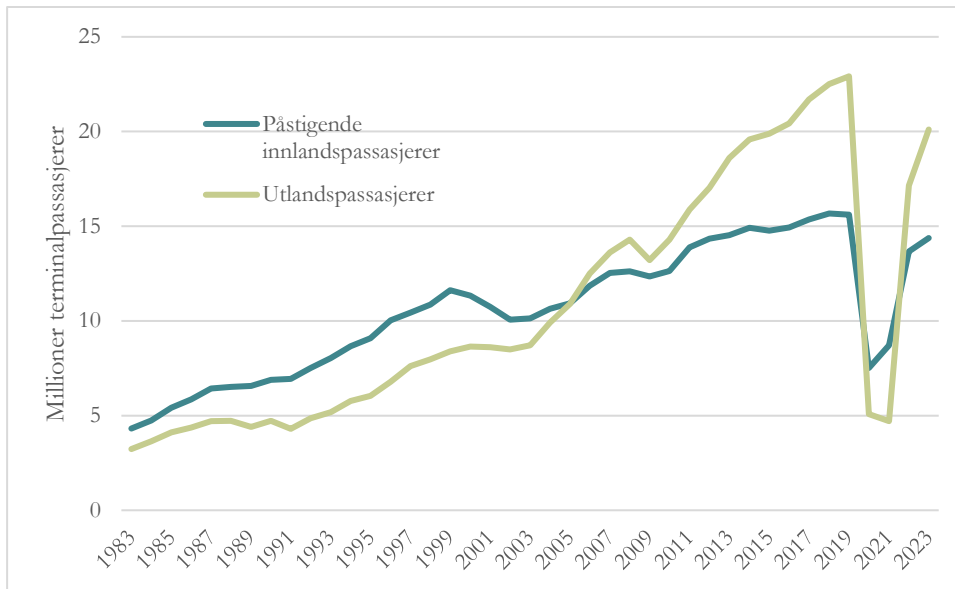
Innenlandstrafikken økte med 4,4 % per år fra 1983 til 2003. Siden falt veksten til 3,2 % fra 2003 til 2015 og helt ned til 1,4 % i den siste perioden fram til 2019. Fra 2019 til 2020 ble trafikken halvert, men har siden økt til 2012-nivå i 2023, 7 % under nivået i 2019 (figur 2.1 og tabell 2.1).

<sup>1</sup> Summen av alle passasjerer som går av eller på et fly.

<sup>2</sup> I tillegg håndterte Avinor 522 000 offshore helikopterpassasjerer i 2023.



Avinors utlandstrafikk var i 2023 på 20,0 millioner passasjerer. I perioden 1983 til 2003 økte trafikken med 5,1 % per år. I årene fram mot 2019 økte veksten til 6,2 %. Veksten har vært sterkt preget av varierende konjunkturer og konkurranseforhold, men den langsiktige veksten holdt seg på et høyt nivå (figur 2.1 og tabell 2.1). Dette endret seg dramatisk i 2020, da antall utlandspassasjerer falt med 78 % fra 2019 på grunn av reiserestriksjonene under pandemien. Siden 2021 har utlandstrafikken økt, og lå i 2023 på 2016-nivå, dvs. 12 % under 2019-nivå.



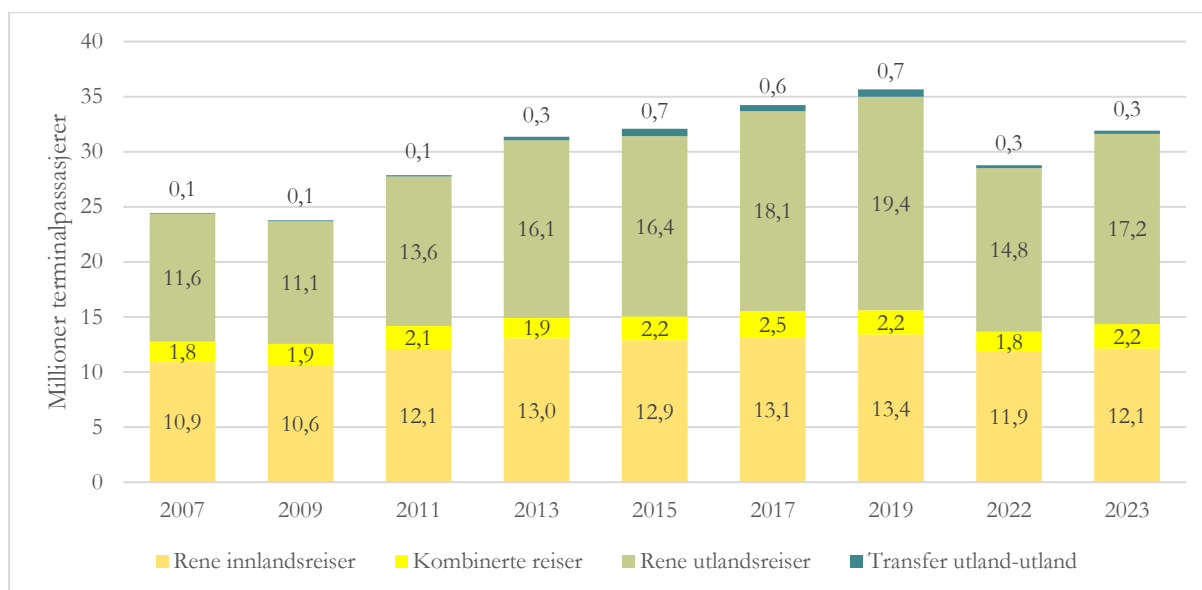
Figur 2.1: Trafikkutvikling Avinor 1983-2023. Millioner reiser fordelt på innland og utland.  
Figure 2.1: Passenger traffic Avinor 1983-2023. Million trips, domestic and international.

Tabell 2.1: Årlig vekst i Avinors trafikk etter utvalgte perioder 1983-2023.  
Table 2.1: Annual traffic growth Avinor 1983-2023.

	1983-1999	1999-2003	2003-2015	2015-2019	2019-2023	1983-2023
Innland (kun påstigende)	6,4 %	-3,3 %	3,2 %	1,4 %	-2,0 %	3,1 %
Utland	6,1 %	1,0 %	7,1 %	3,6 %	-3,2 %	4,7 %
Sum	6,3 %	-1,5 %	5,2 %	2,7 %	-2,7 %	3,9 %
Terminalpassasjerer	6,4 %	-2,2 %	4,5 %	2,3 %	-2,5 %	3,6 %

I figur 2.2 gjengis utviklingen i antall flyreiser i Avinors reisevaneundersøkelser for 2007-2023 fordelt på rene innenlandsreiser<sup>3</sup>, rene utenlandsreiser, kombinasjonsreiser innland/utland samt transfer utland-utland. Fra 2007 til 2019 økte antall flyreiser i Avinors undersøkelser fra 24,4 millioner reiser til 35,7 millioner, for så å falle til 31,9 millioner i 2023.

<sup>3</sup> Her er reiser med flybytte innenlands talt to ganger.



Figur 2.2: Trafikkutvikling Avinor 2007-2023. Millioner reiser. Rute- og charterflygninger.  
Figure 2.2: Traffic Avinor 2007-2023. Million journeys. Scheduled and charter flights.

Antallet rene innenlandsreiser fra Avinors lufthavner økte med 1,7 % per år fra 10,9 millioner i 2007 til 13,4 millioner i 2019, for å falle til 2011-nivå med 12,1 millioner i 2023. Antallet rene utenlandsreiser økte med 4,4 % per år fra 11,6 millioner i 2007 til 19,4 millioner i 2019 og falt til 17,2 millioner i 2023. Lenge var det størst vekst i flyreiser mellom utenlandske destinasjoner via Avinors lufthavner. Antallet økte med 20 % per år fra 75 000 i 2007 til 0,65 millioner i 2019, men ble redusert til 0,3 millioner i 2023.

Transfer til utlandet økte med 1,5 % per år fra 1,8 millioner i 2007 til 2,2 millioner reiser i 2019 og 2023. Dette er lavere vekst enn annen utlandstrafikk, og gjenspeiler økt rutetilbud til utlandet fra regionale lufthavner.

## 2.2 Reisefrekvenser med fly innenlands: Nedgang for nordmenn, men sterk vekst i utlendingenes reiser i Norge

Totalt ble det registrert 13,0 millioner enveisreiser innenlands med fly i Norge i 2023 (reiser med mellomlanding telt en gang) sammenlignet med 14 millioner enveisreiser i 2019. Personer bosatt utenfor Norge stod for 2,3 millioner enveisreiser, det vil si 18 % av innenlandsreisene i 2023, sammenlignet med 15 % i 2019 og 9 % i 2015. I 2007 var andelen 7,8 %, som tilsvarer 870 000 reiser.

82 % av innlandsreisene, totalt 10,6 millioner, ble dermed foretatt av personer bosatt i Norge i 2023. Antall reiser per innbygger (reisefrekvensen) innenlands økte fra 2,1 i 2007 til 2,4 i 2013, men har siden falt fra 2,4 i 2015 til 2,2 i 2019 og videre ned til 1,9 i 2023, dvs. under en tur/retur reise per år. Tallene inkluderer tilslutningsreiser med fly til utlandet. Reisefrekvensen i 2023 var dermed lavere enn i 2007.

For Norge totalt falt reisefrekvensen med 5 % fra 2013 til 2019. Fordelt på landsdeler er det små endringer fra 2013 til 2019 i fylkene sør for Trøndelag, men en nedgang på 15 % for Trøndelag og 12 % for Nord-Norge.

Fra 2019 til 2023 falt reisefrekvensen i Norge med 14 %. I denne perioden var reduksjonen størst på Østlandet, der reisefrekvensen falt med 21 %, fra 1,26 i 2019 til 1,00 i 2023. Mens de øvrige fylkene falt med 10-15 %, omtrent som gjennomsnittet for Norge, var reduksjonen markert lavere i Nord-Norge, med bare 7 % reduksjon i reisefrekvens fra 2019 til 2023.

Vi har også beregnet reisefrekvenser med fly til utlandet. Dette er gjengitt i vedleggstabell 1, og viser at nordmenn i gjennomsnitt foretok 2,0 utenlandsreiser (én t/r reise) med fly til utlandet i 2023, også det en nedgang fra 2013. Tilslutningsreiser med fly til utlandet er tatt med i beregningsgrunnlaget både for reisefrekvenser innland og utland. Tilslutningsreiser til utlandet telles derfor dobbelt. Vedleggstabell 2 viser gjennomsnittlig antall utenlandsreiser 2013-2023 uten tilslutningsreise i Norge. I sum reiste nordmenn i gjennomsnitt knapt én gang t/r innland og knapt én gang t/r utland i 2023.

*Tabell 2.2: Totalt antall innenlands reiser med rutenfly utført av bosatte i Norge og reisefrekvens (enveisreiser) per år fordelt på fylker (slik de var definert i 2020-2023) og landsdeler 2013-2023. Reiser med transfer telles en gang.*

*Table 2.2: Total number of domestic trips (Norwegians only) and trip frequency (single trips) per year by county and region 2013-2023. Journeys with domestic transfer is counted as one trip.*

	1000 reiser i 2023	2013	2015	2017	2019	2022	2023
<b>Hele landet</b>	<b>10 624</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>
Viken	1 096					1,0	0,8
Oslo	1 118					1,8	1,6
Innlandet	265					0,6	0,7
Vestfold og Telemark	333					0,8	0,8
<b>Sum Østlandet</b>	<b>2 812</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>
Agder	415					1,2	1,3
Rogaland	1 277					2,5	2,6
<b>Sum Agder/Rogaland</b>	<b>1 691</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>
Vestland	1 741					2,6	2,7
Møre og Romsdal	732					2,5	2,7
<b>Sum Vestlandet</b>	<b>2 473</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>
<b>Sum Trøndelag</b>	<b>1 438</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>	<b>3,4</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>
Nordland	1 068					4,1	4,4
Troms og Finnmark	1 165					4,0	4,4
<b>Sum Nord-Norge</b>	<b>2 133</b>	<b>5,4</b>	<b>5,6</b>	<b>4,8</b>	<b>4,7</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>

## 2.3 Tilbringertrafikken – Bybane og ny terminal i Bergen har endret reisemønstret til lufthavnen

Hvordan man kommer seg til lufthavnen varierer sterkt mellom de ulike lufthavnene. Det varierer også mellom passasjerer som reiser innenriks og til/fra utlandet (høyere kollektivandel for reiser innenriks), og mellom genererte og attraherte reiser (høyere bilandeler for bosatte enn for besøkende).

Tabell 2.3 viser tilbringertrafikken for de fire største lufthavnene. Tallene inkluderer tilbringerreiser<sup>4</sup> i forbindelse med reiser til både Norge og til utlandet der passasjerene har oppgitt et motorisert transportmiddel. I tallene for utland inngår både rute- og chartertrafikk.

<sup>4</sup> 1,5 % av passasjerene oppga at de gikk til lufthavnen, mens 2 % av passasjerene på Bergen og Stavanger oppga at de ankom med helikopter. Disse er ikke regnet med i tabellen.

Tabell 2.3: Motoriserte transportmidler brukt på reisen til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner (innland og utland). 2023. Prosent.

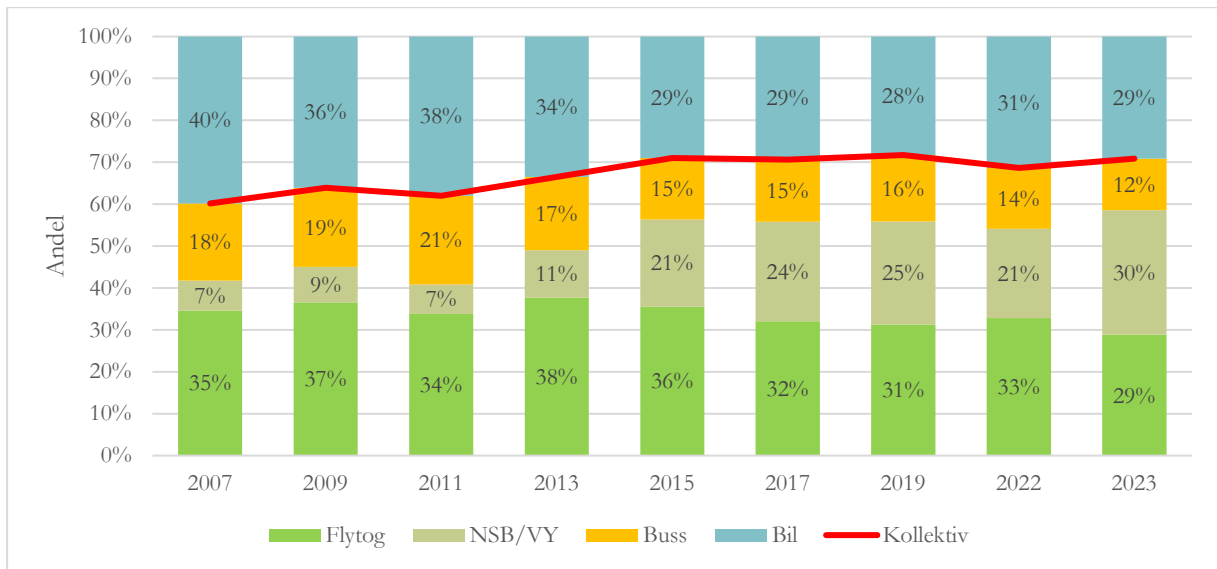
Table 2.3: Access modes to Oslo, Bergen, Trondheim and Stavanger airports (domestic and international flights). 2023. Percent.

	Oslo			Bergen			Trondheim			Stavanger		
	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt	Innl.	Utl.	I alt
Taxi	4	5	4	14	15	15	11	6	10	28	20	25
Bil, parkert	9	13	12	21	25	23	17	24	19	32	39	35
Bil, returnert	6	13	11	13	13	13	16	26	18	16	18	16
Leiebil	1	3	2	3	4	4	3	4	3	3	5	4
Buss	12	13	12	9	10	10	27	19	26	22	18	20
Flytog/Bybane	36	24	29	39	31	36	0	0	0	0	0	0
Annet tog/bane	31	29	30	0	0	0	26	21	25	0	0	0
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Sum kollektiv:												
2017	78	66	71	43	41	42	50	41	48	24	16	21
2019	79	67	72	54	51	53	51	39	48	22	19	21
2022	76	64	69	47	42	45	52	35	49	21	16	19
2023	79	66	71	48	42	46	53	40	51	22	18	20

Oslo lufthavn skiller seg ut med en kollektivandel på 71 %. Andelen falt noe fra 2019 til 2022, men er nesten tilbake i 2023. Tog er klart største transportform med 59 % av tilbringerreisene, fordelt nesten likt mellom Flytoget og Vy, mens Flytoget hadde 32 % og NSB 24 % av reisene i 2017.

For Flytoget innebærer det en reduksjon på 19 %, fra 6,2 millioner reiser i 2017 til 5 millioner reiser i 2023. Beregnet antall flypassasjerer som har benyttet NSB/Vy på reisen til og fra Oslo lufthavn har derimot økt med 7,5 %, fra 4,6 millioner i 2017 til 5,2 millioner i 2023. I sum fraktet tog 10,2 millioner flypassasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2023 sammenlignet med 10,8 millioner i 2017 og 11,6 millioner i 2019.

I løpet av de siste ti årene har andelen passasjerer som benytter tog til Oslo lufthavn økt med 10 prosentpoeng, fra 49 % i 2013 til 59 % i 2023. På den annen side er andelen buss redusert med 5 prosentpoeng til 12 %, mens bruk av individuell transport (privat bil, taxi og leiebil) er redusert med 5 prosentpoeng til 29 % i 2023. Total kollektivandel har siden 2013 økt med 5 prosentpoeng fra 66 til 71 %.



Figur 2.3: Tilbringertrafikken til Oslo lufthavn 2007-2023 fordelt på transportmiddel.  
 Figure 2.3: Transport to Oslo Airport 2007-2023 by mode.

I Trondheim reiste vel halvparten (51 %) av trafikantene kollektivt til lufthavnen i 2023. Det er en oppgang fra 48 % i 2017. Oppgangen var størst for innlandstrafikken, der kollektivandelen økte fra 50 til 53 %. Kollektivandelen er lavere for utlandspassasjerene, der bare 40 % reiste kollektivt i 2023.

I Stavanger er det kun buss som er alternativet til privat transport. Kollektivandelen ligger på 20 %, fordelt med 22 % for innland og 18 % for utland, med ubetydelige endringer fra 2017 til 2023.

I Bergen lå kollektivandelen i 2017 på 42 %, som er omtrent samme nivå som i 2015, men både fordeling og omfang av kollektivtrafikk endret seg etter at Bybanen ble åpnet i flere faser i løpet av 2017. Resultatet ble økende markedsandel for Bybanen gjennom året 2017 og stor endring i sammensetningen av tilbringertransporten til Bergen lufthavn, med en markedsandel for Bybanen på 15 % i 2017, 31 % i 2019 og 36 % i 2023. Til gjengjeld har andelen bussreiser falt fra 42 % i 2015 til 10 % i 2023. Kollektivandelen har dermed bare økt fra 42 % i 2015-2017 til 46 % i 2023.

Tabell 2.4: Motoriserte transportmidler brukt på reisen til Bergen lufthavn (innland og utland) 2015-2017. Prosent.  
 Table 2.4: Access modes to Bergen airport (domestic and international flights) 2015-2023. Percent.

	2015	2017	2019	2022	2023
Bil	58	58	47	55	54
Buss	42	26	21	9	10
Bybane	0	15	31	36	36
Tog	0	1	1	0	0
Sum kollektiv	42	42	53	45	46

## 3 Flytrafikken innenlands

*Fritidsmarkedet har nesten hentet seg helt inn igjen etter pandemien (97 % av nivået i 2019). Dette skyldes økt tilslutningstrafikk (transfer) til/fra utlandet, og en økning i utlendingers bruk av innenlandsrutene. Ser vi på «rene» innenlandsreiser, dvs. flyreiser mellom to norske destinasjoner, reiser nordmenn mindre nå enn i 2015. Arbeidsbetingede reiser var på 88 % av trafikken i 2019. Andelen arbeidsbetingede reiser utgjør nå 41 % av innenlandsmarkedet, mot 50 % i 2013. Nedgangen i arbeidsbetingede reiser har vært særlig stor for den delen av markedet som er relatert til olje-/gassvirksomhet. Om lag hver tredje «oljereise» har falt bort de siste ti årene.*

### 3.1 Trafikkvolum: Widerøe tok markedsandeler gjennom pandemien

Totalt antall rutepassasjerer som fløy innenlands i 2023 var 14,6 millioner. Dette var drøyt 1,1 millioner færre reisende enn i 2019, eller 93 % av trafikkvolumet for fire år tilbake.

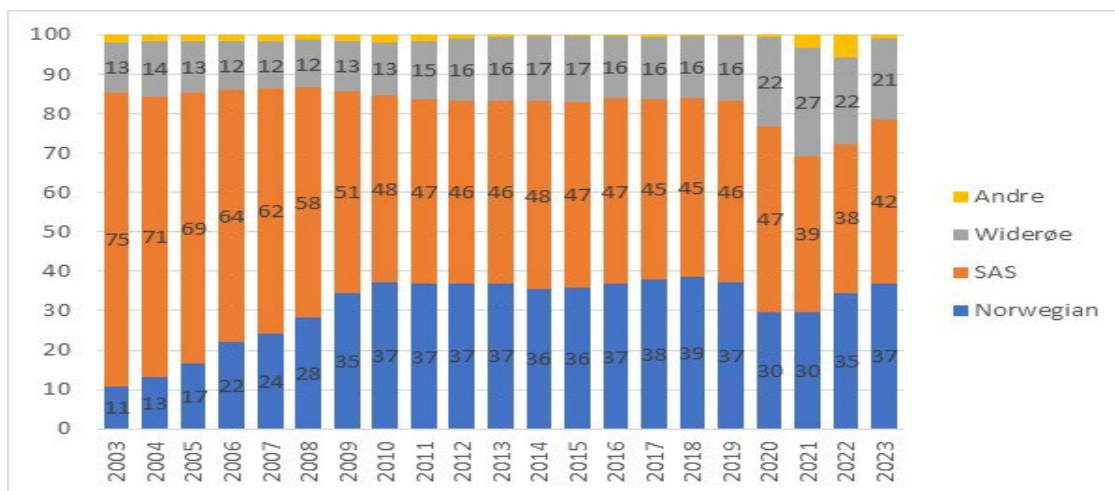
SAS var største operatør på innenriksnettet med 6,0 millioner passasjerer, som ga en markedsandel på 42 % (tabell 3.1). Trafikkvolumet tilsvarer 83 % av 2019-nivået, eller ca. 1,2 millioner færre passasjerer. Figur 3.1 viser at SAS' markedsandel var nokså stabil rundt 46 % fra 2010 til 2019, at den falt i 2021-2022, for så å øke i 2023 (tok tilbake noe av markedet som Flyr hadde tatt).

5,4 millioner passasjerer reiste med Norwegian i 2023. Dette var 450 000 færre enn i 2019 (92 % av trafikken), men Norwegian opprettholdt en markedsandel på 37 %. Med unntak av pandemiårene har Norwegians markedsandel vært noenlunde stabil siden 2010.

Widerøe hadde 17 % flere reisende på innenriksrutene i 2023 sammenlignet med 2019. Til sammen reiste 3,1 millioner passasjerer med Widerøe i fjor, mot 2,5 millioner i 2019. Widerøe økte dermed markedsandelen i pandemiårene og hadde 21 % av trafikken i 2023. Widerøe har i løpet av de senere årene styrket tilbudet sitt på Bergen, og noe gjennomgangstrafikk som tidligere gikk over Oslo går nå via Bergen.

Flyr gjorde sitt inntog på innenriksrutene 1. juli 2021 og fraktet 225 000 passasjerer i andre halvår 2021. I 2022 reiste 685 000 passasjerer med Flyr, som ga en markedsandel på 5,0 %. RVU viser at 85 % av passasjerene som reiste med Flyr i 2022 var fritidsreisende. Flyr innstilte flyvningene i januar 2023 og begjærte seg konkurs 1. februar.

Blant de øvrige selskapene var Danish Air Transport (DAT) den største operatøren i 2023 med ca. 80 000 passasjerer.



Figur 3.1: Markedsandeler for innenlands flytrafikk. 2003-2023. Prosent.

Figure 3.1: Market shares on domestic flights. 2003-2023. Percent.

Tabell 3.1: Antall passasjerer innenlands og trafikkvekst etter flyselskap. 2003-2023.

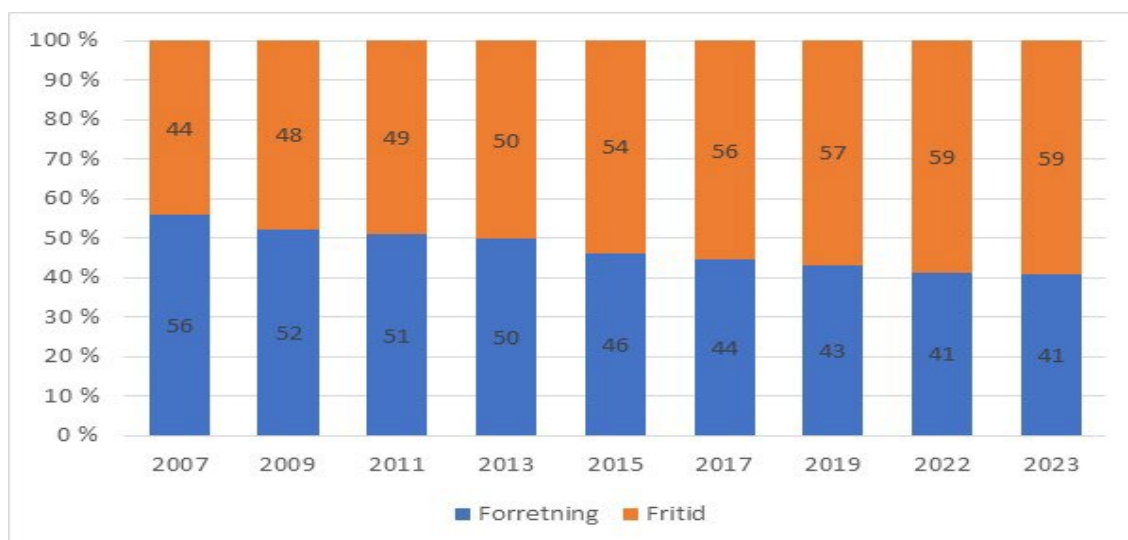
Table 3.1: Total number of passengers and traffic growth on domestic flights by airline. 2003-2023.

	Antall passasjerer (mill.)					Årlig trafikkvekst (%)			PAX 2023 %
	2003	2007	2013	2019	2023	2003-19	2007-13	2013-19	av 2019
SAS	7,5	7,8	6,7	7,1	6,0	-0,3	-2,3	1,0	83
Norwegian	1,2	3,1	5,4	5,7	5,4	11,0	10,3	0,9	92
Widerøe	1,4	1,7	2,4	2,5	3,1	4,4	8,0	1,0	117
Andre	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	-9,4	-15,7	-10,2	256
I alt	10,3	12,7	14,6	15,4	14,6	2,7	2,6	0,9	92

## 3.2 Formål: Antall arbeidsbetingede reiser faller, mens fritidsmarkedet nesten har hentet seg inn

Arbeidsbetingede reiser (forretningstrafikk)<sup>5</sup>, som historisk har utgjort bærebjelken i innenrikstrafikken, har vært jevnt synkende de siste tiårene. Mens to av tre flyreiser innenlands var arbeidsbetinget på starten av 1980-tallet, falt andelen til 50 % i 2013. Trenden fortsatte i årene før pandemien (43 % forretningstrafikk i 2019) og gjennom pandemien. Arbeidsbetingede reiser utgjør nå 41 % av innenlandsmarkedet.

<sup>5</sup> Arbeidsrelaterte formål inkluderer reiser til/fra arbeid og yrkesreiser i forbindelse med kurs/konferanser, salg, innkjøp, serviceoppdrag, konsulentbistand etc.



Figur 3.2: Reiser med rutefly innenlands etter hovedformål. 2013-2023. Prosent.

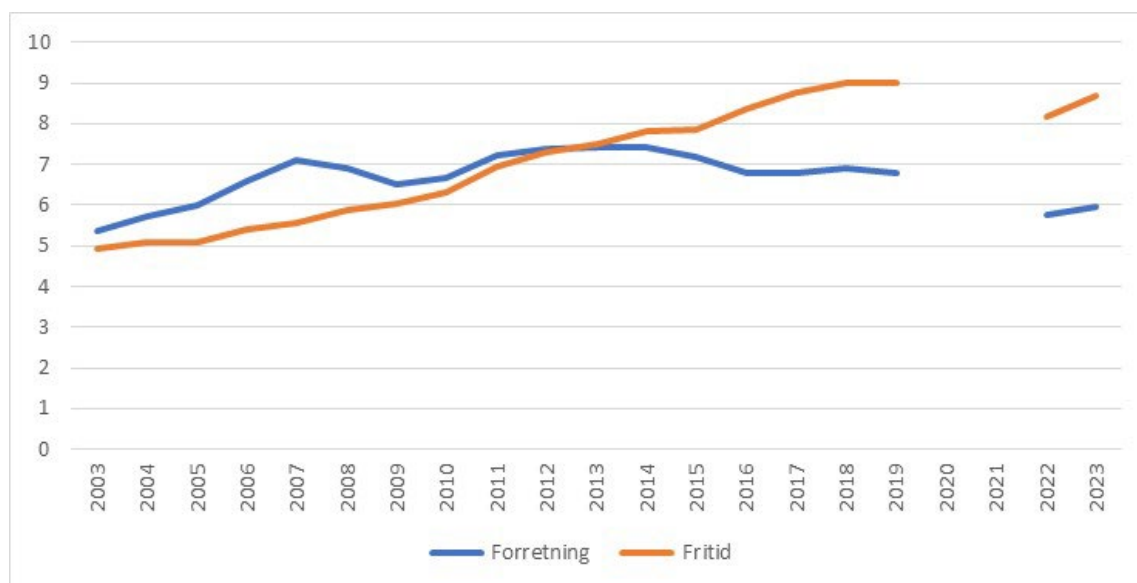
Figure 3.2: Domestic passengers by trip purpose. 2013-2023. Percent.

I alt ble det foretatt knapt 6,0 millioner reiser med arbeidsbetinget formål i 2023 og drøyt 8,6 millioner fritidsreiser. Det var henholdsvis 800 000 og 300 000 færre reiser enn før pandemien, dvs. at fritids-trafikken var på 97 % av nivået før pandemien og forretningstrafikken på 88 %. Forretningsmarkedet ble derfor hardere rammet og har ikke hentet seg inn igjen på samme måte som fritidsmarkedet.

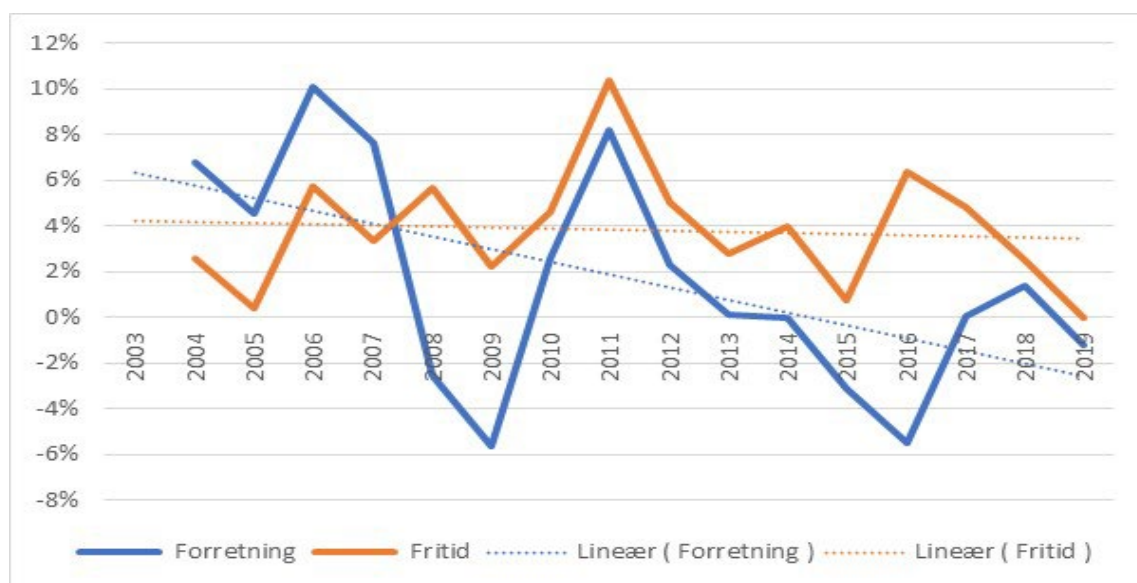
Volummessig nådde forretningstrafikken en topp i årene 2012-2014 med 7,4 millioner reiser (figur 3.3). Nå, ti år senere, er det 1,4 millioner færre reiser, dvs. en nedgang på 19 %. Forretningstrafikken er konjunkturutsatt. Variasjonene gjenspeiler svingningene i konjunktorene siden 2007, som preges av finanskrisen i 2008-2009 og en konjunkturedgang i Norge fra 2014. Markedet var i stagnasjon da pandemien kom i 2020, og forretningstrafikken vil neppe hente seg helt inn igjen og komme på tidligere nivå (se drøfting i kapittel 7).

Fritidstrafikken økte i gjennomsnitt med 3,8 % per år i perioden 2003-2019. Fritidstrafikken ble i liten grad rammet av finanskrisen i 2008-09 og lavkonjunkturen i 2013-14. Det kan spores en reduksjon i veksten, men ingen trafikknedgang (figur 3.4). Etter pandemien har fritidstrafikken hentet seg inn igjen, og var i 2023 bare 3 % lavere enn i 2019. Vi ser også at veksten mellom 2022 og 2023 er vesentlig høyere i fritidsmarkedet, 6,2 % mot 3,7 % for forretningstrafikken. Trenden, vist med de stiplede linjene i figur 3.4, viser tydelige forskjeller i markedene i perioden 2003-2019 – markant redusert vekst for arbeidsbetingede reiser, mens fritidstrafikken er stabil, men noe redusert vekst i siste del av perioden. Men heller ikke for fritidstrafikken forventer vi noen ekstraordinær innhenting fremover (se kapittel 7).





Figur 3.3: Utviklingen i innenlands forretnings- og fritidstrafikk 2003-2023. Millioner avreisende passasjerer.  
 Figure 3.3: Traffic development on domestic routes. Business and leisure travel 2003-2023. Million departing passengers.



Figur 3.4: Årlige vekstrater i innenlands forretnings- og fritidstrafikk 2003-2019. Prosent.  
 Figure 3.4: Annual growth in domestic business and leisure travel. Percent

Tabell 3.2 viser årlig vekst og fordeling på ulike delmarkeder.

**Arbeidsrelaterte reiser:** I de ti årene mellom 2003 og 2013 vokste arbeidsrelaterte flyreiser med i gjennomsnitt 3,2 % per år. Deretter falt trafikken med 1,4 % per år mellom 2013 og 2019.

De viktigste trekkene for arbeidsrelaterte reiser er:

- Reiser til/fra arbeid (pendlerreiser) utgjorde 14 % av innenlandsmarkedet i 2023. Volummessig lå pendlerreisene i 2023 på 92 % av 2019-nivået (1,97 millioner reiser). Dette er segmentet som har hentet seg raskest inn igjen etter pandemien. Selv om volumet omtrent er tilbake, har strukturen i trafikken endret seg. I 2023 var bare 28 % av pendlerreisene relatert til olje-/gassvirksomhet, mot 42 % ti år tidligere.

- Kurs/konferanse var lenge det største delmarkedet, men har fra 2013 og utover vært jevnstort med pendlermarkedet. Kurs-/konferansereiser har i mindre grad enn pendlertrafikken hentet seg inn etter pandemien (79 % av 2019-nivå). Andelen av all innenlandstrafikk er redusert fra 17 % i 2003 til 11 % i 2023. Anslagsvis ble det foretatt drøyt 600 000 færre reiser med formål kurs/konferanse i 2023 sammenlignet med toppåret 2011.

Fritidsreiser: Fritidstrafikken økte uavbrutt fra 2003 til 2019, men veksten de siste årene før pandemien var lavere enn i første del av perioden. Mellom 2003 og 2013 var trafikkveksten i gjennomsnitt 4,3 % per år, mens den sank til 3,0 % per år fra 2013 til 2019.

- Det viktigste delmarkedet er fortsatt besøksreiser med 3,50 millioner reiser, tilsvarende 24 % av all innenlandstrafikk i 2023. Veksten de siste årene fram mot 2019 var likevel langt lavere enn for andre typer fritidsreiser.
- Reiser i forbindelse med ferie- og helgeturer vokste jevnt med drøyt 4 % per år i hele perioden fra 2003 til 2019 og er nå nesten jevnstort med besøksreiser. I 2023 ble det gjennomført 3,04 millioner reiser i forbindelse med ferie- og helgeturer. Dette segmentet har hentet seg helt inn igjen etter pandemien. Trafikkveksten fra 2022 til 2023 (drøyt 10 %) tolker vi som et utslag av et oppdemmet reisebehov som neppe vedvarer.
- Andre fritidsreiser er delt i fire kategorier: (i) til/fra studiested, (ii) til/fra medisinsk behandling, (iii) til/fra kulturarrangement og (iv) andre fritidsrelaterte formål. I 2023 ble det gjennomført om lag 550 000 reiser til/fra studiested. Slike reiser omfatter nå 3,7 % av innenlandsreisene, og har de siste ti årene økt med mer enn 70 %. Fra 2019 til 2023 økte reiser til/fra studiested med ca. 80 000. Antall reiser til/fra medisinsk behandling og kulturarrangement var henholdsvis ca. 340 000 og 380 000 i 2023. Denne typen reiser har også hentet seg inn igjen etter pandemien.

