

Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

2014 - 2015



© Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2017-3442
Månad År Oktober 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

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 2015 med 2014 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.

Resultat från analyserna visar att både åtkomligheten och tillgängligheten med flyg inom Sverige har försämrats. På flygplatsnivå är dock variationen stor. Däremot har åtkomligheten och tillgängligheten med flyg internationellt ökat. Generellt för utrikes resor gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, det vill säga att det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Samtidigt saknas ett tydligt samband mellan åtkomlighet/tillgänglighet och passagerarutveckling.

¹ Transportstyrelsen, Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg, orsaker och konsekvenser (2015).

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

Innehåll

1	INLEDNING	7
2	TILLGÄNGLIGHET OCH ÅTKOMLIGHET FÖR SVERIGE	8
2.1	Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg 2015.....	8
2.1.1	Inrikes tillgänglighet och åtkomlighet.....	9
2.1.2	Utrikes tillgänglighet och åtkomlighet	12
2.2	Utvecklingen av tillgänglighet och åtkomlighet	15
2.2.1	Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet inrikes	16
2.2.2	Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet utrikes	18
2.2.3	Upphandlad trafik	18
2.2.4	Brommautredningen	19
2.2.5	Utländska operatörer ökar konkurrensen	19
2.3	Slutsatser	20

1 Inledning

Utifrån det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska transportsystemets utformning och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportstyrelsen följer årligen upp hur tillgängligheten och åtkomligheten med flyg, inrikes och utrikes, förändras som en del i arbete med det transportpolitiska tillgänglighetsmålet. Uppföljningen baseras på data från tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide).

Tillgänglighetsanalysen har genomförts av Martina Olgemar och Henrik Sandén, sektionen för marknad. Analysen är baserad på statistik framtagen av Anders Johansson och Håkan Brobeck, sektionen för statistik och analys. Uppdragsgivare är Elin Roos, chef för sektionen för marknad.

2 Tillgänglighet och åtkomlighet för Sverige

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Ett av funktionsmålets preciseringar är att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Transporternas betydelse för tillväxt och sysselsättning är särskilt viktigt för ett land som Sverige där transportavstånden ofta är långa. Medlemskapet i EU ger Sverige tillgång till en stor inre marknad men medför också ett stort behov av såväl inrikes som utrikes resor. Det är således viktigt att följa hur tillgängligheten och åtkomligheten utvecklas.

2.1 Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg 2015

Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter³ för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Vistelsetider beräknas för alla svenska flygplatser⁴ med linjetrafik. 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 enligt analysen vistas totalt fem 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. Ett kriterium är att resenären skall vara åter 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. 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. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör måttet på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet.

Som ett mått på den internationella tillgängligheten har vistelsetider på de från Sverige 33⁵ mest trafikerade europeiska städerna beräknats. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör måttet på flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet. Modellen infattar inte charterflyg, utan endast flyg som går enligt tidtabell. En förändring i modellen för utrikes tillgänglighet och åtkomlighet som gjorts för 2015 är att Köpenhamn har

³ Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

⁴ Arvidsjaur, Gällivare, Trollhättan, Västerås och Växjö flygplatser är inte med i jämförelsen eftersom de saknade tidtabellsdata vid undersökningstillfället.

⁵ Nytt för i år är att vi för utrikestrafiken även tittar på Köpenhamn som ofta är vara ett alternativ för de som bor i södra delen av Sverige.

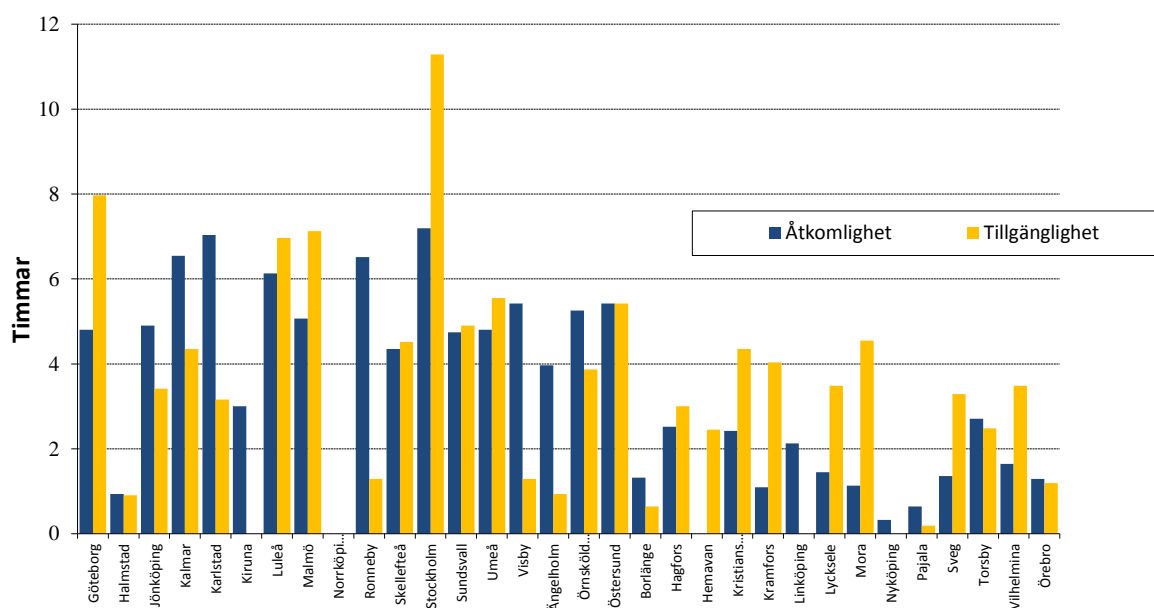
inkluderats. Detta beror på att vi antar att Köpenhamn är för många resenärer i södra Sverige den flygplats man i första hand använder för utrikesresor.

