

Upprättad av
Pernilla Gunnarsson
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys
Sektionen för marknad

Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg, orsaker och konsekvenser



Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
0.01	2014-12-09	Utkast	Pernilla Gunnarsson
0.02	2014-01-07	Utkast till Simon Posluk och Elin Roos för kommentarer	Pernilla Gunnarsson
1.00	2015-03-05	Fastställd version	Pernilla Gunnarsson

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
1 INLEDNING	5
1.1 Uppdraget	5
2 TILLGÄNGLIGHET OCH ÅTKOMLIGHET FÖR SVERIGE	6
2.1 Tillgänglighet och åtkomlighet 2012-2014	6
2.1.1 Inrikestrafik	7
2.1.2 Utrikestrafik.....	11
2.2 Utvecklingen av tillgänglighet och åtkomlighet 2012-2014.....	15
2.2.1 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes	15
2.2.2 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikestrafik	19
2.2.3 Ankomst- och avgångstider på Bromma och Arlanda Airport ..	21
2.2.4 Slutsatser.....	22

Sammanfattning

Transportstyrelsen tar varje år fram en tillgänglighetsrapport¹, där undersöks möjligheten att med flyg ta sig till eller från olika destinationer inom Sverige och Europa. I årets tillgänglighetsrapport jämförs data från 2014 med 2012 års uppgifter. Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter² för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Vid resa från avreseorten till destinationsorten benämns detta som avreseortens *åtkomlighet* till destinationen, medan möjligheten att från destinationsorten ta sig till avreseorten över dagen benämns som avreseortens *tillgänglighet* från destinationen.

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. Generellt sett försämrades även tillgängligheten och åtkomligheten under 2013. Den här rapporten undersöker olika förklaringar till utvecklingen de senaste åren och de konsekvenser som en försämrad tillgänglighet och åtkomlighet kan få för Sverige och de orter som ingår i studien.

¹ TFS 2014-5541

² Beräkningar framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Under de senaste åren har både tillgängligheten och åtkomligheten i Sverige försämrats. För att undersöka vad detta kan bero på och vilka konsekvenser detta kan få analyseras det statistiska materialet från de två senaste tillgänglighetsrapporterna ytterligare i denna rapport. För att få en helhetsbild kommer även exempelvis passagerarunderlag, utbudsförändringar, tilldelning av start- och landningstider samt transfertider studeras för de flygplatser där tillgänglighet och åtkomligheten minskat mest.

Tillgänglighetsanalysen har genomförts av Pernilla Gunnarsson, sektionen för marknad. Analysen är baserad på statistik framtagen av Håkan Brobeck, sektionen för statistik och analys. Uppdragsgivare är Elin Roos, chef för sektionen för marknad.

2 Tillgänglighet och åtkomlighet för Sverige

Utifrån det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

I den internationella rapporten Cities of opportunity 2014³ analyseras 30 utvalda städer utifrån tio områden som definierar attraktionskraft och tillväxtpotential. Stockholm hamnar på en sjundeplats totalt sett bland 30 storstäder i världen. Tillgänglighet identifieras som en av de mest kritiska frågorna för att stödja den framtida tillväxten i såväl i Stockholmsregionen som i Sverige som helhet. Då Stockholm fungerar som en knutpunkt i det svenska flygplatsnätet är det extra viktigt, speciellt för näringslivet, att transporter till och från resten av landet fungerar effektivt.

2.1 Tillgänglighet och åtkomlighet 2012-2014

Transportstyrelsen tar varje år fram en tillgänglighetsrapport, där åtkomlighet och tillgänglighet från ett antal flygplatser i Sverige undersöks⁴. I denna rapport presenteras data från den ursprungliga rapporten tillsammans med ytterligare analys.

Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter⁵ för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Vid resa från avreseorten till destinationsorten benämns detta som avreseortens *åtkomlighet* till destinationen, medan möjligheten att från destinationsorten ta sig till avreseorten över dagen benämns som avreseortens *tillgänglighet* från destinationen.

³ <http://www.pwc.se/sv/offentlig-sektor/publikationer/cities-of-opportunity-2014.jhtml>

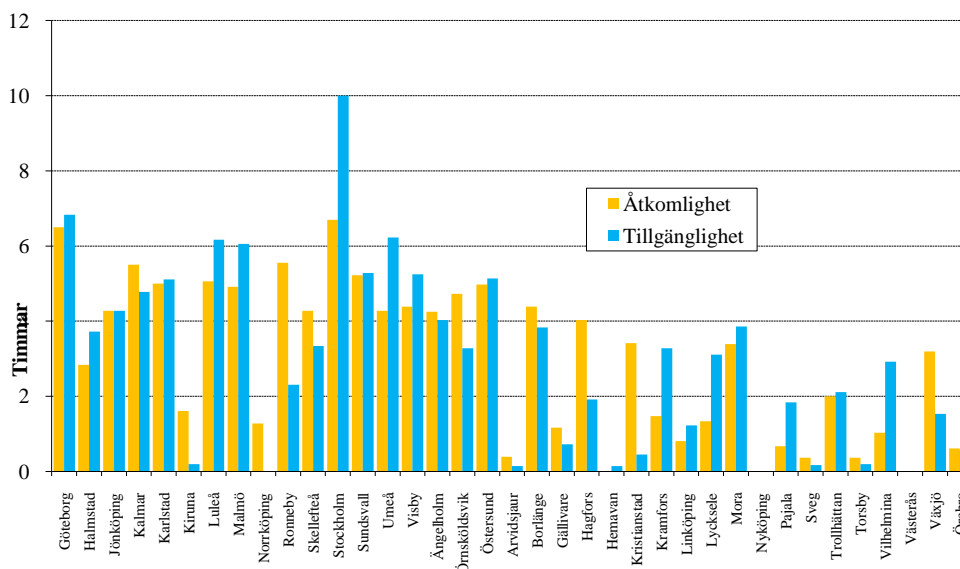
⁴ TFS 2014-5541

⁵ Beräkningar framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

2.1.1 Inrikestrafik

Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och tillgängligheten 2013 vad gäller inrikestrafik, genom sina direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet. Därefter kommer Göteborg och Luleå.