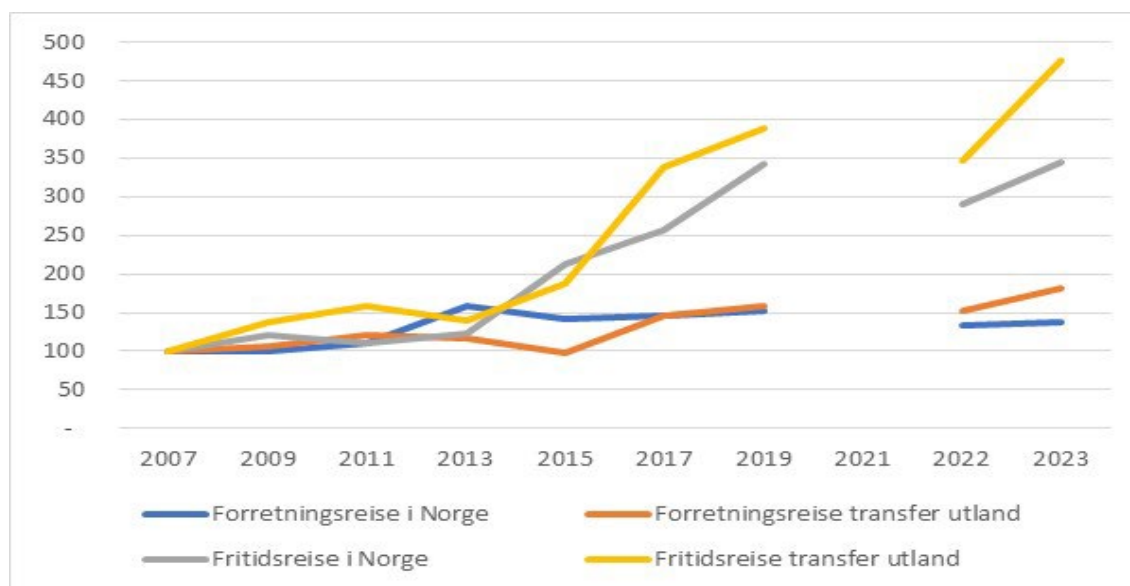
Tabell 3.2: Innenlandstrafikk 2003-2023 etter reiseformål.

Table 3.2: Domestic traffic 2003-2023 by travel purpose.

	Mill. reiser		Årlig vekst		PAX 2023 % av 2019	Andel			
	2023	2003-13	2013-19	2003		2013	2019	2023	
Til/fra arbeid	1,97	6,9 %	-1,2 %	92	12	16	14	14	
Kurs, konferanse	1,62	2,3 %	-1,2 %	79	17	15	13	11	
Salg, innkjøp	0,23	0,9 %	-3,0 %	52	5	4	3	2	
Kontakt hovedkontor/datterselskap	0,19	1,4 %	-3,3 %	59	3	3	2	1	
Serviceoppdrag/konsulentbistand	0,25	1,2 %	-2,8 %	59	4	3	3	2	
Andre arbeidsrelaterte reiser	1,66	2,2 %	-0,5 %	122	11	10	9	11	
<b>Sum forretning</b>	<b>5,93</b>	<b>3,2 %</b>	<b>-1,4 %</b>	<b>88</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	
Besøke slekt/venner	3,50	3,9 %	1,8 %	94	22	23	24	24	
Ferie-/helgetur og lignende	3,04	4,3 %	4,1 %	101	15	16	19	21	
Annen privat	2,10	5,2 %	3,6 %	98	10	12	14	14	
<b>Sum privat</b>	<b>8,63</b>	<b>3,8 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>97</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	
<b>Total</b>	<b>14,55</b>	<b>4,3 %</b>	<b>0,9 %</b>	<b>93</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

### 3.3 Fortsatt vekst i utlendingers bruk av innlandsrutene

Personer bosatt utenfor Norge økte sin andel av innenlandsreisene fra 13 % i 2017 til 15 % i 2019, og videre til 18 % i 2023. Det betyr at hver sjettede reise på innenriksrutene foretas av bosatte i utlandet. Totalt utgjorde dette 2,35 millioner reiser i 2023. 67 % av reisene var fritidsreiser, mens 33 % var knyttet til arbeidsrelaterte formål. Figur 3.5 viser at det er fritidsreiser som primært står for veksten blant utlendinger, både som rene innenlandsreiser (dvs. at flyreisen foregår mellom to norske destinasjoner), og som del av en tilslutningsreise mellom Norge og utlandet (transfer). Den kraftige veksten inn mot pandemien fortsatte da markedet normaliserte seg i 2022/2023.



Figur 3.5: Utviklingen i utlendingers innenlandsreiser etter formål. 2007=100.

Figure 3.5: Growth in international passengers on domestic routes by trip purpose. 2007=100.

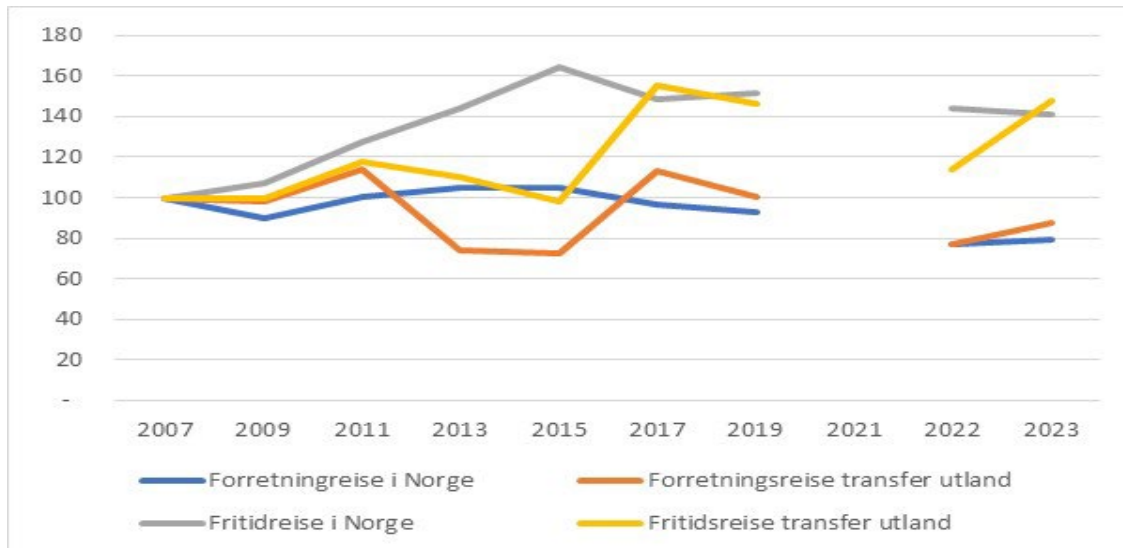
20 ruter stod i 2023 for om lag 85 % av utlendingenes «rene» innenlandsreiser, dvs. mellom to norske destinasjoner (i tillegg kommer transfer utland). En oversikt over disse er gjengitt i tabell 3.3. Den mest trafikkerte ruten er Oslo-Tromsø, der hver tiende passasjer (116 000) bodde i utlandet og reiste internt i Norge. Rutene med høyest andel utlendinger på intern reise er Oslo-Svalbard, Bergen-Tromsø, Tromsø-Svalbard og Bodø-Svolvær med 15-25 % andel bosatte i utlandet.

Tabell 3.3: Utlendingers innenlandsreiser internt i Norge i 2023 etter rute. Begge retninger.

Table 3.3: International passengers on domestic routes (domestic travel, int. transfer excl.). Both directions.

Rute	Antall	Andel av trafikken
Oslo-Tromsø	116 000	10 %
Oslo-Bergen	88 000	5 %
Oslo-Trondheim	52 000	3 %
Oslo-Bodø	43 000	5 %
Oslo-Stavanger	40 000	3 %
Bergen-Tromsø	28 000	17 %
Oslo-Evenes	27 000	4 %
Bergen-Stavanger	19 000	3 %
Oslo-Ålesund	17 000	3 %
Bergen-Trondheim	16 000	3 %
Oslo-Svalbard	15 000	25 %
Oslo-Kirkenes	13 000	8 %
Oslo-Alta	13 000	8 %
Tromsø-Svalbard	13 000	15 %
Bodø-Svolvær	12 000	15 %
Bodø-Leknes	11 000	10 %
Oslo-Haugesund	11 000	3 %
Bodø-Tromsø	10 000	7 %
Bergen-Ålesund	8 000	5 %
Bergen-Bodø	8 000	12 %
Alle	653 000	5 %

Tilsvarende utvikling blant norske passasjerer viser trafikknedgang for «rene» innenlandsreiser etter 2015 (figur 3.6). Mellom 2015 og 2019 var det en gjennomsnittlig årlig vekst på -3,0 % i forretningsmarkedet og -2,1 % i fritidsmarkedet. Trafikken har ikke hentet seg inn igjen etter pandemien – antall reiser i 2023 lå på henholdsvis 85 % og 93 % av 2019-nivået. Tilslutningstrafikk (transfer) øker imidlertid i omfang, og for fritidsmarkedet var denne tilbake på 2019-nivå. Samlet sett (nordmenn og utlendinger) var 25 % av innenlandstrafikken en tilslutningsreise til/fra utlandet i 2023 (mot 15 % i 2013).



Figur 3.6: Utviklingen i nordmenns innenlandsreiser etter formål. 2007=100.

Figure 3.6: Growth in Norwegian passengers on domestic routes by trip purpose. 2007=100.

### 3.4 Oljetrafikken: Reiseomfanget fortsetter å falle

Reiser relatert til olje- og gassvirksomheten har historisk utgjort en stor del av innenlandstrafikken. Tidligere RVU-rapporter har vist at fallet i olje-/gassrelatert trafikk begynte i 2013, da det ble foretatt 1,75 millioner reiser. Fram til da var om lag en av fire arbeidsbetingede reiser relatert til olje-/gassvirksomhet. Nå, ti år senere, er trafikken på knapt 1,2 millioner reiser. Om lag en av tre oljereiser har dermed falt bort, og de utgjør nå 19 % av de arbeidsrelaterte reisene. Trafikken falt i gjennomsnitt med 5,9 % per år i perioden 2013-2019.

Figur 3.7 illustrerer fallet i oljetrafikken fra 2013. Trafikken i fjor var på 84 % av nivået i 2019, og det var ingen vekst mellom 2022 og 2023. Figuren viser at det er noe variasjon fra år til år med hensyn til strukturen i trafikken. Pendling utgjør det største volumet med om lag halvparten av reisene, men anslagsvis 300 000 av disse reisene er falt bort siden 2013.



Figur 3.7: Utviklingen i antall flyreiser forbundet med olje-/gassvirksomhet på innenriksnett etter formål. 2013-2023. Antall enkeltreiser (1000).

Figure 3.7: Total number of domestic oil related air journeys by purpose. 2013-2023. Single journeys (1000).

Tabell 3.4 viser oljetrafikken fordelt på ruter. De 20 mest oljetunge strekningene stod for 940 000 av reisene i 2023. Oljetrafikken på disse rutene har i gjennomsnitt hatt en trafikknedgang på 4,8 % de siste ti årene. For de tre største rutene har trafikknedgangen vært under gjennomsnittet, men til sammen er antall «oljepassasjerer» på disse strekningene redusert med ca. 220 000 siden 2013. Av drøyt 1 million reiser totalt, foregår om lag 300 000 mellom lufthavner på Vestlandet. Den største ruten er Bergen-Stavanger med 200 000 reiser (270 000 i 2013), mens resten er trafikk på rutene mellom Bergen og Florø/Kristiansund/Ålesund/Haugesund/Molde. Samlet har denne trafikken gått ned med ca. 20 % siden 2013. Noe av denne trafikken er reiser mellom Stavanger og disse byene, som går via Bergen. Reiser mellom Vestlandet og Oslo har blitt vesentlig mer redusert (48 %) enn den «Vestlandsinterne» oljetrafikken. Størst har nedgangen vært på oljereiser mellom Møre-byene (og Haugesund) og Oslo. Svært lite av trafikken på de 20 største oljerutene går til Nord-Norge. Kun Oslo-Tromsø og Trondheim-Brønnøysund er inne på lista med til sammen ca. 35 000 reiser. De høyeste andelene oljetrafikk finner vi mellom Bergen og oljebasebyene Kristiansund og Florø, der mellom 60 og 70 % av trafikken er relatert til oljeaktivitet.

Tabell 3.4: De 20 største «oljerutene» innenlands 2023. Olje-/gasspassasjerer i 2013, 2019 og 2023, gjennomsnittlig årlig vekst 2013-2023 og prosent av trafikken på strekningen 2023.

Table 3.4: 20 largest domestic "oil/gas routes" 2023. Oil/gas passengers 2013, 2019 and 2023, avg. annual growth 2013-2023 and percentage of total OD traffic 2023.

	Olje/gass-passasjerer			Gj.snittlig årlig vekst 2013-23	Andel av trafikken i 2023
	2013	2019	2023		
BGO-SVG	270 000	238 000	201 000	-2,9 %	41
OSL-SVG	272 000	330 000	187 000	-3,7 %	13
BGO-OSL	176 000	125 000	111 000	-4,5 %	6
BGO-FRO	44 000	24 000	48 000	0,9 %	70
OSL-TRD	79 000	52 000	46 000	-5,3 %	2
BGO-KSU	54 000	25 000	41 000	-2,7 %	63
SVG-TRD	73 000	27 000	41 000	-5,6 %	28
BGO-TRD	75 000	28 000	36 000	-7,1 %	9
BGO-KRS	39 000	27 000	32 000	-2,0 %	17
BGO-HAU	16 000	1 000	27 000	5,4 %	42
HAU-OSL	97 000	59 000	23 000	-13,4 %	9
KSU-OSL	79 000	37 000	22 000	-12,0 %	18
BGO-TRF	25 000	23 000	22 000	-1,3 %	19
AES-BGO	30 000	11 000	22 000	-3,1 %	13
AES-OSL	66 000	32 000	18 000	-12,2 %	3
OSL-TOS	51 000	29 000	17 000	-10,4 %	2
BNN-TRD	21 000	16 000	16 000	-2,7 %	45
KRS-OSL	42 000	25 000	16 000	-9,2 %	4
MOL-OSL	37 000	16 000	16 000	-8,0 %	5
BGO-MOL	16 000	8 000	11 000	-3,7 %	17
Sum 20 ruter	1 546 000	1 125 000	942 000	-4,8 %	
Øvrige ruter	367 000	206 000	175 000	-7,1 %	
Sum	1 913 000	1 331 000	1 117 000	-5,2 %	

### 3.5 Trafikken ut fra Oslo

Tabell 3.5 viser gjennomsnittlig årlig trafikkvekst i to perioder på de største rutene ut fra Oslo i 2007-2013 og 2013-2019 samt endring siste år (antall passasjerer på ruta, inkl. transfer). Med unntak av Oslo-Bergen er vekstratene i perioden 2013-2019 lavere enn i de foregående årene, og et flertall av rutene har trafikknedgang i forretningsmarkedet mellom 2013 og 2019. Rutene til Tromsø, Bodø og Harstad/Narvik har hentet seg inn etter pandemien, mens trafikken til Kristiansand bare er på 81 % av 2019-nivå.

Tabell 3.5: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på de 10 største rutene fra Oslo (2007-13 og 2013-19) og endring 2022-2023.

Table 3.5: Average annual traffic growth on selected routes from Oslo (2007-13 and 2013-2019) and growth 2022-2023.

	Årlig vekst (%) 2007-13			Årlig vekst (%) 2013-19			Endring (%) 2022-23			2023		
	Forretn.	Fritid	I alt	Forretn.	Fritid	I alt	Forretn.	Fritid	I alt	Pax	% av 2019	Andel forretn.
Trondheim	1,2	3,5	2,3	-1,8	5,3	2,0	5,9	2,3	3,6	1 904	90	38
Bergen	-1,8	4,1	0,7	-0,2	5,2	2,6	-1,0	10,4	5,7	1 836	92	39
Stavanger	-0,4	7,0	2,7	1,0	2,1	1,5	5,9	3,3	4,5	1 454	87	45
Tromsø	2,3	4,8	3,7	-2,9	6,3	2,9	-7,7	7,4	3,3	1 207	97	24
Bodø	0,8	3,5	2,3	0,3	3,3	2,2	1,4	12,3	8,7	820	98	30
Harstad/Narvik	8,4	1,3	3,8	-3,0	5,5	2,5	34,2	-1,0	7,5	645	107	30
Ålesund	1,3	6,9	4,0	-2,0	4,0	1,5	12,3	15,7	14,4	570	87	37
Kristiansand	-1,8	9,1	2,5	0,9	0,1	0,5	14,9	14,9	14,9	415	81	45
Haugesund	0,9	8,8	4,1	-0,7	3,8	1,5	27,1	10,1	17,1	407	86	45
Molde	1,0	7,3	4,0	-2,1	2,8	0,6	-2,5	32,8	18,4	303	86	34

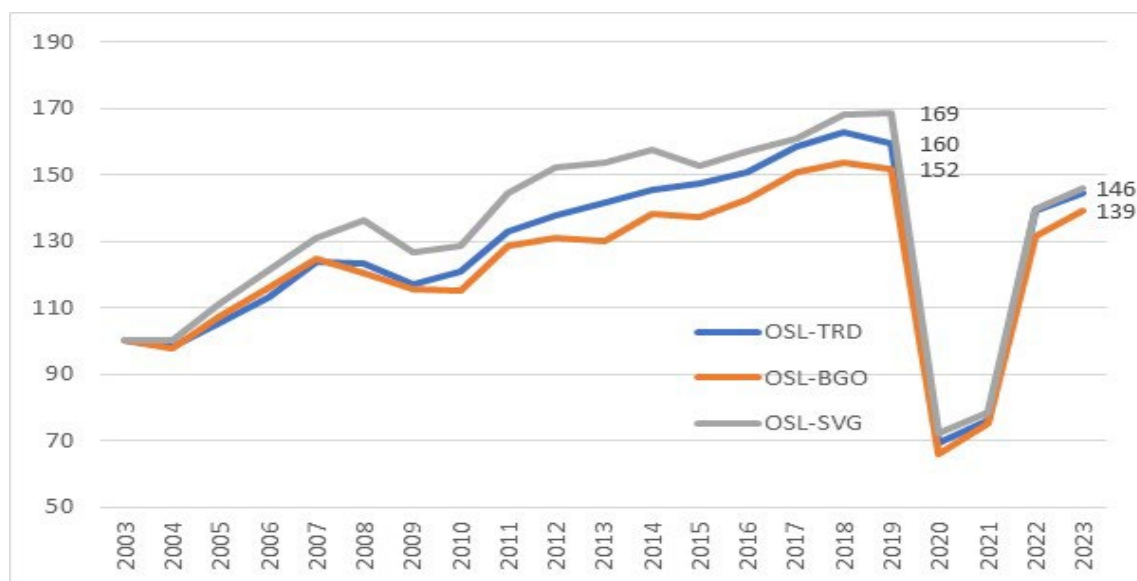
### 3.5.1 De tre store: Fritidstrafikken nesten på 2019-nivå, forretningstrafikken fortsatt 20 % under

De tre største rutene innenlands, Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger stod i 2023 samlet for 49 % av innenlandstrafikken på OSL. Figur 3.8 viser trafikkutviklingen i perioden 2003-2023.

Oslo-Trondheim var største rute med 1,9 millioner passasjerer i 2023. I årene før pandemien (2013-2019) var ruta preget av nedgang i forretningstrafikken (-1,8 % per år), mens private reiser hadde høy vekst (5,3 % per år). I 2023 lå samlet trafikkvolum 10 % under 2019-nivået. Fritidsmarkedet har hentet seg noenlunde inn igjen (96 % av 2019-nivå), mens antall arbeidsbetingede reiser var 83 % av nivået i 2019.

Oslo-Bergen hadde drøyt 1,8 millioner passasjerer i 2023, tilsvarende 92 % av nivået i 2019. Her har fritidsmarkedet hentet seg helt inn igjen, mens forretningstrafikken er 80 % av 2019-nivået. Trafikkutviklingen på Oslo-Bergen har vært noe svakere enn på de to andre rutene perioden sett under ett, noe som skyldes sterk nedgang i forretningstrafikken.

Oslo-Stavanger hadde 1,45 millioner passasjerer i 2023, og hadde fram til 2019 høyest vekst av de tre store rutene (figur 3.8). Trafikken i 2023 var på 87 % av 2019-nivået. Oslo-Stavanger er derfor ruta som i minst grad har hentet seg inn igjen etter pandemien, noe som primært skyldes redusert oljetrafikk (jf. over). Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2007-2013 var 2,7 %, henholdsvis -0,4 % i forretningsmarkedet og 7,0 % i fritidsmarkedet. Tilsvarende i perioden 2013-2019 var 1,5 % (totalt), og henholdsvis 1,0 % i forretningsmarkedet og 2,1 % i privatmarkedet.



Figur 3.8: Trafikkutviklingen på Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger (2003=100).

Figure 3.8: Traffic development at Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger (2003=100).

Tabell 3.6 viser utviklingen på disse rutene mer detaljert:

- På alle rutene falt andelen forretningsreiser mellom 2013 og 2019. Denne trenden fortsetter «ut av» pandemien.
- Gjennom pandemien ble andelen reiser relatert til oljeaktivitet betydelig redusert på Oslo-Stavanger, etter en økning inn mot pandemien. Det var nærmere 140 000 reiser færre «oljereiser» mellom Oslo og Stavanger i 2023 sammenlignet med 2019 (jf. tabell 3.4). Omfanget av reiser i forbindelse med olje-/gassvirksomhet er langt mer beskjedent på de to andre rutene.
- SAS har tapt markedsandeler på alle rutene. På Oslo-Trondheim falt SAS' markedsandel med ni prosentpoeng mellom 2013 og 2023, mens det var mindre endringer på de to andre rutene. SAS er fortsatt største operatør på Oslo-Stavanger, mens Norwegian har tatt over på Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen.
- Det er særlig i forretningsmarkedet at SAS har tapt markedsandeler. På Oslo-Trondheim er Norwegian større også på denne typen reiser. For fritidsmarkedet har det vært mindre endringer de siste ti årene.
- Gjennom pandemien (fire siste år) har Norwegian styrket seg vesentlig på Oslo-Trondheim, noe på Oslo-Bergen, mens fordelingen av markedet på Oslo-Stavanger er som før pandemien med SAS som største operatør.
- Andelen i transfer (enten i Oslo eller Stavanger/Bergen/Trondheim) har økt betydelig de siste ti årene (+/-10 prosentpoeng). På alle rutene nærmer andelen transfer seg nå en tredjedel. Transfertrafikken vokste i årene inn mot pandemien og fortsatte da markedet normaliserte seg.
- På rutene til Bergen og Trondheim går halvparten av transfertrafikken til/fra utlandet. På Trondheimsruta har utenlands transfer økt med 70 000 passasjerer. 2/3 kommer fra utlandet.



Tabell 3.6: Nøkkeltall for de tre største rutene innenlands. 2013-2023.

Table 3.6: Key figures for the three main domestic routes. 2013-2023.

	Oslo-Trondheim			Oslo-Bergen			Oslo-Stavanger		
	2013	2019	2023	2013	2019	2023	2013	2019	2023
Tusen passasjerer	1 870	2 105	1 905	1 720	2 000	1 835	1 530	1 690	1 455
Andel transfer totalt*	28	30	40	21	28	30	26	33	36
Andel transfer utland**:									
Nordmenn	8	8	11	8	6	7	7	7	8
Utlendinger	3	5	5	4	5	5	3	4	4
<u>Andel SAS***:</u>									
-Totalt	51	50	42	47	46	44	54	50	51
-Fritid	42	47	40	40	43	40	46	44	45
-Forretning	59	55	47	53	51	51	61	56	57
Andel forretning	52	41	38	52	44	39	52	50	46
Andel olje/gass	4	2	2	10	6	6	17	19	13

\* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Stavanger/Bergen/Trondheim

\*\* Andel trafikk med transfer til/fra utland

\*\*\* Resten av trafikken går med Norwegian

### 3.5.2 Oslo til øvrige byer i Sør-Norge: Reduksjon i oljereiser rammer Kristiansund

Oslo-Kristiansand: Flytrafikken mellom Oslo og Kristiansand økte i gjennomsnitt med 1,3 % per år mellom 2009 og 2019. Det var nærmest nullvekst i forretningsmarkedet (0,1 %), mens fritidsmarkedet hadde gjennomsnittlig trafikkvekst på 2,7 %. Forretningsmarkedet lå forholdsvis stabilt på rundt 270 000 reiser per år i denne tiårsperioden. Innhenting etter pandemien har vært svak – antall forretningsreiser i 2023 var 69 % av nivået i 2019. Som andel av totaltrafikken har arbeidsbetingede reiser falt fra 52 til 45 % de siste fire årene. Fritidstrafikken ligger på 95 % av 2019-nivået. Andelen transfertrafikk er høy. I henhold til RVU skal nesten to av tre passasjerer som reiser mellom Oslo og Kristiansand fly videre, eller de kommer fra en annen by. I tillegg til destinasjoner i utlandet, er Trondheim og byene videre nordover de mest frekvente besøksstedene.

Oslo-Haugesund: Trafikken mellom Oslo og Haugesund har vokst mer enn for de andre relasjonene (figur 3.9), perioden sett under ett. I 2019 lå antall reiser 80 % over volumet i 2003. Det er primært fritidstrafikken som har økt. Arbeidsrelaterte reiser var på samme nivå i 2019 som i 2007. Norwegian kom inn på ruta i 2009, og fikk da en markedsandel på ca. 40 %, som holdt seg noenlunde stabil til 2019. Ut av pandemien har Norwegian tatt nye andeler, og hadde i 2023 49 % markedsandel. Andelen olje-/gassreiser gikk betydelig ned gjennom pandemien.

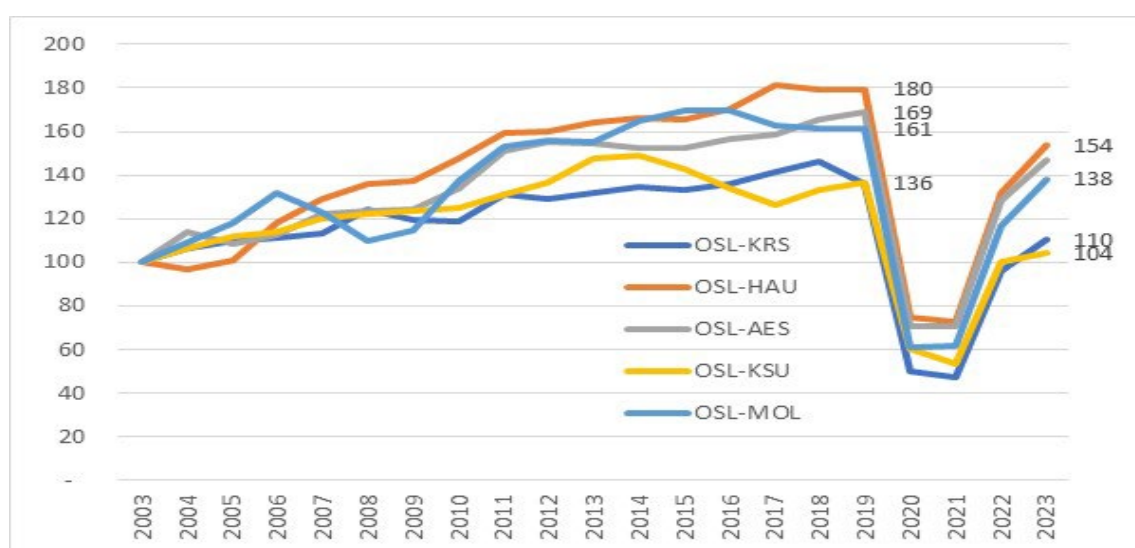
Oslo-Molde: Trafikken vokste med i gjennomsnitt 3,5 % per år mellom 2009 og 2019 og nådde en topp i 2015 og 2016 med 370 000 reiser. Deretter fulgte en liten trafikknedgang. Trafikkvolumet i 2023 var 86 % av nivået før pandemien. Dette skyldes i sin helhet svekket forretningstrafikk (65 % av 2019-nivå), mens fritidsmarkedet har hentet seg helt inn igjen etter pandemien. Bare hver tredje reise i 2023 var arbeidsbetinget. 1. februar i år la SAS ned ruta mellom Oslo og Molde. Begrunnelsen var svak utvikling over tid og at trafikkgrunnet ble ytterligere svekket etter pandemien<sup>6</sup>.

Oslo-Ålesund: Trafikken mellom Oslo og Ålesund vokste i gjennomsnitt med 3,1 % per år i perioden 2009-2019. Det var nullvekst i forretningstrafikken, mens fritidsmarkedet økte med 5,5 % per år.

<sup>6</sup> <https://www.nrk.no/mr/sas-legger-ned-rute-mellom-molde-og-oslo-1.16561917>

Trafikkvolumet var på 655 000 reiser i 2019, mens det i 2023 var 570 000 passasjerer på ruta. I motsetning til de fleste andre rutene, har ikke fritidstrafikken mellom Oslo og Ålesund hentet seg inn etter pandemien. Både fritidstrafikken og forretningstrafikken lå 13-14 % under 2019-nivået. SAS fortsetter å tape markedsandeler til Norwegian. For denne ruta er det spesielt blant de forretningsreisende at det har vært overgang til Norwegian.

**Oslo-Kristiansund:** Trafikkveksten mellom Oslo og Kristiansund var på 1,0 % per år mellom 2009 og 2019, henholdsvis -1,6 % for forretningsreiser og 4,1 % for private reiser. SAS har gjennom hele perioden vært eneste operatør. Dette er den mest «oljeavhengige» av Møre-rutene, og forretningsandelen har vært høy. Markedet er i sterk endring. «Oljetrafikken» har blitt redusert med 20 prosentpoeng de siste ti årene (>50 000 reiser, jf. tabell 3.4), og andelen private reiser har økt fra 34 % til 55 %. Mellom 2013 og 2019 var trafikknedgangen i forretningsmarkedet på hele 6,5 % per år, og denne trenden fortsatte gjennom pandemien. Forretningstrafikken er nå på 73 % av nivået i 2019, mens fritidstrafikken er på 80 %, klart under de to andre Møre-rutene.



Figur 3.9: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og byer i Sør-Norge (2003=100).

Figure 3.9: Traffic development Oslo and cities in Southern Norway (2003=100).

Tabell 3.7: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og byer i Sør-Norge. 2023. Tall for 2019 i parentes.

Table 3.7: Key figures for routes between Oslo and cities in Southern Norway. 2023. Figures for 2019 in brackets.

	Oslo- Kristiansand	Oslo- Haugesund	Oslo- Ålesund	Oslo- Molde	Oslo- Kristiansund
Tusen passasjerer	415 (510)	405 (475)	570 (655)	305 (355)	140 (185)
Andel transfer totalt*	65 (53)	38 (45)	40 (35)	47 (38)	41 (45)
Andel transfer utland:					
Nordmenn	19 (16)	16 (18)	16 (14)	16 (14)	15 (11)
Utlendinger	7 (6)	9 (9)	17 (10)	10 (7)	9 (9)
<b>Markedsandel SAS**:</b>					
-Totalt	62 (64)	51 (58)	48 (53)	35 (46)	100 (100)
-Fritid	60 (62)	45 (51)	45 (50)	34 (43)	100 (100)
-Forretning	64 (66)	59 (65)	52 (58)	36 (50)	100 (100)
Andel forretning	45 (52)	45 (46)	37 (38)	34 (40)	45 (47)
Andel olje/gass	5(5)	8 (13)	4 (5)	5(4)	16 (19)
Andel av 2019-trafikk	81	86	87	86	77

\* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller en av de andre byene

\*\*Øvrig trafikk går med Norwegian

### 3.5.3 Oslo-Nord-Norge: Harstad/Narvik over 2019-nivå, Bardufoss 20 % under

Trafikken på rutene til Nord-Norge har hatt svært ulik utvikling. Hovedtrekkene er (figur 3.10 og tabell 3.8):

Oslo-Tromsø: Dette er Norges fjerde største rute med drøyt 1,2 millioner passasjerer i 2023. Både SAS og Norwegian har vært inne på ruta siden 2002. SAS er fortsatt største operatør med 54 % av markedet, men i likhet med de andre store rutene ut fra Oslo tapte de markedsandeler til Norwegian gjennom pandemien. Fritidstrafikken mellom Oslo og Tromsø har hentet seg inn igjen etter pandemien, noe som skyldes vekst i reisende fra utlandet (antall fritidsreisende med bosted Norge er fortsatt noe lavere enn i 2019). Forretningstrafikken lå i 2023 på 80 % av volumet i 2019. Bare hver fjerde reise mellom Oslo og Tromsø er nå knyttet til arbeidsrelaterede formål. RVU viser at drøyt halvparten av passasjerene har transfer i enten Oslo eller Tromsø.

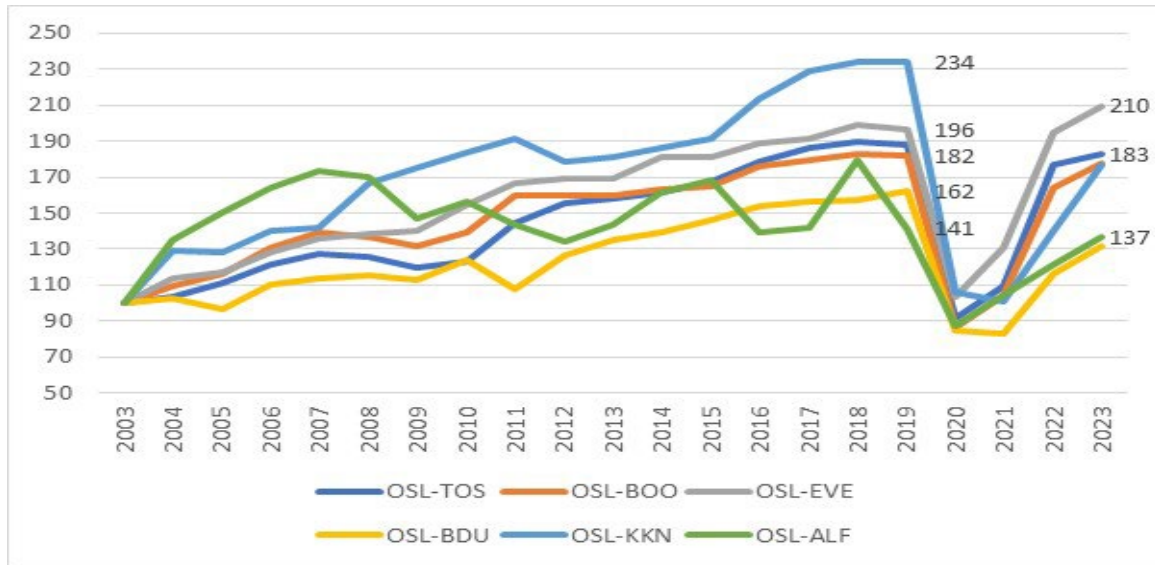
Oslo-Bodø: I 2023 reiste 820 000 passasjerer mellom Oslo og Bodø, som tilsvarer 98 % av trafikken i 2019. Mens fritidstrafikken har hentet seg inn igjen etter pandemien (108 % av 2019-nivå), var forretningstrafikken 20 % lavere i 2023 sammenlignet med 2019. SAS holder stand som største operatør i begge delmarkedene, men tapte noen prosentpoeng til Norwegian gjennom pandemien. Som tidligere år er transferandelen høy (53 %).

Oslo-Harstad/Narvik: Også her har det vært konkurranse siden 2003. Norwegian har vært største operatør på ruta siden 2009, med en markedsandel på 60 % i 2023. Dette er likevel noe lavere enn før pandemien (62 %). Trafikken vokste uavbrutt fra 2003 til 2018, men flatet ut i 2019. Totaltrafikken i 2023 var på 645 000 passasjerer, som er 40 000 flere enn i 2019. Relativt sett er dette ruta som har hatt størst trafikkvekst etter pandemien. Både forretnings- og fritidsmarkedet har flere reiser nå enn i 2019.

Oslo-Bardufoss: Dette er i praksis en monopolrute for selskapet som vinner kontrakten med Forsvaret. Utover forsvarspersonell, er trafikkgrunnet for lite til å drifte en egen rute. Norwegian overtok kontrakten i 2008 og fløy fram til 2020, da SAS igjen kom inn. I år (2024) har Norwegian på nytt gått inn på ruta etter å ha vunnet en fireårskontrakt med Forsvaret. Andelen arbeidsbetingede reiser er fortsatt høy (47 %), og den er uforandret siden før pandemien. Trafikken har ikke hentet seg inn etter pandemien (81 % av 2019-nivået). Dette gjelder både arbeidsbetingede reiser og fritidsreiser.

Oslo-Kirkenes: Ruta har hatt konkurranse siden 2004. SAS har vært største operatør hele perioden og stod i 2023 for 92 % av direktetrafikken. Oslo-Kirkenes er ruta som hadde størst vekst av Nord-Norge-rutene i årene før pandemien med 4,3 % årlig trafikkøkning i perioden 2013-2019 (henholdsvis 3,4 % for forretningsreiser og 4,8 % for fritidstrafikk), men ingen av markedene har hentet seg inn igjen etter pandemien – i 2023 var trafikken 76 % av 2019-nivået. Kirkenes er snuhavn for Hurtigruten, og knapt hver fjerde passasjer er bosatt i utlandet. Denne andelen er uforandret etter pandemien.

Oslo-Alta: Norwegian gikk inn på ruta i 2003, og det har vært konkurranse siden. Norwegian var største operatør i perioden 2010-2018, de var jevnstore med SAS i 2019, mens SAS gikk forbi i pandemien og fraktet 25 000 flere passasjerer enn Norwegian i 2023. Volummessig var antall reiser i 2023 97 % av nivået i 2019. Fritidsmarkedet var på førpandemi-nivå, mens forretningstrafikken lå på 87 %. Trafikken på ruta har svingt betydelig, med stort oppsving av reiser i forbindelse med utbyggingen av Snøhvitfeltet utenfor Hammerfest i 2006-2007, nedgang til 2012 og deretter vesentlige variasjoner fra år til år.