Vad som bör noteras gällande tillgänglighetsmodellen är att en endast mäter en avgränsad del av vad som kan anses falla in under begreppet tillgänglighet. Att en ort i modellen saknar tillgänglighet med flyg ska inte tolkas som att det helt saknas möjlighet att ta sig till orten för en endagsförrättning. Det kan finnas flyg som hamnar utanför Transportstyrelsens modell beroende på exempelvis säsongvariation. Det kan också finnas andra trafikslag som skapar tillgänglighet för resenären. Dessutom tillkommer all trafik som inte kan möjliggöra en endagsförrättning, men som likväl tillhandahåller en möjlighet att resa till orten över mer än en dag.

2.1.1 Inrikes tillgänglighet och åtkomlighet

För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats under 2015 jämfört med året innan, men 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 2015.

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2015



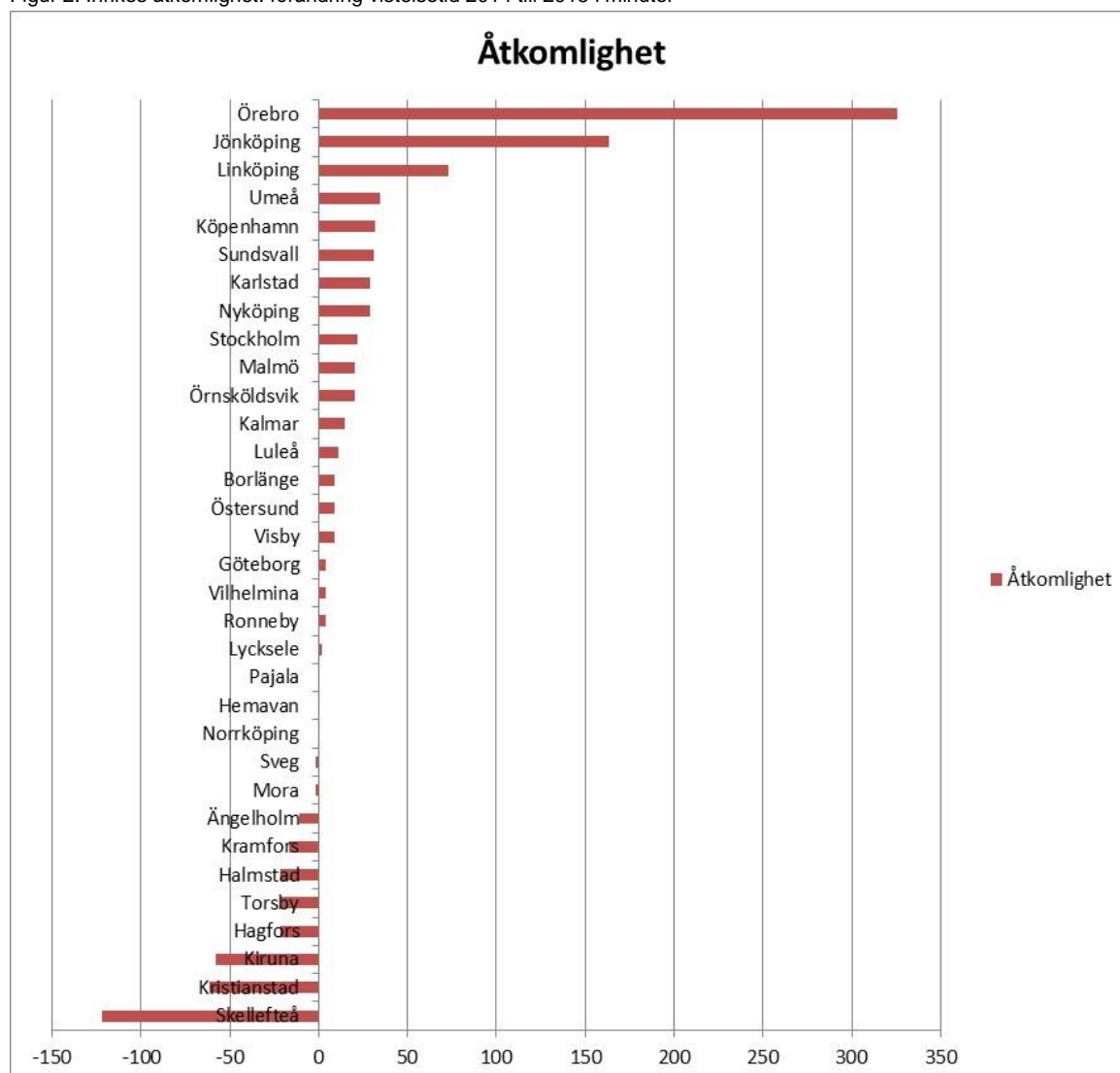
Som framgår av figur 1 hade Stockholm både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Detta är naturligt eftersom staden har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet och utgör navet i det svenska flygtransportsystemet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm. Avgörande för dessa flygplatsers inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, men också på avståndsfaktorn. Vid sidan av Stockholm hade Göteborg och Malmö bäst tillgänglighet. Åtkomligheten var bäst i Stockholm, Karlstad och Kalmar. Sämst *åtkomlighet* under mätdatumet hade Nyköping, Pajala, Hemavan och Halmstad. När det gäller *tillgängligheten* tillhör Kiruna, Norrköping, Borlänge, Linköping, Nyköping och Pajala de med svagast tillgänglighetsgrad med flyg.

