

# Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

– En jämförelse mellan 2013 och 2014



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen  
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSL 2014-5541

ISBN

Författare Håkan Brobeck

Månad År December 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## 1 Inledning

Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter<sup>1</sup> 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 reser med första flighten från t ex. Luleå flygplats i avsikt att besöka Bryssel och återvända med sista flighten hem kan vistas totalt sex timmar i Bryssel. Däremot, om man från Bryssel vill göra en förrättning över dagen i Luleå, så var detta 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<sup>2</sup> med linjetrafik har sådana vistelsetider beräknats. I den mån det finns fler flygplatser i en region som t ex Göteborg med både Säve och Landvetter väljs det alternativ som ger längst vistelsetid. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör måttet på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet.

## 2 Tillgänglighet och åtkomlighet - Inrikes

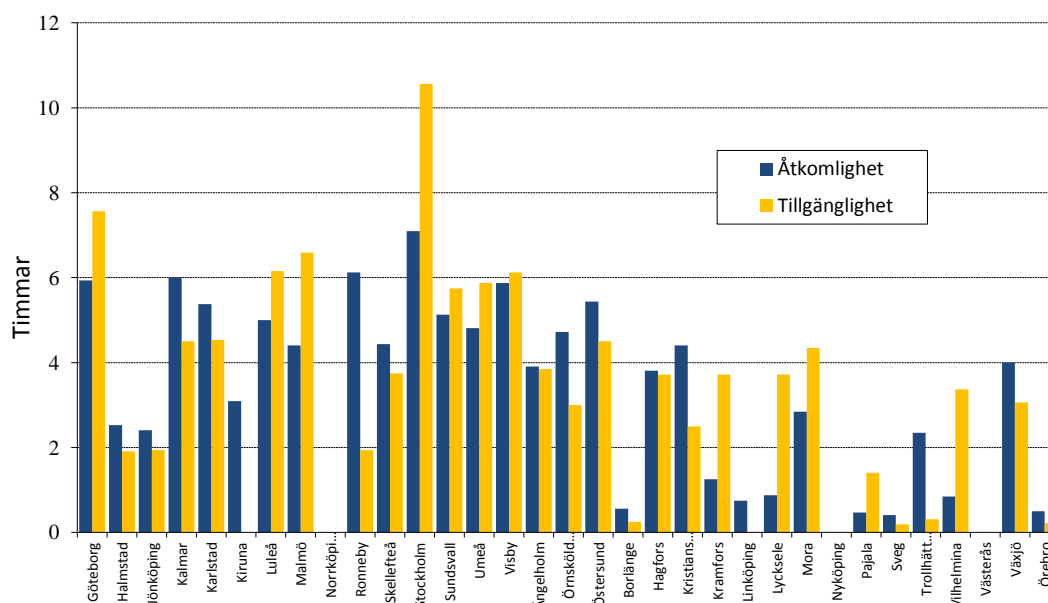
För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats under 2014 jämfört med året innan, och på flygplatsnivå är variationen stor. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har givetvis en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser. I figur 1 visas de genomsnittliga vistelsetiderna på flygplatsnivå under 2014.

---

<sup>1</sup> Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

<sup>2</sup> Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser är inte med i jämförelsen eftersom de saknade tidtabellsdata vid undersökningstillfället.

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes.  
Genomsnittliga vistelsetider 2014



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 flygplatsers inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, men också på avståndsfaktorn. Sämst *åtkomlighet* hade Borlänge, Sveg, Örebro och Pajala. Norrköping, Nyköping och Västerås saknar inrikestrafik vilket i princip omöjliggör endagsföräntningar. När det gäller *tillgängligheten* tillhör, utöver de ovan nämnda, också Linköping och Trollhättan de med svag tillgänglighetsgrad.

I tabell 1 visas förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken mellan 2013 och 2014 tillsammans med förändringar i antalet destinationer som kan nås, eller kan nås av.

