

Geografisk tillgänglighet med flyg- En jämförelse mellan 2018 och 2019

Inledning

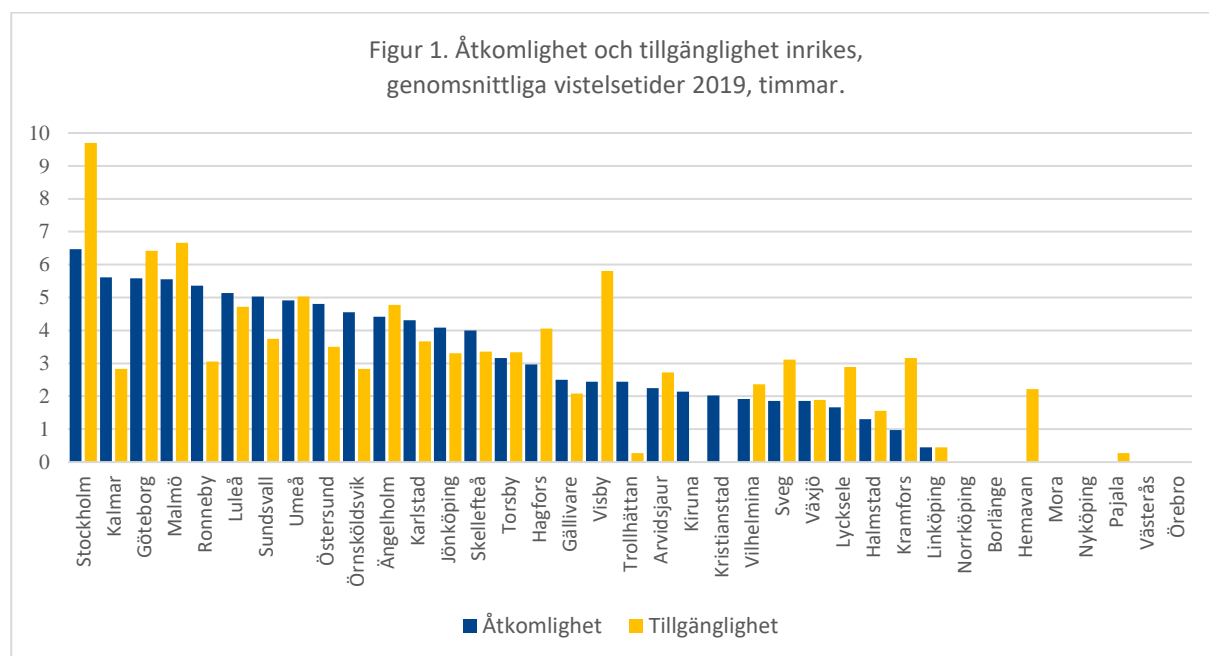
Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter¹ för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Mer konkret innebär det att en person som t.ex. reser med första flighten från t ex. Luleå flygplats i avsikt att besöka Bryssel och återvända med sista flighten hem kan vistas totalt 5 timmar i Bryssel. Däremot, om man från Bryssel vill göra en förrättning över dagen i Luleå, så var det inte möjligt. Det förra benämns Luleås *åtkomlighet* till Bryssel och det senare Luleås *tillgänglighet* från Bryssel. Vistelsetider har beräknats från det att flygplanet landat på ankomstflygplatsen tills det att sista flygplanet avgår. Kriteriet är att man skall vara tillbaka på hemmaflygplatsen senast 24:00 samma dag. Endast vistelsetider på minst fyra timmar har tagits med eftersom det inte anses meningsfullt att genomföra en förrättning med kortare tid till förfogande. För alla svenska flygplatser med linjetrafik har sådana vistelsetider beräknats. I den mån det finns fler flygplatser i en region som t ex Stockholm med både Arlanda och Bromma väljs det alternativ som ger längst vistelsetid. För Malmö räknas, vid sidan av Sturup, även Kastrup som "hemmaflygplats". Genomsnittet av alla vistelsetider utgör måttet på respektive flygplats tillgänglighet och åtkomlighet.