Norrköping och Skavsta/Nyköping saknar regelbunden inrikestrafik med flyg. Vid Norrköpings flygplats bedrivs huvudsakligen chartertrafik till utrikesdestinationer. Skavsta/Nyköping är en flygplats med inriktning på lågprisflyg till Europa. Dessa två städer har samtidigt goda inrikes kommunikationer till Stockholm/Arlanda som erbjuder god tillgänglighet och åtkomlighet.

Förändring med avseende på åtkomlighet inom inrikestrafiken

Under 2015 har 11 av 32 flygplatser fått förbättrad inrikes *åtkomlighet* medan 19 flygplatser fått en försämrad åtkomlighet i jämförelse med föregående år. Jönköping, Linköping och Karlstad har fått en väsentligt förbättrad inrikes åtkomlighet. Jönköpings åtkomlighet har förbättrats med hela 145 minuter. Under samma period har Kristianstad fått uppleva en väsentligt försämrad åtkomlighet med minus 184 minuter, tätt följt av Halmstad med minus 161 minuter. Förbättrad eller försämrad åtkomlighet förklaras i de flesta fall av att ändrade avgångstider medför att resenären missar första möjliga anslutningsflight vid Arlanda. I figur 2 visas förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken mellan 2014 och 2015.

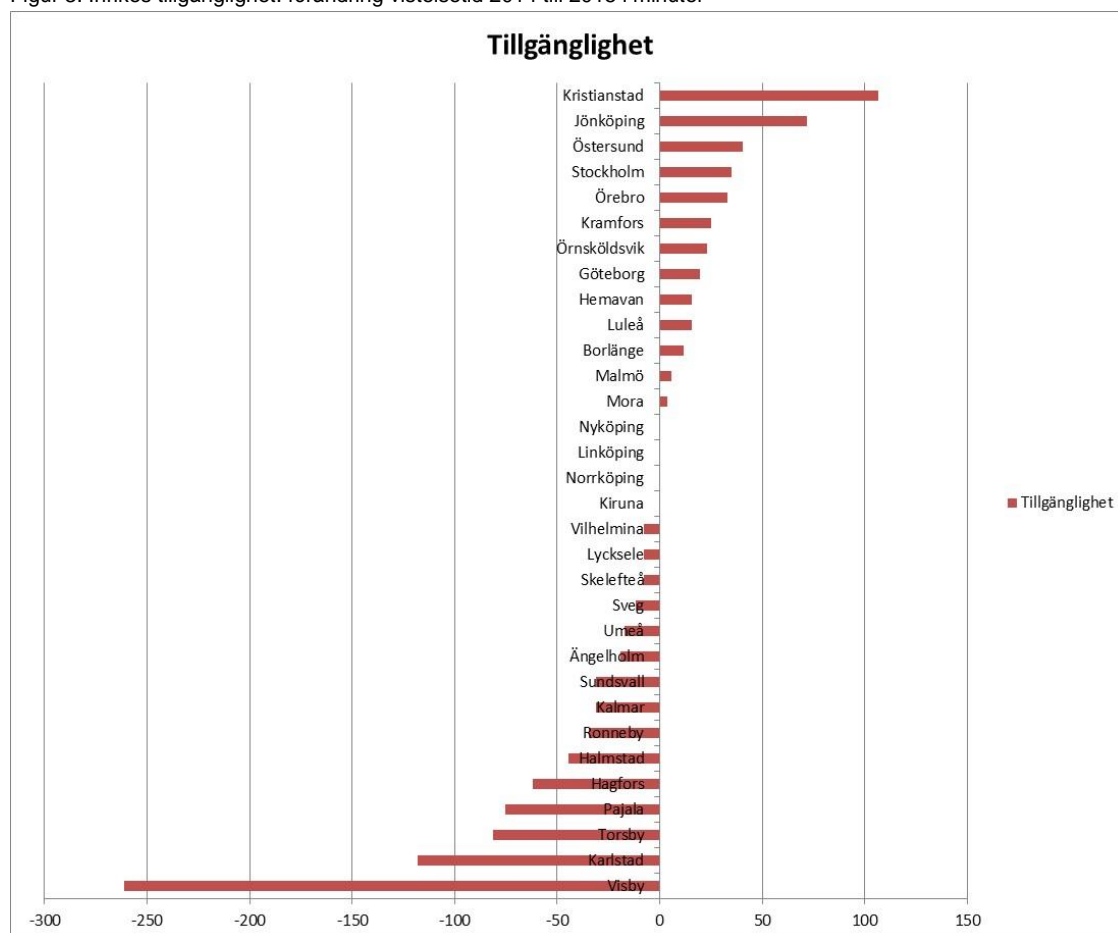
Figur 2. Inrikes åtkomlighet: förändring vistelsetid 2014 till 2015 i minuter