Figur 3.10: Trafikkutviklingen på ruter mellom Oslo og byer i Nord-Norge (2003=100).

Figure 3.10: Traffic development between Oslo and selected cities in Northern Norway (2003=100).

Tabell 3.8: Nøkkeltall for rutene mellom Oslo og Nord-Norge. 2023. Tall for 2019 i parentes.

Table 3.8: Key figures for routes between Oslo and Northern Norway. 2023. Figures for 2019 in brackets.

	Oslo- Tromsø	Oslo- Bodø	Oslo- Harstad/N	Oslo- Bardufoss	Oslo- Kirkenes <sup>7</sup>	Oslo- Alta <sup>8</sup>
Tusen passasjerer	1 210	820	645	200	165	165
Andel transfer totalt*	53 (54)	53 (51)	46 (41)	36 (31)	36 (49)	44 (38)
Andel transfer utland:						
Nordmenn	9 (7)	10 (8)	12 (11)	7 (10)	6 (8)	15
Utlendinger	16 (14)	10 (9)	13 (13)	7 (8)	16 (19)	16
Markedsandel SAS**:						
-Totalt	54 (62)	58 (61)	40 (38)	100 (0)	92 (61)	53 (51)
-Fritid	51 (60)	56 (59)	37 (39)	100 (0)	-	47 (50)
-Forretning	63 (67)	64 (65)	47 (37)	100 (0)	-	68 (53)
Andel forretning	24 (30)	30 (37)	30 (29)	47 (47)	32 (32)	28 (31)
Andel olje/gass	2 (2)	1 (2)	2 (2)	3 (1)	0 (2)	2 (3)
Andel av 2019-trafikk	97	98	107	81	76	97

\* Andel trafikk med transfer i enten Oslo eller Nord-Norge

\*\*Øvrig trafikk går med Norwegian

Vedleggstabell 1 viser vekstrater totalt og for delmarkedene for de 14 relasjonene for ulike tidsintervaller, samt trafikken i 2023 sammenlignet med 2019.

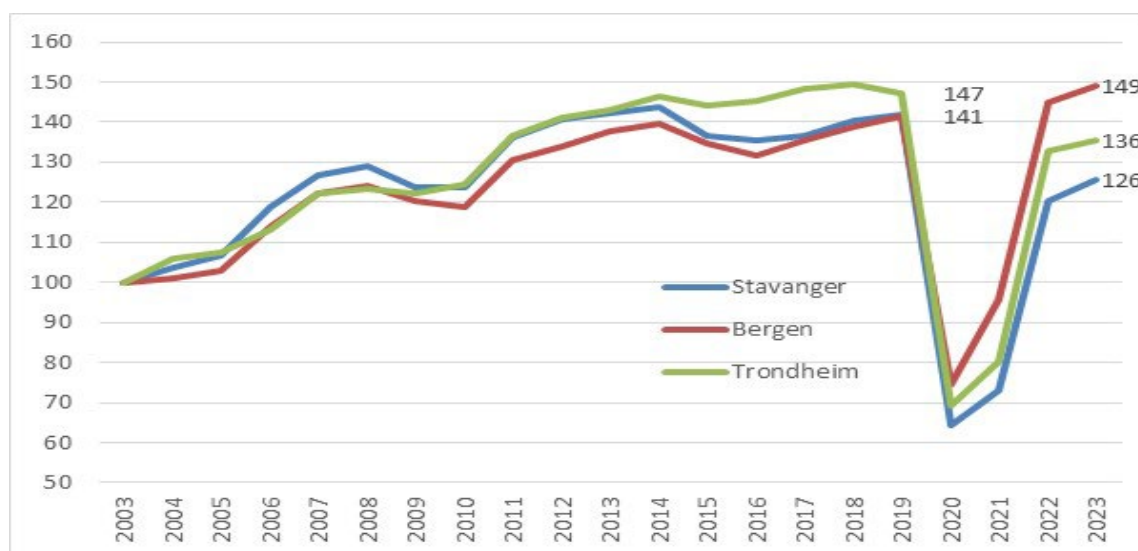
<sup>7</sup> Passasjertallene er direktetraffikk. I tillegg kommer reiser som går via Tromsø som er estimert til knapt 20 000 i 2023.

<sup>8</sup> Passasjertallet er direktetraffikk. Også her kommer reiser via Tromsø i tillegg. For Alta sin del er disse estimert til ca. 60 000, dvs. at den reelle trafikken Oslo-Alta er vesentlig høyere enn Oslo-Kirkenes.

### 3.6 Trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger: Bergen mindre rammet av pandemien

Etter Oslo er Bergen største lufthavn for innenlands trafikk med 3,90 millioner terminalpassasjerer i 2023, Trondheim er nummer to med 3,17 millioner og Stavanger nummer tre med 2,19 millioner passasjerer. For alle lufthavnene er trafikken på Oslo-ruta viktig. For Stavanger utgjør den 66 % av total innenlands trafikk, for Trondheim 60 %. Andelen var jevnt økende i hele perioden fram til 2019 og holdt seg da trafikken ble mer normalisert i 2023. For Bergen har Oslo-ruta relativt sett utgjort en mindre andel av totaltrafikken. I 2019 representerte den 54 % av all innenlandstrafikk, mens andelen falt til 47 % i 2023. Widerøes oppbygging av Flesland som hub for ruter både innenlands og til utlandet har bidratt til denne utviklingen.

Figur 3.11 viser trafikken i perioden 2003-2023. Trafikkutviklingen har vært noenlunde sammenfallende gjennom disse 20 årene, men Bergen og Stavanger, som har høyere andel oljetrafikk, ble sterkere rammet av oljeprisfallet i 2015. Da pandemien traff vinteren 2020, var imidlertid trafikken på samme nivå eller over 2014. Trafikknedgangen under pandemien var mindre på Bergen enn på Trondheim og Stavanger, og i 2023 var det 5 % flere reiser over Flesland enn i 2019. På Værnes og Sola var trafikken henholdsvis 88 % og 92 % av 2019-nivået.



Figur 3.11: Trafikkutvikling på Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavner. 2003-2023. (2003=100)

Figure 3.11: Traffic development at Bergen, Trondheim and Stavanger airports. 2003-2023. (2003=100)

Tabell 3.9 gir noen nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger. Oppsummert viser tallene:

**Trondheim:** Samlet innenlandstrafikk på Værnes i 2023 var 92 % av nivået i 2019. Fritidstrafikken har hentet seg noe mer inn enn arbeidsrelaterte reiser (95 % versus 88 %). Forretningstrafikken var i nedgang i perioden 2013-2019, og denne trenden fortsetter etter pandemien. Strukturen i forretnings- trafikken har endret seg noe; oljerelaterte reiser utgjør en større andel av reisene enn før pandemien (fra 11 % til 14 %). Transfertrafikken er stabil, og står for 13 % av all innenlandstrafikk over Trondheim.

**Bergen:** Innlandstrafikken på Bergen har hentet seg helt inn igjen etter pandemien. Dette gjelder både forretningsmarkedet (101 % av 2019-nivået) og fritidsmarkedet (109 % av 2019-nivået). Også her har andelen oljerelatert trafikk økt siden 2019. Som nevnt har Widerøe styrket tilbudet sitt på Bergen, og

mye gjennomgangstrafikk som tidligere gikk over Oslo, går nå via Bergen. Dette viser seg i transfertrafikken, som mer enn doblet seg fra 2019 til 2023 (360 000 reiser vs. 745 000). Transfer utgjør nå 19 % av total innlandstrafikk på Bergen.

**Stavanger:** Stavanger har mistet mye forretningstrafikk. Antall forretningsreiser i 2023 var 83 % av nivået i 2019, og som andel av totaltrafikken falt forretningsreiser med fire prosentpoeng (fra 55 % i 2019 til 51 % i 2023). Noe skyldes færre oljereiser, men det meste er relatert til annen arbeidsrelatert trafikk. Fritidstrafikken på Stavanger hadde lavere vekst enn på de to andre lufthavnene i årene før pandemien. I 2023 lå nivået på 94 % av trafikken i 2019. «Innhenting» har derfor vært tilsvarende som for Trondheim. For begge lufthavnene gjelder at veksten mellom 2022 og 2023 var beskjeden sammenlignet med Bergen (2,6 % for Stavanger og 1,0 % for Trondheim, mot 7,7 % for Bergen).

Tabell 3.9: Nøkkeltall for trafikken på Bergen, Trondheim og Stavanger. Tall for 2019 i parentes.

Table 3.9: Key figures for the traffic at Bergen, Trondheim and Stavanger airports. Figures for 2019 in brackets.

	Trondheim	Bergen	Stavanger
Fordeling arbeidsrelaterte/private reiser	41/59 (42/58)	46/54 (48/52)	51/49 (55/45)
Andel av arbeidsrelaterte reiser relatert til olje/gass	14 % (11 %)	35 % (29 %)	44 % (46 %)
Andel transfer (ifølge statistikk)	13 % (12 %)	19 % (10 %)	3 % (2 %)
<b>Årlig vekst:</b>			
Arbeidsrelaterte reiser 2007-13	2,0 %	0,0 %	-0,3 %
Arbeidsrelaterte reiser 2013-19	-2,8 %	-2,0 %	-0,8 %
Arbeidsrelatert reiser i 2023 vs. 2019	88 %	101 %	83 %
Private reiser 2007-13	3,4 %	5,0 %	5,7 %
Private reiser 2013-19	3,4 %	3,1 %	1,0 %
Private reiser i 2023 vs. 2019	95 %	109 %	94 %
Oljerelatert trafikk 2007-13	5,8 %	1,7 %	1,7 %
Oljerelatert trafikk 2013-19	-10,9 %	-6,9 %	-0,5 %
Oljerelaterte reiser i 2023 vs. 2019	114 %	124 %	89 %

### 3.7 Innenlandstrafikk utenom Oslo

Av totalt 14,65 millioner innenlands flyreiser i Norge i 2023, gikk 10,6 millioner (73 %) til eller fra Oslo lufthavn. Andelen av innenlandsreisene som går over Oslo lufthavn lå stabilt på rundt 70% i 2007-2013, men økte til 73% i 2015, 75% i 2017 og 76% i 2019. Utviklingen de senere årene har sammenheng med Widerøes oppbygging på Flesland.

Tabell 3.10 gir en oversikt over de 10 største rutene utenom Oslo. Alle disse hadde mer enn 100 000 passasjerer i 2023. De største rutene går naturlig nok mellom de største byene utenom Oslo. Den aller største ruten går mellom Bergen og Stavanger, der forretningsandelen var 67 % og oljeaktiviteten sto for 220 000 reiser (41 %). Også ruta mellom Stavanger og Trondheim har høy andel olje/gass (31 %).

Den største ruten nordover er Trondheim-Bodø (185 000 passasjerer). Ellers utmerker Bodø-Leknes seg med en svært høy andel transferpassasjerer. Her skal hele 60% av de reisende videre med fly. Siden 2019 har Tromsø-Hammerfest og Tromsø-Alta falt ut av «Topp10-lista», mens Bergen-Tromsø og Trondheim-Stavanger har kommet til.

Tabell 3.10: De største innlandsrutene utenom Oslo 2023.

Table 3.10: Largest domestic routes outside Oslo 2023.

Rute	Passasjerer	Forretning	Andel	
			Olje/gass	Transfer
Bergen-Stavanger	520 000	67	42	12
Bergen-Trondheim*	450 000	40	10	14
Bergen-Sandefjord	190 000	52	18	18
Bergen-Kristiansand	185 000	49	17	15
Trondheim-Bodø	185 000	42	2	23
Bergen-Ålesund	170 000	44	11	16
Bodø-Tromsø	165 000	47	2	18
Bergen-Tromsø	160 000	42	5	25
Trondheim-Stavanger	135 000	55	31	10
Bodø-Leknes	110 000	30	1	60

\*Merk: Passasjertallet på 450 000 inkluderer også de som reiser mellom Trondheim og Stavanger, via Bergen.

### 3.8 Billettpriser

I reisevaneundersøkelsene blir passasjerene spurt om hva de betalte for billetten, inkludert avgifter og gebyrer. Spørsmålet har vært stilt i alle undersøkelsene fra og med 2003. Det er knyttet usikkerhet til prisopplysningene, siden det er mange som ikke svarer på spørsmålet. I 2023 var andelen ubesvart 34 %, mens det bare foreligger prisopplysninger for ca. halvparten av utvalget i 2019 og 2017. En høy andel ubesvart øker usikkerheten i estimatene. Tilsvarende som i tidligere undersøkelser er det likevel gjort en beregning hvor observasjoner med billettpriser under 100 kroner eller over 10 000 kr er holdt utenfor. Vi har også satt som krav at estimatene skal bygge på minst 100 observasjoner. Vi står da igjen med ni relasjoner i tabell 3.11. I tillegg viser tabellen gjennomsnittsprisen på reiser mellom Oslo og stamluft-havner i Sør-Norge (Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Molde, Kristiansund og Trondheim), Oslo og stamluft-havner i Nord-Norge (Bodø, Harstad/Narvik, Bardufoss, Tromsø, Alta og Kirkenes) og for reiser mellom Oslo og Helgeland (for sistnevnte er maksimalprisen satt til 15 000 kroner).

I tabellen er det ført opp gjennomsnittlige tur-retur billettpriser i 2023 og en indeks med utgangspunkt i 2007 for disse relasjonene.

Det er til dels store variasjoner i prisutviklingen over disse 17 årene. På de tre store rutene ligger prisene på forretningsreiser nominelt 13-20 % over 2007-nivået. For fritidsreiser ligger de om lag 40 % over. For de andre relasjonene varierer det vesentlig mer, men det er gjennomgående at prisene som fritidsreisende oppgir å ha betalt har økt mer enn for forretningsreisende. I samme periode (2007-2023) var den generelle prisøkningen på knapt 53 %. Tallene viser også at det generelt sett bare har vært mindre endringer fra 2019 til 2023, og at det både har vært prisøkninger og prisreduksjoner.

Tabell 3.11: Gjennomsnittlig billettpris (NOK) i 2023 på utvalgte relasjoner og nominell prisindeks for 2013-2023 (2007=100).

Table 3.11: Average fare (NOK) in 2023 on selected domestic routes and nominal price indices in 2013-2023 (2007=100).

	Forretning	Fritid	Totalt	Forretning			Fritid			I alt		
				2013	2019	2023	2013	2019	2023	2013	2019	2023
Oslo-Trondheim	2 220	1 470	1 720	98	121	120	132	142	141	107	119	115
Oslo-Bergen	2 030	1 450	1 660	97	117	113	135	137	139	107	116	112
Oslo-Stavanger	2 220	1 560	1 840	94	121	115	125	133	141	100	117	115
Oslo- Tromsø	3 020	2 520	2 640	106	137	147	135	139	166	120	134	152
Oslo-Ålesund	2 100	1 560	1 740	77	80	85	96	115	105	82	91	88
Oslo-Bodø	2 700	2 220	2 370	90	126	126	121	146	155	105	133	137
Bergen-Stavanger	2 690	1 200	2 150	114	139	151	143	179	140	123	146	149
Bergen-Trondheim	2 420	1 540	1 800	75	110	101	102	140	133	90	122	111
Trondheim-Bodø	3 300	2 020	2 570	78	100	106	153	140	160	90	102	107
Oslo-stamlufthavner i Sør-N	2 180	1 500	1750	91	112	110	125	133	133	99	111	108
Oslo-stamlufthavner i Nord	3 040	2 490	2640	95	125	136	130	148	162	116	138	149
Oslo-Helgeland <sup>1)</sup>	5 390	3 240	4 400	97	121	120	99	128	112	98	129	122

<sup>1)</sup> Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana

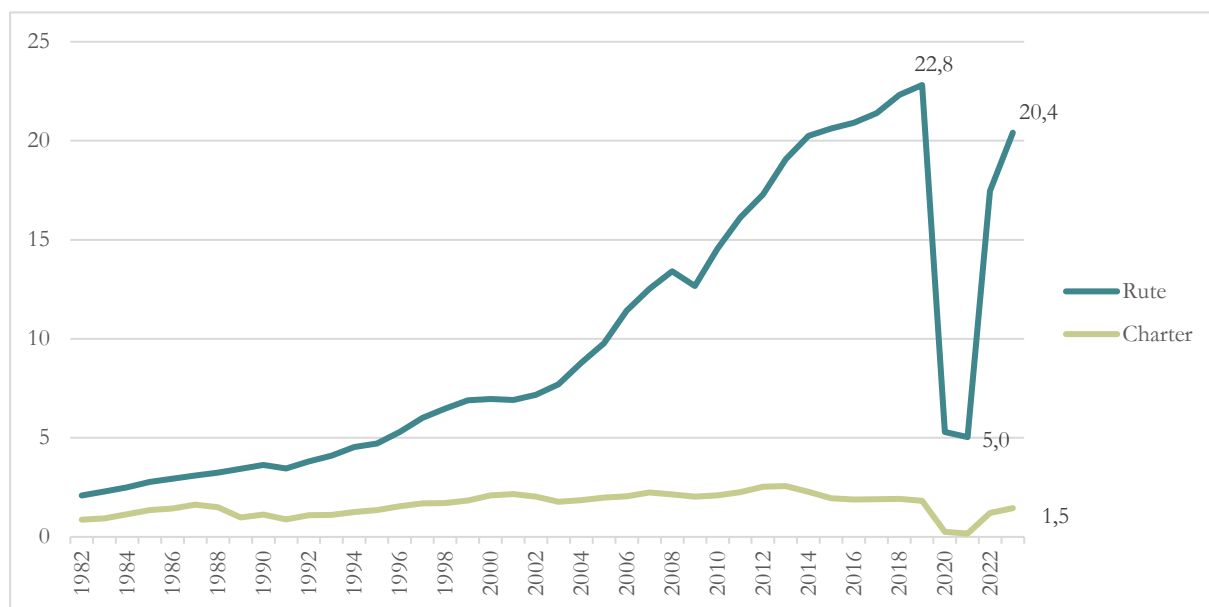


## 4 Hovedtrekk i flytrafikken til/fra utlandet

Flytrafikken mellom Norge og utlandet ble sterkt påvirket av COVID-19-pandemien og tilhørende reiserestriksjoner i perioden fra mars 2020 til første halvår 2022. Trafikken gikk ned fra 24,6 millioner reiser (utenlands terminalpassasjerer) i 2019 til 21,9 millioner reiser i 2023, fordelt på 20,4 millioner reiser med rutefly og 1,5 millioner reiser med charterfly. Oslo lufthavn har nå en markedsandel på 66 %. Siden 2013 er det utlendingene som har bidratt mest til veksten i utlandstrafikken, til tross for et kraftig fall under pandemien. Antall fritidsreiser med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet økte fra 9,2 millioner reiser i 2013 til 13,1 millioner reiser i 2023. På alle de største lufthavnene falt antallet norske forretningsreiser fra 2019 til 2023. Markedet domineres fortsatt av Norwegian og SAS, som nå flyr drøyt tre av fem utenlandspassasjerer. Det viktigste destinasjonslandet er for interkontinentale reiser er fortsatt USA, mens Thailand følger deretter. Amsterdam har tatt igjen København som viktigste transferlufthavn i utlandet i 2023.

### 4.1 Trafikkutviklingen: Sterkt påvirket av pandemien, men nærmer seg 2019-nivå

Flytrafikken mellom Norge og utlandet ble sterkt påvirket av COVID-19-pandemien og tilhørende reiserestriksjoner fra mars 2020 til første halvår 2022. Den gikk dermed ned fra 24,6 millioner reiser i 2019 til 21,9 millioner reiser i 2023, fordelt på 20,4 millioner reiser med rutefly og 1,5 millioner reiser med charterfly (Figur 4.1). Både charter- og ruteflytrafikken gikk kraftig ned under pandemien, og sistnevnte var nede på 5,0 millioner passasjer i 2021, men nærmer seg nå igjen nivået det var i 2019 (22,8 millioner) før pandemien.

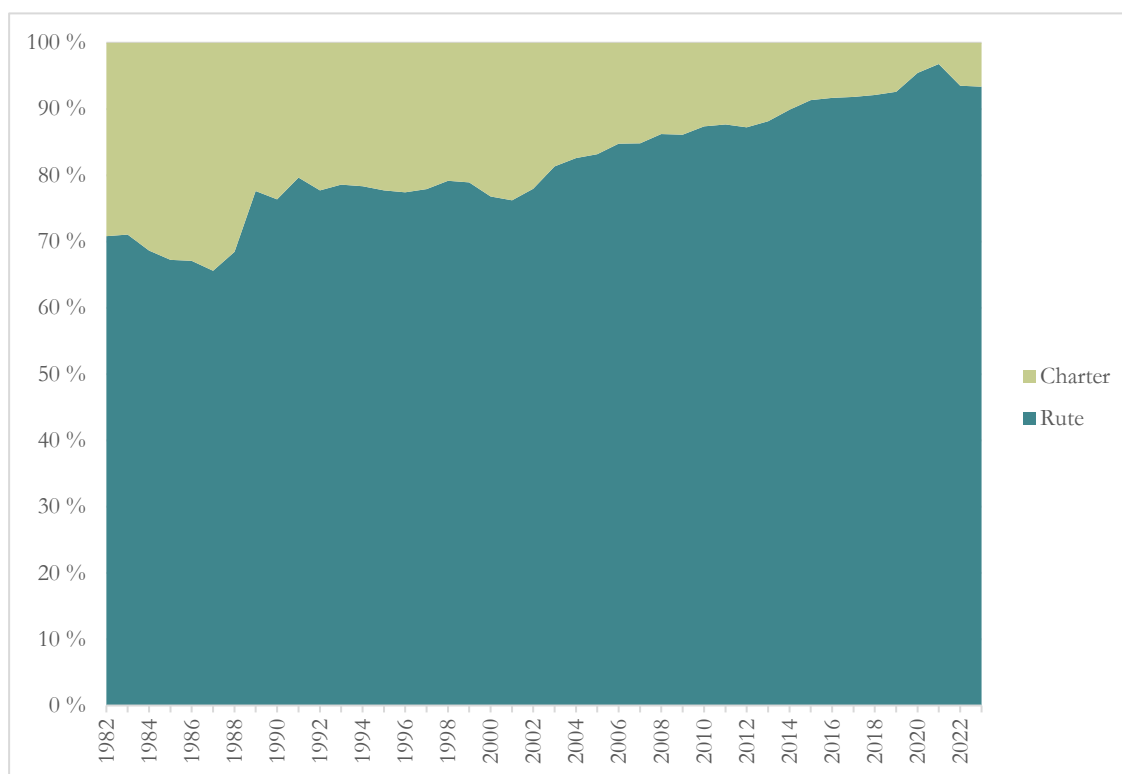


Figur 4.1: Utvikling i rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2023. Millioner passasjerer.  
Figure 4.1: Development in the number of passengers travelling on scheduled and non-scheduled flights to/from Norway. 1982-2023. Million passengers.

Utviklingen de siste ti årene viser at (figur 4.1):

- Antallet reiser med rutefly har økt med i gjennomsnitt 0,7 % per år sett hele perioden under ett. I løpet av fireårsperioden 2019 til 2023 har det imidlertid vært en nedgang på i gjennomsnitt 2,7 % per år, men det siste året fra 2022 til 2023 har veksten vært hele 17,1 %.
- Chartermarkedet økte i omfang til 2013, da det nådde 2,6 millioner passasjerer. Siden har antall charterpassasjerer falt i gjennomsnitt med 5,5 % per år, og er i 2023 1,1 millioner under nivået ti år tidligere.
- Totalmarkedet til utlandet har så vidt økt med 0,1 % i gjennomsnitt per år siden 2013, men det er sterkt påvirket av pandemiperioden, hvor nedgangen har vært 2,9 % i gjennomsnitt per år siden 2019.

Figur 4.2 viser hvordan chartertrafikkens andel av totalmarkedet har avtatt de siste 30 årene. Andelen falt fra en topp på 34 % i 1987 til knapt 7 % i 2023.



Figur 4.2: Fordelingen mellom rute- og chartertrafikk på reiser mellom Norge og utlandet. 1982-2023. Prosent.  
Figure 4.2: Distribution of passengers travelling on scheduled and non-scheduled flights to/from Norway. 1982-2023. Percent.

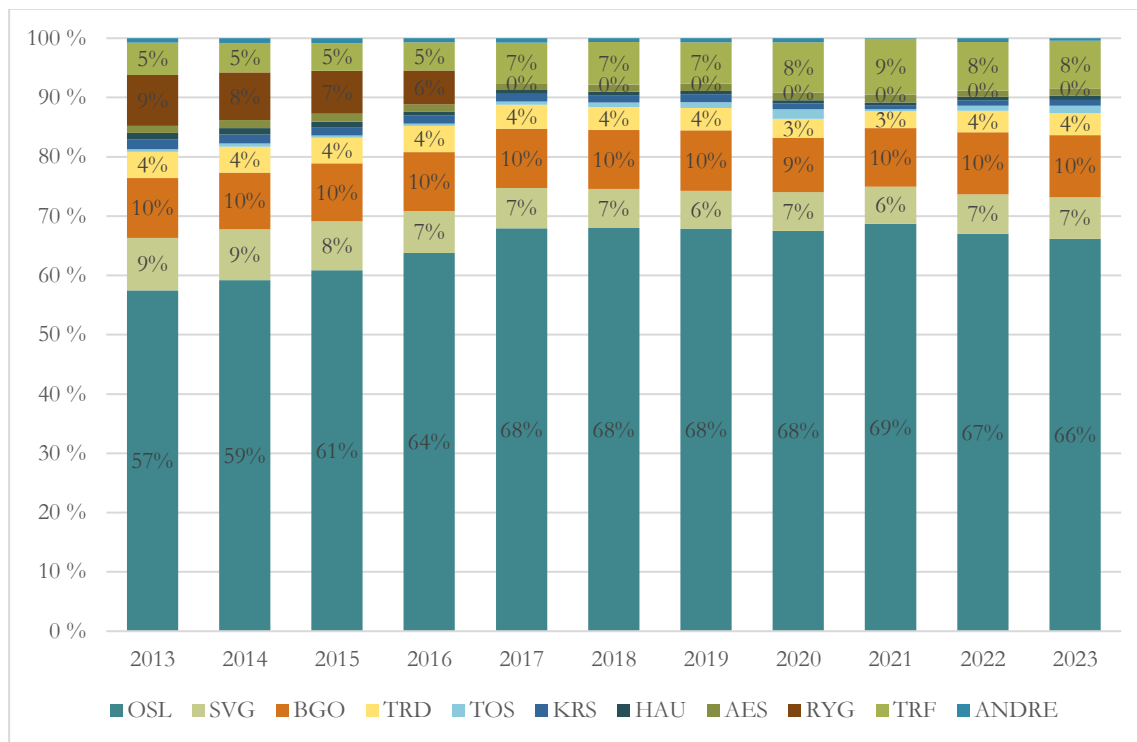
I 2023 hadde 14 lufthavner minst 1 000 utenlandspassasjerer, som var tre flere lufthavner enn i 2019. Av de 14 lufthavnene hadde fire færre enn 10 000 utenlandspassasjerer, åtte hadde passasjertall mellom 10 000 og 1 million og fem hadde 1–5 millioner passasjerer i 2023. Oslo lufthavn stod alene for over 14,7 millioner utenlands terminalpassasjerer i 2023. Her har veksten vært 1,5 % per år i gjennomsnitt siden 2013, mens det har vært en nedgang på 3,5 % per år siden 2019. Fra 2013 til 2023 økte Oslo lufthavns andel av utenlandstrafikken fra 57 til 66 %. Over de ti siste årene er dermed Oslo lufthavns markedsandel økt betraktelig.

Figur 4.3 viser hvordan lufthavnenes markedsandeler har endret seg siden 2013.

- Bergen (BGO) har hatt en stabil andel på 10 % siden 2013.
- Trondheim (TRD) har samme andel av utenlandstrafikken som i 2013 (4 %).

- Ålesund (AES) og Haugesund (HAU) har hver 1 % av markedet, som i 2013.
- Stavanger (SVG) har 7 % av markedet, sammenlignet med 9 % i 2013.
- Oslo-området (Oslo, Sandefjord og tidligere Moss) andel av trafikken har økt fra 71 % i 2013 til 74 % i 2023, til tross for nedleggelsen av Moss Rygge lufthavn i 2016.
- Markedsandelene til Kristiansand (KRS) og Tromsø (TOS) er stabile på ca. 1 % hver.

Siden 2013 har Oslo lufthavns markedsandel økt, hovedsakelig på grunn av nedleggelsen av Moss Rygge (RYG) i oktober 2016, men har falt igjen de siste par årene. Sandefjord Torp (TRF) har også økt sin andel etter nedleggelsen av Rygge, og har i tillegg også økt andelen fra 2019.

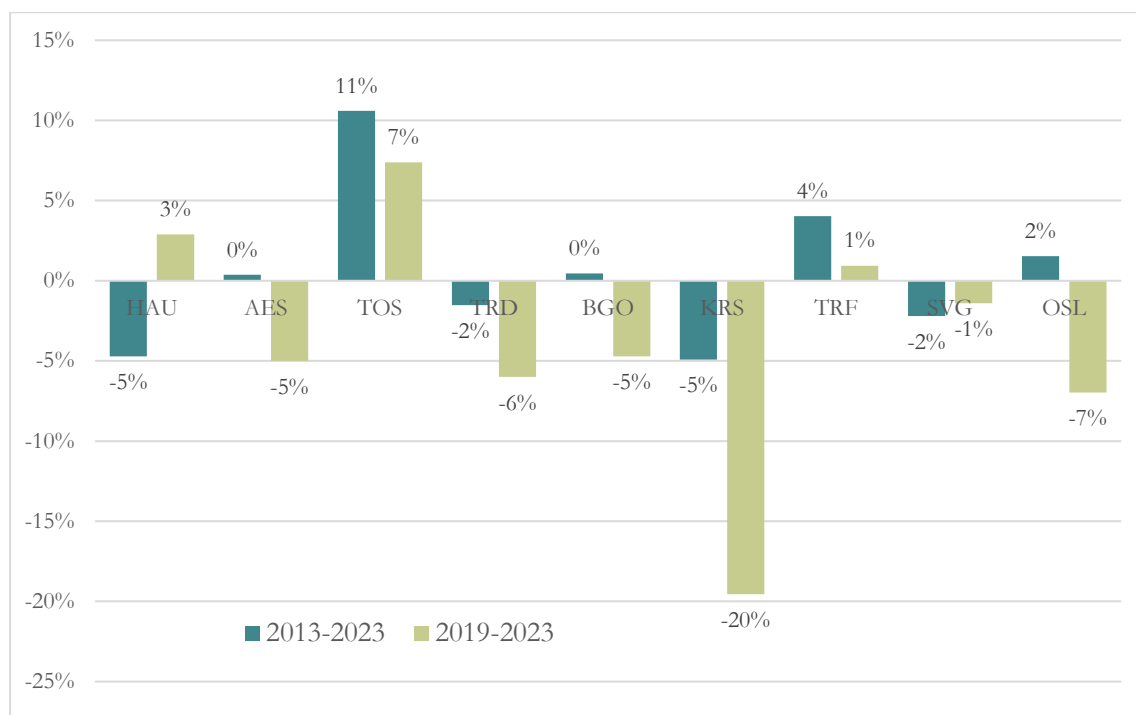


Figur 4.3: Lufthavnenes andel av utenlandstrafikken. 2013-2023. Prosent.

Figure 4.3: International traffic by departure airport. 2013-2023. Percent.

Perioden 2013-2023 har gitt et ganske variert bilde for de største lufthavnene (figur 4.4). Det er bare Tromsø (TOS), Sandefjord (TRF) og Oslo (OSL) som har maktet å opprettholde vekst gjennom tiårsperioden sett under ett. Oslo lufthavn (OSL) har likevel mistet trafikk de siste fire årene. Haugesund (HAU) hadde en klar nedgang fram mot 2019, men har i løpet av de siste fire årene snudd nedgang til positiv vekst. Trafikknedgangen siden 2013 har også rammet Kristiansand (KRS), Trondheim (TRD) og Stavanger (SVG), og for de to førstnevnte har den relative nedgangen vært enda kraftigere siden 2019 enn tiårsperioden under ett. Kristiansand har hatt relativt sett størst nedgang av de store lufthavnene, og har mistet én av fem utenlandspassasjerer siden 2019. Både Bergen (BGO) og Ålesund (AES) har hatt nedgang siden 2019, og trafikken på de to lufthavnene var i 2023 bare så vidt over nivået ti år tidligere<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Når det gjelder Ålesund, fikk lufthavnen mange nye ruter i 2013, som Amsterdam, Gdansk og Vilnius, og økte med over 100 000 utenlandspassasjerer fra 2012, slik at nivået i 2023 var ca. 113 000 høyere om det sammenlignes med 2012.



Figur 4.4: Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst i periodene 2013-2023 og 2019-2023.

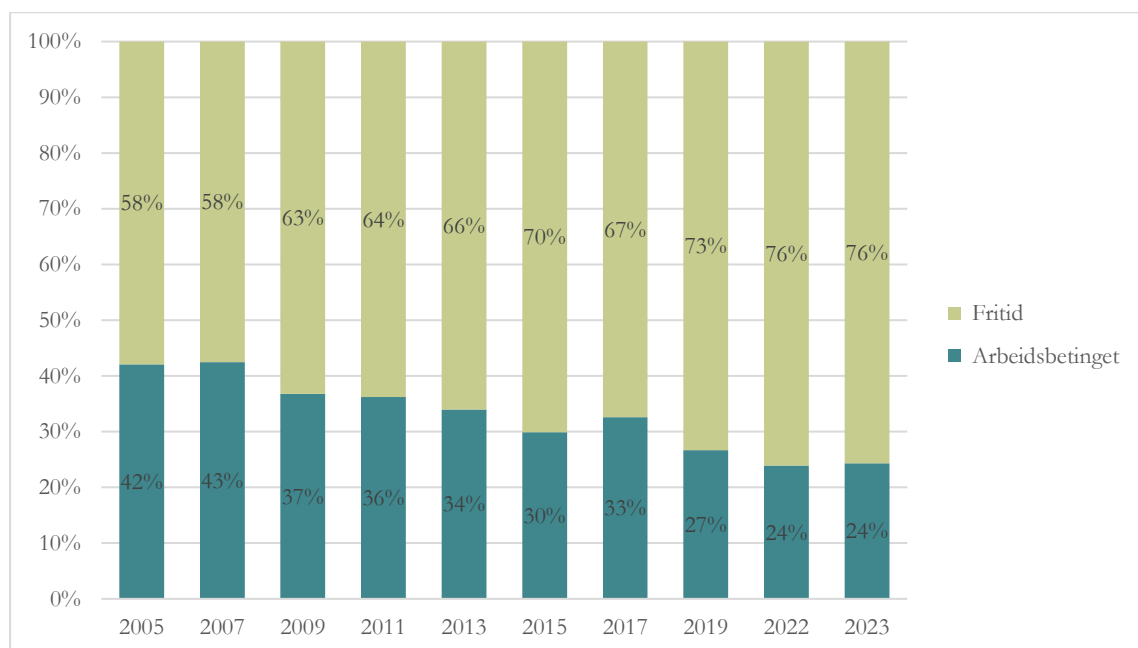
Figure 4.4: Average annual traffic growth 2013-2023 and 2019-2023 by airport.

## 4.2 Reiseformål og nasjonalitet: Utlendingers fritidsreiser til Norge stod for mye av nedgangen under pandemien

I de resterende avsnittene i dette kapitlet omtales kun rutetrafikk til utlandet fra Avinors lufthavner.

Antallet fritidsreiser med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet har på ti år økt fra 9,2 millioner reiser i 2013 til 13,1 millioner reiser i 2023, mens det før pandemien i 2019 var 14,2 millioner slike reiser. I løpet av de siste fire årene har fritidstrafikken dermed gått ned med i overkant av 1,1 millioner reiser fra 2019, mens det siste året fra 2022 til 2023 har vært en økning med 1,7 millioner reiser. Antallet arbeidsrelaterte reiser i løpet av tiårsperioden har imidlertid gått ned fra 4,7 millioner i 2013 til 4,2 millioner i 2023. Det siste året økte antallet arbeidsrelaterte reiser med i underkant av 0,7 millioner.

Figur 4.5 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 2005-2023 for Avinors lufthavner samlet. Siden 2005 har andelen fritidsreiser økt fra 58 % til 76 %, mens andelen arbeidsrelaterte reiser har falt 42 til 24 %. I den siste tiårsperioden har andelen fritidsreiser økt med hele ti prosentpoeng.



Figur 4.5: Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner. 2005-2023.

Figure 4.5: Distribution of business and leisure travel at Avinor airports. 2005-2023.

I perioden 2013 til 2023 har veksten i fritidsreiser kommet i både segmentet ferie-/helgeturer og besøksreiser. De førstnevnte reisene utgjorde 43 % av reisene, sammenlignet med 39 % i 2013, mens andelen besøksreiser har økt tilsvarende fra 19 til 23 %. De siste fire årene har imidlertid andelen ferie-/helgeturer økt mest, med fire prosentpoeng fra 2019.

Tabell 4.1: Reiser med rutefly til utlandet fra Avinors lufthavner etter hovedformål. 2013-2023. Prosent.