¹ Tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

Årets sammanställning visar att såväl tillgängligheten som åtkomligheten försämrades under 2019, och det gäller för både inrikes- och Europatrafiken. Avmattning i den svenska ekonomin, och till viss del även flygskatten som infördes i april 2018, har inneburit en minskad efterfrågan på flygresor. Detta har i sin tur påverkat utbudet negativt genom färre och glesare avgångar, vilket förmodligen bidragit till att tillgängligheten och åtkomligheten försämrats.

Tillgänglighet och åtkomlighet - Inrikes

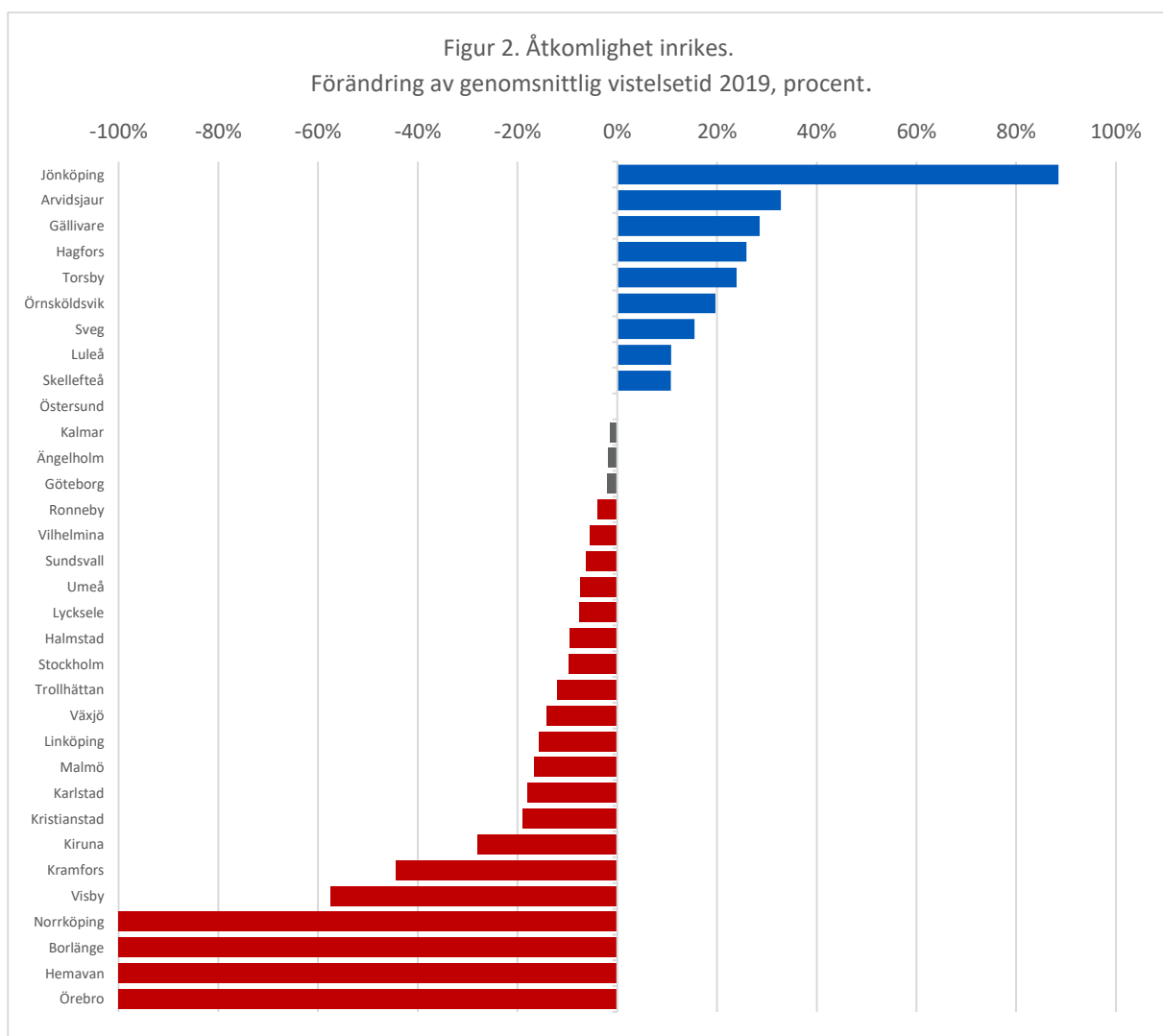
För Sverige som helhet försämrades möjligheten att ta sig till och från olika platser inom landet för en endagarsförrättning. Jämfört med 2018 minskade den genomsnittliga vistelsetiden med närmare 8 %, det gäller för såväl åtkomligheten som tillgängligheten, men skillnaderna på flygplatsnivå varierar mycket vilket visas i figurerna 2 och 3. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har givetvis en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser. I figur 1 visas de genomsnittliga vistelsetiderna per flygplats under 2019.



Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Detta är naturligt eftersom man har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i

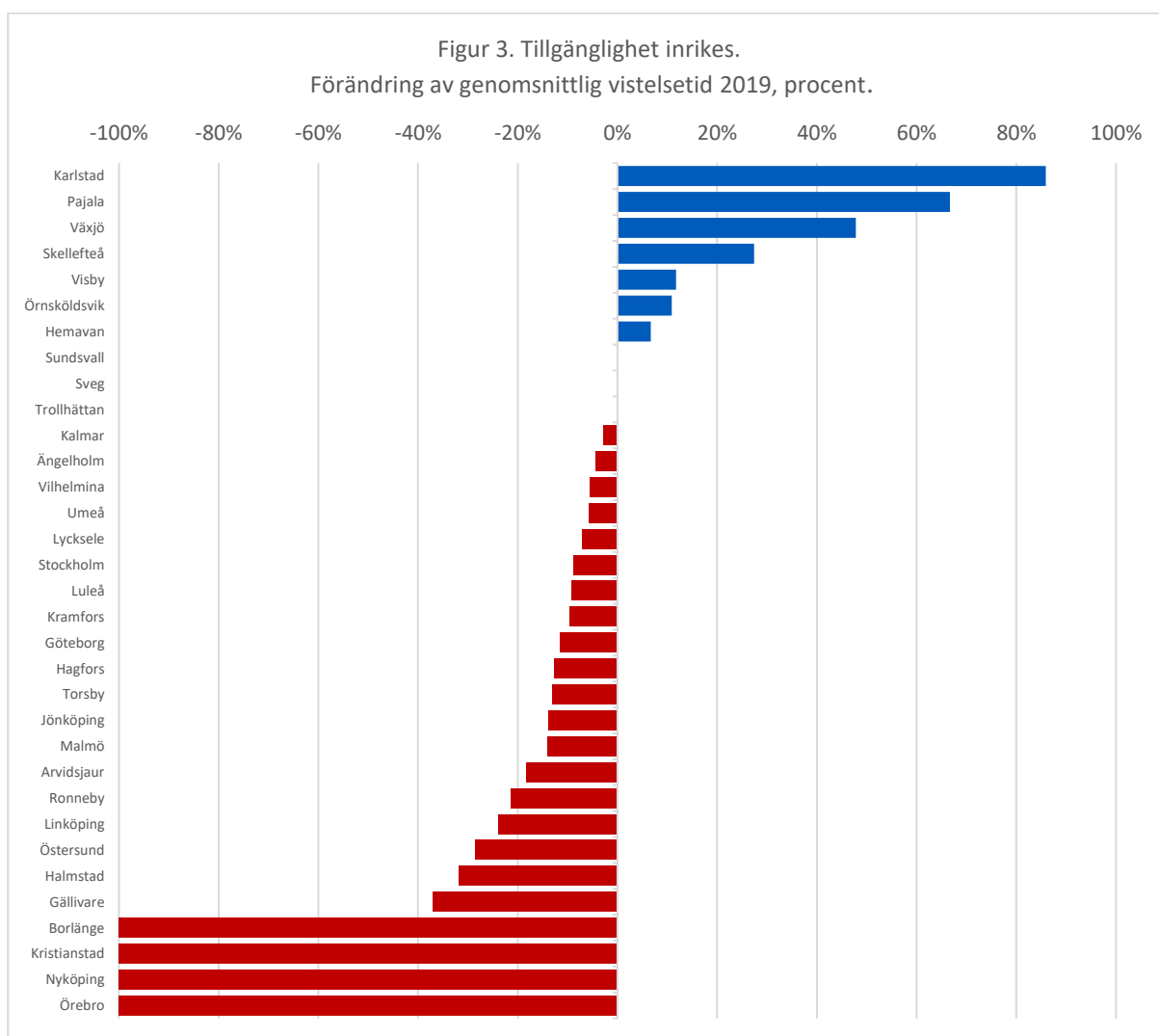
landet och utgör navet i det svenska flygtransportsystemet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm. Avgörande för dessa flygplatser inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, även avståndsfaktorn kan ha betydelse. Sex flygplatser saknade helt åtkomst och tillgänglighet till inrikesflyget under 2019.