Förändring tillgänglighet inrikestrafik

När det gäller *tillgängligheten* inrikes så har denna förbättrats för 14 flygplatser, där Kristianstad och Jönköping uppvisar den största förbättringen. Under samma period har lika många flygplatser fått se sin tillgänglighet försämrats. Särskilt stor har försämringen varit för Visby, Ängelholm och Karlstad. Försämringen för Visby sticker ut i denna jämförelse med en försämrad tillgänglighet med omkring 260 minuter. Såväl förbättrad som försämrad tillgänglighet förklaras av ändrade avgångstider vid flygplatserna. I figur 3 visas förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken mellan 2014 och 2015.

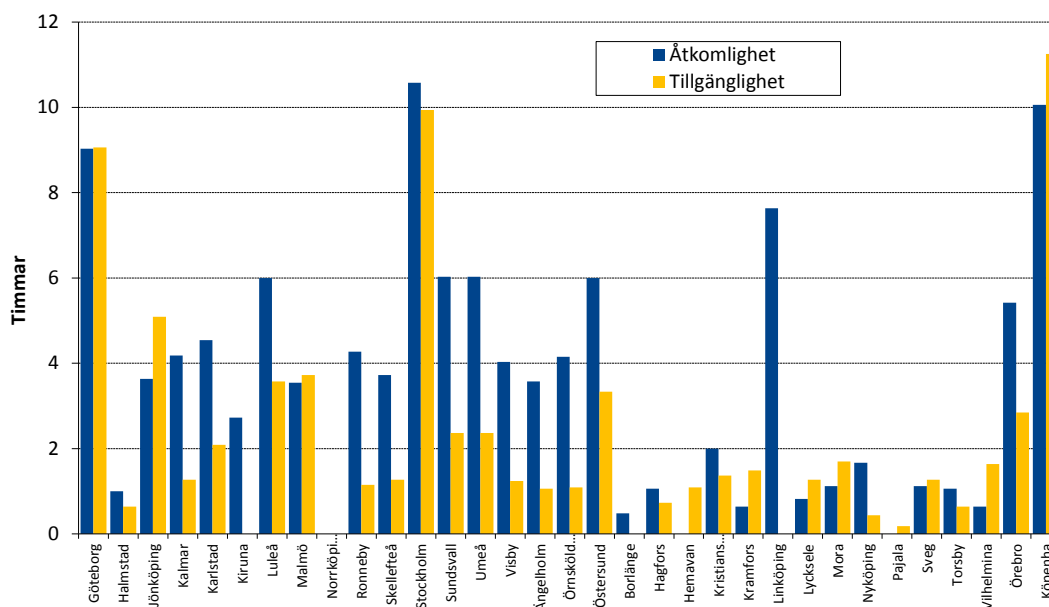
Figur 3. Inrikes tillgänglighet: förändring vistelsetid 2014 till 2015 i minuter



2.1.2 Utrikes tillgänglighet och åtkomlighet

För Sverige som helhet förbättrades åtkomligheten med flyg till Europa under 2015 jämfört med 2014. Även möjligheten att ta sig till de svenska flygplatserna från aktuella europeiska städer ökade något, se figur 4.