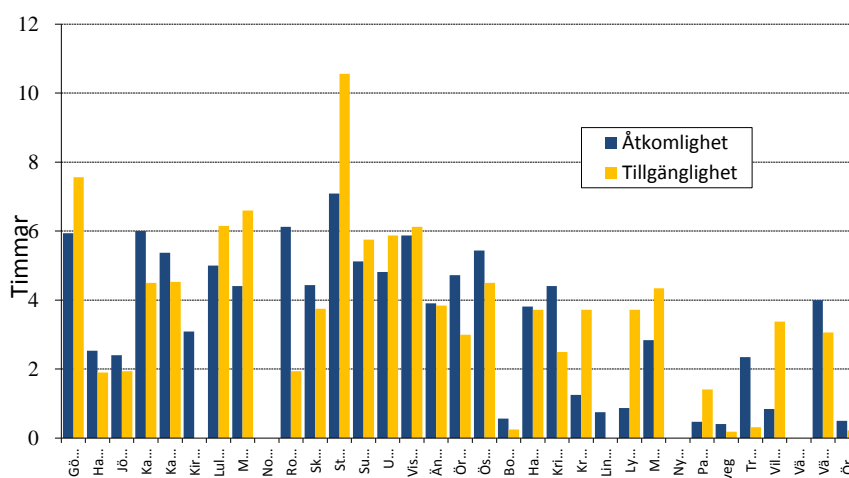
Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2013.



Hemavan hade sämst åtkomlighet under 2013 tillsammans med Nyköping och Västerås, se figur 1. De två senare flygplatserna saknar helt inrikestrafik med flyg. Även när det gäller tillgänglighet ligger Hemavan i botten tillsammans med Norrköping, Nyköping och Västerås.

Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten även under 2014, följt av Göteborg. Även Malmö och Ronneby har relativt bra tillgänglighet respektive åtkomlighet. Stockholm spelar en stor roll i det svenska flygplatssystemet och är navet i detta. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm.

Figur 2. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2014⁶.



Sveg hade sämst åtkomlighet under 2014 tillsammans med Borlänge, Pajala och Örebro, se figur 2. Även när det gäller tillgänglighet ligger Sveg i botten tillsammans med Borlänge, Trollhättan och Örebro.

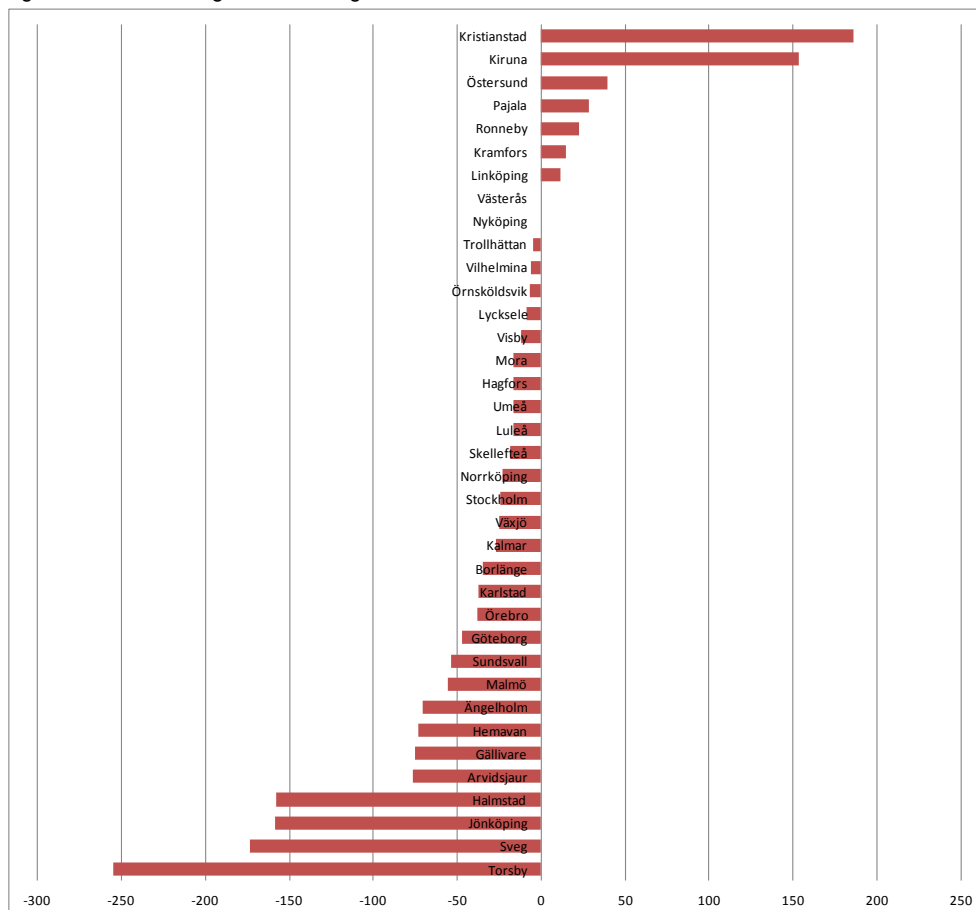
Norrköping, Nyköping och Västerås saknar inrikestrafik med flyg. När det gäller Västerås och Skavsta/Nyköping är dessa inriktade på lågprisflygbolag som oftast inte flyger inrikestrafik. Norrköpings flygplats är inriktad till stor del på chartertrafik, vilken inte heller går inrikes. Västerås, Skavsta/Nyköping och Norrköping har även goda inrikes kommunikationer till Stockholm/Arlanda för att därifrån flyga vidare. Detta kan medföra att det inte finns incitament att starta inrikestrafik vid nämnda flygplatser.

⁶ Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser är inte med i jämförelsen eftersom de saknade tidtabellsdata vid undersökningstillfället.