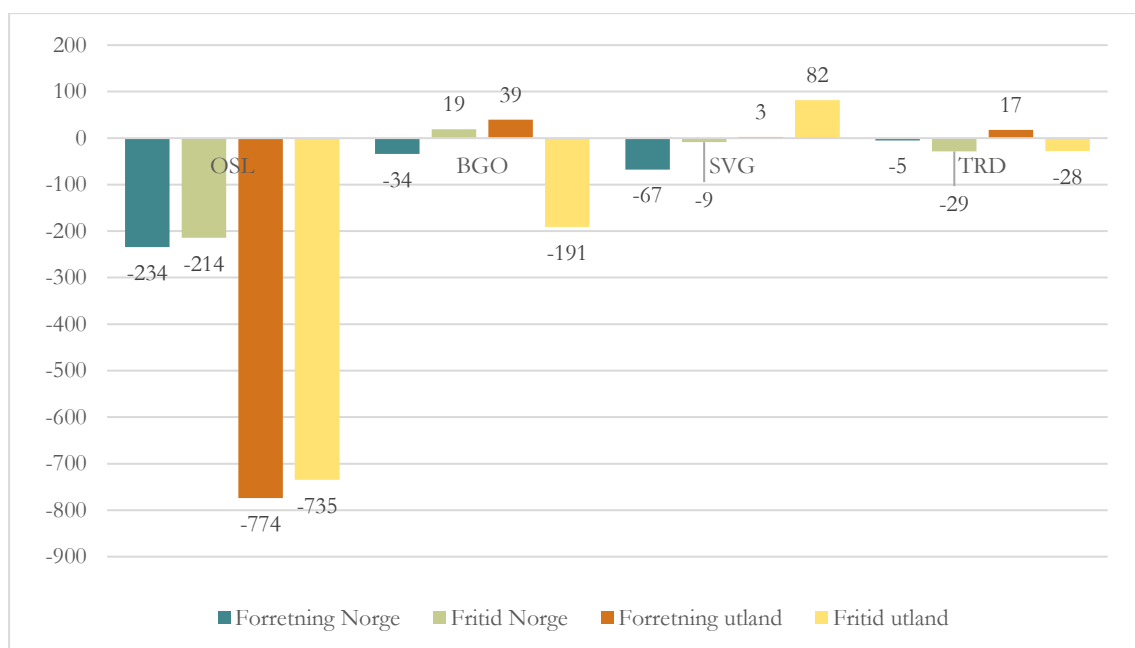
Table 4.1: International air travel from Avinor airports by purpose. 2005-2017. Percent.

Formål	2013	2015	2017	2019	2022	2023
Arbeidsbetingede reiser i alt	34	30	28	27	24	24
- Yrkesreise	24	21	20	18	15	16
- Reise til/fra arbeid	10	9	8	9	9	8
Fritidsreiser i alt	66	70	72	73	76	76
- Besøk hos slekt og venner <sup>1)</sup>	19	19	22	23	25	23
- Ferie-/helgetur	39	41	41	39	41	43
- Annen privat reise	8	10	9	11	10	10
I alt	100	100	100	100	100	100

Reduksjonen i andelen arbeidsrelaterte reiser skyldes i første rekke liten vekst i antall yrkesreiser de siste 10 årene, hvor andelen slike reiser har falt fra 24 til 16 %. Fra 2013 til 2023 gikk antallet slike reiser ned med 2,2 % i gjennomsnitt årlig. Antall reiser til/fra arbeid økte 1,0 % årlig, men andelen har likevel falt siden 2013. Antallet arbeidsbetingede reiser under ett falt med 5,0 % årlig i perioden 2019-2023, og andelen ble redusert med tre prosentpoeng. Private reiser økte mest med 3,6 % årlig i tiårsperioden. Summen av rutetrafikk økte 2,2 % årlig (ekskl. transfer).

I figur 4.6 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reiseformål og bosted (generert/attrahert trafikk). Tallene viser delmarkedenes absolutte trafikkvekst/reduksjon i perioden 2019-2023 for de fire største lufthavnene.

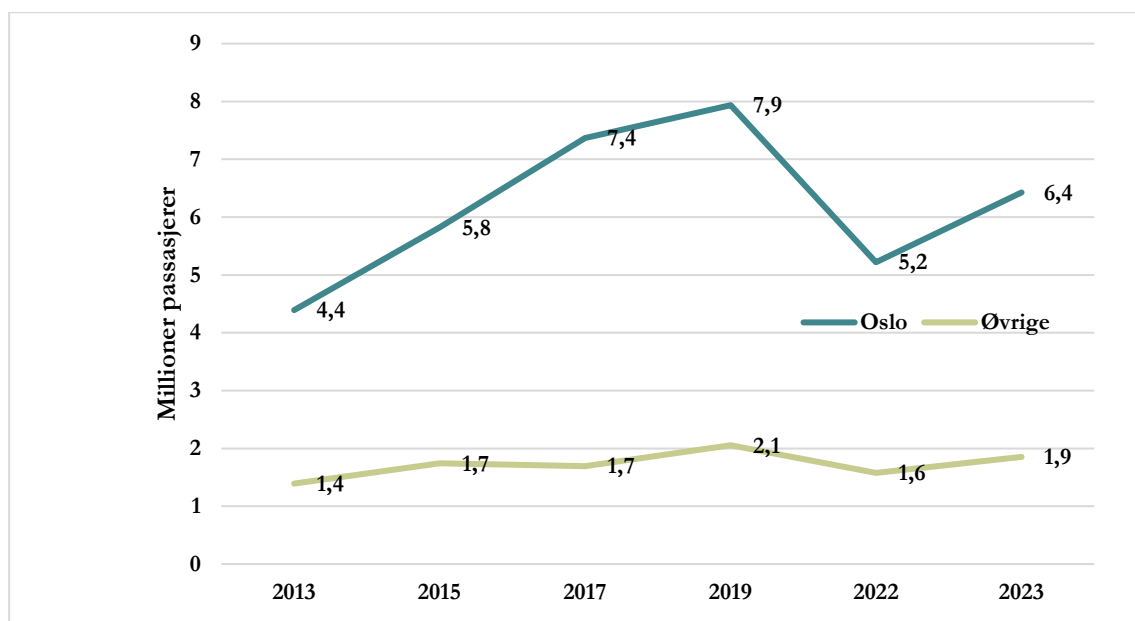
- I absolutte tall de siste fire årene kommer det meste av nedgangen fra utlendingers reiser til Norge. Spesielt er dette fremtredende for Oslo, som har hatt betydelig nedgang i begge segmenter. Også for Bergen og Trondheim lufthavner var det nedgang i utlendingers fritidsreiser, mens antallet arbeidsbetingede reiser for utlendinger har økt litt. Bare i Stavanger har utlendingers fritidsreiser økt siden 2019.
- Tre av de fire største Avinor-lufthavnene har hatt nedgang i utenlandstrafikken i perioden, klart mest på Oslo lufthavn med 2,0 millioner reiser. Både Bergen (166 000) og Trondheim (44 000) har også færre utenlandske passasjerer, mens Stavanger hadde en liten vekst på 9 000 passasjerer.
- Langt mindre av nedgangen skyldes nordmenns utenlandsreiser, selv om tre av de fire store lufthavnene også har mistet norsk utenlandstrafikk siden før pandemien. Bergen skiller seg ut, hvor antall norske fritidsreiser faktisk økte med 19 000 fra 2019 til 2023, og antallet arbeidsbetingede reiser med 39 000.
- På alle de største lufthavnene falt antallet norske forretningsreiser, og aller mest i Oslo med 234 000 færre passasjerer, mens på de tre andre var det en nedgang på 106 000 til sammen.
- Ser man hele tiårsperioden 2013-2023 under ett, har det vært en betydelig vekst i Oslo de siste ti årene, med 2,6 millioner fler utenlandspassasjerer. Veksten er i hovedsak drevet av ferie- og fritidsreiser både for nordmenn og utlendinger, med hhv. 1,0 og 2,0 millioner flere reisende. Bergen har også hatt vekst, med 269 000 flere passasjerer, mens både Stavanger (222 000) og Trondheim (50 000) har mistet utenlandstrafikk i løpet av de siste ti årene. Det mest av nedgangen skyldes færre arbeidsrelaterte reiser, og fire av fem av disse er norske.



Figur 4.6: Delmarkedenes trafikkvekst i perioden 2019-2023 etter lufthavn. Antall reiser i 1000.

Figure 4.6: Sub-markets' traffic growth (2019-2023) by segment and airport. Number of journeys in 1000.

I løpet av de ti årene siden 2013 er det utlendingene som har bidratt mest til veksten i utlandstrafikken. Figur 4.7 viser at mye av denne veksten skjedde på Oslo lufthavn fram til 2019, mens antall utlendinger på Avinors øvrige lufthavner har vært mer stabilt siden 2013. Siden 2013 ble antallet utlendinger på Oslo lufthavn nesten doblet fram mot 2019, men falt kraftig under pandemien, og ligger fortsatt 2,5 millioner under toppnivået i 2019. Antallet har økt med 46 % i Oslo, mens det har økt med 33 % på de øvrige lufthavnene i tiårsperioden.



Figur 4.7: Utlands rutepassasjerer bosatt i utlandet 2013-2023 fordelt på Oslo lufthavn og Avinors øvrige lufthavner. Millioner passasjerer.

Figure 4.7 International scheduled traffic by passengers residing outside Norway 2013-2023 by airport (OSL vs. other Avinor airports). Million passengers.

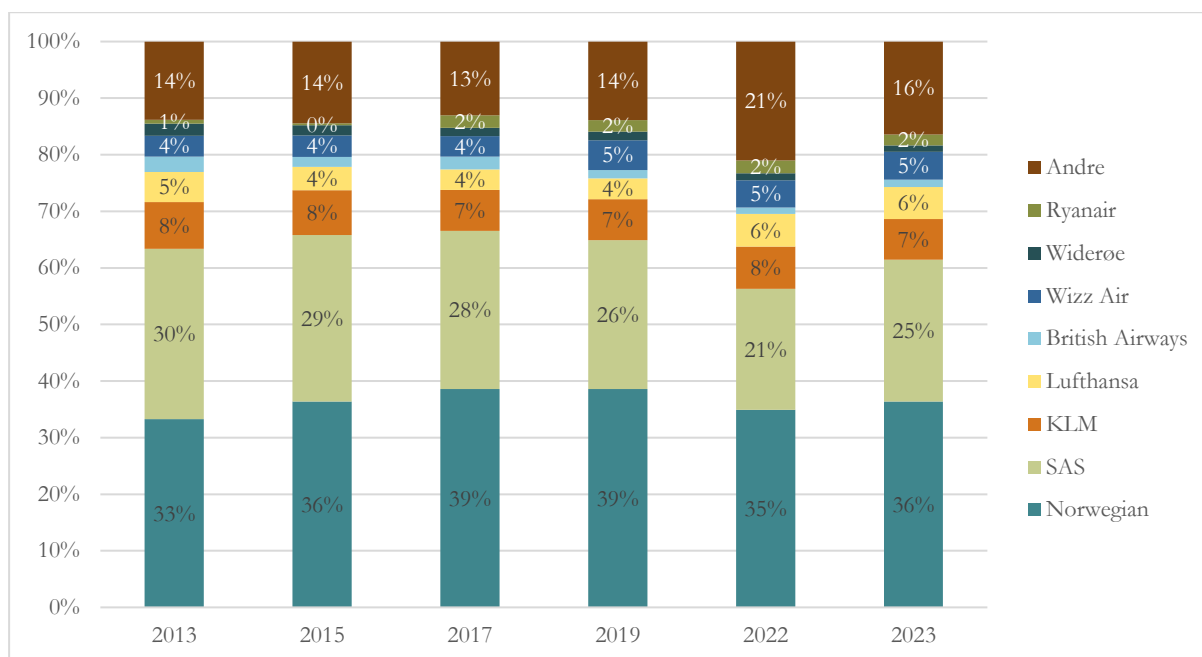
### 4.3 Markedsandeler flyselskap: Norwegian og SAS med litt lavere markedsandel på utland

I 2023 fløy 42 flyselskap utenlandsruter fra Avinors lufthavner, som var fire flere enn i 2019, men likevel fem færre enn i 2017. Markedet domineres fortsatt av Norwegian og SAS, som i 2023 til sammen fløy 11,4 millioner utenlandspassasjerer med rutefly, men i overkant av to millioner færre enn fire år før. Disse to selskapene flyr nå drøyt tre av fem utenlandspassasjerer (61 %).

Figur 4.8 og figur 4.9 viser markedsutviklingen for de åtte største selskapene i henholdsvis andeler og faktiske passasjertall. Tallene gjelder rutetrafikk på Avinors lufthavner. Utviklingen med nedgangen for SAS og Norwegians vekst fortsatte fram til 2019, mens SAS har økt sin andel det siste året. Norwegian har økt sin markedsandel fra 33 % i 2013 til 36 % i 2023. I samme periode har markedsandelen til SAS gradvis falt fra 30 % i 2013 til 25 % i 2023. De store endringene i markedsandel skjedde frem til 2009, da SAS lå på 30 % og Norwegian på 27 % markedsandel, mens to år senere var SAS passert, og Norwegian har vært størst siden da.

Det tredje største selskapet er KLM, med 1,3 millioner passasjerer i 2023. KLMs markedsandel var 7 % i 2023, den samme som i 2019, mens Lufthansas andel har økt to prosentpoeng, til 6 %. British Airways har mistet markedsandel fra 2 % til 1 %, og Widerøe har mistet tilsvarende markedsandel fra 2 til 1 % siden 2019. Disse to selskapene har nå blitt forbigått av Finnair og Air France, som nå er hhv. sjuende og åttende største selskap med 2 % markedsandel hver.

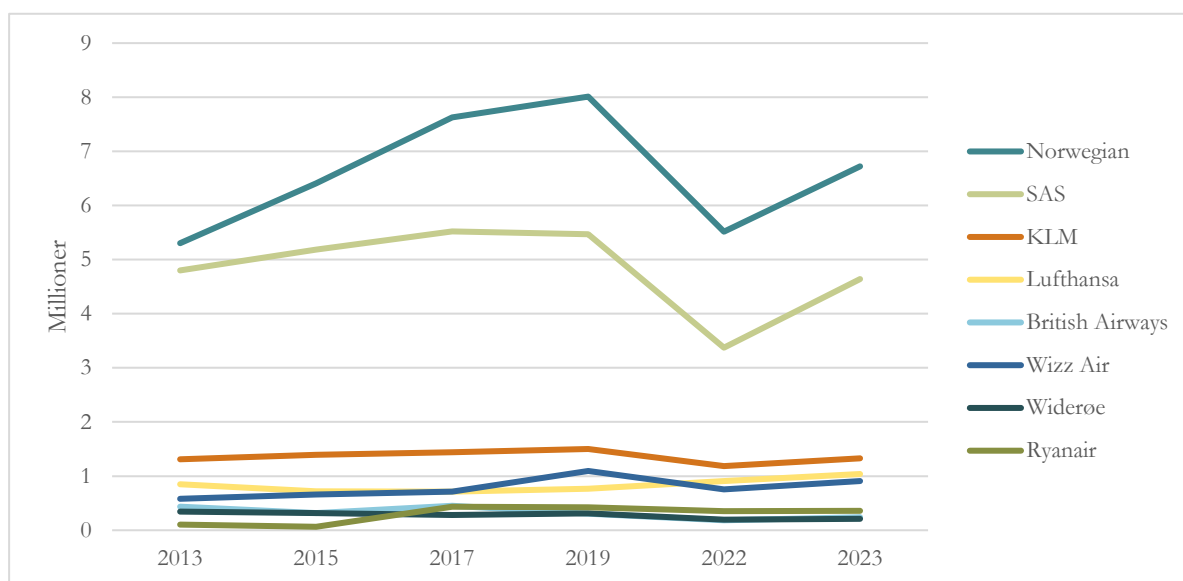
Lavkostselskapet Wizz Air har økt sin markedsandel fra 4 % i 2013 til 5 % i 2023, som er det samme som i 2019. Selskapet fløy over 910 000 passasjerer til og fra Avinors lufthavner i 2023, opp fra 580 000 ti år tidligere. Wizz Air fløy tidligere mest fra Vestlandet, men flyr nå både fra Oslo lufthavn og fra en rekke andre av de større byene i Norge. Ryanair hadde 360 000 passasjerer på Avinors lufthavner i 2023 (utenom Sandefjord), som ga en markedsandel på 2 %, som det har vært siden 2017.



Figur 4.8: Markedsandeler på Avinors lufthavner for de største flyselskapene på utenlandsnett. 2013-2023. Prosent.

Figure 4.8: Airline market shares. International scheduled traffic to/from Avinor airports. 2003-2023. Percent.

Figur 4.9 illustrerer utviklingen i dette markedet. Fra 2019 til 2023 falt Norwegians trafikk med 1,3 millioner (16 %), SAS med 0,83 millioner (15 %), Wizz Air med 0,18 millioner (17 %) og Widerøe med 0,13 millioner (33 %). Lufthansa var et av de få større selskapene som økte, med 0,27 millioner passasjerer (36 %), samt at andre flyselskap økte (samlet 0,15 millioner flere, 5 %), deriblant Air France med nesten 24 000 flere passasjerer enn i 2019. Imidlertid har samtlige av de store flyselskapene hatt vekst det siste året, med unntak av Finnair, som hadde 65 000 flere passasjerer i 2019 enn i 2023.



Figur 4.9: Passasjertall på Avinors lufthavner for de åtte største operatørene på utenlandsnett. 2013-2023. Millioner passasjerer.

Figure 4.9: Number of passengers by airline. International scheduled traffic on Avinor airports. 2013-2023. Million passengers.



Her er verdt å merke seg at Lufthansa og SAS tidligere samarbeidet om Tysklandsrutene i en samarbeidsavtale. I 2011 hadde SAS 180 000 passasjerer på Oslo-Frankfurt, mens i 2023 fløy ikke SAS på denne strekningen. Totalmarkedet Oslo-Frankfurt var det samme i 2023 som det var i 2009. Lufthansa fløy 860 000 passasjerer på 15 ulike ruter fra Norge i 2011, mens i 2018 var de nede i 730 000 passasjerer på seks ruter. Mye av dette ble drevet av oljeprisfallet i 2013, hvor Bergen og Stavanger mistet mange direkteruter etter det.

Et annet, litt spesielt, moment er hvordan trafikken utviklet seg i hovedknutepunktene (hubene) under pandemien. I 2019 hadde Air France /KLM/Lufthansa/British Airways 14 % av utenlandsmarkedet. I 2021 hadde de 21 %. Dette viser viktigheten av hovedknutepunktene når markedene er små (slik de ble i 2021).

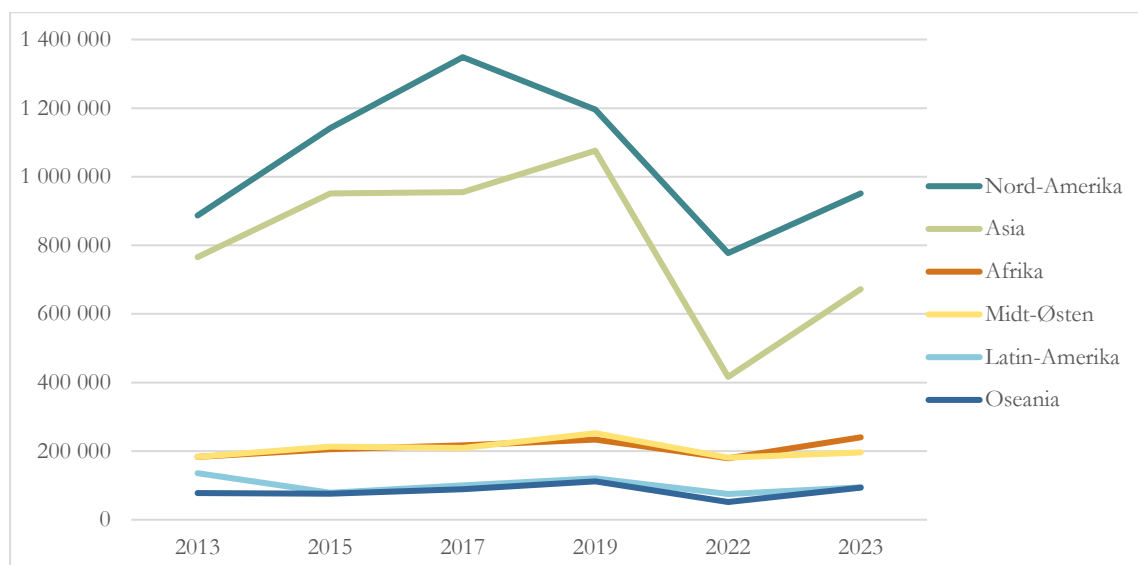
## 4.4 Interkontinental trafikk

Interkontinentale destinasjoner stod for 12 % av utenlands rutetrafikk til og fra Avinors lufthavner, som er to prosentpoeng lavere enn i 2019. Trafikken i 2023 er likevel på nivå med trafikken ti år tidligere. Andelen har vært ganske jevn rundt 15 % i perioden fram til 2019, men har falt de siste fire årene.

Figur 4.10 viser utviklingen i det interkontinentale rutemarkedet i perioden 2013-2023. Det var en betydelig vekst i den interkontinentale trafikken mellom 2013 og 2019 (34 %), mens det i løpet av perioden 2019-2022 var en kraftig nedgang. Imidlertid økte trafikken igjen fra 2022 til 2023, fra 1,7 til 2,2 millioner, en vekst på 34 %. I sum har det dermed i løpet av de siste ti årene fra 2013 til 2023 vært tilnærmet nullvekst i antallet interkontinentale passasjerer.

Nord-Amerika er fremdeles største interkontinentale destinasjon med nesten én million passasjerer, og veksten har vært 1 % per år de siste ti årene i gjennomsnitt. Veksten i passasjerer til Nord-Amerika har gått noe ned de siste årene, fra en topp på 7 % vekst per år i tiårsperioden fram til 2017, som ble snudd til en årlig nedgang på 3 % i løpet av seks siste årene. Trafikken til Midtøsten har i perioden 2013-2023 også økt 1 % per år, og trafikken til Afrika med 3 % per år. Asia-trafikken har gått ned fra 5 % årlig vekst fram mot 2017, til en nedgang på 1 % siste tiårsperiode sett under ett. Oseania har hatt en vekst på 2 % per år, men trafikken til Latin-Amerika har falt med 4 % per år den siste tiårsperioden.

Mht. utvikling mellom de to dominerende markedene, Asia og Nord-Amerika, lå den årlige veksten for begge disse markedene forholdsvis jevnt fram til 2017. Asia fortsatte økningen fram mot 2019, mens det for Nord-Amerika har vært negativ vekst siden toppåret 2017 fram mot 2022. Alle markeder, inklusive disse to, har imidlertid hatt kraftig vekst siden det siste «pandemiåret» 2022, og Oseania og Asia relativt mest med hhv. 81 og 61 %.



Figur 4.10: Interkontinentale reiser med rutefly fra Avinors lufthavner etter reisemål. 2013-2023.

Figure 4.10: Intercontinental scheduled air traffic travels to/from Avinor airports by destination region. 2013-2023.

Tabell 4.2 og tabell 4.3 viser fordelingen av den interkontinentale rutetrafikken mellom de viktigste destinasjonslandene og -byene. Hovedtrekkene er:

- Det viktigste destinasjonslandet er fortsatt USA, med 0,8 millioner passasjerer i 2023. USA stod for den klart høyeste veksten fra 2013 til 2019 regnet i antall passasjerer (238 000), men siden da har antallet falt nesten tilbake til nivået i 2013, med kun 5 000 flere passasjerer enn ti år tidligere. Trafikken fordeler seg på en rekke byer, med flest reiser til New York. Åtte av de 15 største enkeltdestinasjonene er i USA, hvor Los Angeles, Miami og Washington følger på plassene etter New York. Houston med stor andel forretningstrafikk har fortsatt nedgangen fra 2017 og er ikke lenger blant de 15 største destinasjonene. Mesteparten av reisene til USA er fritidsreiser, rundt 80 % til de enkelte destinasjonene. 70 % av trafikken til New York gikk direkte. En rekke nye direkteruter har økt direkteandelen til New York fra 70 % i 2017 til 84 % i 2023. Los Angeles har en direkteandel på 35 %, med København som viktigste viapunkt. Til Miami går 65 % av reisene direkte/til Ft. Lauderdale. Her går den øvrige trafikken via en rekke europeiske huber. Til Washington er København et viktig viapunkt i tillegg til Reykjavik, til Boston er også København og Reykjavik viktige knutepunkt, og til San Francisco er det København og Frankfurt. Generelt er Stockholm og London blitt mindre viktige som knutepunkter for reiser til USA.
- Japan hadde størst vekst i antall passasjerer i tiårsperioden 2013 til 2023 under ett, med 25 000 flere passasjerer.
- Thailand med 177 000 passasjerer er fremdeles nest største destinasjonsland, men hadde en nedgang på 38 % og 107 000 færre passasjerer enn i 2019. Mesteparten av trafikken går til Bangkok (136 000), men andelen direktetrafikk har falt fra 63 % i 2019 til bare 5 % i 2023. I 2023 fløy 27 % via Dubai, som har overtatt for Helsinki som viktigste viapunkt.
- Canada fortsetter som tredje største destinasjon med 89 000 passasjerer i 2023, det samme som i 2019.
- Australia (81 000) har så vidt passert FAE/Dubai (80 000) som fjerde største destinasjon i 2023, men begge disse har om lag 15 000 færre passasjerer enn i 2019.
- Filippinene (75 000) har hatt en nedgang på 38 000 passasjerer de fire siste årene, og dermed ca. en tredel færre passasjerer enn i 2019.
- Trafikken til Kina med 39 000 passasjerer er på veg opp igjen, men ligger fortsatt langt under nivået før pandemien etter å ha falt kraftig fram mot 2022. Trafikken i 2023 med knapt 11 000 passasjerer til hovedstaden Beijing er nå langt under nivået fra 2019, da 48 000 passasjerer reiste dit. Frankfurt har nå overtatt for København som viktigste knutepunkt for trafikken til Beijing.

- India har 30 000 færre passasjerer enn i 2019, men siste år har veksten vært på 14 000 passasjerer. Drøyt 40 % av trafikken går til hovedstaden Delhi.
- FAE/Dubai falt fra fjerde til femte største destinasjon med en nedgang på 16 000 passasjerer siden 2019, etter å ha vokst jevnt fram til 2019.
- Trafikken til andre destinasjoner i Asia, som Singapore, Sør-Korea, Malaysia, Sri Lanka m.fl., har alle hatt nedgang på mellom 20 og 40 % siden 2019, men har økt igjen siden 2022. Relativt sett har trafikken økt mest til Indonesia, med en økning på 6 % de fire siste årene. Amsterdam, København og Helsinki er viktige knutepunkter for trafikken til flere av disse destinasjonene.

Tabell 4.2: Interkontinental rutetrafikk til/fra Avinors lufthavner etter destinasjonsland.. 1000 passasjerer. 2013-2023.

Table 4.2: Intercontinental scheduled traffic to/from Avinor airports by destination country. 1000 passengers. 2013-2023.

	2013	2015	2017	2019	2022	2023	Andel bosatt i Norge 2023
USA	807	1003	1184	1045	673	812	38 %
Thailand	284	296	268	285	114	177	88 %
Canada	78	85	102	89	59	89	36 %
Australia	67	66	86	95	49	81	50 %
FAE	78	101	87	96	76	80	74 %
Filippinene	59	71	100	113	59	75	68 %
India	52	66	77	98	55	68	56 %
Japan	31	67	57	71	14	56	77 %
Brasil	47	43	47	56	46	46	49 %
Singapore	49	57	51	58	25	43	56 %
Indonesia	25	23	32	38	22	40	81 %
Kina	62	91	98	106	7	39	47 %
Sør-Afrika	37	50	46	43	28	33	71 %
Israel	42	55	35	53	24	31	49 %
Sør-Korea	39	51	55	38	20	30	63 %
Vietnam	27	29	28	43	12	28	91 %
Marokko	33	37	46	41	20	26	85 %
Pakistan	29	37	31	45	37	21	87 %
Malaysia	19	25	22	26	11	16	56 %
Sri Lanka	12	27	24	21	11	13	85 %

Passasjerer bosatt i Norge dominerer på de fleste interkontinentale destinasjoner, men andelen varierer fra 36 % for Canada og 38 % for USA til over 85 % for Pakistan, Thailand og Vietnam. De fem viktigste interkontinentale destinasjonene for rutepassasjerer bosatt i Norge er USA (309 000), Thailand (156 000), FAE, Filippinene og Japan, mens passasjerer fra de fem landene som besøkte oss i størst antall i 2017 var USA (502 000), Canada (69 000), Australia, India og Filippinene.

Tabell 4.3: Interkontinental rutetrafikk 2017-2023 til/fra Avinors lufthavner. Destinasjon, fritidsandel og viktigste knutepunkt. 1000 passasjerer.

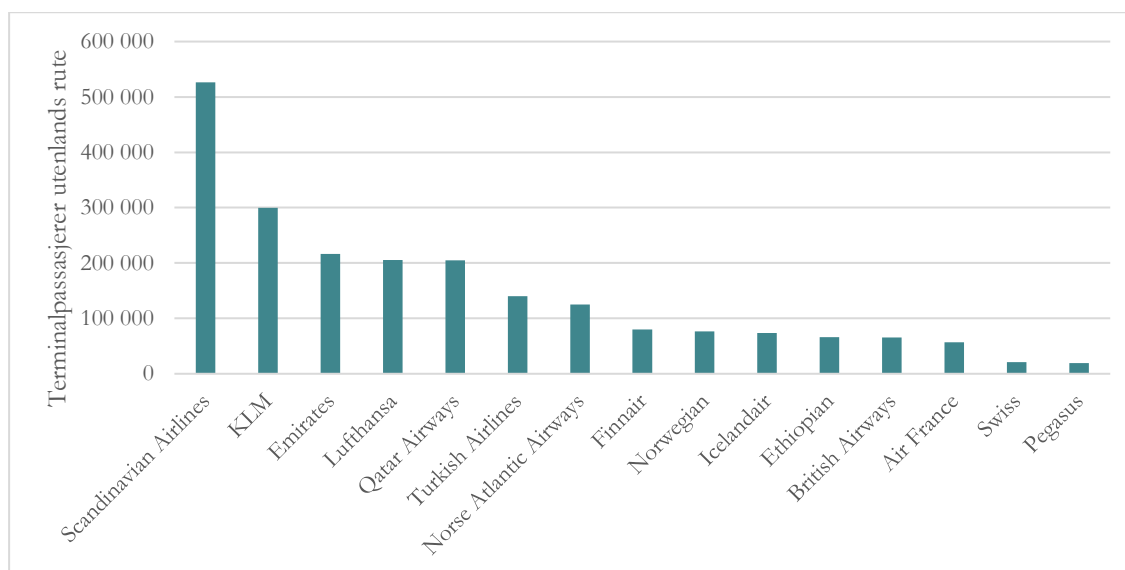
Table 4.3: Intercontinental scheduled traffic 2017-2023 to/from Avinor airports. Destination, leisure share and largest hub. 1000 passengers.

Byområde	2017	2019	2022	2023	Fritidsandel		Viktigste hub 2023	
					2023	Byområde	Andel	
New York	316	287	182	182	86 %	New York*	84 %	
Bangkok	211	204	96	135	95 %	Dubai	27 %	
Los Angeles	106	92	55	71	83 %	Los Angeles*	35 %	
Dubai	72	24	71	71	74 %	Dubai*	73 %	
Miami	71	107	51	58	86 %	København	9 %	
Manila	79	87	44	52	73 %	Doha	30 %	
Tokyo	48	58	13	48	80 %	Helsinki	17 %	
Washington	53	40	29	46	76 %	København	36 %	
Singapore	51	57	25	43	73 %	Helsinki	17 %	
Boston	74	45	34	40	81 %	København	30 %	
San Francisco	82	72	32	40	74 %	København	48 %	
Chicago	57	58	42	35	84 %	Stockholm	22 %	
Toronto	40	31	23	31	80 %	København	21 %	
Minneapolis	43	31	24	29	89 %	Amsterdam	51 %	
Bali	22	27	13	29	96 %	Dubai	34 %	

\*Direkte

Figur 4.11 viser interkontinental trafikk fordelt på flyselskap (ved avreise fra Norge) i 2023. Her dominerer fortsatt SAS med 526 000 reiser, mens KLM med 300 000 reiser har overtatt for Norwegian som nest største interkontinentale selskap etter at Norwegian avsluttet sin interkontinentale satsning. De fire siste årene har begge selskap hatt en nedgang i antall med hhv. 94 000 og 6 000 reiser. I løpet av de fire siste årene har Emirates og Lufthansa passert Qatar Airways og er hhv. tredje og fjerde størst med 60 000 og 53 000 reiser. Turkish Airlines er femte største selskap for interkontinentale reiser, med nesten 140 000 reiser, litt foran nykommer Norse Atlantics 125 000 reiser. Finnair som åttende største selskap har tapt 43 000 reiser, men det er likevel lite sammenlignet med Norwegians 583 000 færre. Icelandair er fortsatt inne blant de ti største, til tross for 18 000 færre reiser enn i 2019. Ethiopian har økt med 73 % til 63 000 reiser og passert både British Airways (66 000) og Air France (57 000), som i tillegg til Swiss og Pegasus er nye blant de 15 største, mens Aeroflot, Brussels Airlines og TAP Portugal har falt ut. Widerøe har bare 11 % igjen av trafikken fra 2019, med bare drøyt 1 500 reiser.

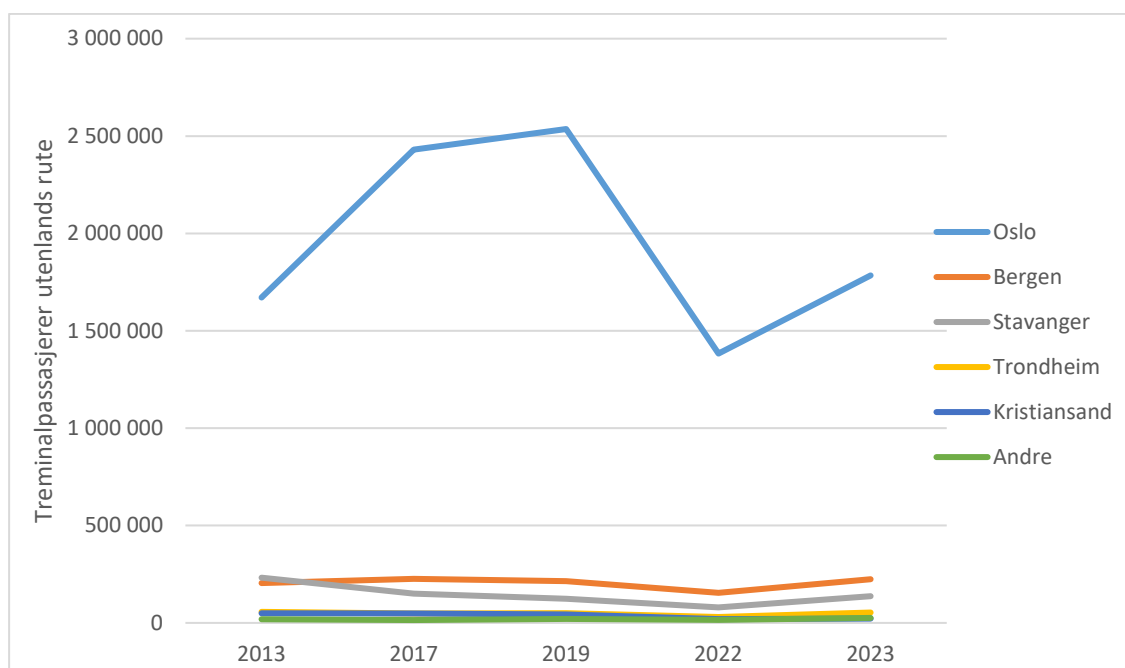
Turkish Airlines, Finnair og Air France flyr fra Norge til sitt knutepunkt og bringer de reisende videre til interkontinentale destinasjoner, og disse fire fraktet til sammen 277 000 passasjerer i 2023. Blant disse er det Turkish Airlines som har størst vekst med 30 000 flere passasjerer enn i 2019, mens både og Finnair og Air France hadde færre passasjerer.



Figur 4.11: Interkontinentale reiser til/fra Avinors lufthavner etter flyselskap 2023.

Figure 4.11: Intercontinental scheduled air travels to/from Avinor airports by airline 2023.

Av totalt 2,2 millioner interkontinentale reiser gikk 1,78 millioner fra Oslo i 2023 (figur 4.12). Det er 750 000 færre enn i 2019, men trafikken har tatt seg opp med 401 000 flere enn i 2022 og 113 000 flere enn ti år tidligere. Nesten fire av fem (79 %) interkontinentale reiser gikk via Oslo i 2023.



Figur 4.12: Interkontinentale reiser etter lufthavn til/fra Avinors lufthavner 2013-2023.

Figure 4.12: Intercontinental air traffic travels to/from Avinor's airports by airport 2013-2023.