Tabell 1. **INRIKES**

	Åtkomlighet				Tillgänglighet			
	Genomsn.		Antal dest 2014	Förändring i antal destinationer	Genomsn.		Antal dest 2014	Förändring i antal destinationer
	Vist.tid 2014 tim	Förändring minuter			Vist.tid 2014 tim	Förändring minuter		
Göteborg	5,94	- 83	21	- 5	7,56	- 8	26	- 1
Halmstad	2,53	- 39	10	- 4	1,91	- 137	8	- 13
Jönköping	2,41	- 144	11	- 9	1,94	- 173	8	- 13
Kalmar	6,00	- 11	23	- 1	4,50	- 53	16	- 4
Karlstad	5,38	- 15	22	- 1	4,53	- 73	16	- 5
Kiruna	3,09	101	13	7	0,00	0	0	0
Luleå	5,00	- 15	18	- 1	6,16	- 26	23	- 3
Malmö	4,41	- 68	17	- 4	6,59	- 13	25	- 2
Norrköping	0,00	- 86	0	- 7	0,00	0	0	0
Ronneby	6,13	- 8	23	0	1,94	- 39	7	- 3
Skellefteå	4,44	- 23	16	- 2	3,75	0	15	0
Stockholm	7,09	- 26	24	- 2	10,56	- 32	27	- 2
Sundsvall	5,13	- 45	19	- 2	5,75	- 11	22	0
Umeå	4,81	0	18	- 1	5,88	- 68	21	- 6
Visby	5,88	56	23	1	6,13	13	22	1
Ängelholm	3,91	- 53	16	- 3	3,84	- 41	14	- 5
Örnsköldsvik	4,72	- 36	17	- 3	3,00	- 41	12	- 3
Östersund	5,44	- 9	19	- 2	4,50	- 77	18	- 6
Borlänge	0,56	- 263	2	- 19	0,25	- 244	1	- 23
Hagfors	3,81	- 30	17	- 3	3,72	118	17	10
Kristianstad	4,41	34	19	1	2,50	120	15	13
Kramfors	1,25	- 17	6	- 2	3,72	26	17	2
Linköping	0,75	- 9	3	- 1	0,00	- 83	0	- 5
Lycksele	0,88	- 28	4	- 3	3,72	39	17	3
Mora	2,84	- 58	13	- 5	4,34	0	19	0
Nyköping	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Pajala	0,47	- 17	2	- 1	1,41	- 28	9	- 1
Sveg	0,41	0	1	0	0,19	0	1	0
Trollhättan	2,34	6	10	0	0,31	- 124	1	- 12
Vilhelmina	0,84	- 19	4	- 2	3,38	6	18	- 3
Västerås	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Växjö	4,00	24	17	0	3,06	81	14	7
Örebro	0,50	- 11	2	- 1	0,22	- 24	1	- 1

Blott fem av de 33 flygplatsregionerna som är med i undersökningen har fått en förbättrad *åtkomlighet*. Särskilt stor har förbättringen varit för Kiruna. 24 flygplatser har en försämrad åtkomlighet jämfört med 2013. För Borlänge och Jönköping har försämringen varit störst.

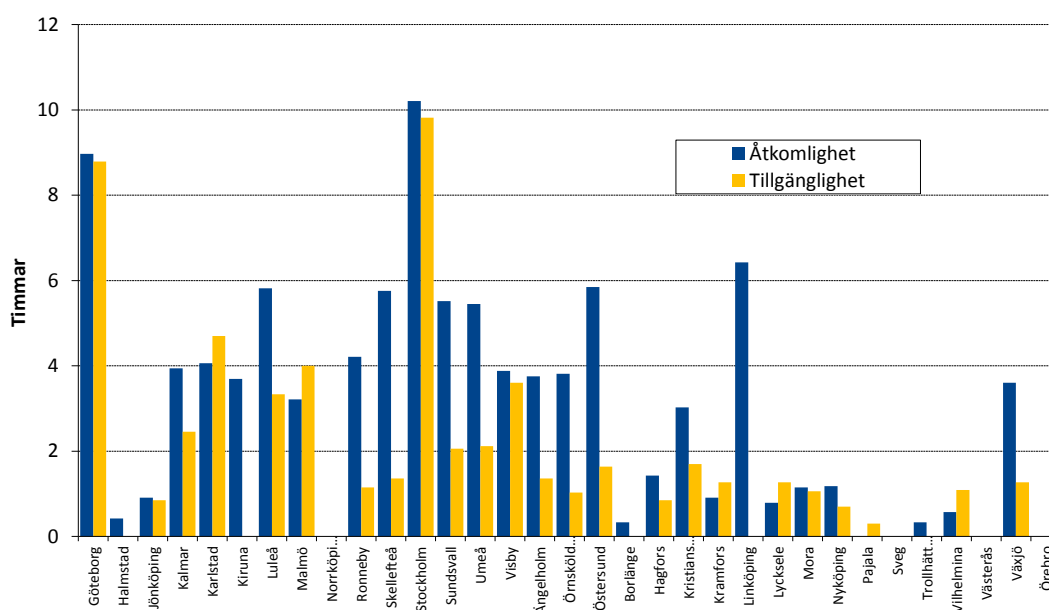
När det gäller *tillgängligheten* så har denna förbättrats för sju flygplatser, däribland Kristianstad och Hagfors som uppvisar de största förbättringarna.