Förändring åtkomlighet inrikes 2012-2014

Kristianstad och Kiruna har fått störst förbättrad åtkomlighet inrikes under perioden 2012 till 2014, medan Sveg, Halmstad och Jönköping har fått den största försämringen av åtkomlighet under samma period, se figur 3. Åtkomligheten för Torsby försämrades kraftigt under 2012 till 2013 men kan inte följas upp under 2014.

Figur 3 Inrikes åtkomlighet: förändring vistelsetid 2012 till 2014 i minuter⁷

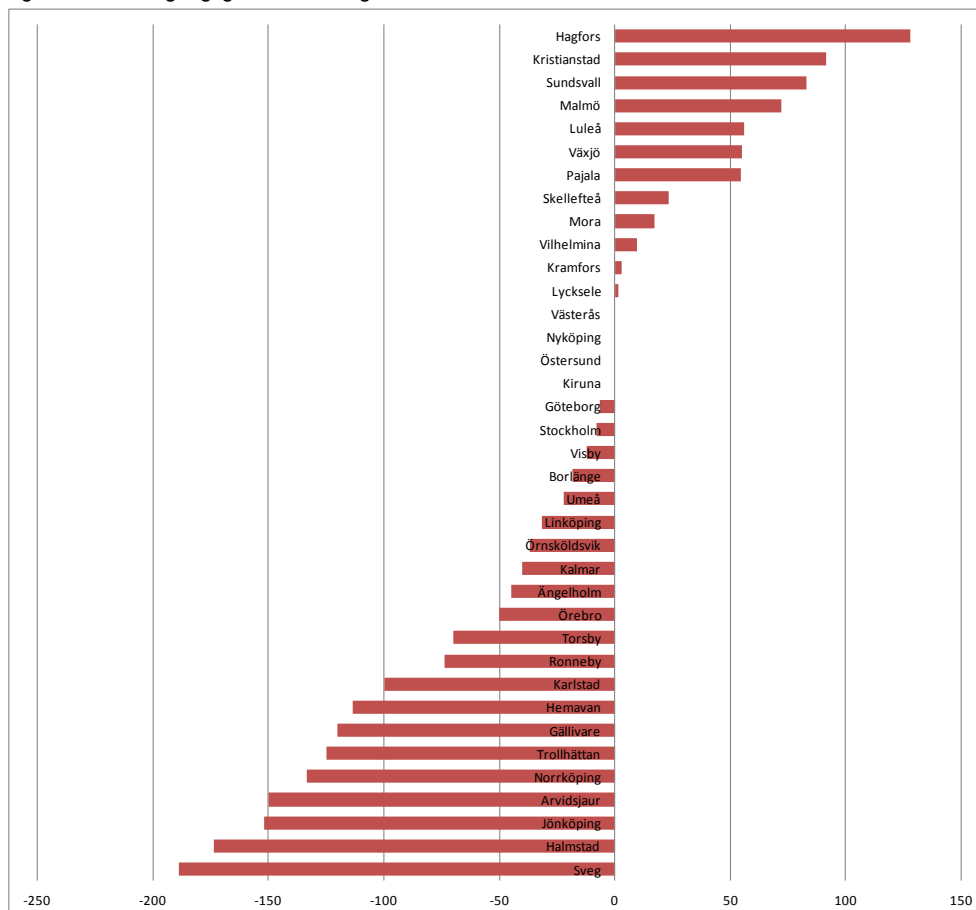


⁷ Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

Förändring tillgänglighet inrikes

Tillgängligheten inrikes har förbättrats mest för Hagfors och Kristianstad under perioden 2012 till 2014, medan Halmstad, Jönköping och Sveg har fått störst försämring av tillgänglighet under samma period, se figur 4. Tillgängligheten för Arvidsjaur försämrades kraftigt under 2012 till 2013 men kan inte följas upp under 2014.

Figur 4 Inrikes tillgänglighet: förändring vistelsetid 2012 till 2014 i minuter⁸



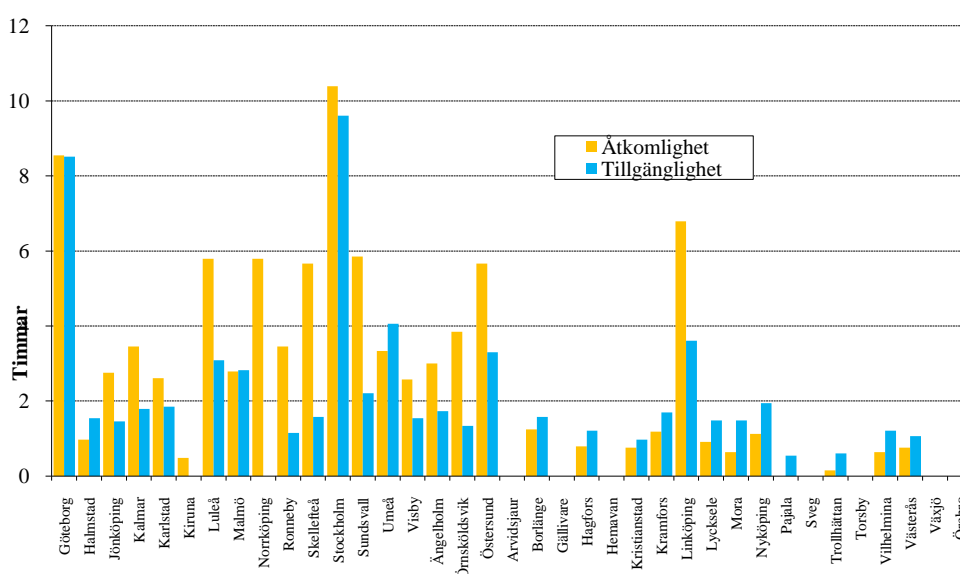
⁸ Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

2.1.2 Utrikestrafik

För Sverige som helhet förbättrades åtkomligheten till Europa mellan 2012 och 2014, medan tillgängligheten försämrats. Det är således lättare att nå ut från Sverige än att ta sig till Sverige för en endagsförrättning.