Figur 4. Tillgänglighet och åtkomlighet Europa. Genomsnittliga vistelsetider 2015

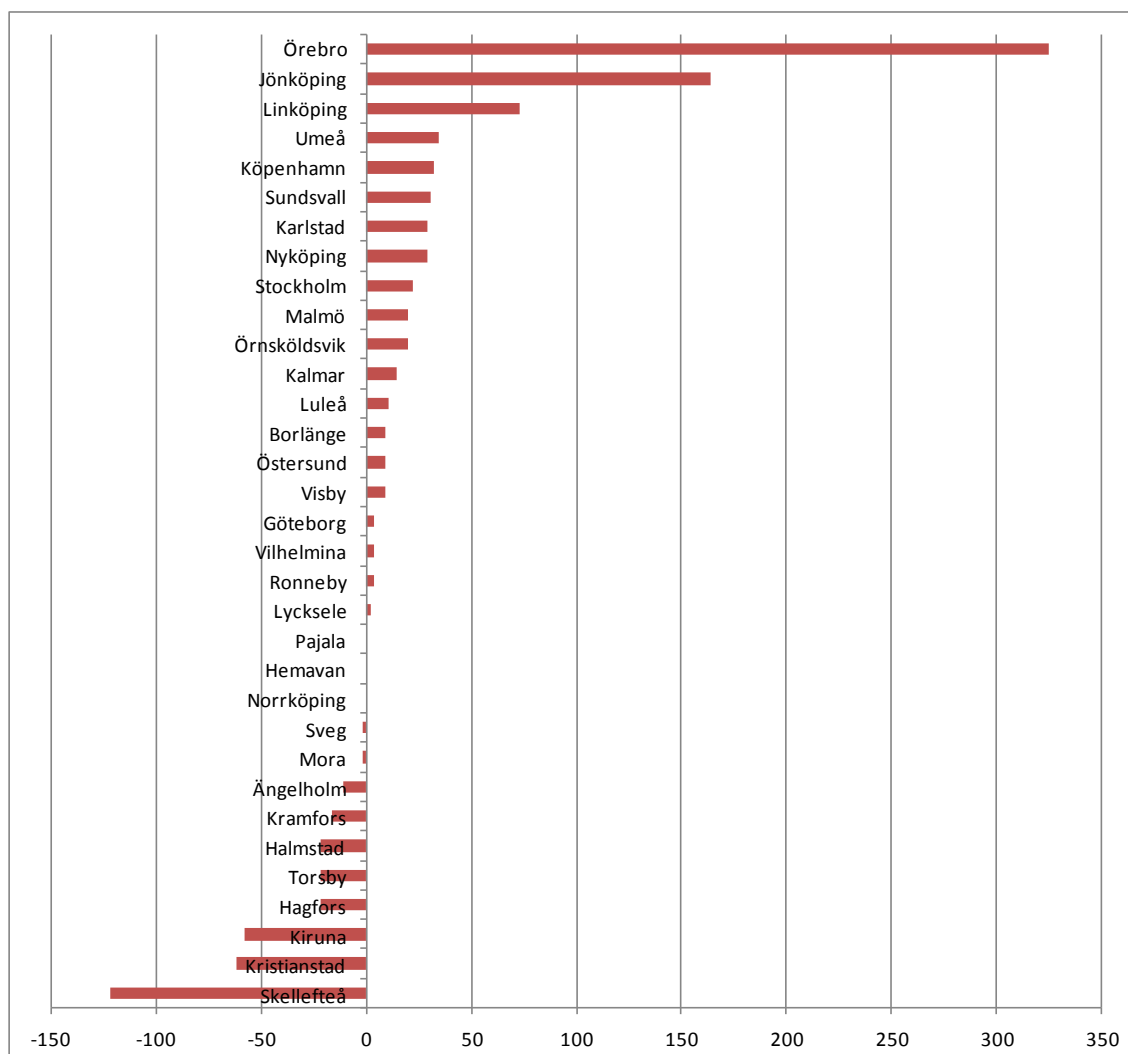


Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2015 hade Köpenhamn och Stockholm följt av Göteborg. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt 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. I figuren sticker Linköping ut med hög åtkomlighet till Amsterdam och Köpenhamn, men helt utan tillgänglighet utifrån modellens kriterier. För flygplatser i norra Sverige är goda förbindelser med Arlanda viktiga för att kunna ta sig vidare ut i Europa.

Förändring åtkomlighet utrikestrafik

Under 2015 har 20 av 32 flygplatser fått förbättrad utrikes åtkomlighet medan 10 flygplatser fått en försämrad åtkomlighet i jämförelse med föregående år. Örebro, Jönköping och Linköping har fått en väsentligt förbättrad åtkomlighet utrikes. Åtkomligheten för Örebro har förbättrats med hela 325 minuter. Under samma period har Skellefteå, Kristianstad och Kiruna fått se sin åtkomlighet försämrats. Huvudsakligen kan utvecklingen förklaras av tidtabellförändringar, men Örebro har förbättrat åtkomligheten genom att en ny direktlinje etablerats. I figur 5 visas förändringar av vistelsetider i utrikestrafiken mellan 2014 och 2015.