Figur 4.11 viser at Oslo ble stadig viktigere som lufthavn for interkontinentale reiser med flere nye direkteforbindelser fram mot 2019, hvor andelen var oppe i 84 %. Siden da har andelen falt noe, med fem prosentpoeng. Til sammenligning ligger andelene av den interkontinentale trafikken ved Bergen på 10 % og Stavanger på 6 %, med rundt 225 000 og 137 000 reiser hver. Bergen har 10 000 flere slike reiser enn fire år tidligere og har økt sin andel med to prosentpoeng, mens Stavanger har 71 000 færre, til tross for at andelen har økt med to prosentpoeng. Trondheim og Kristiansand har ligget på mellom

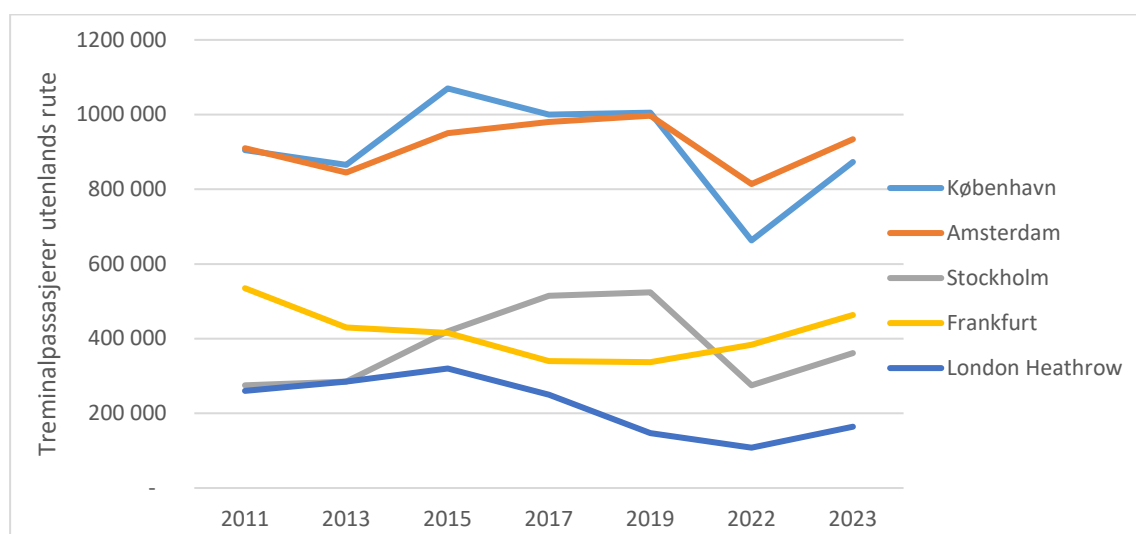
45 000 og 60 000 reiser de siste årene fram mot 2019. Trondheim har opprettholdt trafikken med 53 000 reiser i 2023, men Kristiansand har nå tapt 21 000 interkontinentale reiser siden 2019, og trafikken er nær halvert. Trafikken over de andre større lufthavnene enn de som er nevnt var samlet bare på i overkant av 25 000 reiser i 2023.

## 4.5 Transfer

Antall passasjerer fra Avinors lufthavner med flybytte utenlands økte fra 4,1 millioner passasjerer i 2013, til 5,3 millioner i 2017 og videre til 5,5 millioner i 2019 – som da var det høyeste antall noensinne. Siden da har antallet falt til 4,7 millioner i 2023, som likevel var 0,9 millioner flere enn året før. Det tilsvarer en økning fra 25 % av rutepassasjerene i 2013 til 27 % i 2019, og så en nedgang til hhv. 24 og 25 % i 2022 og 2023. En fjerdedel av passasjerene var dermed avhengige av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål. Tilbake i 2007 var nesten en av tre (31 %) av rutepassasjerene avhengig av flybytte utenlands for å nå sitt endelige reisemål, mens andelen har falt til en av fire i 2023.

Figur 4.13 viser hvordan utviklingen har vært for de fem viktigste knutepunktene.

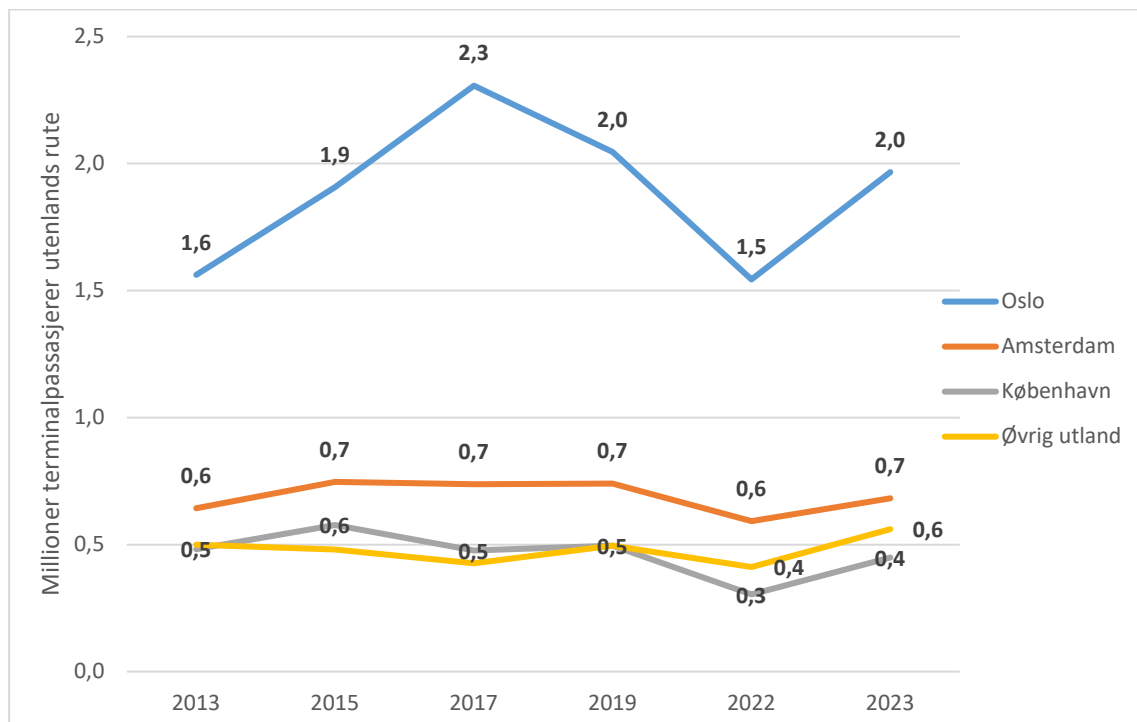
- Trafikken over København gikk ned fra 1,01 millioner i 2019 til 0,87 millioner i 2023, en nedgang på 13 %. Trafikken ligger nå under nivået fra 2015.
- Amsterdam har hatt økning siden 2013 fram mot 2019, og hadde da 987 000 transferpassasjerer, mens antallet har falt moderat til 934 000, ned 6 % fra 2019.
- Over de siste ti årene har transfer via Stockholm økt relativt mest, med 27 %. Det skyldes særlig økningen med 239 000 passasjerer fram til 2019.
- Nedgangen fra 2013 fram mot 2019 snudde for Frankfurt de siste fire årene, og har økt fra 430 000 passasjerer i 2013 til 463 000 i 2023 (8 %).
- Transfer over London Heathrow har falt fra 285 000 i 2013 til 164 000 i 2023 (-42 %).
- Stockholm har i tiårsperioden hatt størst relativ vekst av de nevnte lufthavnene, med 76 000 flere passasjerer enn i 2013. Samtidig har transfer via andre lufthavner (enn de nevnte) samlet økt med 534 000 passasjerer, opp 39 % fra 2013. Dermed har disse samlet økt sin markedsandel fra 33 til 41 %, og tilsvarende sin betydning som transferlufthavner de siste ti årene.
- Blant andre knutepunkter enn de vist i figur 4.14 har Istanbul og Doha økt fra drøyt 100 000 passasjerer i til hhv. 174 000 og 190 000 passasjerer siden 2013. Dubai har økt enda mer fra knapt 1000 passasjerer i 2013 til 166 000 i 2023. Dette er nye knutepunkter for flyselskaper fra Midtøsten for mye av trafikken til Asia og Afrika.



Figur 4.13: Antall transferpassasjerer på de fem største utenlandske knutepunktene. Avinors lufthavner 2011-2023.  
Figure 4.13: Number of transfer passengers on five largest foreign hubs. Avinor airports 2011-2023.

Antallet passasjerer i transfer mellom innland og utland i Oslo økte med 745 000 fra 2013 til 2017, etter å ha økt i årevis med unntak av en nedgang mellom 2011 og 2013. Mellom 2017 og 2019 falt imidlertid antallet med 260 000, og ytterligere med 79 000 mellom 2019 og 2023. Over 10-årsperioden fra 2013 har transferpassasjerantallet totalt økt fra 1,6 millioner i 2013 til 2,0 millioner i 2023, og nivået er nesten tilbake til det det var i 2019. Transfer fra øvrige norske via utenlandske knutepunkt har til gjengjeld stagnert og utgjorde 1,7 millioner passasjerer i 2023, bare knapt 70 000 flere enn ti år tidligere.

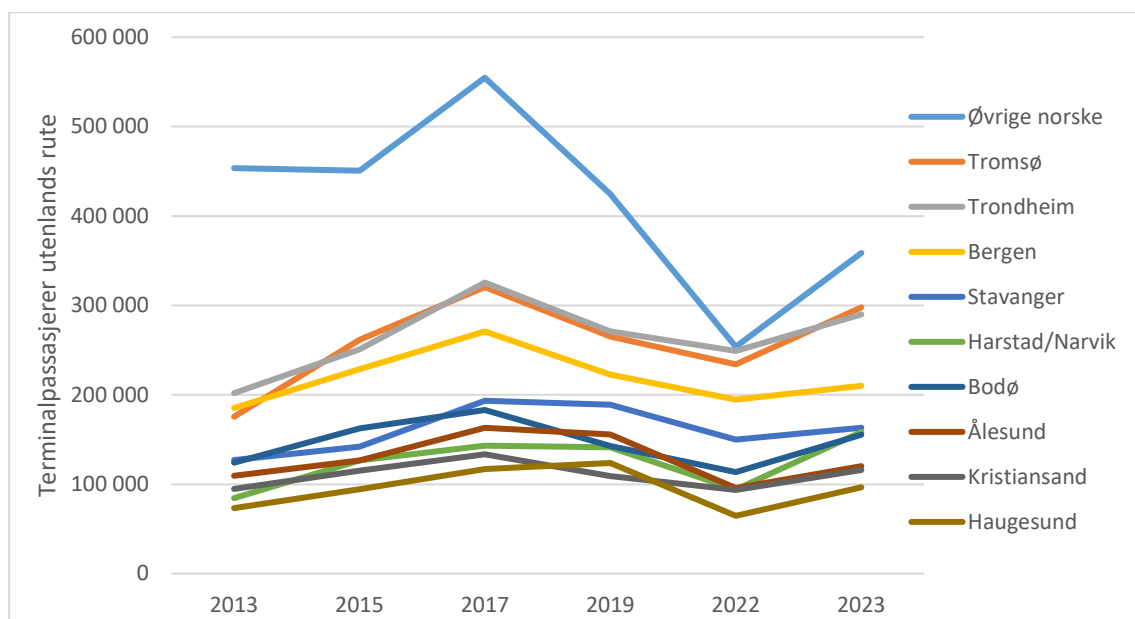
Utviklingen er illustrert i figur 4.14. Fra 2015 til 2017 økte Oslos andel av reiser fra regionale lufthavner til utlandet via et knutepunkt fra 51 til 58 %, men har siden falt til 54 % i 2019 og vært den samme siden da.



Figur 4.14: Antall transferpassasjerer fra Oslo og andre Avinor-lufthavner enn Oslo fordelt på transferlufthavn 2013-2023. Millioner passasjerer.

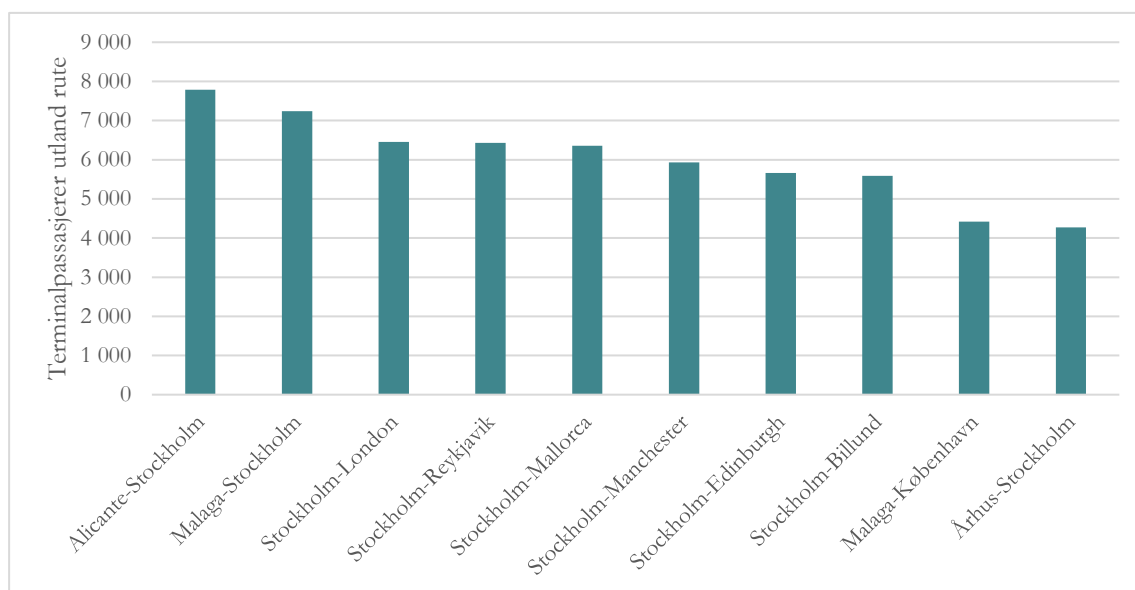
Figure 4.14: Number of transfer passengers from Oslo and other Avinor airports by transfer airport 2013-2023. Million passengers.

Veksten i transfer over Oslo de siste ti årene domineres av Tromsø og Trondheim, med hhv. 123 000 og 88 000 flere enn ti år tidligere. Tromsø har igjen passert Trondheim som største kildelufthavn for transferreiser over Oslo i 2023, etter at Trondheim hadde vært størst fram mot 2017. Harstad/Narvik har nær doblet antallet i tiårsperioden, og økt med 74 000 reiser over Oslo. Bergen, Stavanger og Bodø har økt med mellom 25 000 og 36 000 de siste ti årene. Øvrige lufthavner har i sum hatt en nedgang, med 95 000 færre transferpassasjerer til utlandet siden 2013. Siden 2019 er det også Tromsø som har hatt størst absolutt økning (32 000), etterfulgt av Trondheim (19 000) og Harstad/Narvik (17 000). Utviklingen er illustrert i figur 4.15.



Figur 4.15: Utenlands transfertrafikk på Oslo etter avreiseflughavn i Norge 2013-2023. Antall terminalpassasjerer.  
Figure 4.15: International transfer traffic at Oslo by origin airport in Norway 2013-2023. Terminal passengers.

Transfer videre til utlandet fra utenlandske lufthavner har også gått opp. Transfer utland-utland på Oslo lufthavn økte fra 550 000 i 2013 til 1,2 millioner i 2019, men har siden falt til knapt 590 000 passasjerer i 2023, som da er bare litt over antallet ti år tidligere.



Figur 4.16: Transfer Oslo utland-utland 2023 etter destinasjonspar. Antall terminalpassasjerer.  
Figure 4.16: Transfer at Oslo between international destinations by destination pair 2023. Terminal passengers.

Den viktigste avreiseflughavnen for denne trafikken var i 2023 desidert Stockholm, som dominerte denne transfertrafikken som en av lufthavnene i ni av de ti største destinasjonsparene. Mange av disse er typiske feriedestinasjoner i Europa med transfer via Stockholm. De fleste av disse destinasjonsparene hadde trafikkstrømmer fra 8 000 til 5 500 passasjerer i 2023. Trafikken dekket over 1500 registrerte destinasjonspar i 2019, om lag 300 flere enn i 2017, men har siden blitt redusert til knapt 1300 i 2023. De ti viktigste er gjengitt i figur 4.16.



## 4.6 Billettpriser

Billettprisene for utvalgte relasjoner er gjengitt i tabell 4.4. Mange av respondentene svarer imidlertid ikke på dette spørsmålet. Det er ikke kjent om dette medfører økt skjevhet i noen bestemt retning. Hovedtrekkene i utviklingen fra 2019 til 2023 er:

- Generelt har prisen på både forretnings- og fritidsbilletter økt nominelt fra 2019 til 2023. For forretningsreiser gjelder det spesielt Oslo-Amsterdam og Oslo-Paris (begge 35 %), mens det for fritidsreiser særlig gjelder Stavanger-Aberdeen (68 %) og Oslo-Paris (57 %).
  - Et unntak er prisene på forretningsreiser på rutene Bergen- København, som har falt litt (1 %). For Oslo-Stockholm og Stavanger-London har prisene bare økt marginalt (hhv. 4 og 5 %).
- På de øvrige rutene i tabell 4.4 har prisen på forretningsreiser økt med mellom 15 og 24 %.

Tabell 4.4: Gjennomsnittlig billettpris 2023 (NOK) på utvalgte relasjoner og prisindeks 2013-2023. Punkt-til-punkt-trafikk

Table 4.4: Average fare 2023 (NOK) on major international routes and price indices 2013-2023. Origin/Destination traffic.

				Prisindeks (2013=100)								
	Forretning	Fritid	Alle	Forretning			Fritid			Alle reiser		
				2019	2022	2023	2019	2022	2023	2019	2022	2023
Oslo-København	2 579	2 060	2 285	126	131	132	123	152	145	116	132	136
Oslo-Stockholm	2 364	2 220	2 246	123	121	127	108	152	153	120	134	132
Oslo-London	3 699	2 792	2 953	123	121	152	97	117	142	103	115	141
Oslo-Amsterdam	4 311	2 915	3 192	128	155	172	123	149	167	125	150	166
Oslo-Paris	4 171	3 729	3 801	94	109	127	110	140	173	102	127	155
Oslo-Alicante	4 274	4 805	4 788	-	-	-	125	98	161	123	97	160
Oslo-Praha	2 773	2 582	2 612	136	287	157	115	108	116	120	141	123
Oslo-Frankfurt	5 093	4 305	4 519	115	99	140	146	155	211	130	128	177
Stavanger-London	3 817	2 859	3 003	121	121	127	111	148	140	107	130	124
Stavanger-Aberdeen	5 783	4 270	5 101	129	130	148	94	134	157	113	125	142
Bergen-København	3 895	2 566	2 837	145	160	143	126	150	145	122	144	131

Som tabell 4.4 viser, har det generelt vært en prisøkning de fire årene på flybilletter utenlands, både på forretnings- og fritidsreiser, og det gjelder i hovedsak alle ruter i tabell 4.5. Det er særlig prisene på fritidsreiser som har økt siden 2019. Trolig har svekkelsen av den norske kronen mot andre valutaer bidratt til dette. Regnet i norsk valuta har prisøkningen vært størst for utlendinger. Fram mot 2019 hadde forretningsreiser blitt relativt dyrere i forhold til fritidsreiser på flere relasjoner, og prisforskjellen på fritidsreiser og forretningsreiser økt på flere av de viktigste relasjonene. De fire siste årene har dette endret seg, og forretningsreiser har igjen blitt relativt billigere på flere av de viktigste relasjonene. I tabell 4.5 er utviklingen i forholdet mellom fritidsbillettpris og forretningspris gjengitt for de fleste av relasjonene som vist i tabell 4.4.

Tabell 4.5: Gjennomsnittlig billettpris for fritidsreiser i % av prisen på forretningsreiser på utvalgte relasjoner 2013-2023. Punkt-til-punkt-trafikk.

Table 4.5: Average fare for leisure travel as a percentage of business fares on major international routes 2013-2023. Origin/Destination traffic.

	2013	2019	2022	2023
Oslo-København	73	71	84	80
Oslo-Stockholm	78	69	98	94
Oslo-London	81	64	78	75
Oslo-Amsterdam	69	67	67	68
Oslo-Paris	65	77	84	89
Oslo-Frankfurt	56	72	88	85
Stavanger-London	68	62	84	75
Stavanger-Aberdeen	70	50	72	74
Bergen-København	65	56	61	66

På Oslo-Stockholm var prisen på fritidsreiser i forhold til forretningsreiser 78 % i 2013, 69 % i 2019 og 94 % i 2023. På Oslo-København var forholdet 73 % i 2013, 71 % i 2023 og 80 % i 2023. Dvs. at prisforskjellen har minket fram mot 2019, men økt igjen fram mot 2022, for så å falle litt siste år. For mange av de andre rutene i tabell 4.5 ser vi samme tendens, selv om bildet ikke er entydig. Et unntak er Bergen-København, hvor prisforholdet var 65 % i 2013 og 66 % i 2023, slik at prisen på fritids- og forretningsreiser bare har nærmet seg marginalt de ti siste år. Økningen i prisdifferanse i billettprisene mellom de to hovedgruppene av reisende til fordel for fritidsreiser fram mot 2019 har altså til dels stanset eller blitt reversert fram mot 2023.

## 5 Ferie- og fritidstrafikk til/fra utlandet

*Nordmenns ferie- og fritidsreiser til og fra utlandet økte med 0,6 millioner reiser fra 2013 til 2019, men nedgangen over de fire årene fra 2019 til 2023 gjorde at antallet på 6,5 millioner reiser i 2023 bare var så vidt over nivået ti år tidligere. Ferie-/helgeturer utgjorde i 2023 70 % av fritidstrafikken, og besøksreiser 30 %. Alicante har i 2023 passert London som det mest populære reisemålet for nordmenn, og Malaga passerte København som tredje største destinasjon. Det var reiser med færre enn fire overnattinger som økte mest fra 2013 til 2023, mens de med flere enn sju overnattinger gikk ned i andel over tiårsperioden. Fra 2019 til 2023 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge høyere enn veksten i nordmenns overnattinger. Den tendensen har styrket seg det siste året, med en betydelig oppgang i utenlandske overnattinger og en liten nedgang i norske. Via Avinors lufthavner kom det flest ferie- og fritidsreisende fra Storbritannia, Tyskland og USA, som er de største markedene, med om lag 0,5 millioner reisende hver. Besøkende fra Polen og Frankrike følger deretter, med knapt 0,3 millioner hver.*

### 5.1 Nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet

Dette kapitlet omfatter reiser med fly til/fra utlandet (både ankomster og avreiser) foretatt av personer bosatt i Norge. Materialet omfatter kun reiser med rutefly med minst en overnatting utenlands til/fra Avinors lufthavner (Sandefjord Torp er ikke inkludert).

#### 5.1.1 Vekst i nordmenns reisevolum med rutefly til og fra Avinors lufthavner

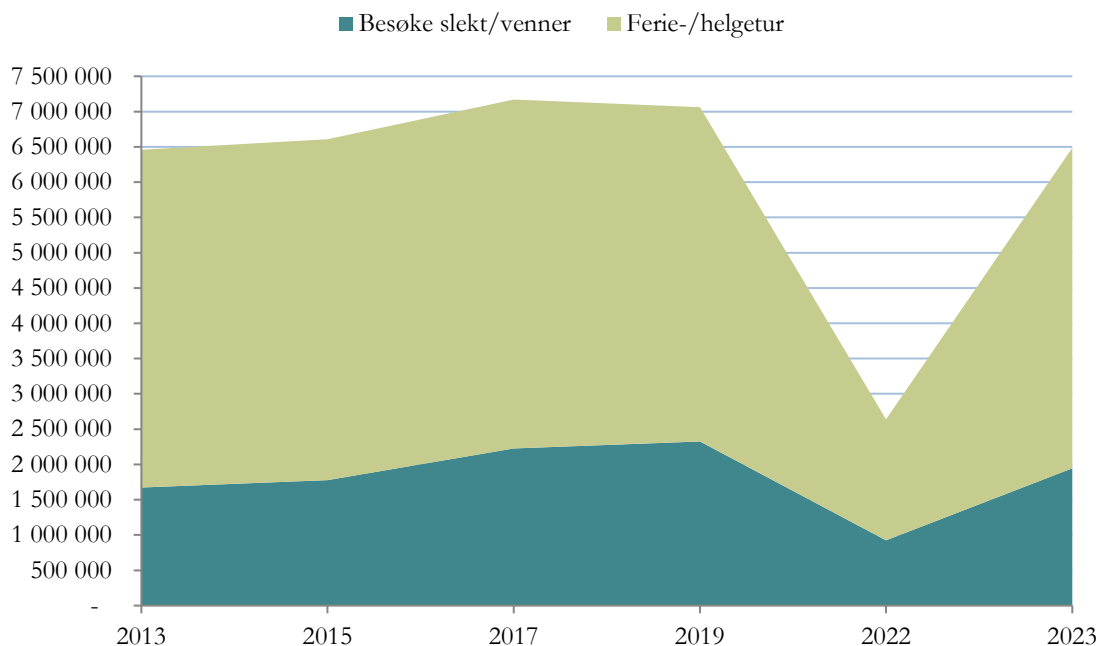
Nordmenns ferie- og fritidsreiser til og fra utlandet økte med 0,6 millioner reiser fra 2013 til 2019, men nedgangen over de fire årene fra 2019 til 2023 gjorde at antallet på 6,5 millioner reiser i 2023 bare var så vidt over nivået ti år tidligere. Gjennomsnittlig årlig vekst lå dermed på så lavt som 0,04 % i tiårsperioden. Imidlertid har antallet økt med 3,8 millioner fra 2022 og nærmer seg nivået i 2019 før COVID-19-pandemien. Det stemmer også med mønsteret man finner i SSBs reiseundersøkelse<sup>10</sup>, hvor antallet korte og lange ferie- eller fritidsreiser med fly til utlandet nærmer seg 2019-nivå ved utgangen av 2023.

Figur 5.1 viser at nordmenn foretok 6,5 millioner ferie- og fritidsreiser til/fra utlandet fra Avinors lufthavner i 2023 (trafikken fra Sandefjord Torp og Haugesund kommer i tillegg). Tallene i dette kapitlet gjelder enkeltreiser én vei, slik at antallet ferie- og fritidsturer tur-retur er halvparten, knapt 3,3 millioner.

Fra 2019 til 2023 gikk trafikken av nordmenn på ferie- og fritidsreise med rutefly mellom Avinors lufthavner og utlandet ned med 575 000 passasjerer (enklitreiser) og 8 %. Til sammenligning sank total utlandstrafikk på Avinors lufthavner med 2,8 millioner passasjerer i samme periode (-11 %).

Ferie-/helgeturer utgjorde i 2023 70 % av fritidstrafikken og besøksreiser 30%. Mellom 2003 og 2013 var det helgeturer som økte mest. Siden da har andelen besøksreiser vært jevnt økende fram til 2022, men har avtatt igjen fra 2022, da den var 35 %. Sistnevnte delmarked har vokst med 1,5 % årlig, mens antallet ferie- og helgeturer har hatt en nedgang på 0,5 % årlig siden 2013.

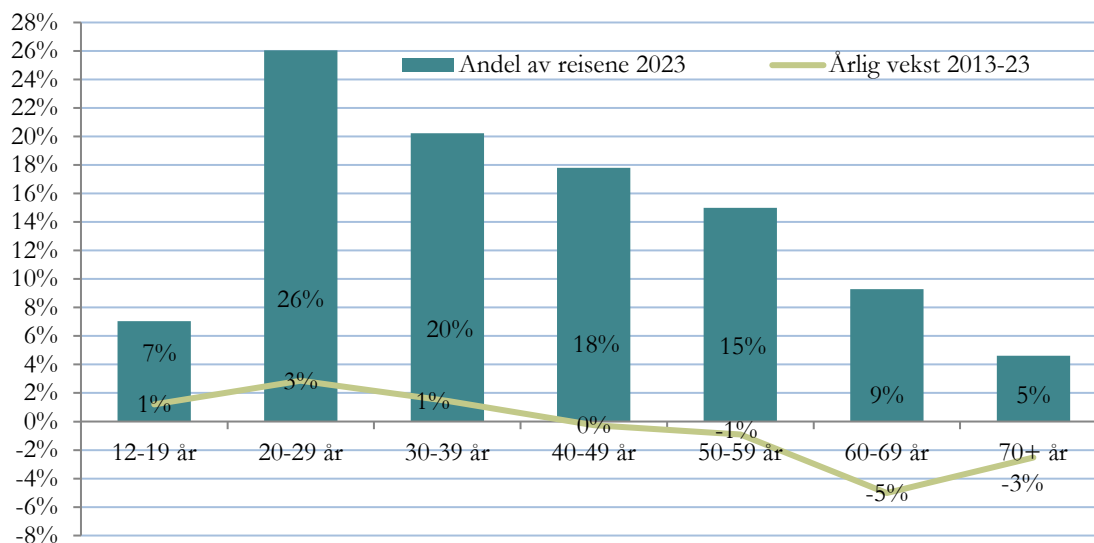
<sup>10</sup> Statistisk sentralbyrå 2024, Reiseundersøkelsen: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/reiseliv/statistikk/reiseundersokelsen>.



Figur 5.1: Utviklingen i nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly i perioden 2013-2023. Antall enkeltreiser.  
 Figure 5.1: International leisure air travel during the period 2013-2023. Number of single journeys.

Figur 5.2 viser andelen ferie- og fritidsreiser etter alderssegment og årlig vekst siden 2013<sup>11</sup>. Drøyt hver femte ferie- og fritidsreise blir foretatt av personer i 20-årene. Dette alderssegmentet utgjør 15 % av befolkningen over 12 år, og er dermed overrepresentert blant disse flypassasjerene. Det er også i den aldersgruppen at veksten har vært størst i de siste ti årene, etterfulgt av aldersgruppene 30-39 og 12-19 år. I perioden 2013-2023 økte personer i 20-årene antall ferie- og fritidsreiser med fly med 2,9 % per år. I aldersgruppene 40 år og eldre har det imidlertid vært en gjennomsnittlig nedgang i tiårsperioden sett under ett. Mønsteret endrer seg en del om man sammenligner med perioden 2009-2017, da det var reiser blant aldersgruppene 30-39 og 40-49 år som hadde høyest gjennomsnittlig vekst (10 %), og samtlige aldersgrupper hadde positiv vekst.

<sup>11</sup> Man bør merke seg at det i datainnsamlingen på lufthavnene ble byttet fra papirskjema til digitalt på nettbrett i 2013, som kan ha påvirket alderssammensetningen i dataene og dermed være et utslag av endring av metode heller enn reell endring i alderssammensetning. Vi har ikke noe godt grunnlag for å si hvor mye dette kan ha påvirket endringene som fremkommer for tiårsperioden.



Figur 5.2: Nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet etter alder. Andel av reisene i 2023 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2013-2023.

Figure 5.2: International leisure air travel by age. Share of trips in 2023 and average annual growth in the period 2013-2023. Norwegian residents.

### 5.1.2 Reisemål: London fortsatt mest populært

Det er 606 ulike byer som er oppgitt som endelig destinasjon for nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet i RVU 2023<sup>12</sup>, som er 60 flere enn to år tidligere. Nesten ni av ti av reisene går til europeiske destinasjoner (87 % i 2023). Denne andelen har holdt seg ganske stabil rundt 85% de siste 10 årene, men økte tre prosentpoeng fra 2019.

Alicante med drøyt 500 000 reiser (tabell 5.1) har passert London, som tidligere var den mest populære destinasjonen. I perioden 2015-2017 økte trafikken til Alicante med 44 000 reiser, en økning med 10 % i fireårsperioden. Nedgangen for London med 20 000 færre passasjerer var på 4 %, mens den gjennomsnittlige nedgangen for alle destinasjoner var 8 %. Malaga passerte København og økte sin posisjon til tredje største destinasjon, med 302 000 reiser i 2019, 51 000 flere enn fire år tidligere. Trafikkveksten for Malaga var 20 % fra 2019 til 2023, og Malaga var den destinasjonen med relativt høyest vekst. Malaga tok samtidig godt innpå London som nest største destinasjon. Noe av forklaringen til veksten i reiser til Alicante og Malaga kan være at det er typiske regioner hvor nordmenn eier fritidsboliger, som omtalt i avsnitt 5.1.4 samt at besøksreiser til egen fritidsbolig kan være mindre påvirket av valutakursendringer enn andre typer ferie- og fritidsreiser. Antall reiser til København gikk ned med 37 000 og 11 %, mens Gdansk opprettholdt sin posisjon som femte største destinasjon til tross for 57 000 og 21 % færre reiser enn i 2019. Sammenligner man hele tiårsperioden 2013-2023, har trafikken til både London, København, Amsterdam og Stockholm hatt større årlig nedgang enn gjennomsnittet av de ti største destinasjonene (2-4 % mot 0,1 %).

I tillegg til Alicante og Malaga er det midlertid flere av lufthavnene på topp 15-listen som har hatt betydelig større vekst de siste to årene enn London, København, Amsterdam og Stockholm, som alle har mistet trafikk fra Norge, til sammen 140 000 færre passasjerer. Størst relativ vekst finner man til/fra storbyene Roma og Paris (begge med 18 %), men også Palma og Krakow har hatt positiv vekst. Noen

<sup>12</sup> Destinasjon regnes her som den lufthavnen man oppgir som sitt endelige reisemål. Denne byen er ikke nødvendigvis selve reisemålet, man kan f. eks. leie bil eller ta tog/buss for å komme seg videre til den egentlige destinasjonen. Gjelder ferie- og fritidsreiser som ferie-/helge- og besøksreiser, og f.eks. ikke reiser til og fra studiested.

populære storbyferiedestinasjoner i Sør-Europa, som Barcelona og Nice, har tapt noen få tusen passasjerer i ferie-/fritidstrafikk fra Norge de siste ti årene.

Tabell 5.1: De 15 mest populære reisemål for nordmenn på ferie-/fritidsreise\*.

Table 5.1: The 15 most popular destinations for international leisure air travel. Norwegian residents\*

	Passasjerer 2019	Passasjerer 2023	Trafikkvekst ant. pass. 2019-2023	Trafikkvekst % 2019-2023
Alicante	460 000	504 000	44 000	10 %
London	503 000	483 000	-20 000	-4 %
Malaga	251 000	302 000	51 000	20 %
København	337 000	300 000	-37 000	-11 %
Gdansk	269 000	212 000	-57 000	-21 %
Nice	189 000	184 000	-5 000	-2 %
Las Palmas	213 000	183 000	-30 000	-14 %
Amsterdam	206 000	165 000	-41 000	-20 %
Stockholm	198 000	156 000	-42 000	-21 %
Paris	132 000	155 000	23 000	18 %
Barcelona	150 000	143 000	-7 000	-5 %
Krakow	135 000	138 000	3 000	2 %
Roma	112 000	132 000	20 000	18 %
Split	116 000	114 000	-2 000	-2 %
Palma de Mallorca	89 000	102 000	13 000	13 %
Alle destinasjoner	7 061 000	6 486 000	-575 000	-8 %

\*Gjelder ferie og fritidsreiser som ferie-/helge- og besøksreiser, og f.eks. ikke reiser til og fra studiested. \*Holiday travel only.

Fra 2013 til 2015 var det en klar tendens at det ved enkelte lufthavner var mye større nedgang i reiser med vedkommende lufthavn som endepunkt for flyreisen enn endringen i trafikk til lufthavnen som ombordstigningssted for reiser videre. Fra 2015 til 2017 var det ingen slik klar tendens, mens i fireårsperioden fra 2019-2023 har denne tendensen kommet tilbake (tabell 5.2), med unntak av London og Paris. For eksempel har det for København og Bangkok vært større nedgang i antall reiser som endelufthavn enn nedgangen i reiser med disse byene som ombordstigningssted, mens det for Stockholm og Bangkok har vært nedgang i antallet reiser som endepunkt, men økning som ombordstigningssted. For London har veksten vært negativ for både reiser med lufthavnen som endelufthavn og ombordstigningssted, mens det for Paris som eneste by har vært en økning i reiser med byen som endepunkt i fireårsperioden.

Andelen av direktereisene til/fra Norge har ikke endret seg mye fra 2019. Andelen som har London, Stockholm, Paris og Bangkok lufthavner som endepunkt (eller startlufthavn) har økt, mens denne andelen har falt for København og Amsterdam siden 2019. Samtidig har også antallet passasjerer som benytter disse lufthavnene til transfer i sum hatt mindre nedgang (67 000 færre) enn antallet som har dem som endepunkt (187 000 færre). Unntaket her er Paris (13 000 flere), hvor antallet har gått opp.

Tabell 5.2: Fordeling av vekst 2019-2023 etter om vedkommende lufthavn er endelig destinasjon eller omstigningssted<sup>13</sup>.

Table 5.2: Traffic growth 2019-2023 by type of trip (point-to-point or transfer).

	Vekst 2019-2023 (antall reiser)		Andel reiser som endelufthavn	
	Som endepunkt	Som omstigningssted	2019	2023
London	-18 000	-28 000	84 %	86 %
København	-36 000	-27 000	54 %	51 %
Amsterdam	-37 000	38 000	41 %	39 %
Bangkok	-69 000	-56 000	56 %	74 %
Stockholm	-40 000	13 000	56 %	58 %
Paris	13 000	-7 000	75 %	76 %

Man finner ikke samme type endringer ved de øvrige lufthavnene med sterk vekst (Alicante, Malaga). Sammen med Las Palmas og Nice er disse typiske endereisemål fra før og har fra 99 til 100 % andel endemålspassasjerer fra Norge.

### 5.1.3 Reisens varighet: Andelen lange feriereiser går litt ned og kortere opp

Nær 40 % av nordmenns ferie- og fritidsreiser til utlandet er av minst én ukes varighet (figur 5.3), en andel som har vært ganske stabil siste ti år. Fram til 2019 var det kortere opphold (reiser med 1-3 overnattinger) som økte mest (17 %), og i perioden 2019-2023 har det vært slike kortere reiser som hatt minst nedgang (-3 %). I hele tiårsperioden siden 2013 er det dermed også reiser med 1-3 overnattinger som har hatt den største relative økningen med 13 %. Denne andelen har økt litt videre, med ett prosentpoeng, de siste fire årene. Det er altså slike korte opphold som har økt mest i gjennomsnitt de siste ti årene, 1,2 % pr. år, sammenlignet med gjennomsnittet for alle oppholdslengder (0,0 % pr. år).