Den bästa åtkomligheten och tillgängligheten 2013 hade Stockholm och Göteborg, vilka har relativt många direktavgångar till europeiska städer, se figur 5. Även Linköping har goda förbindelser ut i Europa. Övriga orter är beroende av goda förbindelser med Stockholm och Köpenhamn för att därifrån ta sig vidare ut i Europa.

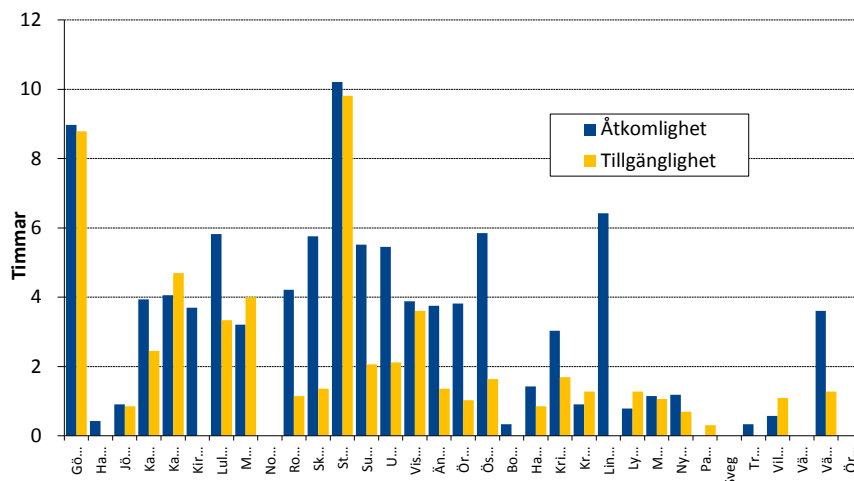
Figur 5 Tillgänglighet och åtkomlighet utrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2013.



Arvidsjaur, Hemavan och Sveg hade både sämst åtkomlighet och tillgänglighet under 2013 tillsammans med Gällivare, Växjö och Örebro vad gäller utrikestrafiken. Dessa flygplatser saknar helt utrikeslinjer och är beroende av en tidtabell som ”synkar” med avgångar till de större navflygplatserna och därifrån möjligheter till transfer till avgångar till Europa.

Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2014 hade Stockholm följt av Göteborg, se figur 6. Gemensamt för dessa är att de har ett stort utbud av direktavgångar till europeiska städer.

Figur 6 Tillgänglighet och åtkomlighet utrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2014.



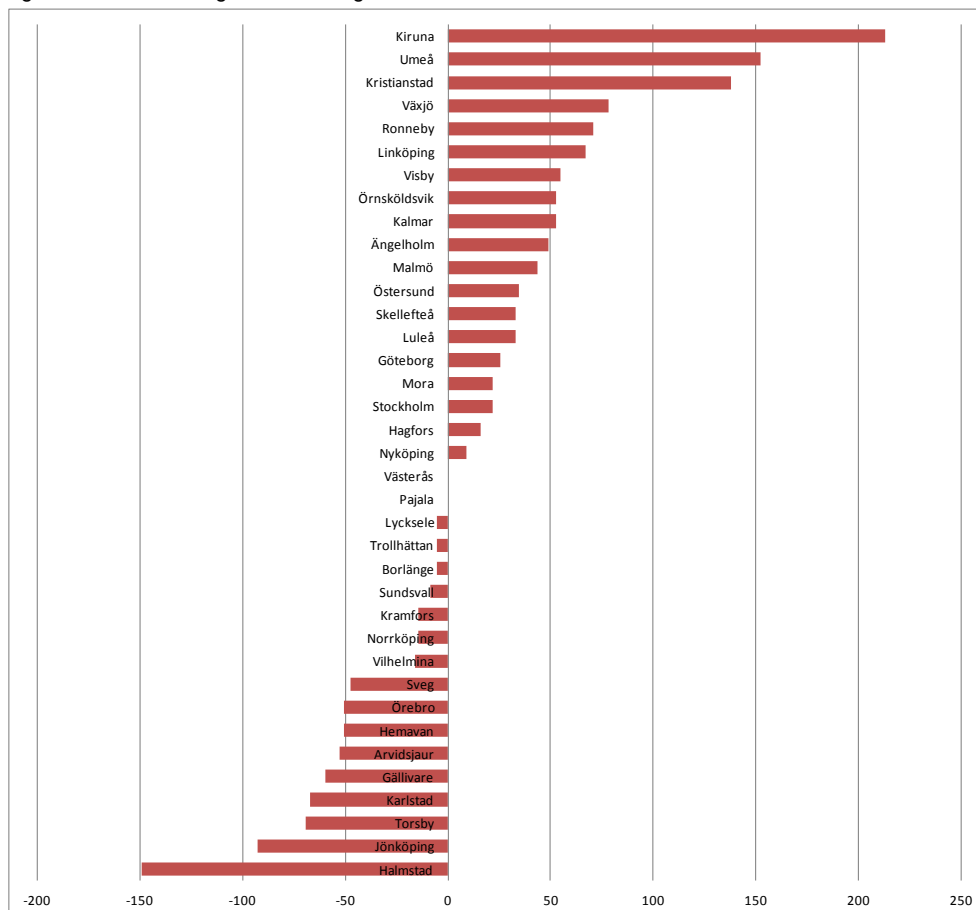
Borlänge, Halmstad och Trollhättan hade sämst åtkomlighet 2014 av de som hade utrikestrafik. Flera av flygplatserna saknar utrikeslinjer och är beroende av en tidtabell som ”synkar” med avgångar till de större navflygplatserna och därifrån möjligheter till transfer till avgångar till Europa. För flygplatser i norra Sverige är goda förbindelser med Arlanda viktiga för att kunna ta sig vidare ut i Europa⁹.

⁹ Tillgänglighetsrapport 2014

Förändring åtkomlighet utrikestrafiken

Kiruna och Umeå har fått störst förbättrad åtkomlighet med avseende på utrikestrafiken under perioden 2012 till 2014, medan Halmstad, Jönköping och Karlstad har fått den största försämringen av åtkomlighet under samma period, se figur 7. Åtkomligheten för Torsby försämrades under 2012 till 2013 men kan inte följas upp under 2014.