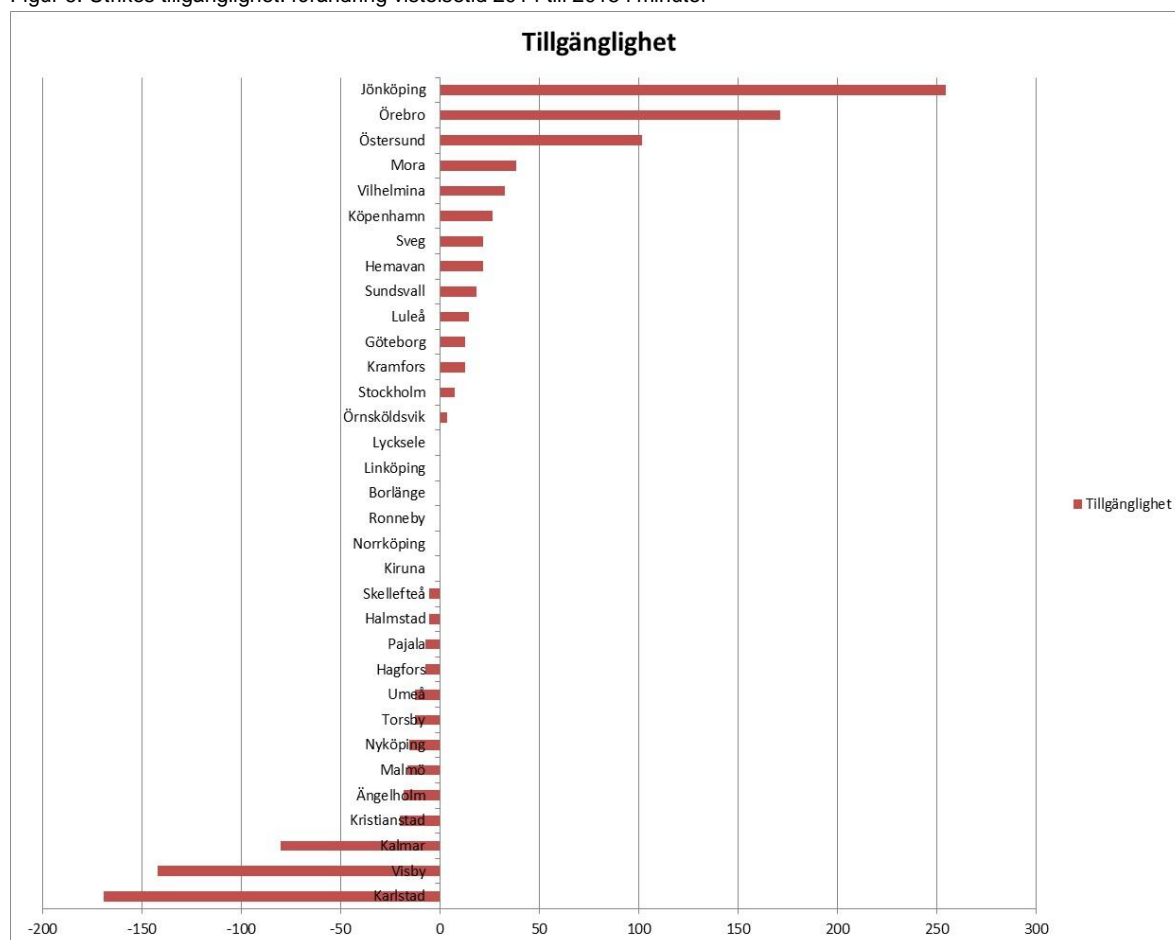
Figur 5. Utrikes åtkomlighet: förändring vistelsetid 2014 till 2015 i minuter



Förändring tillgänglighet utrikestrafik

Under 2015 har 14 av 33 flygplatser fått förbättrad utrikes tillgänglighet medan 13 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet i jämförelse med föregående år. Jönköping, Örebro och Östersund har fått en väsentligt förbättrad tillgänglighet utrikes. Tillgängligheten för Jönköping har förbättrats med hela 255 minuter. Under samma period har Karlstad, Visby och Kalmar fått se sin tillgänglighet försämrats. Huvudsakligen kan utvecklingen förklaras av tidtabellförändringar, men Örebro har förbättrat tillgängligheten genom att en ny direktlinje etablerats. I figur 6 visas förändringar av vistelsetider i utrikestrafiken mellan 2014 och 2015.