I de två följande figurerna visas förändringar per flygplats mellan 2018 och 2019.



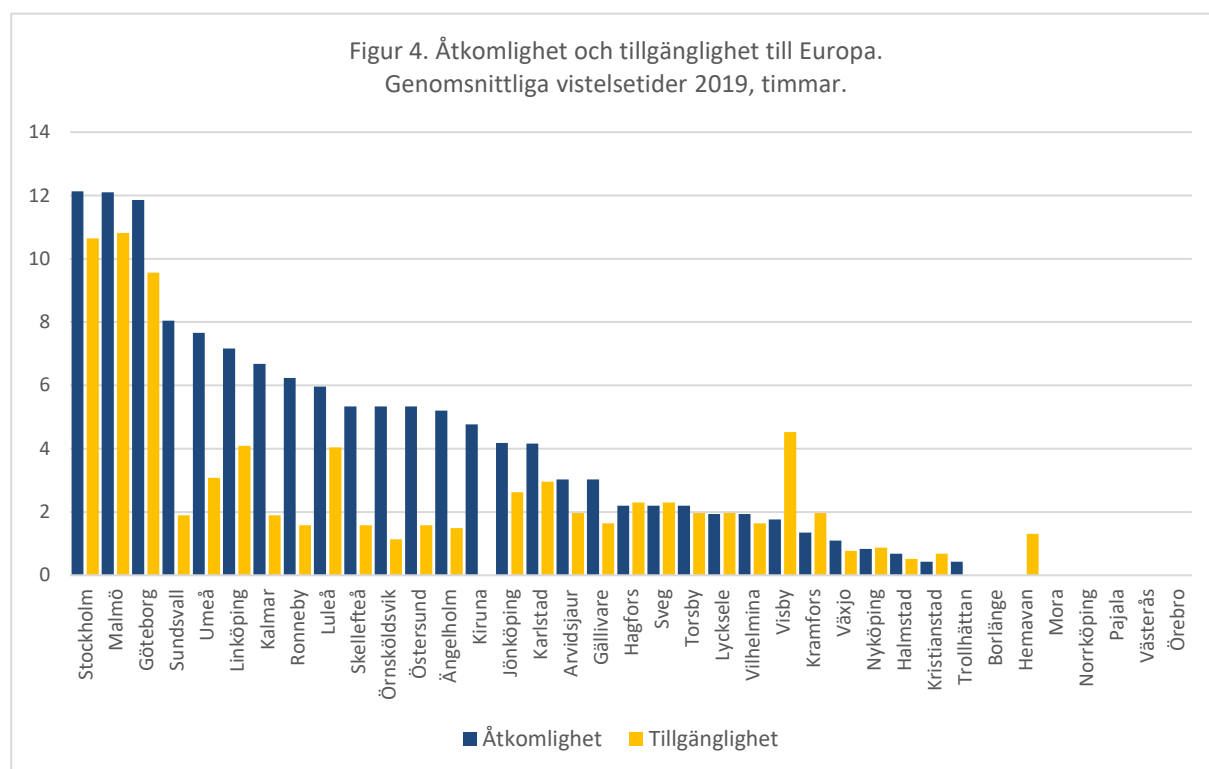
Nio flygplatsregioner fick en förbättrad *åtkomlighet* jämfört med 2018. Störst har förbättringen varit för Jönköping. På 23 flygplatser har det skett en försämring jämfört med 2018. Hemavan, Borlänge, Örebro och Norrköping hade ingen åtkomst till någon annan svensk flygplats under 2019. Mora, Pajala, Nyköping och Västerås saknade åtkomlighet under såväl 2018 som 2019.