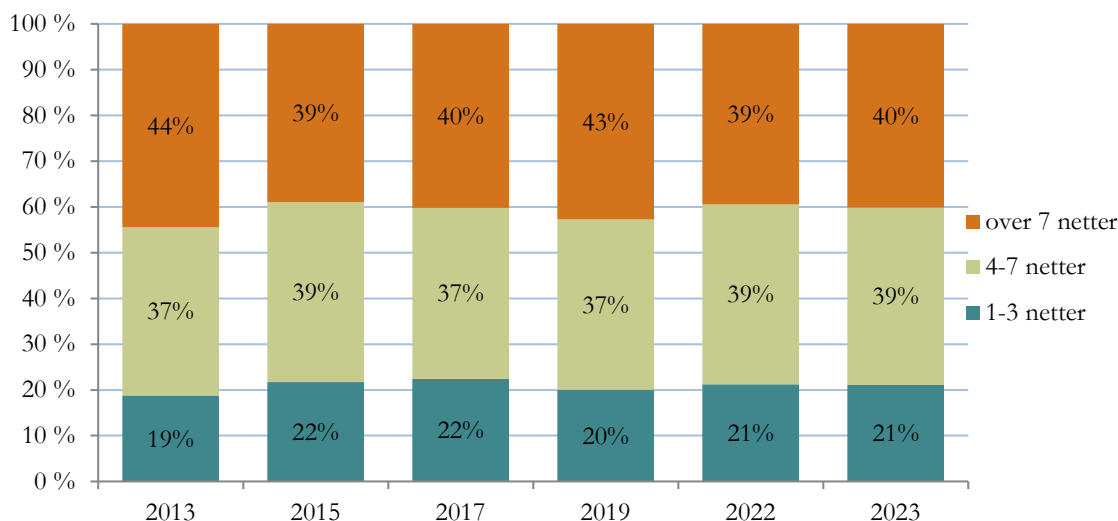
De mellomlange reisene økte imidlertid bare med 6 % fra 2013 til 2023, mens reiser med færre enn fire overnattinger økte med 13 %, og de med flere enn sju overnattinger gikk ned med 9 %.

Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2013-2023 for reiser inntil en ukes varighet var 0,8 %, mens de lengre reisene (over en uke) gikk ned med 1 % per år i samme periode.

Fra et klimaperspektiv har det vært foreslått at det satses på å redusere antall turistreiser, men opprettholde verdiskapingen for reiselivsnæringen ved færre besøkende med lengre opphold per besøk og høy betalingsevne<sup>14</sup>. Lengre feriereiser på en uke eller mer har synkende andeler siden 2019 for både nordmenns feriereiser til utlandet og utenlandske turistर्स reiser til Norge (jf. figur 5.3 og 5.5.), slik at tendensen ikke er i tråd med denne strategien når det gjelder ferie- og fritidstrafikken med fly over den siste fireårsperioden.

<sup>13</sup> Omfatter ikke passasjerer som har reist via andre lufthavner.

<sup>14</sup> Jf. «Forslag til nasjonal eksportsatsing – Reiseliv». Nasjonalt eksportråd, april 2024.



Figur 5.3: Antall netter borte fra bostedet for nordmenn på ferie-/fritidsreise. 2013-2023.  
Figure 5.3: Number of nights away from home. Norwegian leisure travelers. 2013-2023.

#### 5.1.4 Nordmenns fritidsboliger i utlandet skaper mye reiseaktivitet

I henhold til tall fra SSB eier om lag 83 000 nordmenn eiendom i utlandet<sup>15</sup>. Spania og Sverige er de mest populære landene for nordmenn å investere i eiendom med henholdsvis 32 000 og 20 500 norske ferieboligeiere. Prognosesenteret anslår at om lag 150 000 nordmenn eier eller har tilgang til feriebolig i utlandet<sup>16</sup>. Ferieboliger skaper mye reiseaktivitet. I RVU 2023 ble det spurt om man var på vei til en feriebolig som man selv, familie eller venner eier. Tallene viser at for 20 % av fritidsreisene som nordmenn gjør til utlandet, er endestedet en fritidsbolig som man eier eller disponerer/låner av familie/bekjente. Totalt utgjorde dette 1 250 000 reiser i 2023.

Tabell 5.3 viser fordelingen av disse reisene på land og de viktigste destinasjonene i hvert enkelt land. Nærmere halvparten av reisene (605 000) går til Spania. Totalt foretok nordmenn knapt 2,1 millioner fritidsreiser til Spania i 2023. Det betyr at 29 % av reisene endte i en norskeid feriebolig. Hvis vi deler antall reiser på antall ferieboliger, finner vi at en feriebolig i Spania genererer ca. 19 flyreiser. Alicante er det klart største reisemålet. Av de totalt 570 000 fritidsreisene til Alicante i fjor, var 345 000 (60 %) av disse til en feriebolig. Ellers viser tabell 5.3 at mange disponerer feriebolig i Malaga. Nest største destinasjonsland er Tyrkia. I henhold til RVU foretok nordmenn 355 000 fritidsreiser med fly til Tyrkia i 2023, og knapt 100 000 av disse endte reiser til en privateid feriebolig. Antalya er største destinasjon med ca. 50 000 reiser. I Frankrike er de fleste norskeid ferieboligene i sør rundt Nice. Til sammen endte 85 000 fritidsreiser i en privateid feriebolig i Frankrike, og for 70 000 av disse var endestedet Nice. Totalt foretok nordmenn ca. 435 000 fritidsreiser til Frankrike i 2023. Sammenlignet med Spania og Tyrkia, utgjør reiser til ferieboliger i Frankrike en mindre andel av den totale fritidstrafikken fra Norge (20 %). Thailand er største «ferieboligmarked» utenfor Europa.

Drøyt 40 % av disse reisene skjer i tredje kvartal, 28 % i andre kvartal, 19 % i fjerde kvartal og 11 % i første kvartal.

<sup>15</sup> Tall for 2022 (<https://www.ssb.no/statbank/table/06063>).

<sup>16</sup> <https://www.kapital.no/reportasjer/eiendom/2023/05/25/8008503/gull-for-nordmenn-med-eiendom-i-utlandet>.



Tabell 5.3: Destinasjonsland for flyreiser til privateid feriebolig. 2023.

Table 5.3: Destination country for air journeys to privately owned holiday homes. 2023.

Land	Antall reiser	Andel	Viktigste destinasjoner og antall reiser (1000)
Spania	605 000	48 %	Alicante (345'); Malaga (145'); Gran Canaria Las Palmas (65')
Tyrkia	95 000	8 %	Antalya (50'); Alanya (35')
Frankrike	85 000	7 %	Nice (70')
Polen	55 000	4 %	Gdansk (30'); Krakow (15')
Italia	45 000	4 %	Roma (16')
Hellas	40 000	3 %	Chania (18');
Kroatia	40 000	3 %	Split (25')
Storbritannia	25 000	2 %	London (17')
Thailand	25 000	2 %	Bangkok (20')
Portugal	20 000	2 %	Faro (10')
Andre	220 000	18 %	
Totalt	1 255 000	100 %	

## 5.2 Innkommende turisme til Norge

### 5.2.1 Økning i utenlandske gjestedøgn

Det finnes per i dag ikke noen eksakt oversikt over innkommende turisme til Norge. SSBs overnattingsstatistikk omfatter kommersielle overnattinger på hoteller, campingplasser, hyttegrender og norske vandrerhjem (men ikke private overnattinger, i fritidsbolig, på cruiseskip, osv.). Statistikken, som kun registrerer overnattinger, og ikke antall personer/ankomster til Norge, kan likevel gi noen indikasjoner på utviklingen i besøksvolumet fra utlendinger til Norge. Antallet utenlandske overnattinger økte fra 8,8 millioner i 2015 til 9,9 millioner i 2017, og videre til 10,7 millioner i 2019. I perioden 2019 til 2023 har det også vært en økning til 11,1 millioner, som utgjør en økning på om lag 436 000 overnattinger til tross for et kraftig fall under pandemien. Økningen fra 2017 til 2019 var på ca. 8 %, mens den over siste fire-årsperiode var 4 %, m.a.o. nesten en halvering i den relative veksten. Det siste året har imidlertid veksten vært på hele 13 %, og nivået er nå det høyeste noen gang, slik at antall utenlandske overnattinger i 2023 har passert nivået før pandemien.

Fra 2019 til 2023 var veksten i utlendingers kommersielle overnattinger i Norge høyere enn veksten i nordmenns overnattinger (hhv. 5,8 og 4,1 % vekst). Den tendensen har styrket seg det siste året med en betydelig oppgang i utenlandske overnattinger og en liten nedgang i norske (2 % færre). I perioden 2015 fram mot 2019 kom det meste av veksten i utenlands ferie- og fritidsflytrafikk fra utlendingers besøk i Norge, og i perioden 2019 til 2023 har nedgangen vært litt mindre enn i nordmenns reiser utenlands. Det siste året siden 2022 har imidlertid utlendingers slike reiser tredoblet seg fra 1,5 til 4,5 millioner, og selv om nordmenns reiser har økt i antall fra 2,6 til 3,8 millioner, er den relative veksten for utlendingers reiser til Norge mer enn den i norske reiser utenlands det siste året (hhv. 206 og 146 % økning fra 2022).

Det eksisterer per i dag ingen oppdatert samlet nasjonal oversikt over antall utenlandske turister som kommer til Norge. Imidlertid har Transportøkonomisk institutt beregnet antall grensepasseringer (personer ved utreise)<sup>17</sup> for utenlands bosatte, fordelt på transportmåte for året 2017. Denne fordelingen gir en markedsandel for fly på nesten halvparten (47,5 %) av (retur) utreisene over grensen for utlendinger. Det finnes heller ingen pengeforbruksstatistikk for utenlandske besøkende, men tidligere

<sup>17</sup> TØI-rapport 1873/2022

beregninger<sup>18</sup> viser at de som ankommer med fly har et betydelig høyere forbruk enn de som ankommer på bilveg, ferge, buss, tog eller på cruise både når det gjelder forbruk per oppholdsøgn og totalforbruk på reisen i Norge. Det tilsier at flybasert turisme har stor betydning for turisme til Norge, både når det gjelder antall besøkende og forbruk.

## 5.2.2 Ferie- og fritidstrafikken med fly: Oslo har mistet andeler

Ferie- og fritidstrafikken over Avinors lufthavner gikk ned med 328 000 passasjerer fra 2019 til 2023. I tiårsperioden 2013-2023 økte trafikken med 97 %, tilsvarende i underkant av 7 % årlig vekst. RVU-dataene viser også en vekst fra 2022 til 2023 i den utenlandske turisttrafikken til Norge på over 3 millioner passasjerer<sup>19</sup>. Det er en ganske formidabel vekst det siste året, og en enda mer markant fortsettelse av utviklingen i fireårsperioden før pandemien (2015-2019).

Drøyt tre av fire utenlandske turister på Avinors lufthavner kom i 2023 via Oslo lufthavn (tabell 5.2), som tok imot 3,2 millioner ferierende utlendinger. Oslo lufthavns andel har sunket noe i løpet den siste tiårsperioden under ett, i 2013 var den 74 %, men de fire siste årene har den sunket fra 72 til 71 %.

Tabell 5.4: Lufthavnenes andel av turisttrafikken i 2023 og gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 2013-2023. Avinors lufthavner.

Tabell 5.4: Incoming tourism by airport in 2023 and mean annual traffic growth in the period 2013-2023, Avinor airports.

Avreiselufthavn	Antall passasjerer 2023	Andel av turisttrafikken i 2019	Andel av turisttrafikken i 2023	Vekst 2019-2023	Vekst 2013-2023
Oslo	3 185 192	72 %	71 %	-7,8 %	6,6 %
Bergen	638 992	16 %	14 %	-18,8 %	8,6 %
Stavanger	291 573	4 %	6 %	42,3 %	6,1 %
Tromsø	158 123	2 %	4 %	58,3 %	38,8 %
Trondheim	140 706	4 %	3 %	-23,2 %	6,4 %
Ålesund	51 469	1 %	1 %	55,6 %	7,4 %
Kristiansand	21 664	1 %	0 %	-49,6 %	-0,5 %
Avinor	4 489 339	100 %	100 %	-6,8 %	7,0 %

Relativt sett har ferie- og fritidstrafikken på Tromsø og Bergen lufthavner vokst mest i perioden fra 2013 til 2023 (henholdsvis 39 og 9 % per år), mens Ålesund, Stavanger og Trondheim ligger på mellom seks og sju prosent i årlig vekst i tiårsperioden. Tromsø har hatt kraftig relativ vekst de siste ti årene, men da fra lave nivåer i 2013. Tromsø har passert både Trondheim, Ålesund og Kristiansand, som har hatt mer moderat vekst de siste årene, og sistnevnte har som eneste hatt en nedgang i vekstraten siste ti år.

Bergen er nest største innfallsport til Norge, og godt over en halv million turister ankom Bergen med fly i 2023. Lufthavnen har hatt noe høyere årlig vekst enn Oslo.

Fra 2019 til 2023 har Oslo lufthavn hatt en litt lavere relativ nedgang enn både Bergen og Trondheim. Både Stavanger og Tromsø har økt andeler. Stavanger hadde 292 000 utenlandske flyturister i 2017, opp fra 205 000 fire år tidligere, mens Tromsø har økt med nesten 60 % fra 100 000 til 158 000.

<sup>18</sup> TØI-rapport 941/2009

<sup>19</sup> Utenlandske transferpassasjerer over norske lufthavner, det vil si reisende som ikke har Norge som besøksland, er utelatt fra beregningsgrunnlaget.

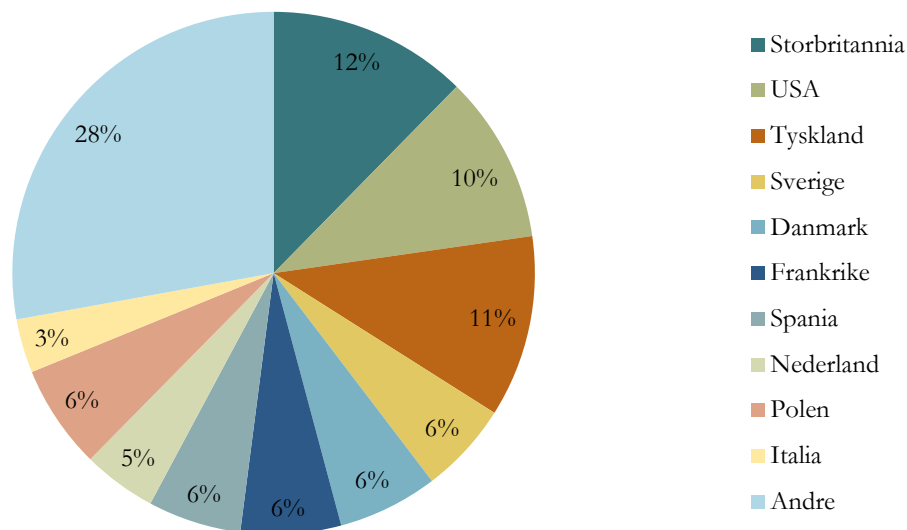
### 5.2.3 Markeder: Storbritannia, Tyskland og USA største markeder

I alt kom det besøkende fra 156 ulike land via Avinors lufthavner i 2023, ett land flere enn fire år før. Storbritannia (555 000 passasjerer), Tyskland (505 000) og USA (466 000) er de største markedene, med henholdsvis 12, 11 og 10 % markedsandel (figur 5.4). Polen (289 000), Frankrike (279 000) og Danmark (278 000) følger deretter, med 6 % markedsandel hver.

Den største absolutte veksten de siste ti årene har kommet fra USA, Tyskland og Storbritannia, med hhv. 283 000, 217 000 og 215 000 flere besøkende (hhv. 155, 75 og 63 % vekst). Polen har størst relativ økning med over 300 % og 218 000 flere besøkende i 2023 enn ti år tidligere. Størst relativ økning blant de øvrige landene som er spesifisert i figuren har man ellers fått fra Spania (237 %) og Italia (204%).

«Andre land» har en markedsandel på 28%, her er Litauen, Sveits og Australia de med flest besøkende (mellom 105 000 og 80 000). Samlet økte antallet besøkende fra «andre land» med 100 % fra 2013 til 2023, mens vi finner ganske stor relativ økning fra Tsjekkia, Litauen og Portugal (mellom 21 og 56 %) fra 2013 til 2023. Men disse har fortsatt beskjedne markedsandeler på under 1-2 %.

De fire siste årene fra 2019 til 2023 er det Polen som har hatt størst absolutt vekst, med 113 000 flere besøkende med fly, etterfulgt av Tyskland med 53 000 flere. Storbritannia og Sverige har hatt sterkest nedgang, med hhv. 157 000 og 85 000 færre.



Figur 5.4: Hjemland for flyturister til Norge. 2023.

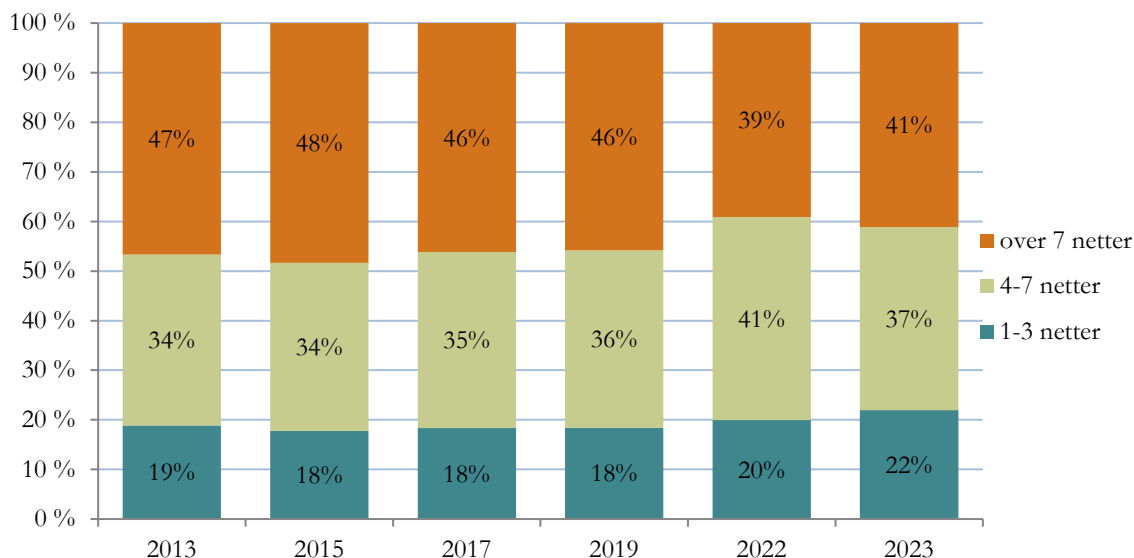
Figure 5.4: Resident country for tourists travelling by air to Norway. 2023.

### 5.2.4 Oppholdstid: En økning i andel mellomlange ferier

Drøyt to av fem av flyturistene er borte fra bostedet i sju netter eller mer<sup>20</sup>. Kortere opphold enn én uke er med andre ord den vanligste ferieformen blant de besøkende, og denne andelen er økende. Trenden fra 2013 til 2022 – med raskest vekst i mellomlange reiser med 4-7 overnattinger – ble brutt i 2022, og siden har både korte og lange reiser økt mest. Over tiårsperioden har andelen med de lengste reisene

<sup>20</sup> I undersøkelsen spør man om antall netter borte fra bostedet på reisen. For turister på rundreise kan noen av overnattingene ha vært i andre land.

gått ned med seks prosentpoeng, mens både de mest kortvarige og mellomlange reisene har økt med tre siden 2013 (figur 5.5). Det var relativt små endringer i andelen fra 2019 til 2023, men med en større økning i reiser inntil en uke enn for de over en uke. Nedgangen i reiser med over en ukes varighet siden 2013 har i sin helhet kommet i delmarkedet «besøk hos slekt/venner».



Figur 5.5: Antall netter borte fra bostedet for flyturister til Norge. 2013-2023.

Figure 5.5: Number of nights away from home. International tourists to Norway. 2013-2023.

38 % av disse reisene skjer i forbindelse med besøk til slekt og venner, mens 62% er kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold. Når det gjelder besøksreisene har antallet gått ned med drøyt 350 000 eller 11 % siden 2019. Besøkende fra USA, Tyskland og England har flest slike reiser, med mellom 367 000 og 346 000 besøkende til slekt og venner i 2023. Det er forskjeller i hvilke land det har vært endringer for, antall besøkende fra Polen har økt med 76 000 (87 %), mens fra Finland, Sverige og England har antallet falt med hhv. 58 %, 28 % og 25 % de siste fire årene. Noen av landene med størst endringer er land med en del arbeidsinnvandrere og sesongarbeidere, som kan ha blitt påvirket av pandemien mht. bo-, reise- og arbeidsforhold.

Mellom 2013 og 2023 økte andelen ferie- og fritidsopphold med ni prosentpoeng, mens andelen besøksreiser falt fra nesten halvparten til knapt 40 %. Det største delmarkedet er ferie-/ fritidsreiser med mer enn en ukes varighet. Disse reisene utgjorde til sammen 27 % av turisttrafikken med fly inn til Norge i 2023 (tabell 5.3), så vidt opp i andel fra 26 % i 2013.

Tabell 5.5: Delmarkedenes andel av turisttrafikken i 2023.

Table 5.5: Incoming tourism by segment. 2023.

	Besøke slekt/venner	Ferie/fritid	I alt
1-3 netter	10 %	12 %	22 %
4-7 netter	15 %	22 %	37 %
over 7 netter	14 %	27 %	41 %
I alt	38 %	62 %	100 %

Fortsatt er det imidlertid slik at knapt halvparten av flyturistene til Norge (41 %) er borte fra hjemmet mer enn sju netter, men den andelen har falt fra 2019 (46 %), mens andelen korte reiser på inntil tre netter har økt. Dette følger dermed mønsteret for nordmenns ferie-/fritidsreiser til utlandet.

## 6 Oslo lufthavns rolle som knutepunkt

Oslo lufthavn er det viktigste knutepunktet for trafikk mellom norske lufthavner (transfer) og trafikk mellom Norge og utlandet, og sånn sett viktig for rutetilbudet i hele landet. I tillegg benyttes lufthavnen til transfer mellom en del utenlandske destinasjoner. Transfer har også stor betydning for samlet trafikkvolum og rutetilbud på Oslo lufthavn. I de siste ti årene før pandemien økte andelen registrert transfer på Oslo lufthavn gradvis fra 16 % i 2009 til 25 % i 2019 og stod for 42 % av trafikkveksten på 10,5 millioner terminalpassasjerer i perioden. Fra 2019 til 2023 falt andelen transfer til 23 % og stod for 42 % av den totale nedgangen i trafikk på 3,4 millioner terminalpassasjerer fra 2019 til 2023.

### 6.1 Innland

Totalt ble det i 2017 gjennomført 11 millioner flyreiser mellom norske lufthavner (fra første til siste lufthavn på reisen med eller uten mellomlanding). Av disse flyreisene var 33 % mellom områdene utenfor Østlandet (Agder, Rogaland, Vestland, Møre, Trøndelag, Nordland og Troms/Finmark). Av disse gikk 24 % via OSL.

I 2019 var bildet nokså uendret fra 2017, med 11 millioner flyreiser, hvorav 32 % fløy mellom områder utenfor Østlandet, hvorav 26 % fløy via Oslo.

I 2023 var antallet flyreiser mellom norske lufthavner redusert til 10 millioner. Også i 2023 fløy 32 % av disse mellom områder utenfor Østlandet, men andelen via Oslo er nå redusert til 23 %.

Tabell 6.1 viser andel av flytrafikken mellom fylkene utenfor Østlands-området som går via Oslo lufthavn basert på bo- og besøksfylke. Den viser at det meste av trafikken fra Agder til andre områder enn Vestland går via Oslo. Det samme gjelder trafikken fra Rogaland, men der går også mye av trafikken utenom Oslo til Vestland og Møre. Fra Vestland er det primært trafikken til Nord-Norge som går via Oslo. For Møre er Oslo et viktig knutepunkt for svært mye av trafikken, unntatt til Vestlandet. Trafikken fra Trøndelag stort sett går via Oslo til Agder og delvis til Rogaland, Møre og Troms og Finnmark. I Nord-Norge er Oslo generelt et viktig knutepunkt for reiser som ikke går til nabofylket.

Tabell 6.1: Passasjertrafikk via Oslo lufthavn etter bo- og besøksfylkes-par. Andel av total.

Table 6.1: Passenger traffic through Oslo Airport by county-pair. Percentage.

	Agder	Rogaland	Vestland	Møre og Romsdal	Trøndelag	Nordland	Troms og Finnmark
Agder	-						
Rogaland		-					
Vestland	9 %	5 %	-				
Møre og Romsdal	58 %	44 %	6 %	-			
Trøndelag	65 %	24 %	8 %	34 %	-		
Nordland	72 %	65 %	33 %	59 %	8 %	-	
Troms og Finnmark	83 %	82 %	41 %	61 %	41 %	7 %	-

### 6.2 Utland

Oslos posisjon som knutepunkt ble generelt redusert i årene 2007-2013, da antallet utlandsflygninger fra andre Avinor-lufthavner økte med 45 % i løpet av seks år, mens antallet på OSL endret seg lite. Dette ga stadig flere utenfor Oslo-området mulighet til å fly direkte ut av landet fra sin lokale lufthavn. For fylkene som er tatt med i tabell 6.2 medførte dette at andelen trafikk via Oslo falt fra 49 % i 2007 til 30 % i 2013, mens andelen direkteflygninger økte fra 45 til 62 %.

Dette endret seg fra 2013, for i de neste seks årene fra 2013 til 2019 falt antallet flygninger fra andre Avinor-lufthavner med 18 %, mens antallet økte med 13 % på OSL. Dette medførte generelt at en stadig lavere andel av passasjerene fløy direkte til utlandet, og Oslo økte sin andel av trafikken fra fylkene i tabell 6.2 til 36 % i 2019, mens andelen direkte reiser falt til 59 %. Etter 2019 har antallet flygninger falt, og da mest på OSL. Andelen via Oslo har likevel økt til 37 %, mens andelen direkte reiser er redusert videre til 57 %.

Tabell 6.2 viser andelen utenlandsreiser som genereres/attraheres i norske fylker utenom Østlandet fordelt på om utenlandsreisen går til/fra lokal lufthavn, Oslo lufthavn eller en annen norsk lufthavn.

Agder: Andelen Oslo-trafikk fra Agder lå i mange år fram til 2019 stort sett på 45-50 %, men har siden økt til 51 % i 2023. Utenom Kristiansand går den øvrige trafikken stort sett via Stavanger.

Rogaland: Andelen Oslo-trafikk fra Rogaland falt fram til 2015, men økte til 21 % fram til 2017, da flere direkteruter til Stavanger ble lagt ned, og har holdt seg der siden. Den direkte trafikken går her fortrinnsvis fra Haugesund og Stavanger og noe via Bergen.

Vestland: Fra Vestland falt andelen trafikk via Oslo fram til 2013, men økte siden til 23 % i 2015 og har ligget på det nivået siden. Det kan til dels skyldes nedleggelsen av Lufthansas rute til Frankfurt og Air France sin rute til Paris, samt mindre forretningstrafikk med direktefly. Utenom Bergen og Oslo går en del av trafikken via Haugesund og Stavanger.

Møre og Romsdal: Oslos andel av trafikken fra Møre falt fra 61 % i 2011 til 38 % i 2013, og har holdt seg på dette nivået siden. Mesteparten av den øvrige trafikken går her via Ålesund og i tillegg via Bergen og Trondheim.

Trøndelag: Fra Trøndelag falt andelen Oslo-trafikk raskt til 32 % i 2013, men flatet ut i 2015. Siden har andelen via Oslo økt til 36 % i 2019 og videre til 41 % i 2023. Noe av trafikken går også via Bergen.

Nordland: I 2007 gikk 89 % av trafikken fra Nordland via Oslo. Denne andelen er redusert over tid til 67 % i 2015, men har siden økt til 68 % i 2019 og videre til 73 % i 2023. Øvrig trafikk er nokså jevnt fordelt mellom Bodø, Harstad/Narvik (direkte trafikk) og Trondheim.

Troms og Finnmark: Fra Troms og Finnmark gikk praktisk talt all trafikk via Oslo i 2007. I årene etter har direkte trafikk erstattet stadig mer av trafikken via Oslo, og andelen via Oslo var 68 % i 2023. I tillegg til Oslo og Tromsø går noe av trafikken via Harstad/Narvik og Bergen.

Tabell 6.2: Prosent av utenlandsreisene som genereres/attraheres i ulike fylker etter avreiseflyplass 2007-2023.  
Table 6.2: Percentage of international trips to/from different counties by departure airport. 2007-2023.

	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2022	2023
<b>Agder</b>									
Direkte	41	37	41	50	47	44	47	33	35
OSL	43	41	50	38	40	46	43	54	51
Andre	16	21	9	12	13	10	11	13	13
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Rogaland</b>									
Direkte	67	69	70	73	76	70	72	74	77
OSL	29	24	22	16	15	21	23	22	20
Andre	4	8	7	11	9	9	5	4	3
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Vestland</b>									
Direkte	59	60	72	77	73	72	74	72	73
OSL	37	35	26	20	23	25	23	25	24
Andre	4	4	2	3	4	3	3	3	3
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Møre og Romsdal</b>									
Direkte	29	31	33	54	55	53	52	46	54
OSL	61	61	61	38	36	40	39	40	37
Andre	10	9	6	8	9	7	9	14	9
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Trøndelag</b>									
Direkte	35	43	48	65	67	62	61	54	55
OSL	60	52	49	32	30	35	36	41	41
Andre	6	6	3	3	3	3	2	5	4
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Nordland</b>									
Direkte	0	2	0	13	16	10	18	10	9
OSL	89	85	89	68	67	76	68	72	73
Andre	11	13	11	19	17	14	14	18	19
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Troms og Finnmark</b>									
Direkte	0	7	3	16	12	13	22	20	25
OSL	97	88	92	75	81	82	69	73	68
Andre	3	5	5	9	8	5	9	7	7
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

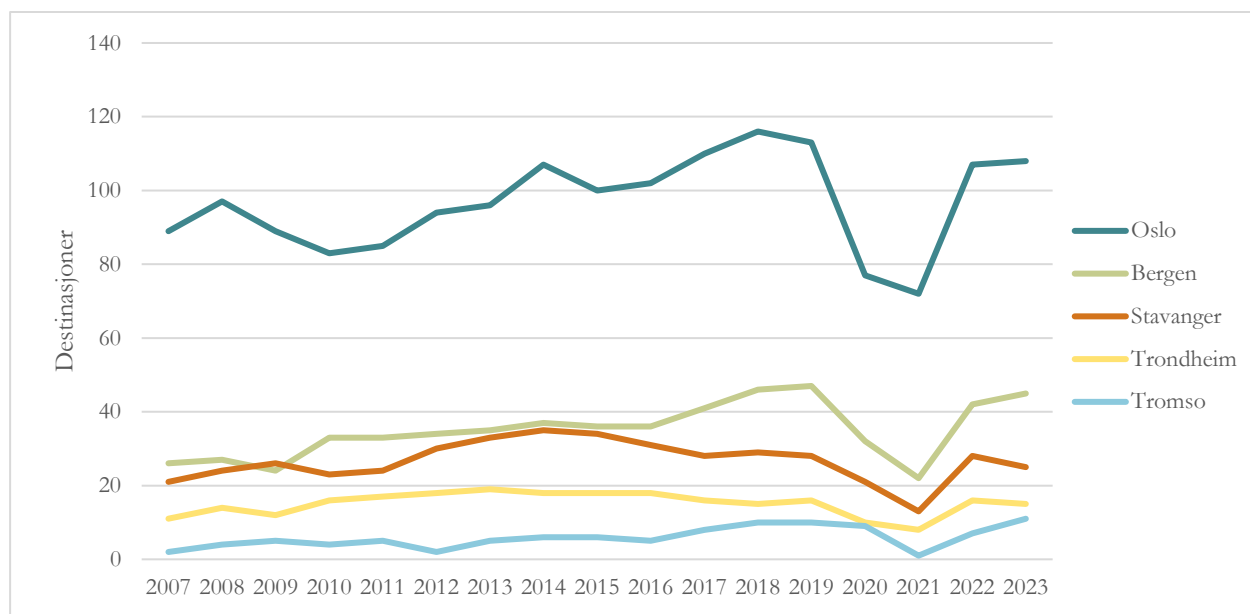
Den store veksten i andelen direkteflygninger fra regionene fram mot 2013-2015 skyldes det stadig økende utbudet av direkteruter fra Avinors større lufthavner. Figur 6.1 viser hvordan rutetilbudet regnet i antall destinasjonslufthavner (med minst ti flybevegelser én vei) har utviklet seg siden 2007. I tillegg kommer avganger med charterfly.

I 2015 var det en tendens til at veksten i direkteruter stoppet opp, men fra 2016/2017 har antallet rutedestinasjoner med minst ti flybevegelser per år i hver retning økt igjen ved Oslo og Bergen lufthavner. I sum har antallet direkteruter økt med 13 % ved de fire store lufthavnene fra 2016 til 2019, men er senere redusert med 3 % til 2023.

Talt på denne måten falt tilbudet fra Oslo fra 2008 til 2010, for så å øke raskt fra 83 rutedestinasjoner i 2010 til 116 i 2018, for så igjen å falle til 113 i 2019 og 108 i 2023.

Bergen lufthavn nådde 37 rutedestinasjoner i 2014, og antallet økte videre til 47 i 2019, for så å falle til 45 i 2023. Til 2014 gjaldt den samme tendensen Stavanger, der tilbudet økte fra 21 destinasjoner i 2007 til 35 i 2014, men har siden falt til 28 i 2019 og 25 i 2023.

Trondheim hadde en kraftig økning fra 11 destinasjoner i 2007 til 19 i 2013. Siden har antallet gått ned til 16 i 2019, og videre til 15 i 2023. Tromsø hadde to ruter til utlandet i 2007. Antallet økte gradvis til 10 i 2019, og videre til 11 i 2023.



Figur 6.1: Antall direkte ruteforbindelser med minst ti flybevegelser per år til/fra utlandet etter lufthavn 2007-2023.  
Figure 6.1: Number of scheduled international destinations with at least ten annual movements by airport 2007-2023.

Etter at utlandstrafikken fra de fire lufthavnene økte med 11,9 % fra 2016 til 2019, og ble redusert med 12,1 % fra 2019 til 2023, er trafikken i 2023 på omtrent samme nivå som i 2016. Tabell 6.3 viser passasjertrafikken i 2023 og endringene siden 2019 fordelt på de viktigste destinasjonslandene fra Avinors fire største lufthavner. Det generelle bildet er en viss overflytting av Spania-trafikk til Oslo, redusert trafikk til Storbritannia, Danmark, Sverige og Nederland, men økt trafikk til Polen, Hellas og Tyrkia.

På Oslo lufthavn falt trafikken markert til Storbritannia, Tyskland, Sverige, USA og Danmark, mens den økte til Spania, Polen, Tyrkia og Hellas. Totalt falt trafikken på Oslo med 13,4 % fra 2019 til 2023.

På Bergen falt trafikken til Spania, Storbritannia, Danmark, Tyskland og Sverige, men økte til USA og Italia. Totalt ble nedgangen 9,2 %.

Fra Stavanger er det nedgang til Spania, Storbritannia og Danmark, men vekst til Polen, Hellas, Frankrike og Tyskland. Totalt ble nedgangen på Stavanger bare 2,8 %.

Fra Trondheim har trafikken i første rekke falt til destinasjoner i Spania, men også til Storbritannia, Danmark og Sverige. Til gjengjeld har trafikken økt til Polen, Tyskland og Hellas. Trafikken fra Trondheim ble redusert med 11,6 % fra 2019 til 2023.

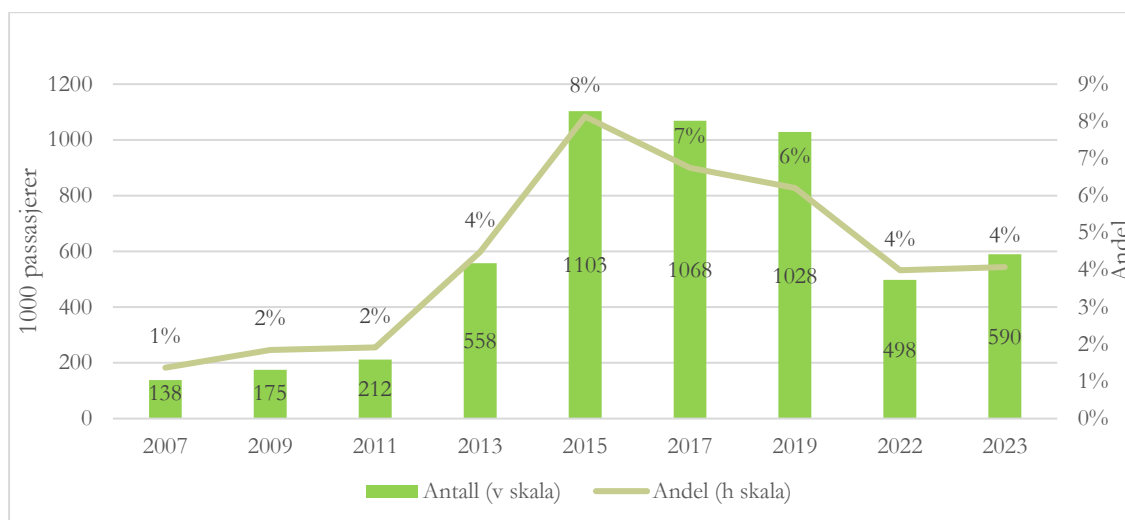


Tabell 6.3: Flyreiser til utenlandet etter lufthavn og endelig destinasjon. 1000 passasjerer 2023 og prosentvis endring siden 2019.

Table 6.3: International air trips by airport and final destination. 1000 passengers 2023 and percentage change from 2019.