19 av regionerna har fått en försämrad tillgänglighet, särskilt stor har försämringen varit för Borlänge, Jönköping, och Trollhättan.

### 3 Tillgänglighet och åtkomlighet – Europa

Som ett mått på den internationella tillgängligheten har vistelsetider på de från Sverige 33 mest trafikerade europeiska städerna beräknats. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör likaledes måttet på flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet, se figur 2. För Sverige som helhet förbättrades åtkomligheten under 2014 jämfört med 2013, medan möjligheten att ta sig till de svenska flygplatserna, dvs. tillgängligheten minskade något.

Figur 2. Tillgänglighet och åtkomlighet Europa.  
Genomsnittliga vistelsetider 2014



Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2014 hade Stockholm följt av 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.

I tabell 2 visas de genomsnittliga vistelsetiderna under 2014 tillsammans med dess förändring jämfört med 2013. Också antalet möjliga destinationer som kan nås och deras förändring visas.

Tabell 2. **EUROPA**

	<b>Åtkomlighet</b>			<b>Tillgänglighet</b>				
	Genomsn.	Förändring	Antal	Förändring	Genomsn.	Antal	Förändring	
	Vist.tid				Vist.tid			
	2014 tim	minuter	dest	i antal	2014 tim	minuter	dest	
Göteborg	8,97	25	32	1	8,79	16	33	1
Halmstad	0,42	-33	2	-3	0,00	-93	0	-8
Jönköping	0,91	-111	5	-10	0,85	-36	4	-3
Kalmar	3,94	29	18	1	2,45	40	13	5
Karlstad	4,06	87	19	5	4,70	171	28	21
Kiruna	3,70	193	18	15	0,00	0	0	0
Luleå	5,82	2	25	-2	3,33	15	18	2
Malmö	3,21	25	17	2	4,00	71	24	10
Norrköping	0,00	-347	0	-25	0,00	0	0	0
Ronneby	4,21	45	19	2	1,15	0	5	0
Skellefteå	5,76	5	25	-2	1,36	-13	6	-1
Stockholm	10,21	-11	33	0	9,82	13	33	0
Sundsvall	5,52	-20	24	-3	2,06	-9	9	0
Umeå	5,45	127	24	7	2,12	-116	10	-11
Visby	3,88	78	18	4	3,61	124	19	13
Ängelholm	3,76	45	18	3	1,36	-22	6	-2
Örnsköldsvik	3,82	-2	18	0	1,03	-18	5	-1
Östersund	5,85	11	25	-2	1,64	-100	8	-9
Borlänge	0,33	-55	2	-5	0,00	-95	0	-9
Hagfors	1,42	38	8	4	0,85	-22	4	-1
Kristianstad	3,03	136	16	12	1,70	44	9	5
Kramfors	0,91	-16	6	-2	1,27	-25	6	-2
Linköping	6,42	-22	27	-3	0,00	-216	0	-17
Lycksele	0,79	-7	5	-1	1,27	-13	6	-1
Mora	1,15	31	6	3	1,06	-25	5	-2
Nyköping	1,18	4	6	1	0,70	-75	4	-7
Pajala	0,00	0	0	0	0,30	-15	2	-1
Sveg	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Trollhättan	0,33	11	2	1	0,00	-36	0	-5
Vilhelmina	0,58	-4	4	0	1,09	-7	6	-2
Västerås	0,00	-45	0	-4	0,00	-64	0	-5
Växjö	3,61	216	18	18	1,27	76	6	6
Örebro	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0

På 18 av flygplatserna har det skett en förbättring av *åtkomligheten* under 2014 medan den försämrats för 10. Sämst har utvecklingen varit för

Norrköping och Jönköping. Störst har förbättringen varit för Växjö och Kiruna, men även Kristianstad och Umeå har en betydligt högre åtkomlighet jämfört med 2013.