Figur 6. Utrikes tillgänglighet: förändring vistelsetid 2014 till 2015 i minuter



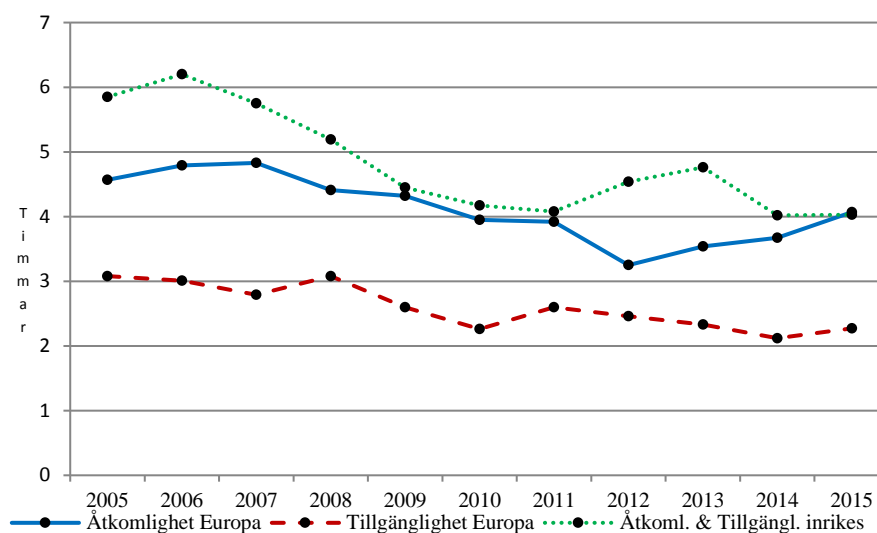
2.2 Utvecklingen av tillgänglighet och åtkomlighet

Det kan vara svårt att på en aggregerad nivå beskriva utvecklingen i ett längre perspektiv. Anledningen är att det för vissa år saknas tidtabellsuppgifter för någon eller några flygplatser. Därför saknas exempelvis Växjö med i jämförelsen ovan eftersom det inte finns inrapporterad tidtabellsdata för 2015 för denna flygplats. Jämförelser mellan intilliggande år görs alltid på samma population av flygplatser, i detta fall genom att exkludera de flygplatserna⁶ från de aggregerade vistelsetiderna för såväl 2014 som 2015. Samma princip måste vara rådande också när man jämför utvecklingen över en längre tid. 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.

⁶ De flygplatser som saknade tidtabellsuppgifter vid undersökningstillfället och därmed är exkluderade är: Hagfors, Torsby, Sveg, Mora, Trollhättan, Kramfors, Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan, Pajala, Västerås och Växjö.

I figur 7 som beskriver utvecklingen av vistelsetider mellan 2005 och 2015 ingår 25 av de för närvarande 39 svenska trafikflygplatserna.

Figur 7. Utveckling av genomsnittlig vistelsetid 2005 - 2015



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 tre åren. Samtidigt har tillgängligheten för Europa visat en liten förbättring under 2015. Huvudsakligen kan utvecklingen förklaras av tidtabellförändringar.

I efterföljande avsnitt presenteras de flygplatser som har fått störst försämringar inrikes respektive utrikes.

2.2.1 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes

Under 2015 fick 17 flygplatser av 35 (49 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med inrikes flyg i jämförelse med föregående år. Sex av dessa fick en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med mer än 30 minuter vardera i vistelsetid. Dessa var Halmstad, Sundsvall, Umeå, Visby, Hagfors och Torsby, se tabell 1 nedan.

Tabell 1. Flygplatser med försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes med mer än 30 minuter 2015 jämfört med föregående år

	Åtkomlighet vistelsetid	Tillgänglighet vistelsetid
Halmstad	-161	-97
Sundsvall	-52	-70
Umeå	-46	-33
Visby	-64	-300
Hagfors	-108	-62
Torsby	-108	-81

Graden av försämring skiljer sig åt mellan de olika flygplatserna. Torsby är en flygplats som under ett flertal år fått en försämrad tillgänglighet och åtkomlighet. Tillgängligheten för Visby försämrades väsentligt under året. Tillsammans har dessa flygplatser förlorat 539 minuter av åtkomlighet, medan de tappat 643 minuter av tillgänglighet. I en relativ jämförelse särskiljer sig Halmstad från de övriga med 74 procent sämre åtkomlighet och 64 procent sämre tillgänglighet i jämförelse med föregående år. Precis som i tidigare rapporteringar är samtliga flygplatser med väsentligt försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes regionala flygplatser. Regionala flygplatser är i allmänhet känsliga för linjebortfall, eftersom de lägre passagerartalen skapar en sårbarhet. Av de regionala flygplatserna ingår Visby och Umeå i det garanterade statliga basutbudet. Hagfors ingår i Trafikverkets upphandlade flygtrafik: sträckan Torsby - Hagfors - Arlanda trafikeras av FlexFlight ApS.