Land	Oslo		Bergen		Stavanger		Trondheim	
	Trafikk	Endring	Trafikk	Endring	Trafikk	Endring	Trafikk	Endring
Spania	1 800	4 %	350	-10 %	244	-11 %	165	-23 %
UK	1 362	-15 %	304	-11 %	278	-18 %	67	-8 %
Danmark	1 184	-6 %	205	-23 %	135	-16 %	71	-9 %
Polen	804	20 %	258	2 %	230	18 %	106	13 %
Tyskland	1 045	-24 %	159	-4 %	69	47 %	50	7 %
Sverige	915	-23 %	99	-11 %	24	-25 %	30	-45 %
Frankrike	732	-3 %	112	-6 %	44	38 %	24	5 %
USA	620	-28 %	108	16 %	48	10 %	20	-1 %
Italia	614	0 %	72	32 %	33	-9 %	20	-5 %
Hellas	502	8 %	77	-7 %	74	138 %	70	76 %
Nederland	434	-10 %	102	-15 %	60	-19 %	37	-27 %
Tyrkia	389	19 %	37	-13 %	24	37 %	9	-51 %
Litauen	263	5 %	49	5 %	54	23 %	6	64 %
Finland	274	-34 %	35	24 %	6	79 %	10	-19 %
Sveits	237	-7 %	24	8 %	11	4 %	7	13 %
Portugal	220	-6 %	18	18 %	11	47 %	6	421 %
Latvia	206	-4 %	15	-58 %	1	-80 %	32	-18 %
Belgia	196	-11 %	15	31 %	8	5 %	3	64 %
Kroatia	158	-33 %	24	-15 %	23	19 %	13	-69 %
Island	190	-21 %	9	-74 %	2	21 %	1	17 %
Østerrike	149	-16 %	12	-74 %	8	-31 %	5	30 %
Thailand	151	-43 %	12	94 %	8	-22 %	5	83 %
Tsjekkia	153	-5 %	6	-15 %	4	97 %	1	22 %
Ungarn	144	-33 %	5	-41 %	4	-88 %	1	54 %
Irland	120	-20 %	20	137 %	7	34 %	3	29 %
Estland	107	-28 %	4	-20 %	1	-57 %	3	-22 %
Kypros	82	18 %	11	8 %	8	-36 %	12	24 %
Serbia	108	12 %	2	60 %	3	126 %		
Øvrige	1 313	-30 %	141	-8 %	115	20 %	42	-8 %

Oslo er også et knutepunkt for internasjonal trafikk mellom utenlandske destinasjoner. I årene fram til 2011 utgjorde denne trafikken 1-2 % av utenlandstrafikken på Oslo lufthavn, men med økende tilbud til spesielt Nord-Amerika økte andelen raskt til 8 % i 2015 og stod for over 1 million passasjerer i 2015-2019 (figur 6.2). I 2023 var både andel og antall transferpassasjerer mellom utenlandske destinasjoner halvert i forhold til 2019, og stod dermed for omtrent 25 % av trafikknedgangen på Oslo fra 2019 til 2023.



Figur 6.2: Transfer mellom utenlandske destinasjoner på Oslo lufthavn 2007-2023. Antall passasjerer og andel av total trafikk.

Figure 6.2: International transfer between destinations outside Norway 2007-2023. Number of passengers and share of total traffic.

I tabell 6.4 er de viktigste relasjonene sortert etter viktigste land-kombinasjoner i 2023. Tabellen viser hvordan transfer til og fra USA er vesentlig redusert. Totalt falt trafikken til og fra USA fra nesten 400 000 passasjerer (200 000 reiser) i 2019 til 140 000 passasjerer i 2023 på grunn av redusert rute-tilbud.

Internt i Europa er endringene mindre, og har økt på noen relasjoner til Sverige, selv om antall passasjerer til/fra Sverige i sum er redusert fra 205 000 i 2019 til 170 000 i 2023. De største reduksjonene ellers er til/fra Tyskland, med en nedgang fra 132 000 i 2019 til 44 000 i 2023 og til/fra Finland med en reduksjon fra nær 150 000 i 2019 til 33 000 i 2023.

Tabell 6.4: Transfer mellom utenlandske destinasjoner på Oslo lufthavn 2007-2023 etter land-kombinasjon. 1000 terminalpassasjerer.

Table 6.4: International transfer between destinations outside Norway 2007-2023 by country combination. 1000 passengers.

	2019	2023
Spania-Sverige	26	32
Storbritannia-Sverige	20	23
Danmark-Sverige	8	15
USA-Danmark	25	15
USA-Sverige	34	14
USA-Estland	30	14
USA-Tyskland	66	13
USA-Polen	47	12
Storbritannia-Danmark	13	11
Tyskland-Sverige	13	11
Frankrike-Sverige	10	10
Spania-Danmark	21	9
Storbritannia-USA	11	9
USA-Frankrike	21	7
USA-Italia	16	7
Island-Sverige	17	7
Italia-Sverige	8	7
USA-Litauen	10	6

## Reisevaner på fly 2023

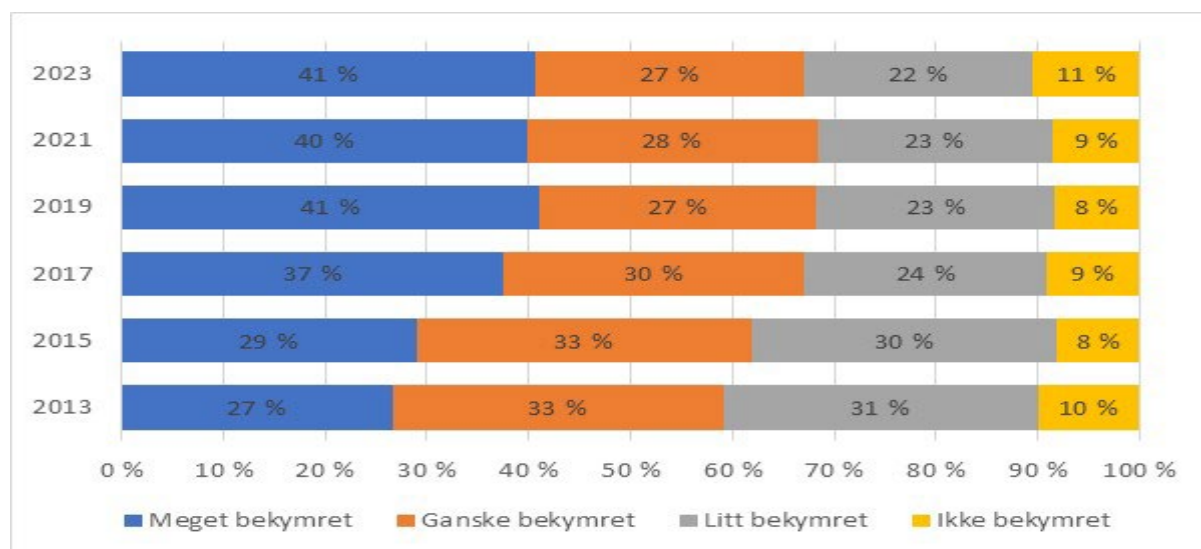
	2019	2023
Spania-Estland	11	6
Spania-Finland	21	6
Danmark-Frankrike	1	6
USA-Finland	29	5
Spania-Polen	3	5
Øvrige	567	339
Sum	1 028	590

## 7 Betraktninger om trafikkutviklingen i årene fremover

Flymarkedet har vært gjennom turbulente år, og det har vært knyttet usikkerhet til trafikkutviklingen etter pandemien. Trafikken i 2023 har ikke kommet tilbake til nivået før pandemien, verken på innland eller utland. Innhenting har vært svakere for arbeidsbetingede reiser enn for fritidsreiser. Trenden før pandemien viste at nordmenn reiser mindre med fly internt i Norge. Dette kan fortsette fremover, og vi legger til grunn at det ikke kommer noen ytterligere «innhentingsvekst» for innenlandstrafikken. For trafikken til/fra Norge indikerer trenden at det fortsatt kan komme innhenting, både for innkommende reiser (internasjonale turister og forretningsreisende) og for nordmenn på fritidsreise til utlandet.

### 7.1 Klima- og miljøholdninger

Befolkningens bekymringer for miljø og klima er økende, i henhold til undersøkelsen Norsk Monitor. Her spørres man blant annet om hvorvidt man er bekymret for global oppvarming, og 41 % sier at de er meget bekymret, 27 % er ganske bekymret, 22 % litt bekymret, mens 11 % ikke er bekymret (figur 7.1). Andelen som uttrykker meget stor bekymring har økt med 14 prosentpoeng på ti år, ifølge disse tallene.

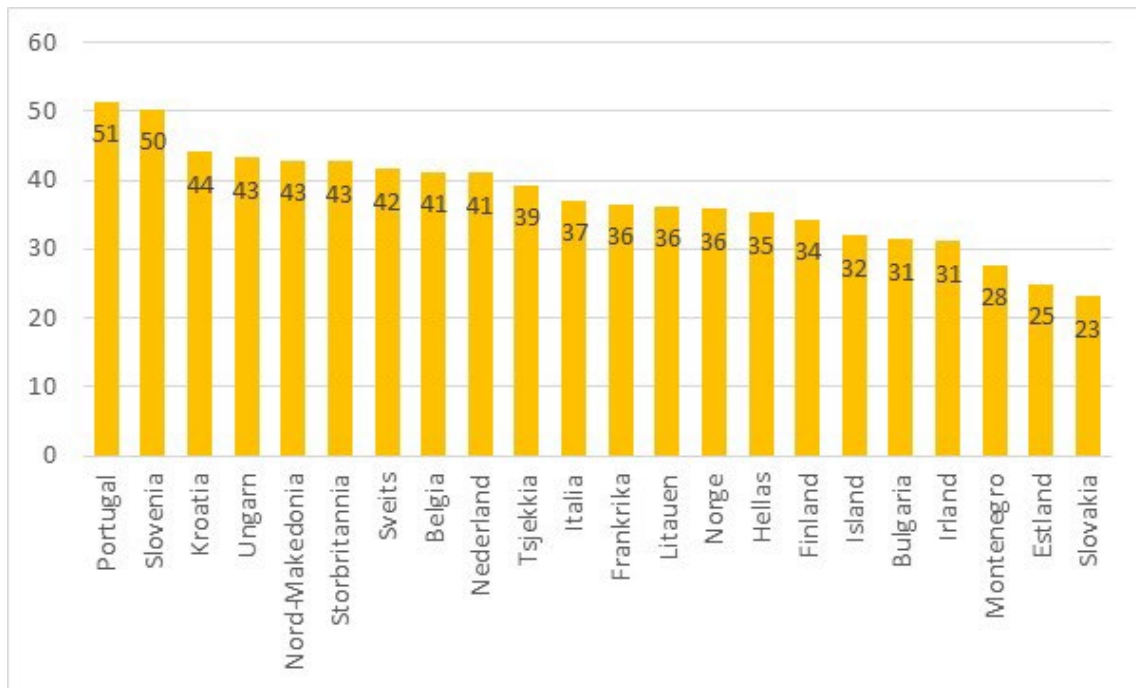


Figur 7.1: «Hvor bekymret er du for global oppvarming?». Kilde: Norsk Monitor.

Figure 7.1: «How worried are you about global warming?» Source: Norsk Monitor.

Andre undersøkelser, som Norsk Medborgerpanel, viser at nordmenns bekymring for klimaendringer har vært forholdsvis stabil de siste ti årene, med litt under halvparten av befolkningen som uttrykker at de er svært eller noe bekymret for klimaendringer<sup>21</sup>. Resultatene fra undersøkelsene indikerer at det fortsatt er mange som ikke er veldig klimabekymret. Dette ser vi også når vi sammenligner oss med andre europeiske land. I den felleseuropeiske undersøkelsen «European Social Survey» spørres det også om befolkningens bekymring for klimaendringene. I henhold til disse dataene er 36 % av nordmenn 18 år og eldre «veldig» eller «ekstremt» bekymret for klimaendringene, som er litt under gjennomsnittet for de 22 landene som deltok i undersøkelsen (figur 7.2).

<sup>21</sup> <https://www.energiogklima.no/nyhet/bekymring-for-klimaendringer>



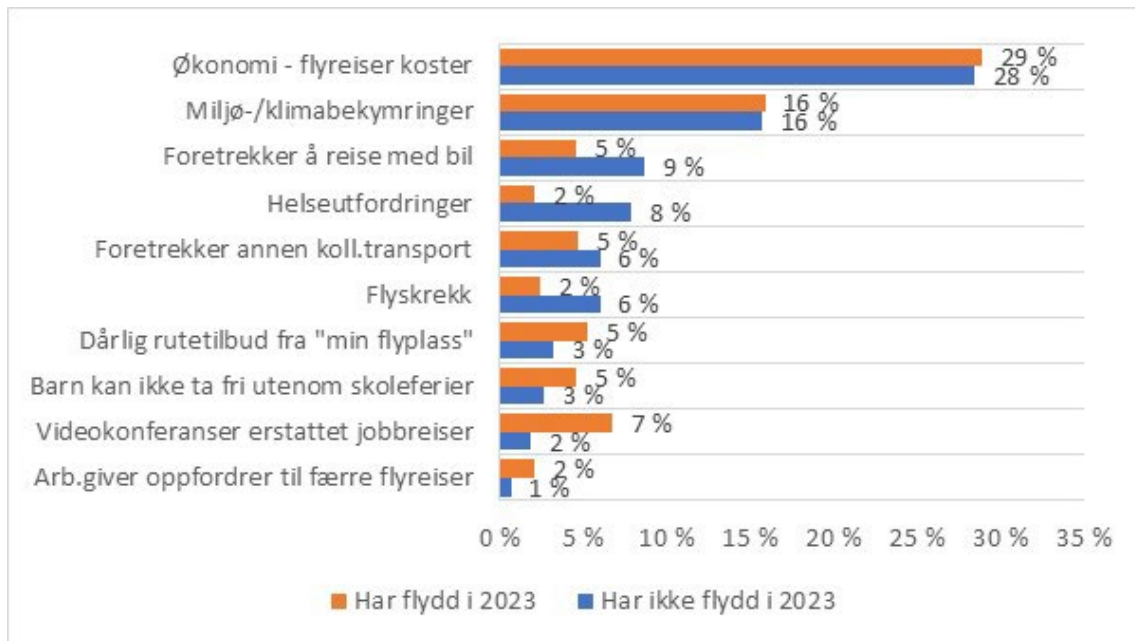
Figur 7.2: “Hvor bekymret er du for klimaendringene?”. Andel som svarer «veldig bekymret» eller «ekstremt bekymret». Kilde: European Social Survey #10.

Figure 7.2: “How worried are you about climate change?” Share of respondents answering “very worried” or “extremely worried”. Source: European Social Survey #10.

Forskning viser at flyreisende i økende grad er bevisst de negative konsekvensene av å fly, og man står overfor hva som omtales som «flyers’ dilemma», dvs. en ambivalens mellom velferdseffekten ved flyreiser og de negative miljøkonsekvensene det har (Gössling et al., 2020; Higham et al., 2014). I 2018 dukket begrepet «flyskam» opp, som beskriver en skamfølelse knyttet til det å reise med fly, ut fra et miljøperspektiv. Debatten om flyskam og de negative miljøkonsekvensene av flytrafikk fikk mye internasjonal oppmerksomhet, og i henhold til Gössling et al. (2020) kan nedgangen i innenlands flytrafikk i Sverige og Tyskland i 2019 delvis forklares med bakgrunn i dette.

Reiselivsforskere har også stilt spørsmål om normene for transportatferd er i endring. Flyreiser er historisk forbundet med status og tilhørighet til sosiale klasser og identiteter (Gössling & Stavrinidi, 2016), og har for mange blitt del av en etablert livsstil. Gössling et al. (2020) hevder imidlertid at debatten om flyskam bidro til å endre personlige og sosiale normer om flyreiser i Tyskland. I en norsk kontekst fant Aasen et al. (2023) at flyreiser for mange er «låst inne» i vaner og livsstil og støttet av sosiale normer. Likevel viste resultatene at personlige normer knyttet til å redusere klimagassutslipp fra flyreiser er i endring, men at de så langt bare har begrenset effekt på faktisk atferd.

Blant respondentene i Norsk Monitor oppga 74 % at de hadde foretatt minst en flyreise i 2023, innenlands og/eller utenlands. Man ble videre spurt om det er barrierer som gjør at man ikke reiser med fly, evt. reiser mindre med fly enn hva man ellers ville gjort. Både blant dem som ikke reiser med fly og blant de flyreisende er det økonomi som er den klart viktigste årsaken (figur 7.3). Miljø-/klimabekymringer oppgis av 16 %.



Figur 7.3: Årsaker til at man ikke flyer/fly mindre enn man ellers ville gjort. Kilde: Norsk Monitor.  
Figure 7.3: Reasons for not flying or flying less. Source: Norsk Monitor.

Aasen et al. (2023) hevder at man så langt ikke kan spore normendringer som «utfordrer» flyreiser som transportform. Dette i motsetning til det å kjøre fossildrevet bil og konsum av rødt kjøtt. Studien konkluderer med at "...the results of this study suggest that leisure travel by air is not (at least currently) socially "moralized" with respect to climate change" (Aasen et al.; 2023, s.2261). Dette har igjen sammenheng med velferdseffekten av flyreiser. SSBs forbruksundersøkelser viser at flyreiser utgjør en økende andel av de totale forbruksutgiftene til nordmenn. Inntektselastisiteten for fritidsreiser med fly til utlandet er estimert til 1,3, og nordmenns priselastisitet for ferie-/fritidsreiser ligger i intervallet fra minus 0,43 til minus 0,30 (Østli og Thune-Larsen, 2015). Dette betyr at en 10 % økning i billettpris gir en etterspørselsreduksjon på mellom 3 og 4,3 %. Relativt lav priselastisitet kan dels forklares med mangel på alternative transportmidler, men også med at flyreiser har høy oppfattet verdi for folk. Samlet peker dette i retning av at mange prioriterer flyreiser høyt i sin privatøkonomi og at man har stor betalingsvillighet for å reise med fly. Veksten i flytrafikken til utlandet det siste året viser også dette. I en tid preget av økonomisk usikkerhet og reallønnsnedgang prioriterer store deler av befolkningen feriereiser med fly.

## 7.2 Næringslivets flyreiser etter pandemien

Pandemien førte med seg reiserestriksjoner og endret måten arbeidslivet kommuniserte på. Nærmest over natten ble reiser og fysiske møter erstattet med digitale verktøy som Teams og Zoom. Selv om arbeidsbetingede flyreiser gradvis har kommet tilbake, var nivået i 2023 fortsatt 15 % lavere enn i 2019, og trafikken i første kvartal 2024 lå under samme periode i 2023 (innland og utland samlet, se avsnitt 7.4.5 for detaljer). Så langt har innhenting av flytrafikken gått tregere for forretningstrafikken enn for fritidstrafikken. Dette gjelder både på innland og utland (se under). Dette er også en erfaring fra tidligere tilbakeslag, ikke bare her til lands, men også internasjonalt (Curley et al., 2020).

Trenden i årene før pandemien viser negativ vekst. Innenlands flatet forretningstrafikken ut i 2012 med 7,4 millioner reiser, og fra 2014 til 2019 falt trafikken med totalt 8,2 %. På utland ble toppen nådd i 2013 med 2,7 millioner arbeidsbetingede reiser foretatt av bosatte i Norge. I 2019 var tallet 2,16 millioner reiser, dvs. en nedgang på 20 % fra 2013. Spørsmålet er om de endrede møte- og reisepraksisene som

pandemien skapte har bidratt til å forsterke den negative trenden som markedet var inne i da pandemien traff, eller om markedet vil hente seg helt inn igjen og eventuelt komme over i ny vekst.

Forretningsreiser er ikke noe ensartet markedssegment. Ulike typer reiser har mer eller mindre potensial for å tas digitalt heller enn fysisk. Fortsatt vil mye aktivitet kreve fysiske reiser og tilstedeværelse, slik som arbeidspending og serviceoppdrag, og Müller & Wittmer (2023) argumenterer for at substitusjonseffekten innenfor det man kan kalle møtevirksomhet fortsatt er begrenset, også post-COVID. I forhandlinger og kreative prosesser er fysiske møter nødvendig, mener forfatterne, men åpner for at mindre krevende møter har større substitusjonspotensial enn tidligere.

Flere prognoser spådde en forholdsvis rask innhenting av forretningstrafikken når reiserestriksjonene ble opphevet, men det hevdes også at innhenting kan være i ferd med å stanse opp. Blant annet viser Center for Aviation (CAPA) til tall fra Lufthansa hvor forretningstrafikken i 1. halvår 2023 bare var 60 % av nivået før pandemien, og veksten var flatet ut. Det var særlig innenlands og regional forretningstrafikk som stagnerte<sup>22</sup>. CAPA konkluderer med at «...*despite the strong overall forecasts and positive momentum, there are signs that recovery is starting to slow - or possibly reaching a ceiling.*» I en amerikansk studie fant Javadinasr et al. (2022) at 41 % av forretningsreisende («pre-covid business travelers») forventet å reise mindre etter pandemien, mens bare 8 % forventet økt reiseaktivitet. I en norsk kontekst gjennomførte Julsrud og Kalbekken (2024) en komparativ studie av tre kunnskapsintensive bedrifter og konkluderte med at pandemien har bidratt til varige endringer i hvordan denne typen organisasjoner kommuniserer internt og eksternt. Dette er forankret i etableringen av tre sosiale praksiser:

- Digitale møter er normalisert, og normer for møtepraksiser er endret. Mens det tidligere var forventet at man deltok fysisk, er det nå mer opp til den enkelte å bestemme. Det er også etablert praksiser om at møteinnkallelser skal inkludere en invitasjon til å delta digitalt.
- Rekonfigurering av møtevirksomhet i nettverks-/prosjektsamarbeid. Der hvor man tidligere la opp til (hyppige) fysiske møter, er praksis endret til at kun «kritiske» møter (f.eks. ved oppstart og/eller midtveisevaluering) foregår ansikt til ansikt. Annen kommunikasjon tas digitalt.
- En generell policy om å redusere klimapåvirkningen fra virksomheten, som også innebærer å kutte «unødvendige» flyreiser og etablere strengere krav/forventninger om å benytte mer miljøvennlige transportmidler enn fly.

Av de som deltok i studien oppga 77 % at de hadde redusert antall flyreiser i jobbsammenheng etter pandemien, sammenlignet med før pandemien. Julsrud og Kalbekken konkluderer med at “...*this study suggests that a return to pre-pandemic ways of performing business travels in knowledge-intensive organizations is unlikely.*”

Samlet peker dette mot at COVID-19 endret praksiser i arbeidslivet som vil bidra til å redusere vekstratene i flytrafikken (se avsnitt 7.4).

### 7.3 Internasjonale trafikkprognoser: Lavere vekstrater i Norge enn ellers i Europa

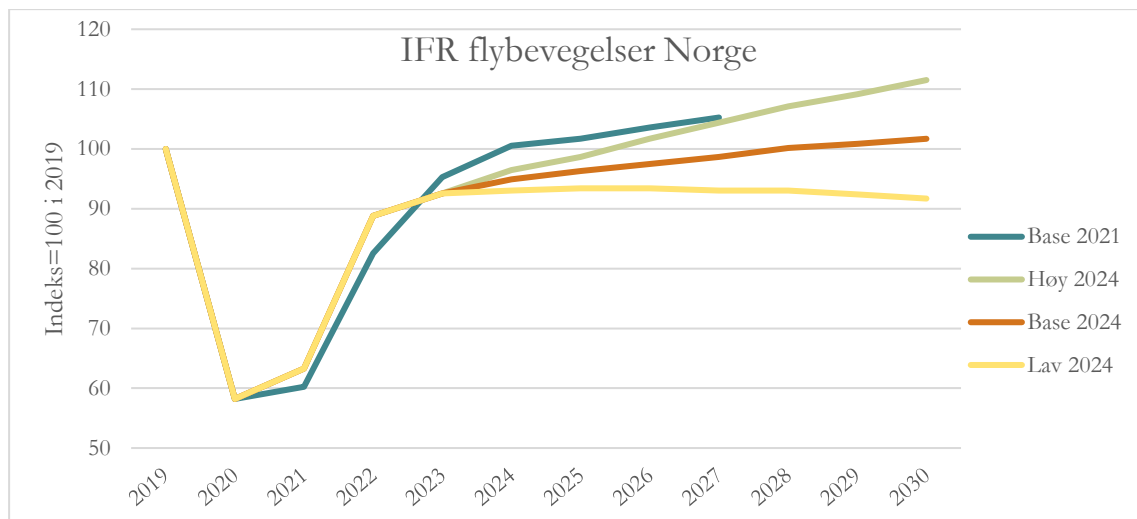
Flere av de sentrale luftfartsorganisasjonene utarbeider prognoser for forventet trafikkutvikling. Dette er prognoser for samlet trafikk geografisk brutt ned på regioner og land. Det presenteres ikke egne prognoser for forretnings- og fritidstrafikk.

Eurocontrol oppdaterer sine mellomlange prognoser for flybevegelser jevnlig, senest i februar 2024. I prognosen fra 2021 økte trafikken i/til/fra Norge i basialternativet til 2019-nivå i 2024. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst ble da anslått til 2,5 prosent for 2023-2027. Til tross for høyere trafikkvolum enn ventet

---

<sup>22</sup> <https://centreforaviation.com/analysis/reports/global-business-travel-recovery-starts-to-slow-is-the-industry-reaching-a-ceiling-664724>

i 2022, innebærer 2024-prognosen at oppnåelsen av 2019-nivået er forskjøvet fire år til 2028 i basis-scenariet for Norge (figur 7.4). Årlig vekstrate 2023-2027 anslås nå til 1,6 %. For Europa i sum når trafikken i basisscenariet 2019-nivå allerede i 2026, og legger til grunn 3,0 % gjennomsnittlig årlig vekst 2023-2027. Ingen av nabolandene til Norge (Norden + Baltikum) når 2019-nivå innen 2030 i dette basis-scenariet.



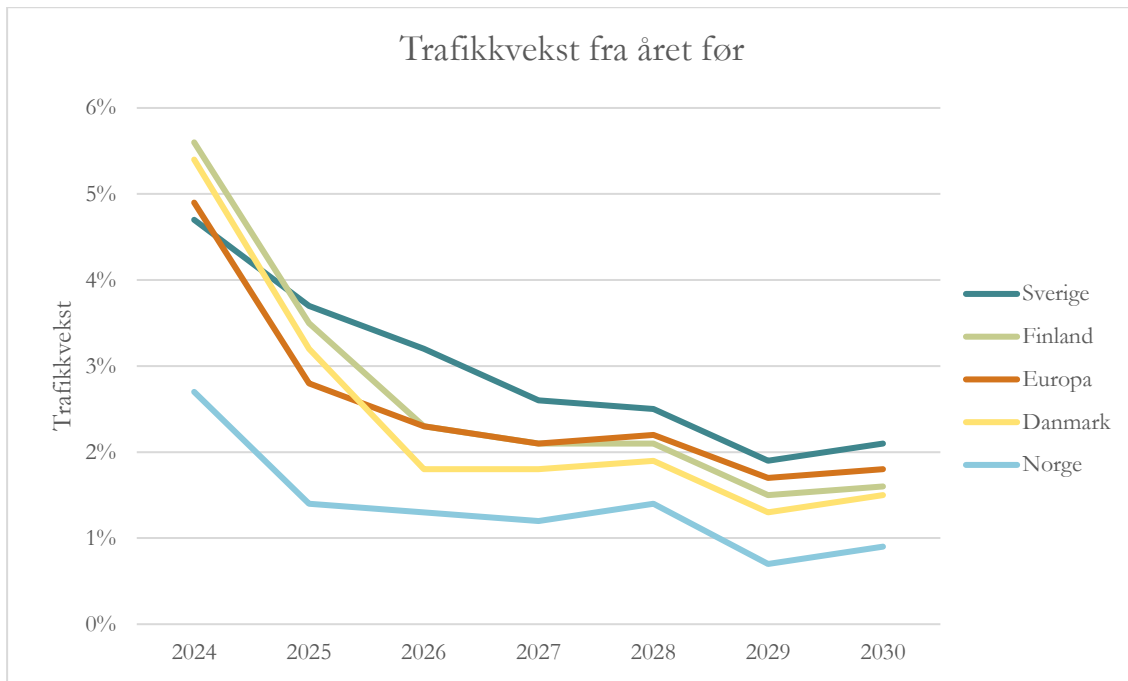
Figur 7.4: Flybevegelsesprognoser for Norge i 2021 og 2024 (tre scenarioer). Eurocontrol 2024.

Figure 7.4: Air traffic movements forecasts for Norway in 2021 and 2024 (tre scenarios). Eurocontrol 2024.

Hvor mye av veksten i prognosen skyldes innhenting etter pandemien? En indikasjon får en ved å se på antatt vekst per år i årene 2024-2030. I figur 7.5 er veksten per år gjengitt for Norden unntatt Island samt for hele Europa. Her flater norsk vekst ut på rundt 1,4 % per år allerede i 2025 etter å ha økt med 2,7 % i 2024. De andre landene og Europa som helhet får en vekst på rundt 5 % i 2024 og flater generelt ut på nivåer rundt 2 % per år i 2028.

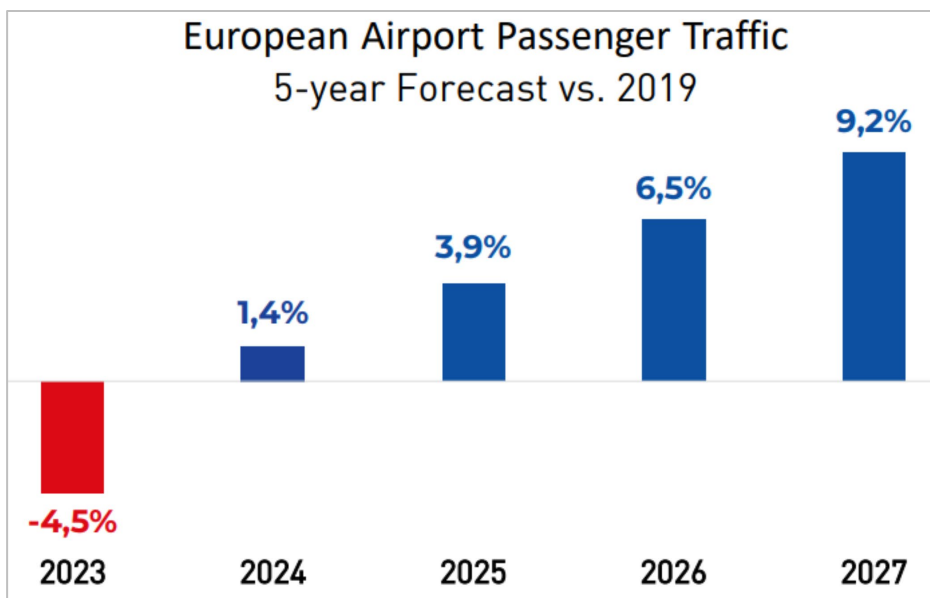
Det generelle bildet er dermed til sammen 3-5 % ekstra trafikkvekst i 2024 og 2025 i forhold til årene etterpå, mens Norge ligger an til 1-1,5 % ekstra trafikkvekst.





Figur 7.5: Årlig trafikkvekst 2023-2030 for Norden unntatt Island samt for hele Europa. Eurocontrol 2024.  
 Figure 7.5: Annual traffic growth 2023-2030 for the Nordic countries except Iceland and for all Europe. Eurocontrol 2024.

I ACIs oppdaterte passasjerprognose fra oktober 2023 forventes det at 2019-nivået passeres i løpet av 2024 (figur 7.6). Veksten i perioden 2023-2027 anslås av ACI til 6,2 % i 2024 og 2,5 % per år etterpå. Forventet vekst i 2024 ligger dermed 3,7 % høyere enn i påfølgende år.

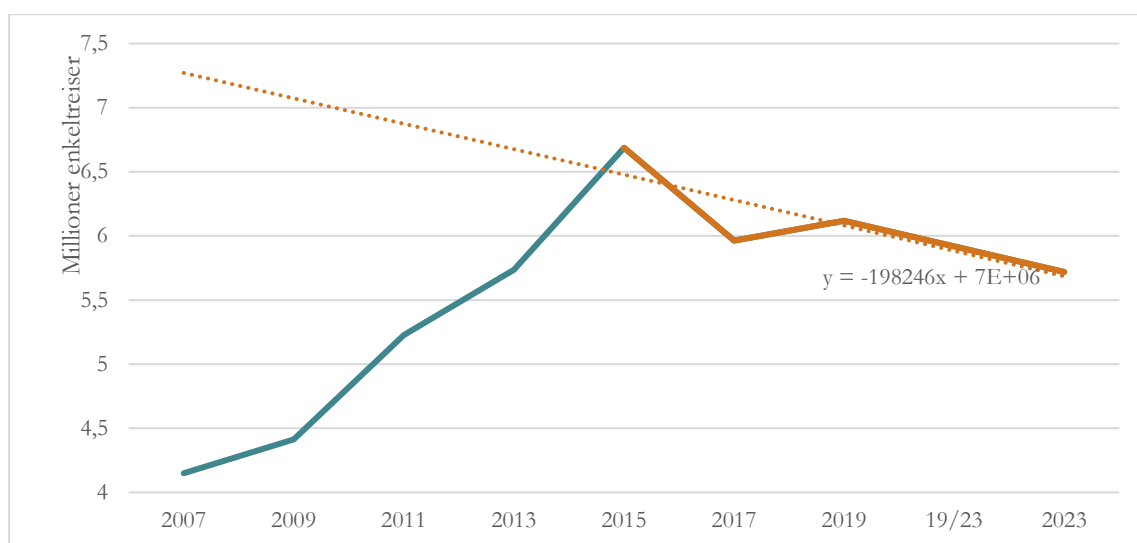


Figur 7.6: Passasjerprognoser for Europa. ACI 2023.  
 Figure 7.6: Passenger forecasts for Europe. ACI 2023.

## 7.4 Utviklingstrender i flytrafikken nasjonalt

### 7.4.1 Nordmenns fritidsreiser med fly innenlands

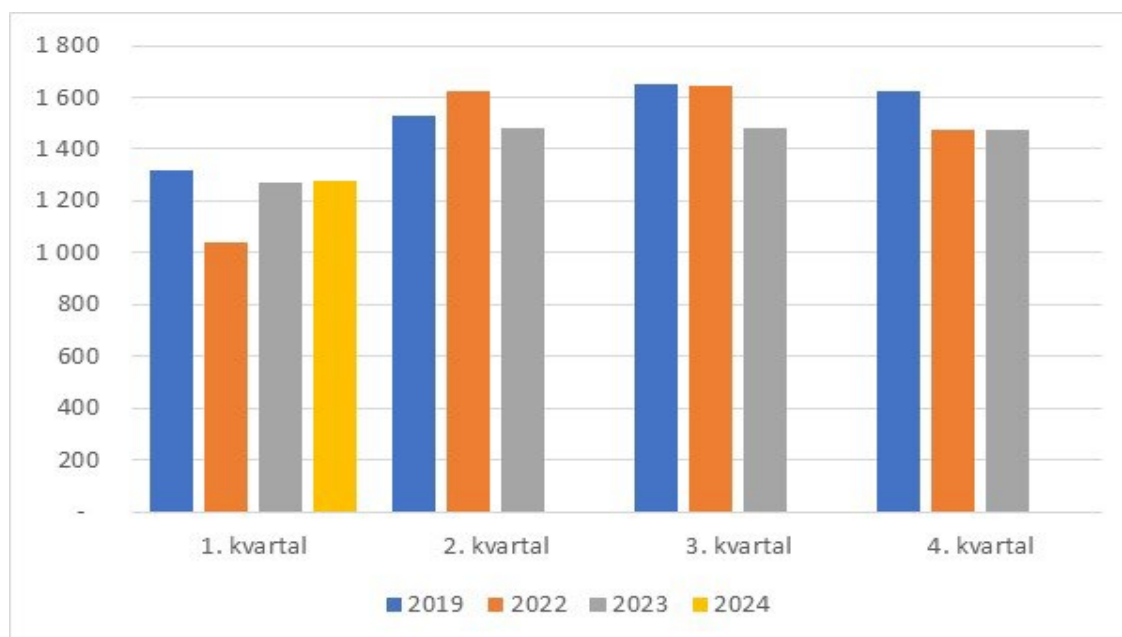
Nordmenns fritidsreiser med fly innenlands, utenom tilslutningsreiser til/fra utlandet, hadde høy vekst fram til 2015 da volumet nådde en topp med ca. 6,7 millioner reiser (figur 7.7). I årene 2007-2015 økte disse reisene med ca. 6 % per år. Etter 2015 har det imidlertid vært negativ vekst - i årene 2015-2019 falt denne trafikken med 2,2 % per år. I 2023 foretok nordmenn knapt 7 % færre fritidsreiser med fly innenlands sammenlignet med 2019. Denne delen av markedet var altså i nedgang da pandemien traff, og trenden fra 2015 til 2019 indikerer ca. 200 000 færre terminalpassasjerer per år.



Figur 7.7: Nordmenns fritidsreiser med fly internt i Norge. 2007-2023. Millioner reiser.

Figure 7.7: Norwegian domestic leisure air travel. 2007-2023. Million journeys.

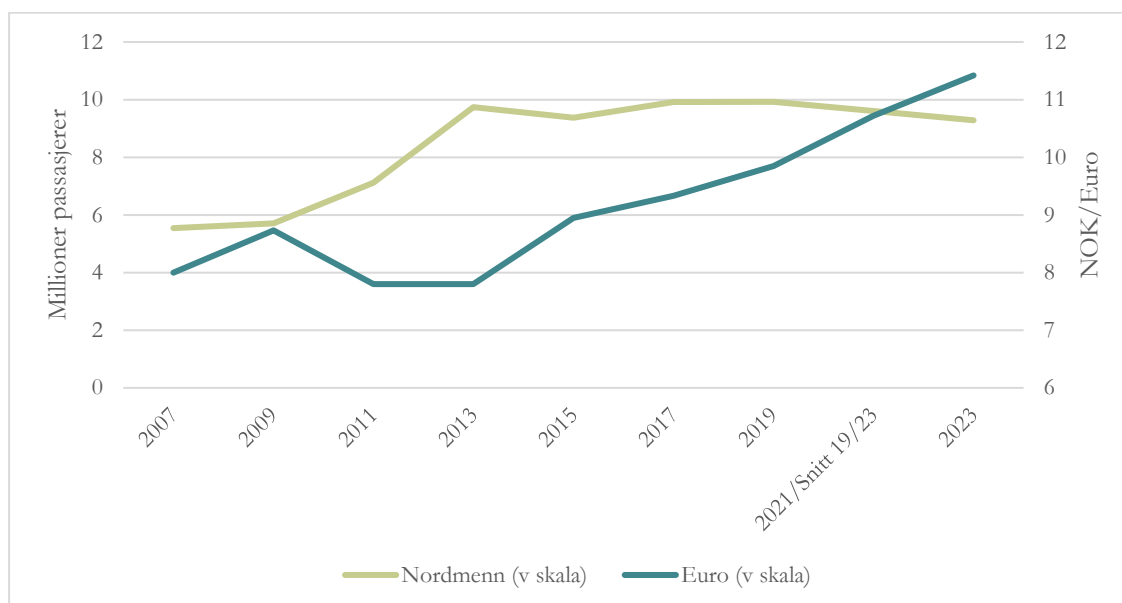
Figur 7.8 viser kraftig trafikkvekst fra året før i 1. kvartal 2023, mens det var nedgang i 2. og 3. kvartal og stagnasjon siden. Det virker derfor ikke sannsynlig at det kommer en ekstraordinær innhenting fremover-trenden viser heller en tendens i retning av en reduksjon i nordmenns interne fritidsreiser med fly innenlands.