Figur 7 Utrikes åtkomlighet: förändring vistelsetid 2012 till 2014 i minuter¹⁰

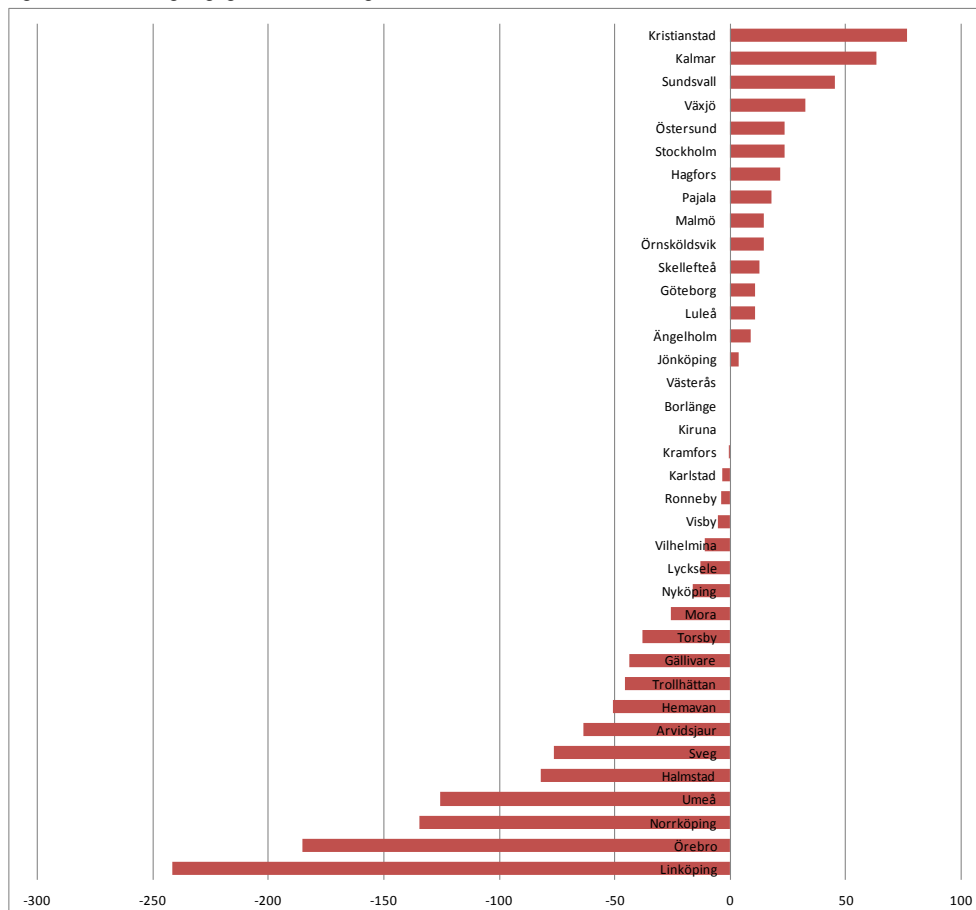


¹⁰ Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

Förändring tillgänglighet utrikestrafiken

Tillgängligheten utrikes har förbättrats mest för Kristianstad och Kalmar under perioden 2012 till 2014, medan Linköping, Norrköping och Örebro har fått störst försämring av tillgänglighet under samma period, se figur 8.

Figur 8 Utrikes tillgänglighet: förändring vistelsetid 2012 till 2014 i minuter¹¹



¹¹ Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

2.2 Utvecklingen av tillgänglighet och åtkomlighet 2012-2014

Resultaten från tillgänglighetsrapporten 2013 kommer i den här analysen att sammanvägas med resultaten från motsvarande rapport för 2014 för att följa upp utvecklingen för flygplatserna. Jämförelsen försvåras av att inte alla flygplatser som finns med i materialet för 2013 är med i jämförelsen eftersom de saknar tidtabellsdata för 2014. Dessa kommer att diskuteras mer generellt.

2.2.1 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes

Vid en jämförelse av förändring i vistelsetid mellan 2012 och 2014 konstateras att 19 (51 %) av de 37 studerade flygplatserna har fått både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes. Graden av försämring skiljer sig åt mellan de olika flygplatserna. Av dessa har 10 flygplatser fått försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med mer än 30 minuter vardera i vistelsetid.

I dessa tio flygplatser ingår också de fyra flygplatserna som fick störst försämring i tillgänglighet och åtkomlighet mellan 2012 och 2013, Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser. Då tidtabellsdata för dessa saknas under 2014 är det inte möjligt att uppdatera materialet med nyare siffror. Dock var försämringen för dessa flygplatser stor under föregående år. Då också flyglinjerna på grund av sin karaktär som omfattade av allmän trafikplikt och Trafikverkets kravspecifikationer vad gäller ankomst- och avgångstider kan antas ha en viss kontinuitet i sina tider förutsätts att tidtabellerna inte förändrats avsevärt under det senaste året.

Fortsättningen av analysen vad gäller inrikestrafik kommer att fokusera på de tio flygplatserna, se tabell 1.

Tabell 1 Flygplatser med försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes med mer än 30 minuter i vistelsetid 2012-2014¹²

Flygplats	Åtkomlighet Förändring i vistelsetid 2012-2014	Tillgänglighet Förändring i vistelsetid 2012-2014
ARVIDSJAUR	-77	-150
GÄLLIVARE	-75	-120
HALMSTAD	-158	-174
HEMAVAN TÄRNABY	-73	-113
JÖNKÖPING	-159	-152
KARLSTAD	-37	-100
SVEG	-174	-189
TORSBY	-255	-70
ÄNGELHOLM	-70	-45
ÖREBRO	-38	-50

Samtliga av de tio flygplatserna som hade både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes är regionala flygplatser. Regionala flygplatser är mer känsliga då de ofta har sämre ekonomi och lägre passagerarantal. De regionala flygplatserna ingår inte i det garanterade statliga basutbudet, vilket omfattar de tio flygplatser som ingår i Swedavia.