När det gäller *tillgängligheten* så har denna förbättrats för sju flygplatser. Den största förbättringen hade Karlstad. 25 av regionerna har fått en försämrad tillgänglighet, och fyra flygplatser (Kiruna, Mora, Norrköping och Västerås) saknade helt tillgänglighet under både 2018 och 2019.



Tillgänglighet och åtkomlighet – Europa

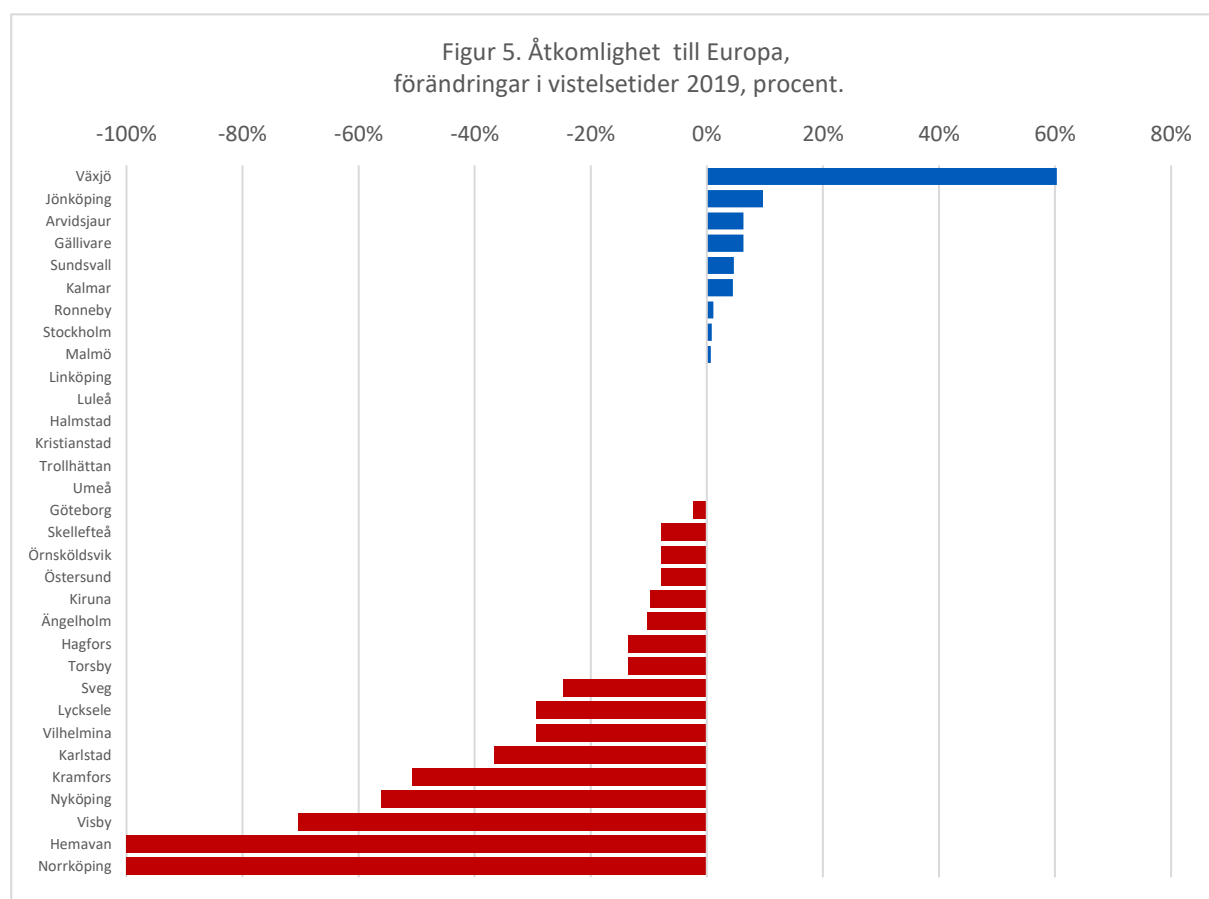
För tillgänglighet och åtkomlighet till Europa undersöks möjligheten att över dagen kunna ta sig till (eller från) huvudstäderna² i de 15 länder varmed Sverige har störst utrikeshandel. Länderna har viktats efter hur stor andel de har av den samlade utrikeshandeln till dessa länder. På så vis är det av större betydelse att ha goda förbindelser med t.ex. Tyskland än med Österrike. Dessa (viktade) genomsnittliga vistelsetider utgör måttet för de svenska flygplatsregionernas tillgänglighet och åtkomlighet i Europa, se figur 4. För Sverige som helhet försämrades såväl åtkomligheten som tillgängligheten under 2019. Båda minskade med cirka 13 % jämfört med 2018.