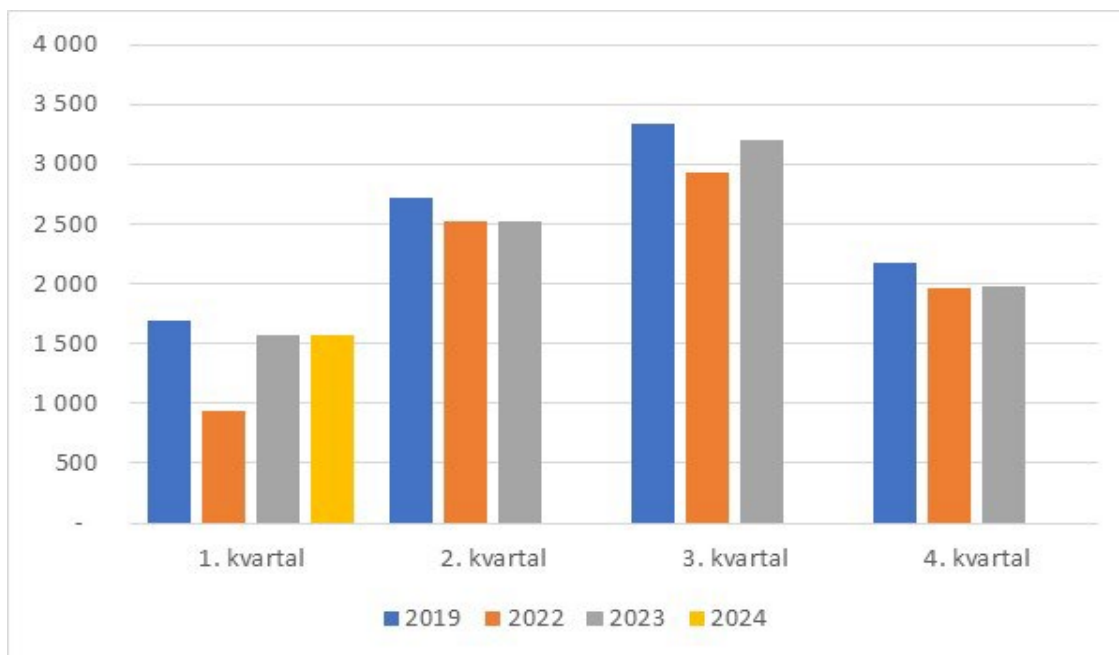
Figur 7.8: Nordmenns fritidsreiser med fly innenlands per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.  
 Figure 7.8: Norwegian domestic leisure air travel per quarter. 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.

### 7.4.2 Nordmenns fritidsreiser med fly til utlandet

Nordmenns fritidsreiser med fly ut av Norge vokste med hele 8,1 % per år i perioden 2007-2013. Etter 2013 har trafikken i hovedsak stagnert, og økte med totalt 2 % fram til 2019 (figur 7.9). Det er god grunn til å anta at stagnasjonen dels skyldes svekket kroneverdi. Fra 2013 til 2019 falt kroneverdien mot euro med 21 %, og fallet fortsatte med 14 % fra 2019 til 2023. I samme periode (2019 til 2023) falt nordmenns feriereiser med fly til utlandet med 6 %. Mens innenlandske fritidsreiser hadde nullvekst fra 2022 til 2023, vokste reiser til utlandet med 9 %. Trafikkutviklingen per kvartal viser betydelig vekst i 1. og 3. kvartal i 2023, mens trafikken i første kvartal 2024 var på samme nivå som ett år tidligere (figur 7.10).

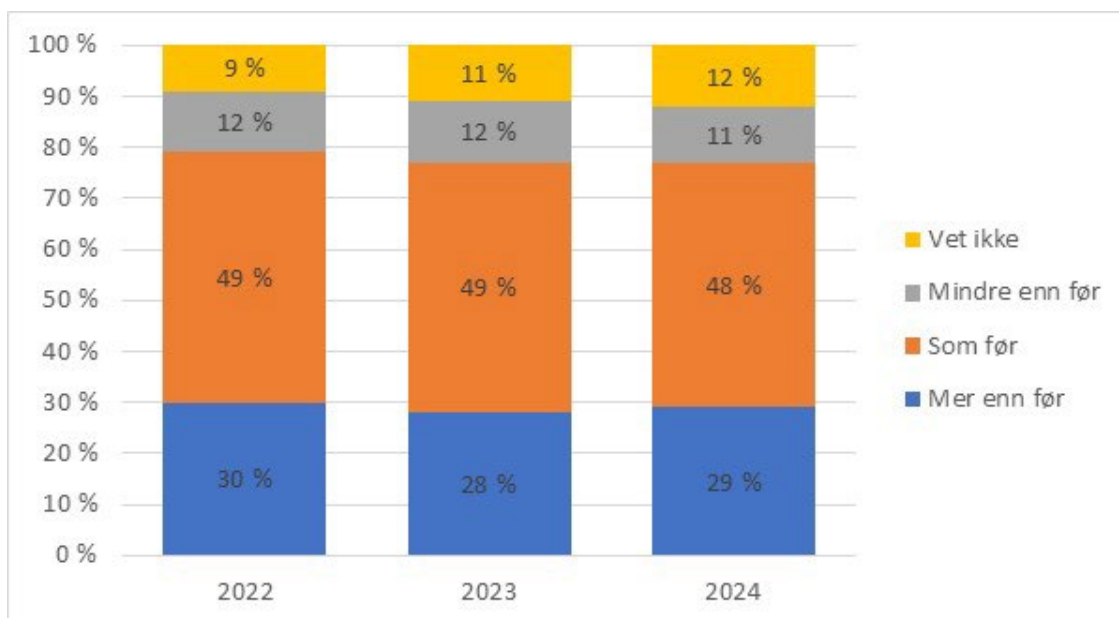


Figur 7.9: Nordmenns fritidsreiser med fly til utlandet. 2007-2023. Millioner reiser.  
 Figure 7.9: Norwegian international leisure air travel. 2007-2023. Million journeys.



Figur 7.10: Nordmenns fritidsreiser med fly til utlandet per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.  
Figure 7.10: Norwegian international leisure air travel per quarter. 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.

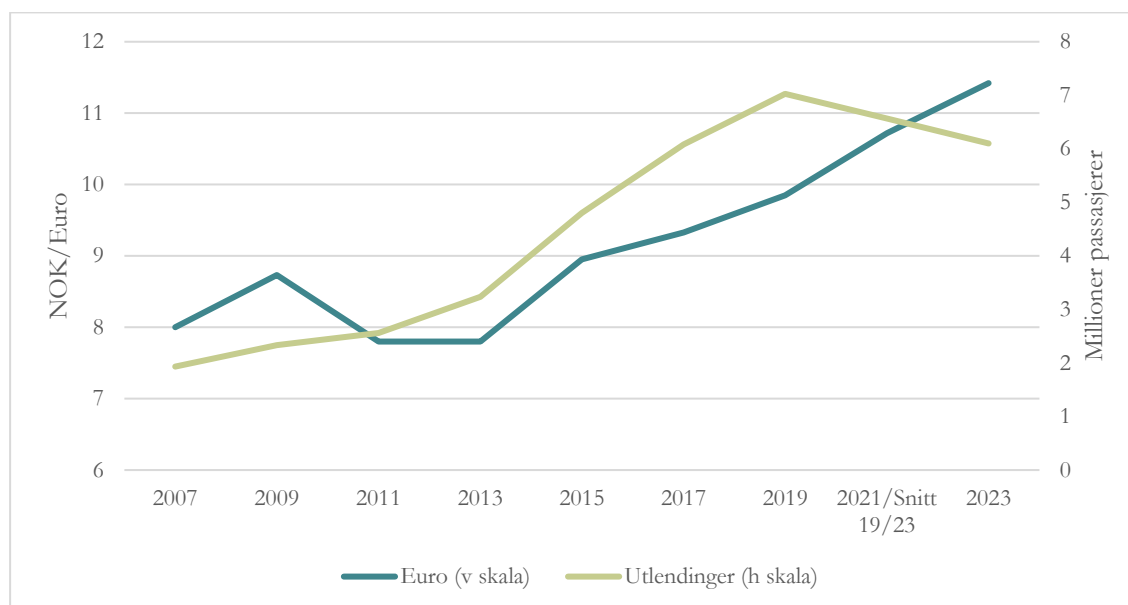
I RVU fly spørres det om forventet reiseaktivitet med fly de neste 1-2 årene. Figur 7.11 viser at nordmenn som reiser utenlands ikke har tanker om å redusere reiseaktiviteten, i alle fall ikke på kort sikt. Bare 11-12 % sier at de vil reise mindre, mens om lag 30 % ser for seg å reise mer enn før pandemien. Andelen som sier at de vil reise mer/mindre har ikke endret seg etter at markedet ble normalisert. Det indikerer at det fortsatt er et «oppdemmet reisebehov» blant nordmenn, og at det fortsatt kan komme innhenting.



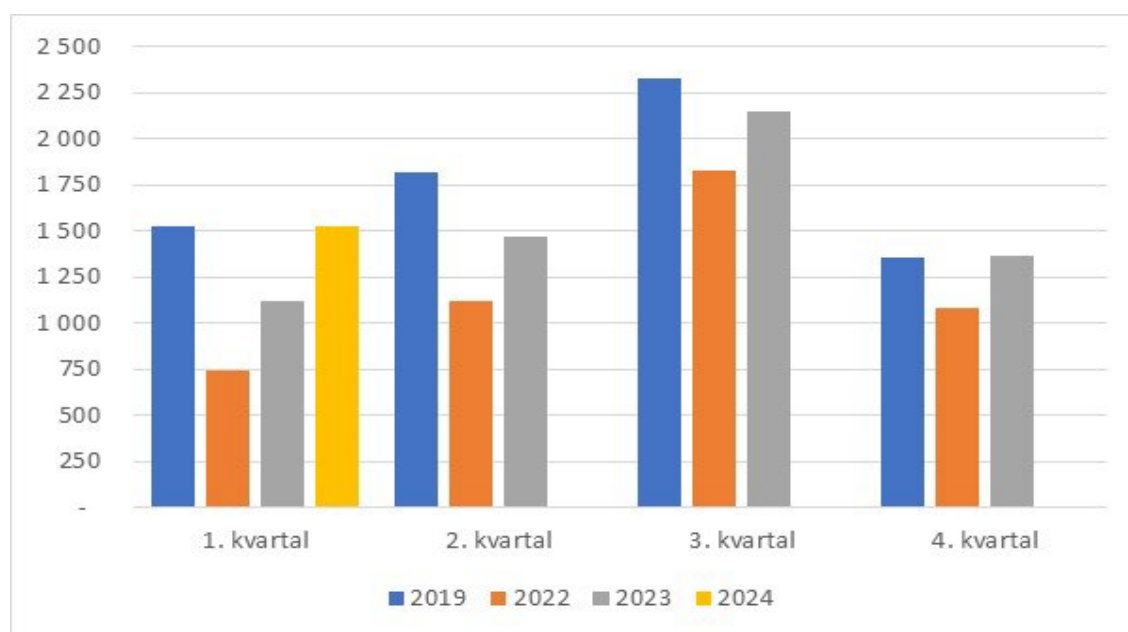
Figur 7.11: «Hvor ofte vil du fly de neste 1-2 årene, sammenlignet med før koronapandemien inntraff?».  
Figure 7.11: «How often will you fly in the next 1-2 years, compared to the time before the corona pandemic?».

### 7.4.3 Innkommende flyturisme

Utlendingers fritidsreiser med fly til Norge har i mange år økt betydelig (figur 7.12). I perioden 2007-2013 vokste trafikken i gjennomsnitt med 6,8 % per år. Deretter økte innkommende flyturisme med 13,8 % per år fram til 2019, dvs. med 117 % (2013-2019). Veksten var godt hjulpet av det kraftige fallet i kroneverdi mot euro. Fallet i kronekurs fortsatte som nevnt fra 2019 til 2023, mens antallet reiser i denne perioden falt med 13 %. Det er et klart trendbrudd som indikerer at det kan komme en innhenting. Kvartalstallene i figur 7.13 antyder også at det fortsatt er «gjeninnhentingsvekst» i det utenlandske markedet. Volumet i 1. kvartal 2024 lå 36 % høyere enn samme periode i 2023.



Figur 7.12: Utlendingers private flyreiser til/fra Norge versus kursen NOK/euro. 2007-2023.  
 Figure 7.12: International tourist arrivals to Norway and exchange rates NOK vs. Euro. 2007-2023.



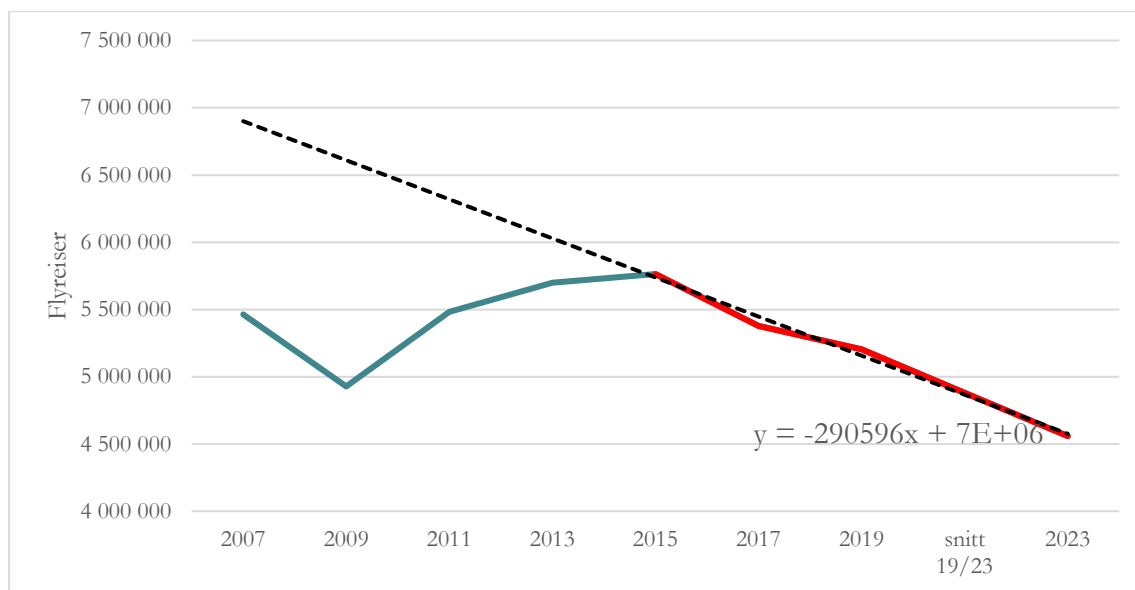
Figur 7.13: Utenlandske turister på fritidsreise med fly til Norge per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.  
 Figure 7.13: International tourist arrivals by air per quarter. 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.

Menon analyse har utarbeidet prognoser for norsk reiseliv fram mot 2030 (Aslesen, Jacobsen og Nerdrum, 2023). Her vises det at utenlandske turister returnerte raskere enn forventet etter pandemien og at eksportinntektene fra reiselivet i 2023 var tilbake på 2019-nivå<sup>23</sup>. I basisscenarioet for prognosene legges det til grunn 67 % eksportvekst fra 2019 til 2030 (målt i faste 2023-kroner). Det forutsettes her at kronekursen blir på dagens nivå mot euro. En styrking av kronekursen på 20 % reduserer økningen i reiselivseksporten til 51 %, men også det betyr betydelig vekst i innkommende (fly)turisme.

## 7.4.4 Yrkesreiser med fly

### 7.4.4.1 Innland

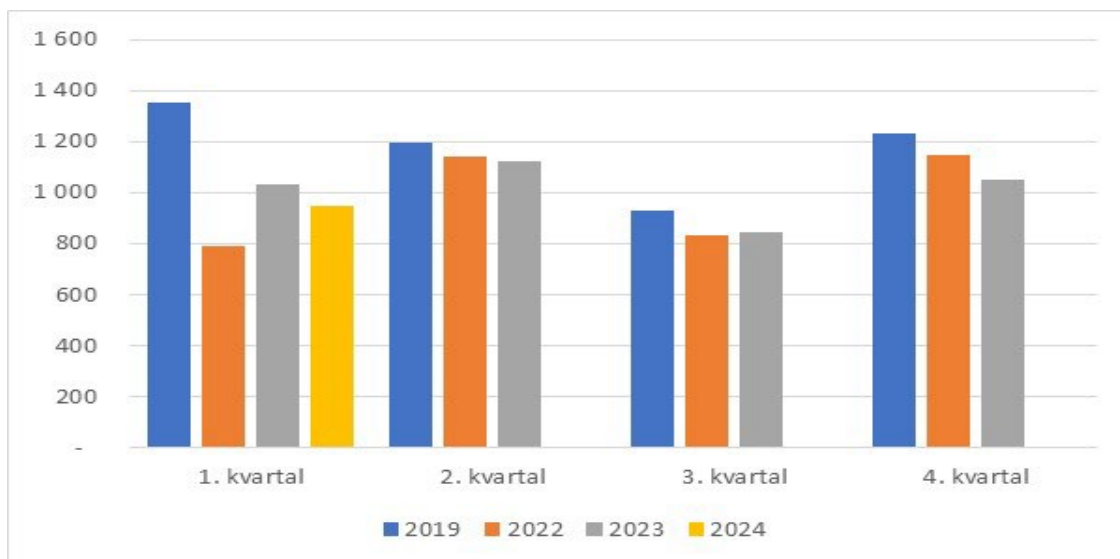
Figur 7.14 viser at innenlands forretningstrafikk med fly nådde en topp i 2015 med ca. 5,8 millioner reiser (reiser relatert til olje- og gassvirksomhet holdt utenfor). Mellom 2007 og 2015 økte trafikken med 2,0 % per år i gjennomsnitt, men antall reiser falt med 0,9 % per år i de påfølgende årene 2015-2019 (1,9 % hvis vi kun ser på norske reisende). I 2023 var nivået på yrkestrafikken innenlands 12 % lavere enn i 2019. Dette sammenfaller med trenden siden 2015 med ca. 290 000 færre (ikke-olje) arbeidsbetingede terminalpassasjerer per år. Kvartalstallene for de siste tre årene viser utflating av trafikken i 2. og 3. kvartal 2023 sammenlignet med 2022, og en trafikknedgang i 4. kvartal, som har fortsatt inn i 1. kvartal 2024 (figur 7.15). Det ligger neppe an til noen ekstraordinær innhenting utover i 2024. Trenden indikerer nedgang i forretningstrafikken innenlands fremover.



Figur 7.14: Forretningsreiser med fly i Norge utenom olje internt. 2007-2023.

Figure 7.14: Domestic business air travel (trips related to oil/gas operations excluded). 2007-2023.

<sup>23</sup> At innkommende flyturisme fortsatt ligger godt under 2019-nivået, kan tyde på en dreining mot en større andel turister fra nærområdene.

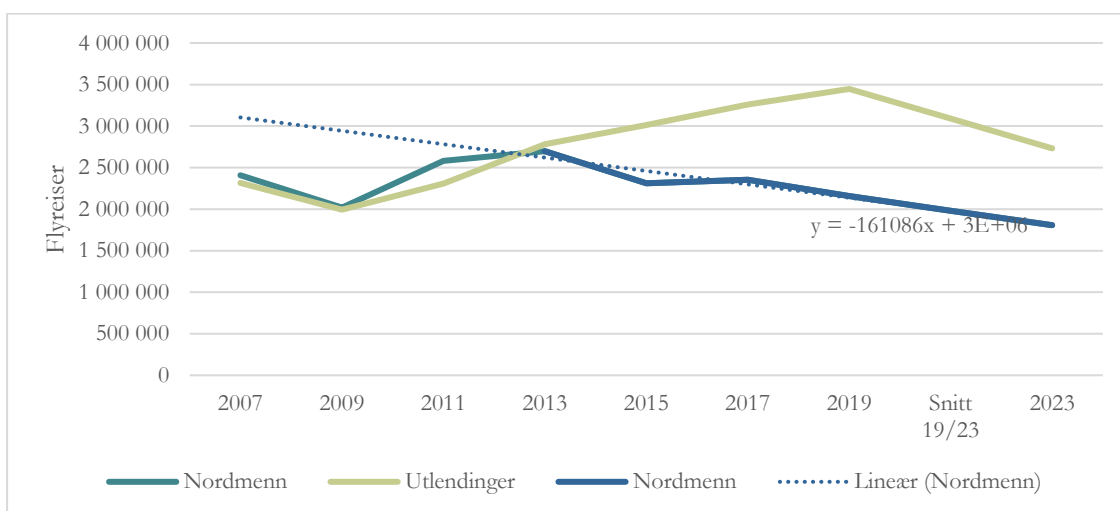


Figur 7.15: Forretningsreiser med fly i Norge utenom olje per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.  
 Figure 7.15: Domestic business air travel per quarter (trips related to oil/gas operations excluded). 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.

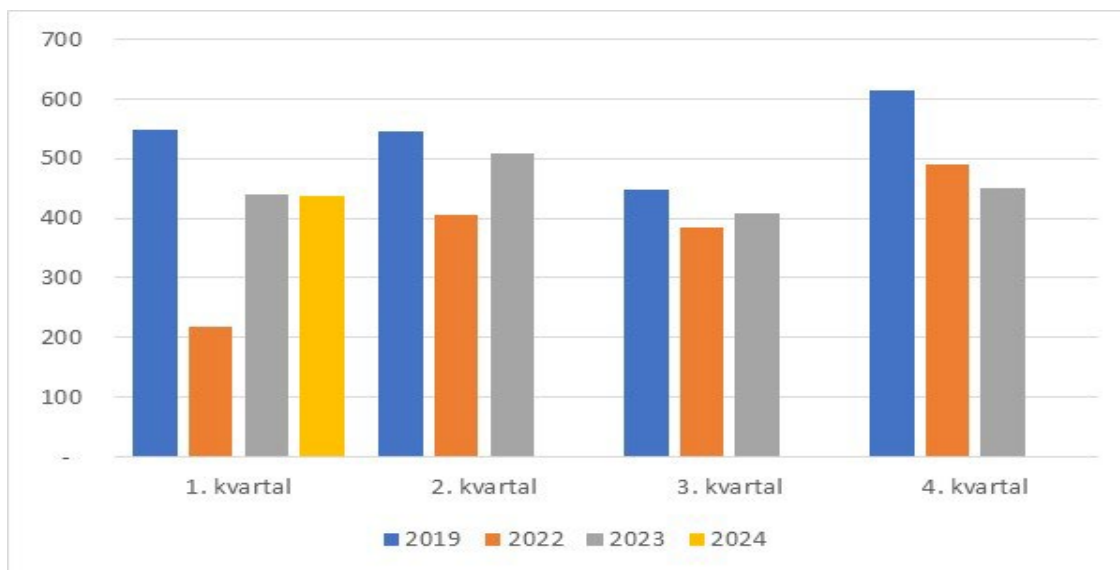
#### 7.4.4.2 Utland

Nordmenns yrkesreiser med fly til utlandet nådde en topp i 2013 med 2,7 millioner reiser. Mellom 2013 og 2019 ble trafikken redusert med i gjennomsnitt 3,7 % per år. I 2023 ble det gjennomført 16 % færre arbeidsbetingede utenlandsreiser enn i 2019. Reduksjonen sammenfaller med trenden inn mot pandemien (figur 7.16). Kvartalstallene (figur 7.17) viser kraftig innhenting i første halvår 2023, mens trafikken i siste kvartal 2023 og første kvartal 2024 stabiliserte seg.

Utlendingers yrkesreiser til Norge vokste jevnt i perioden 2009-2019 (4,5 % per år). I 2019 foretok bosatte i utlandet knapt 3,5 millioner arbeidsbetingede reiser til/fra Norge. Trafikken ble redusert med 21 % fra 2019 til 2023. Denne nedgangen representerer et kraftig brudd med trenden mellom 2009-2019, som har ligget på 145 000 flere terminalpassasjerer per år. Dette peker i retning av en ytterligere innhenting. Kvartalstallene viser på sin side bare mindre endringer i siste halvår 2023 sammenlignet med samme periode i 2022 (figur 7.18). Tilsvarende var trafikken i første kvartal 2024 på samme nivå som første kvartal 2023.

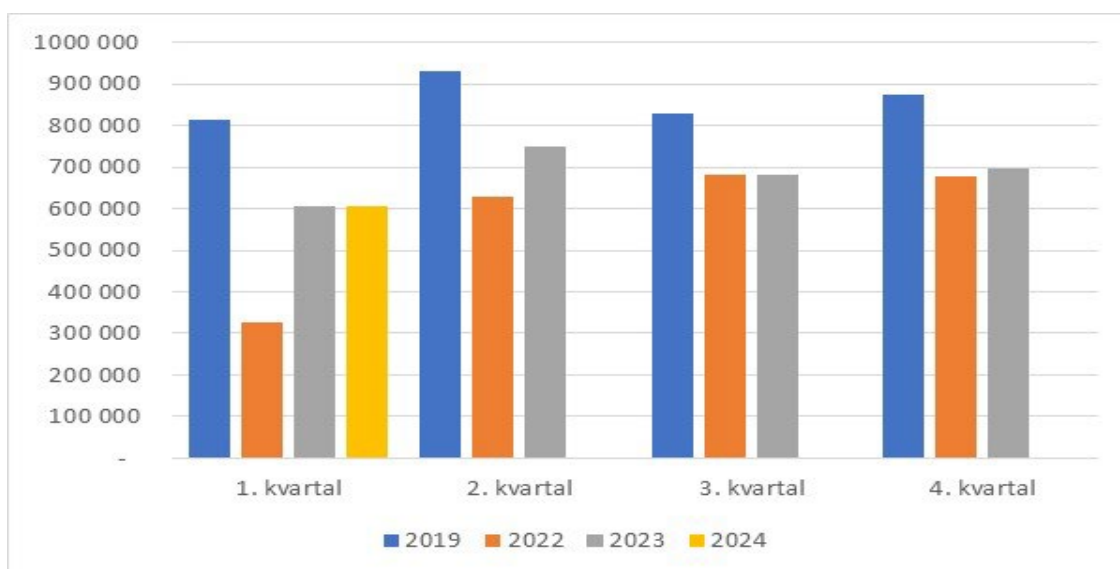


Figur 7.16: Trafikktutvikling for arbeidsbetingede utenlandsreiser. Nordmenn og utlendinger. 2007-2023.  
 Figure 7.16: Traffic development for international business travel. Residents in Norway and abroad. 2007-2023.



Figur 7.17: Nordmenns forretningsreiser med fly til/fra Norge per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.

Figure 7.17: International business air travel per quarter. Residents in Norway. 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.



Figur 7.18: Utlendingers forretningsreiser med fly til/fra Norge per kvartal. 2019 og 2022-2024. 1000 reiser.

Figure 7.18: International business air travel per quarter. Residents abroad. 2019 and 2022-2024. 1000 journeys.



## Referanser

- Aasen, M., Thøgersen, J., Vatn, J., Dunlap, R.E., Fisher, D.R., Hellevik, O., & Stern, P.C. (2023). The limited influence of climate norms on leisure air travel. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(10), 2250–2269 <https://doi.org/10.1080/09669582.2022.2097687>
- Aslesen, S., Jacobsen, E. & Nerdrum, L. (2023). *Menons prognoser for norsk reiseliv mot 2030*. Menon-publikasjon nr. 144/2023.
- Cohen, S.A., Higham, J.E.S., & Reis, A. (2013). Sociological barriers to sustainable tourism air travel behaviour. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 982-998. <https://doi.org/10.1080/09669582.2013.809092>.
- Curley, A., Garber, R., Krishnan, V., & Tellez, J. (2020). *For corporate travel, a long recovery ahead* <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/for-corporate-travel-a-long-recovery-ahead>.
- Gössling, S. & Stavrinidi, I. (2016). Social networking, mobilities, and the rise of liquid identities. *Mobilities*, 11(5), 723-743. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1034453>.
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266, 122015. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>.
- Higham, J.E.S., Cohen, S.A., & Cavaliere, C.T. (2014). Climate change, discretionary air travel and the 'flyers' dilemma'. *Journal of Travel Research*, 53(4), 462-475. <https://doi.org/10.1177/00472875135003>.
- Higham, J., Cohen, S.A., Cavaliere, C.T., Reis, A., & Finkler, W. (2016). Climate change, tourist air travel and radical emissions reduction. *Journal of Cleaner Production*, 111, 336-347. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.10.100>.
- Javadinasr, M. et al. (2022). The Long-Term effects of COVID-19 on travel behavior in the United States: A panel study on work from home, mode choice, online shopping, and air travel. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 90, 466-484. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.019>.
- Julsrud, T. E. & Kallbekken, S. (2024). Have international business travels reached a turning point? Exploring long-term effects of COVID-19 on aviation travel practices in knowledge-intensive organizations. Under vurdering for publisering i *Journal of Sustainable Tourism*.
- Müller, A. & Wittmer, A. (2023). The choice between business travel and video conferencing after COVID-19 – Insights from a choice experiment among frequent travelers. *Tourism Management*, 96. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.104688>.

# Vedlegg

## Vedlegg 1.

Tabell V.1: Totalt antall utenlandsreiser med fly (rute og charter) utført av bosatte i Norge og reisefrekvens (enveisreiser) per år fordelt på fylker (slik de var definert i 2020-2023) og landsdeler 2013-2023. Reiser med transfer inkludert. Avreist fra Avinors lufthavner.

Table V.1: Total number of international journeys (scheduled and charter) carried out by residents of Norway and frequency of travel (one-way trips) per year by county (as defined in 2020-2023) and parts of the country 2013-2023. Transfer included. Departed from Avinor airports.

	1000 reiser i 2023	2013	2015	2017	2019	2022	2023
<b>Hele landet</b>	<b>11 072</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>
Viken	2 484					1,8	1,9
Oslo	2 699					3,6	3,8
Innlandet	510					1,1	1,4
Vestfold og Telemark	451					0,9	1,0
<b>Sum Østlandet</b>	<b>6 143</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>
Agder	437					1,0	1,1
Rogaland	1 034					1,6	1,7
<b>Sum Agder/Rogaland</b>	<b>1 471</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>
Vestland	1 398					1,7	1,9
Møre og Romsdal	437					0,9	1,0
<b>Sum Vestlandet</b>	<b>1 471</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>
<b>Sum Trøndelag</b>	<b>832</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>
Nordland	299					1,1	1,2
Troms og Finnmark	318					1,3	1,3
<b>Sum Nord-Norge</b>	<b>617</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>

## Vedlegg 2.

Tabell V.2: Totalt antall utenlandsreiser med fly (rute og charter) utført av bosatte i Norge og reisefrekvens (enveisreiser) per år fordelt på fylker (slik de var definert i 2020-2023) og landsdeler 2013-2023. Reiser med transfer ikke inkludert. Avreist fra Avinors lufthavner.

Table V.2: Total number of international journeys (scheduled and charter) carried out by residents of Norway and frequency of travel (one-way trips) per year by county (as defined in 2020-2023) and parts of the country 2013-2023. Transfer not included. Departed from Avinor airports.

	1000 reiser i 2023	2013	2015	2017	2019	2022	2023
<b>Hele landet</b>	<b>9 852</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>
Viken	2 473					1,8	1,9
Oslo	2 677					3,6	3,8
Innlandet	507					1,1	1,4
Vestfold og Telemark	444					0,9	1,0
<b>Sum Østlandet</b>	<b>6 101</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>
Agder	349					1,0	1,1
Rogaland	863					1,6	1,7
<b>Sum Agder/Rogaland</b>	<b>1 212</b>	<b>2,5</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>
Vestland	1 244					1,7	1,9
Møre og Romsdal	262					0,9	1,0
<b>Sum Vestlandet</b>	<b>1 506</b>	<b>2,3</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>
<b>Sum Trøndelag</b>	<b>608</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>
Nordland	137					0,6	0,6
Troms og Finnmark	130					0,7	0,5
<b>Sum Nord-Norge</b>	<b>267</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>

## Vedlegg 3.

Tabell V.3: Trafikkvekst i ulike perioder for utvalgte relasjoner.

Table V.3: Traffic growth in different time periods for selected routes.

	Forretning					Fritid					Total trafikk				
	Vekst					Vekst					Vekst				
	2007-2013	2013-2019	2009-2019	2022-2023	2023 vs. 2019	2007-2013	2013-2019	2009-2019	2022-2023	2023 vs. 2019	2007-2013	2013-2019	2009-2019	2022-2023	2023 vs. 2019
Oslo-Trondheim	1,2 %	-1,8 %	0,7 %	5,9 %	80 %	3,5 %	5,3 %	5,3 %	2,3 %	95 %	2,3 %	2,0 %	3,1 %	3,6 %	89 %
Oslo-Bergen	-1,8 %	-0,2 %	0,5 %	-1,0 %	77 %	4,1 %	5,2 %	5,0 %	10,4 %	102 %	0,7 %	2,6 %	2,8 %	5,7 %	91 %
Oslo-Stavanger	-0,4 %	1,0 %	1,8 %	5,9 %	79 %	7,0 %	2,1 %	4,1 %	3,3 %	95 %	2,7 %	1,5 %	2,9 %	4,5 %	87 %
Oslo-Kristiansand	-1,8 %	0,9 %	0,1 %	14,9 %	67 %	9,1 %	0,1 %	2,7 %	14,9 %	84 %	2,5 %	0,5 %	1,3 %	14,9 %	75 %
Oslo-Haugesund	0,9 %	-0,7 %	0,4 %	27,1 %	82 %	8,8 %	3,8 %	5,3 %	10,1 %	89 %	4,1 %	1,5 %	2,7 %	17,1 %	86 %
Oslo-Ålesund	1,3 %	-2,0 %	0,1 %	12,3 %	84 %	6,9 %	4,0 %	5,5 %	15,7 %	92 %	4,0 %	1,5 %	3,1 %	14,4 %	89 %
Oslo-Molde	1,0 %	-2,1 %	2,1 %	-2,5 %	72 %	7,3 %	2,8 %	4,5 %	32,8 %	95 %	4,0 %	0,6 %	3,5 %	18,4 %	86 %
Oslo-Kristiansund	3,6 %	-6,5 %	-1,6 %	0,9 %	74 %	3,4 %	6,0 %	4,1 %	7,2 %	83 %	3,5 %	-1,3 %	1,0 %	4,2 %	78 %
Oslo-Bodø	0,8 %	0,3 %	1,4 %	1,4 %	79 %	3,5 %	3,3 %	4,6 %	12,3 %	108 %	2,3 %	2,2 %	3,3 %	8,7 %	97 %
Oslo-Harstad/Narvik	8,4 %	-3,0 %	2,8 %	34,2 %	105 %	1,3 %	5,5 %	3,7 %	-1,0 %	106 %	3,8 %	2,5 %	3,4 %	7,5 %	105 %
Oslo-Tromsø	2,3 %	-2,9 %	1,0 %	-7,7 %	72 %	4,8 %	6,3 %	6,6 %	7,4 %	108 %	3,7 %	2,9 %	4,6 %	3,3 %	96 %
Oslo-Bardufoss	4,7 %	1,9 %	2,0 %	26,4 %	87 %	1,4 %	4,1 %	5,6 %	4,1 %	81 %	3,0 %	3,1 %	3,7 %	13,6 %	84 %
Oslo-Alta	-5,0 %	2,6 %	-0,6 %	-3,6 %	71 %	-2,4 %	-1,4 %	-0,3 %	21,0 %	78 %	-3,1 %	-0,3 %	-0,4 %	12,9 %	76 %
Oslo-Kirkenes	3,8 %	3,4 %	3,4 %	50,6 %	77 %	4,3 %	4,8 %	2,7 %	16,8 %	75 %	4,1 %	4,3 %	2,9 %	26,0 %	76 %
OSL-TRD/BGO/SVG	-0,3 %	-0,4 %	1,0 %	3,5 %	79 %	4,7 %	4,4 %	4,9 %	5,4 %	97 %	1,9 %	2,0 %	2,9 %	4,6 %	89 %
Oslo-Sør-Norge øvrig	0,6 %	-1,5 %	0,3 %	12,7 %	76 %	7,6 %	3,0 %	4,6 %	16,4 %	89 %	3,6 %	0,9 %	2,4 %	14,9 %	83 %
Oslo-Nord-Norge	2,7 %	-1,0 %	1,5 %	7,4 %	81 %	2,9 %	4,7 %	4,7 %	7,7 %	102 %	2,8 %	2,6 %	3,6 %	7,6 %	95 %

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

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

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

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

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

**Postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Postboks 8600 Majorstua  
0349 Oslo  
Norge

E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

**Kontoradresse:**

Forskningsparken  
Gautstadalléen 21

Hjemmeside: [www.toi.no](http://www.toi.no)