När det gäller *tillgängligheten* så har en förbättring skett på nio av flygplatserna, särskilt stor har förbättringen varit för Karlstad och Visby. 19 flygplatser fick en sämre tillgänglighet 2014. Linköping är den flygplats som förlorat mest i tillgänglighet mellan de två åren.

## 4 Ett längre perspektiv

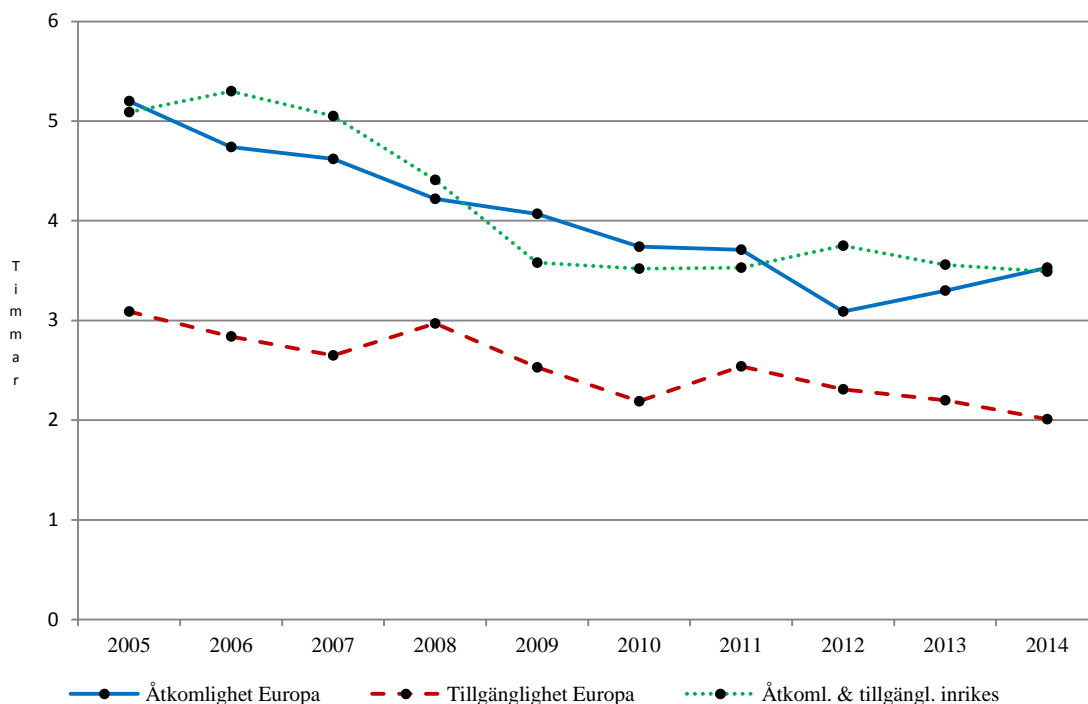
Att beskriva utvecklingen på en aggregerad nivå i ett längre perspektiv kompliceras av att det för vissa år saknas tidtabellsuppgifter för någon eller några flygplatser. T ex. så finns inte Torsby med i jämförelsen ovan eftersom vi saknar tidtabellsdata för 2014. Jämförelser mellan intilliggande år görs alltid på samma population av flygplatser, i detta fall genom att exkludera Torsby från de aggregerade vistelsetiderna för såväl 2013 som 2014. Samma princip måste vara rådande också när man jämför utvecklingen över en längre tidsutdräkt, dvs. att populationen är densamma för vart och ett av åren. Det faktum att det oftast är olika flygplatser från ett år till ett annat som saknar tidtabellsuppgifter, gör att det i praktiken blir allt färre flygplatser kvar ju längre tidsserie man vill redovisa. I det följande, som beskriver utvecklingen av vistelsetider mellan 2005 och 2014 ingår 29 av de för närvarande 39 svenska trafikflygplatserna<sup>3</sup>. Utvecklingen framgår av figur 3 nedan.

---

<sup>3</sup> De exkluderade flygplatserna är: Hagfors, Torsby, Sveg, Mora, Trollhättan, Kramfors, Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Pajala.



Figur 3. Utveckling av genomsnittlig vistelsetid 2005 - 2014



Som framgår av figuren har såväl tillgängligheten som åtkomligheten minskat trendmässigt under perioden. Det gäller både inrikes- och europatrafiken, dock har åtkomligheten till Europa förbättrats under de senaste två åren.