² För Tyskland används Frankfurt som målpunkt i stället för Berlin.

Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig dit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2019 hade Stockholm, Malmö³ och Göteborg. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Övriga flygplatser med god åtkomlighet har bra förbindelser med bland annat Köpenhamn, vars flygplats Kastrup utgör den dominerande skandinaviska transferflygplatsen. För flygplatser i norra Sverige är goda förbindelser med Arlanda viktiga för att kunna ta sig vidare ut i Europa.

De två följande figurerna visar relativa förändringar på flygplatsnivå.



³ Observera att Kastrup vid sidan av Sturup räknas som "hemmaflygplats" för Malmöregionen

På nio av flygplatserna har det skett en förbättring av *åtkomligheten* under 2019, medan den försämrats för 18. Den bästa utvecklingen hade Växjö, som under 2019 fick ytterligare en frekvens med KLM till Amsterdam Schiphol, sämst var utvecklingen för Hemavan och Norrköping som helt tappade möjligheten till endagarsförrättning. När det gäller Norrköping är försämringen kopplat till flygbolagets BMI konkurs som innebar att trafiken mellan Norrköping-München då upphörde.

Sju flygplatser saknade åtkomlighet 2019, för fem⁴ av dessa fanns inte heller möjligheten att under 2018 ta sig till Europa.

När det gäller *tillgängligheten* så har den förbättrats på fem⁵ av flygplatser. Utöver Kalmar så har Visby, Växjö, Hemavan och Karlstad haft en positiv utveckling. Av de 16 flygplatser som fick en försämrad tillgänglighet är det Nyköping och Östersund som har försämrats mest under 2019. Åtta⁶ flygplatser hade ingen tillgänglighet under något av åren.

⁴ Borlänge, Mora, Pajala, Västerås och Örebro.

⁵ Kalmars relativa förändring kan inte visas i figuren eftersom tillgängligheten var noll under 2018. Den genomsnittliga vistelsetiden under 2019 var i absoluta tal 1,9 timmar för Kalmar.

⁶ Borlänge, Kiruna, Mora, Norrköping, Pajala, Trollhättan, Västerås och Örebro.