Den geografiska spridningen är stor på de tio flygplatserna. Vissa av de tio städerna har god tillgång till väl utvecklade alternativa transportsätt, för dessa är inte försämringen i tillgänglighet eller åtkomlighet med direkta flygförbindelser ett större problem. Vissa av städerna har dock få möjligheter till alternativa transporter. Bland dessa återfinns fyra flygplatser som omfattas av allmän trafikplikt och ingår i Trafikverkets upphandling av flygtrafik för 2015-2019¹³; Arvidsjaur, Hemavan, Sveg och Torsby¹⁴. Dessa flygplatser får även driftbidrag från Trafikverket, vilket betalas till flygplatser med flygtrafik som är upphandlad av staten och transportpolitiskt motiverad.

Försämringen i åtkomlighet och tillgänglighet kan bero på ett minskat utbud av linjer och operatörer till följd av minskad efterfrågan. Det finns dock ingen tydlig nedgång i varken antal operatörer eller linjer inrikes för de tio flygplatserna mellan 2012 och 2014.

¹² Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

¹³ Arvidsjaur-Arlanda omfattas av allmän trafikplikt men ingår inte i anbudsförfarandet eftersom ett lufttrafikföretag bedriver regelbunden flygtrafik utan ensamrätt och utan avtal.

¹⁴ Dock upphandlas trafik för Torsby på två år med ytterligare option på två år

Utländska operatörer

Transportstyrelsen kan konstatera att antalet svenska operatörer på inrikesmarknaden minskar generellt sett¹⁵. Nya utländska bolag har kommit in på inrikesmarknaden och sätter ytterligare press på de svenska företagen. Under de senaste åren har ett antal svenska flygbolag med inrikestrafik gått i konkurs. I och med det försvann ett antal flygförbindelser.

Transportstyrelsen har återkallat 9 operativa licenser under perioden 2012-2014, varav 3 av dessa har varit för större flygbolag med kommersiell passagerartrafik.

Små vinstmarginaler

Flygbolagen har svårt med lönsamheten, detta är extra tydligt för de flygbolag som flyger på inrikesmarknaden. Passagerarna förväntar sig låga biljettpriser. Vinstmarginalerna är små, vilket gör att man försöker kapa kostnader någon annanstans. De flygplan som används för inrikesflyg är ofta äldre och därmed billigare att äga vad gäller lägre kapitalkostnad, däremot har äldre flygplan inte speciellt god ”driftsekonomi” d.v.s. de drar t.ex. mer bränsle. Risken för ytterligare försämrad åtkomlighet och tillgänglighet ökar då flygbolag ligger på gränsen till att gå i konkurs.

Allmän trafikplikt

De orter/flygplatser som trafikeras av få eller en enstaka operatör är extra känsliga. Av de tio flygplatserna med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet är det endast flygplatserna med allmän trafikplikt (Arvidsjaur, Hemavan, Sveg och Torsby) som bara trafikeras av ett flygbolag. Eftersom de tre sistnämnda flygplatserna har upphandlade linjer bedrivs inte verksamheten där på kommersiell basis. Dessutom innebär den kontraktform som används i upphandlingsförfarandet att de kommersiella risker som är förknippade med trafikåtagandet bärs av respektive vinnande företag¹⁶. För Arvidsjaur som omfattas av allmän trafikplikt, men som Trafikverket inte upphandlar trafik åt vore det känsligt ifall det enstaka flygbolaget som trafikerar flygplatsen skulle lägga ned sin verksamhet. Få alternativ skulle finnas vad gäller kommunikation med Stockholm och resten av landet.

¹⁵ Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige

¹⁶ Företaget behåller också alla intäkter av trafiken.

Antalet passagerare

Passagerarantalet är nära knutet till antal linjer och antal operatörer på flygplatsen. Om efterfrågan på resor skulle vara en faktor i hur åtkomlighet och tillgänglighet utvecklas så skulle det synas i en utveckling med minskat antal passagerare för de flygplatser som har fått försämrad tillgänglighet och åtkomlighet.

Tabell 2 Ankommande och avresande passagerare inrikes för de 10 flygplatserna 2012 och 2013¹⁷

Flygplats	2012	2013	Förändring
ARVIDSJAUR	27 609	29 277	1 668
GÄLLIVARE	42 351	40 046	-2 305
HALMSTAD	90 197	103 504	13 307
HEMAVAN TÄRNABY	13 162	11 489	-1 673
JÖNKÖPING	45 781	38 179	-7 602
KARLSTAD	38 418	38 477	59
SVEG	4 879	6 121	1 242
TORSBY	2 167	2 719	552
ÄNGELHOLM	395 050	389 687	-5 363
ÖREBRO	15 439	10 448	-4 991

Passagerarantalet inrikes har minskat för fem av de tio städerna, mest har antal passagerare minskat för Jönköping (-7 602 passagerare). Den andra hälften av flygplatserna uppvisar ett plus i passagerarantal, dock i olika utsträckning. Den största ökningen i passagerarantal står Halmstad för med 13 307 passagerare. Det är därmed inte ett tydligt samband mellan passagerarutveckling och åtkomlighet/tillgänglighet när det gäller inrikestrafik även om den minskning som finns kan tyda på en nedgång i antal turer.

Bromma och Arlanda

Många inrikeslinjer går till Bromma flygplats. En farhåga som t.ex. Malmö Aviation har gett uttryck för är att detta kan bli ett problem med kapaciteten på Stockholm om Bromma läggs ner då mer trafik kommer att gå via Arlanda¹⁸. Inget beslut har dock tagits om Brommas framtid i dagsläget. Den 27 november 2014 fick Arlanda ett nytt miljötillstånd vilket lämnar större möjligheter för dess ägare att utöka kapaciteten på flygplatsen¹⁹, vilka konsekvenser detta kommer få för trafiken på Bromma flygplats är i nuläget oklart.

¹⁷ Siffror för 2014 finns inte vid skrivande datum.

¹⁸ <http://www.sydsvenskan.se/ekonomi/nedlaggning-hot-mot-konkurrens/>

¹⁹ <http://www.nackatingsratt.domstol.se/Om-tingsratten/Nytt-miljotillstand-for-Arlanda-flygplats/>

2.2.2 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikestrafik

Vid en jämförelse av förändring i vistelsetid mellan 2012 och 2014 konstateras att 12 (32 %) av de 37 studerade flygplatserna har fått både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes. Graden av försämring skiljer sig åt mellan flygplatserna. Sju flygplatser fått försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med avseende på utrikestrafiken med mer än 30 minuter vardera i vistelsetid.

I dessa sju flygplatser ingår också de fyra flygplatserna som fick störst försämring i tillgänglighet och åtkomlighet mellan 2012 och 2013, Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser. Då tidtabellsdata för dessa saknas under 2014 är det inte möjligt att uppdatera materialet med nyare siffror. Dock var försämringen för dessa flygplatser stor under föregående år. Då också flyglinjerna på grund av sin karaktär som omfattade av allmän trafikplikt och Trafikverkets kravspecifikationer vad gäller ankomst- och avgångstider kan antas ha en viss kontinuitet i sina tider förutsätts att tidtabellerna inte förändrats avsevärt under det senaste året.

Fortsättningen av analysen vad gäller utrikestrafik kommer att fokusera på dessa sju flygplatser, se tabell 3.

Tabell 3 Flygplatser med försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes med mer än 30 minuter i vistelsetid 2012-2014²⁰

Flygplats	Åtkomlighet Förändring i vistelsetid 2012-2013	Tillgänglighet Förändring i vistelsetid 2012-2013
ARVIDSJAUR	-53	-64
GÄLLIVARE	-60	-44
HALMSTAD	-149	-82
HEMAVAN TÄRNABY	-51	-51
SVEG	-47	-76
TORSBY	-69	-38
ÖREBRO	-51	-185

Samtliga de flygplatser som hade både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes är regionala flygplatser. Av de sju flygplatserna med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes har tre flygplatser (Arvidsjaur, Hemavan och Sveg) enbart inrikestrafik. Men även på de övriga flygplatserna är utrikestrafiken begränsad. Dessa flygplatser är beroende av transfermöjligheter främst på Arlanda för vidare resa ut i Europa.

²⁰ Värdena för Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan och Torsby flygplatser baseras på förändringen 2012-2013.

Av de sju flygplatserna med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet utrikes ingår tre flygplatser; Hemavan, Sveg och Torsby i Trafikverkets upphandling av flygtrafik. Även Gällivare ingick i upphandlingsförfarandet för 2015-2019, men Trafikverket har beslutat att avbryta upphandlingen av flyglinjen Gällivare-Stockholm/Arlanda, då två flygbolag har visat att de står i begrepp att utöva bärkraftig regelbunden flygtrafik på berörda linjer. Vid en sådan situation ska ingen statlig ersättning utgå och inga ensamrätter förekomma, och Trafikverket ska avbryta upphandlingen²¹. Även på linjen Arvidsjaur-Stockholm/Arlanda utförs trafiken på kommersiell basis så denna ingår inte i anbuds-förfarandet.

Ingen tydlig koppling mellan försämring och antal linjer/operatörer

Det finns ingen tydlig nedgång i antal operatörer eller linjer utrikes för de sju flygplatserna mellan 2012 och 2014. En av flygplatserna trafikeras av enbart ett flygbolag för utrikestrafik, vilket kan leda till en viss känslighet ifall flygbolaget skulle lägga ned sin verksamhet. Dock är troligtvis trafiken till och från Arlanda mer viktig för byte till knutpunkter utomlands.

Det är svårt att ge en tydlig bild av passagerarutvecklingen vad gäller utrikestrafik för de orter där det varit en försämring av både åtkomlighet och tillgänglighet utrikes. Det går inte att enbart titta på siffror för utrikestrafik från dessa flygplatser då vissa av dem inte har egen utrikestrafik utan man är beroende av transfer på exempelvis Arlanda, se tabell 4.

Tabell 4 Ankommande och avresande passagerare totalt för de 7 flygplatserna 2012 och 2013²²

Flygplats	2012	2013	Förändring
ARVIDSJAUR	48 380	51 029	2 649
GÄLLIVARE	42 351	40 046	-2 305
HALMSTAD	95 651	116 219	20 568
HEMAVAN TÄRNABY	13 162	11 557	-1 605
SVEG	5 018	6 151	1 133
TORSBY	2 259	2 842	583
ÖREBRO	98 594	101 682	3 088

Om man ser till den totala trafiken för dessa flygplatser har antalet passagerare minskat på två av de sju flygplatserna, Gällivare och Hemavan. För Halmstad flygplats har passagerarantalet ökat med 20 568 passagerare. Det är därmed inte ett tydligt samband mellan passagerarutveckling och åtkomlighet/tillgänglighet.

²¹<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Pressmeddelanden1/Pressmeddelande1/Norrbotten/2014/2014-10/Upphandling-av-flygtrafik-avbryts/>

²² Siffror för 2014 finns inte vid skrivande datum.

Anslutande flyg

När det gäller åtkomlighet och tillgänglighet till Europa styrs detta till stor del av möjligheten till transfer i Stockholm och Köpenhamn, men även i exempelvis Göteborg. Detta påverkas främst av två saker; antalet avgångar till och från Europa samt möjlighet till ankomst- och avgångstider som passar med anslutningsflyg. Det är därför t.ex. viktigt att belysa hur antalet europeiska avgångar från och till exempelvis Stockholm har utvecklats.

Antalet flygbolag som flyger till och från Arlanda har minskat mellan 2005 och 2013 medan antalet destinationer har ökat. På Landvetter har både antalet flygbolag och antalet destinationer minskat.

Tabell 5 Antal bolag och destinationer 2005 och 2013 vid Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter

Arlanda

	<u>Antal flygbolag</u>	<u>Antal destinationer</u>
2005	48	65
2013	<u>42</u>	<u>83</u>

Landvetter

	<u>Antal flygbolag</u>	<u>Antal destinationer</u>
2005	18	29
2013	<u>16</u>	<u>26</u>

Arlanda står för en stor del av trafiken med byten från inrikes till utrikes destinationer, här har inte antalet destinationer minskat vilket tyder på att problemet inte är ett minskat utbud utan snarare kan försämringen i åtkomlighet och tillgänglighet utrikes bero på tillgången till bra tidtabeller och transfermöjligheter.

2.2.3 Ankomst- och avgångstider på Bromma och Arlanda Airport

För att kunna utföra en dagsförrättning i Stockholm är tillgången till bra ankomst- och avgångstider en förutsättning. Detta hänger till stor del ihop med kapaciteten på ankomstflygplatsen. Tillgången på ankomst- och avgångstider på främst Bromma och Arlanda är en begränsande faktor både för inrikes- och utrikestrafiken. Morgonturer till Stockholm och eftermiddagsturer tillbaka till avreseorten är en förutsättning för en bra åtkomlighet och tillgänglighet.

Ankomst- och avgångstider på dessa flygplatser tilldelas enligt en ordning, där ett flygbolag som redan nyttjar en viss tid har förtur till samma tid. Detta gör det svårt för nya aktörer att få tillgång till eftertraktade tider.

Inrikestrafik och utrikestrafik behandlas utifrån samma regler²³, där destinationsmångfald och konkurrenssituationen på marknaden tas med i beräkningen.

Vad gäller flyglinjerna som omfattas av allmän trafikplikt reserveras start- och landningstider på Arlanda för de upphandlade flyglinjerna. I kravspecifikationen från Trafikverket för de upphandlade linjerna anges sista tidpunkt för ankomst och avgång till/från Arlanda, detta medger viss flexibilitet från flygbolagets sida. Flygbolaget får sedan bestämma sina tidtabeller. Flygbolaget kan även justera fastställda ankomst- och avgångstider på Arlanda, men detta ska justeras i samråd med Trafikverket och den kommun trafiken utgår ifrån. Kravspecifikationerna för flyglinjerna som ingår i upphandlingen för 2015-2019 är med vissa undantag desamma som i tidigare upphandling, något mer precisa tider anges dock inför årets upphandling. Kraven utgår från trafikplikten.

2.2.4 Slutsatser

En viktig aspekt vad gäller de data som har används till tillgänglighetsanalysen är tillförlitligheten på måttet av tillgänglighet och åtkomlighet. Detta är baserat på förändringar i vistelsetid samt antal destinationer för olika flygplatser. Det faktum att resandet ökar enligt passagerarstatistiken trots att tillgängligheten försämras enligt Transportstyrelsens mått kan tyda på att Transportstyrelsens definition av tillgänglighet med fördel kan ytterligare undersökas. Ett annat alternativ är att människor reser i alla fall och anpassar sitt resande efter de möjligheter som erbjuds. Därmed bör man vara försiktig med att dra för stora slutsatser ur materialet.

Vid analys av materialet och utsortering av de flygplatser som har fått både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet kan följande konstateras:

- Samtliga flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet är regionala flygplatser
- De flygplatser som har störst försämring vad gäller både åtkomlighet och tillgänglighet utrikes har även detta för inrikestrafiken
- Ett antal flygplatser med allmän trafikplikt återfinns bland de flygplatser som har störst försämring vad gäller både åtkomlighet och tillgänglighet
- Två av flygplatserna med störst försämring vad gäller både åtkomlighet och tillgänglighet har upphandlad trafik som utförs av ett och samma flygbolag

²³ Guide IATA

De regionala flygplatserna är viktiga för regionernas möjlighet till kommunikationer både inrikes- och utrikesresande. Främst är detta tydligt i de delar av Sverige, t.ex. i de norra och västra delarna av landet, där alternativa transportsätt inte är en effektiv möjlighet exempelvis vad gäller tidsaspekten.

De flyglinjer som omfattas av Trafikverkets anbudsförfarande anses inte kunna bedrivas på kommersiell grund, dock är de transportpolitiska motiverande. De flygplatser av som trafikeras av dessa linjer är de mest utsatta flygplatserna, om inte flygplatserna fick det driftsbidrag som Trafikverket delar ut till flygplatser med upphandlad trafik så skulle verksamheten behöva läggas ned.

Av flygplatserna med upphandlad trafik har tre flygplatser fått såväl försämrad åtkomlighet som tillgänglighet; Hemavan, Sveg och Torsby. Situationen är olika för de olika flygplatserna. Hemavan har lägst andel resor med anknytning till tjänst enligt Trafikverkets resvaneundersökning²⁴, en tredjedel av de resande som svarat reser i tjänsten. Här verkar resorna i större utsträckning handla om nöjes- eller besöksresor till områdets turistverksamheter. För Sveg²⁵ och Torsby²⁶ är andelen resor relaterade till tjänst 57 procent respektive 60 procent, här är flygplatserna ett viktigt nav i utvecklingen för orternas arbetsmarknad. Det är extra viktigt att fortsätta följa utvecklingen vad gäller åtkomlighet och tillgänglighet för dessa orter och ställa resultatet i relation till den upphandlade flygverksamheten.

Slutligen kan det konstateras att det är viktigt för Sverige med fungerande transporter, inte minst på grund av att det är långa avstånd mellan många tätorter. Möjligheten till transporter inverkar även på näringslivets utveckling. Extra viktigt med goda möjligheter till transporter är det i glesbygden där detta ofta är en förutsättning för att kunna driva framgångsrika företag.

I rapporten har det påvisats att åtkomlighet/tillgänglighet definierad i form av vistelsetid har försämrats, samtidigt som antalet passagerare som reser utrikes ständigt ökar. Det ökade passagerarantalet sammanfaller med lägre priser på flygresor. Det är möjligt att resenärerna har vant sig vid den rådande situationen och accepterar kortare vistelsetider och sämre möjligheter till transfer vid lägre priser.

²⁴ Vectura, Flyg Arlanda-Hemavan 111894101

²⁵ Vectura, Flyg Arlanda-Sveg 111894101

²⁶ Vectura, Flyg Arlanda-Torsby 111894101