De sex flygplatserna ovan har upplevt en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes med mer än 30 minuter 2015 jämfört med föregående år. Om man granskar antalet ankommande och avresande passagerare vid dessa flygplatser kan det konstateras att Hagfors (-18%) och Halmstad (-9%) tappat flest resenärer under 2015 i jämförelse med föregående år. Samtidigt har Visby (7%) ökat antalet passagerare medan Sundsvall Timrå och Umeå i princip ligger kvar på samma nivå som tidigare.

Tabell 2. Inrikesresande ankommande och avresande passagerare vid flygplatser med störst försämrad åtkomlighet och tillgänglighet

	2014	2015	Förändring antal	Procentuell förändring
Halmstad	110 228	100 676	-9 552	-9%
Sundsvall Timrå	242 351	240 598	-1 753	-1%
Umeå	979 658	986 423	6 765	1%
Visby	394 932	421 134	26 202	7%
Hagfors	2 395	1 965	-430	-18%

Av tabellen ovan kan slutsatsen dras att ett tydligt samband mellan passagerarutveckling och åtkomlighet/tillgänglighet saknas.

2.2.2 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes

Under 2015 fick sex flygplatser av 35 (17 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med utrikes flyg i jämförelse med föregående år. Graden av försämring skiljer sig åt mellan flygplatserna, men ingen hade en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med mer än 30 minuter vardera i vistelsetid. De flygplatser som upplevde en försämrad tillgänglighet och åtkomlighet utrikes var Halmstad, Skellefteå, Ängelholm, Hagfors, Kristianstad och Torsby. Generellt sett är det åtkomligheten för dessa flygplatser som försämrats mest under året, medan tillgängligheten försämrats i mindre omfattning. Tillsammans har dessa flygplatser förlorat 261 minuter av åtkomlighet, medan de tappat 68 minuter av tillgänglighet. Det bör noteras att Skellefteå ensamt står för nästan hälften av den förlorade åtkomligheten. I en relativ jämförelse från föregående år särskiljer sig Skellefteå från de övriga med 35 procent sämre tillgänglighet, medan Visby har hela 65 procent sämre tillgänglighet. Samtliga de flygplatser som hade både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes är regionala flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet. Dessa flygplatser är starkt beroende av transfermöjligheter på Arlanda, Landvetter och Kastrup för vidare resa ut i Europa.

2.2.3 Upphandlad trafik

Trafikverket har uppdraget att utreda behov av allmän trafikplikt, fatta beslut om allmän trafikplikt och om inte kommersiella krafter gör att trafiken kommer till stånd, upphandla flygtrafik. Den allmänna trafikplikten bestämmer i vilken omfattning flygtrafik ska bedrivas; kontinuitet,

regelbundenhet, prissättning och minikapacitet – inom ramen för grundläggande tillgänglighet. Trafikverket genomför upphandling av flygtrafik som bedöms som transportpolitiskt motiverad men som inte är kommersiellt lönsam. För att säkerställa tillgängligheten till alla delar av landet upphandlar Trafikverket flygtrafik på fem svenska linjer⁷. Dessa linjer är:

- Hemmavan - Vilhelmina – Arlanda
- Torsby – Hagfors – Arlanda
- Pajala – Luleå
- Sveg – Arlanda
- Östersund – Umeå

Avtalen för den upphandlade trafiken sträcker sig till och med den oktober 2019, förutom för sträckan Torsby – Hagfors – Arlanda. För denna sträcka gäller nuvarande avtal fram till oktober 2017, med en option på ytterligare två år. Med upphandlingen ersätter staten transportpolitiskt motiverad flygtrafik för omkring 70 miljoner kronor per år.

2.2.4 Brommautredningen

Regeringen tillsatte i slutet av år 2014 en samordnare som bland annat skulle pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. I utredningen ingick ursprungligen även att presentera en finansieringslösning för avvecklingen av Bromma flygplats, som är ett nav för inrikesflyget. En majoritet i riksdagen (de fyra borgerliga partierna med stöd av Sverigedemokraterna) protesterade mot samordnarens uppdrag avseende Brommas framtid. Genom tillkännagivanden ströks frågan om Bromma flygplats i uppdraget. När utredaren presenterade sin rapport framhöll emellertid denne ståndpunkten att Bromma flygplats saknade framtid efter 2038, då avtalet löper ut. Enligt utredaren behövs inte Bromma när Arlanda är utbyggt.⁸ Inget beslut har tagits om Brommas framtid i dagsläget.

2.2.5 Utländska operatörer ökar konkurrensen

Antalet svenska operatörer på den svenska inrikesmarknaden är i princip oförändrat sedan föregående år. Under 2015 lade tre mindre flygbolag ner sin verksamhet på grund av olönsamhet. Ett flygbolag uppgraderade sin verksamhet till att bedriva tung luftfart.

⁷ <http://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/lansvisa-pressmeddelande/varmland/2015/2015-01/trafikverkets-flygupphandling-ar-genomford2/>

⁸ Mer flyg och bostäder, N2016/02702/PUB.

På längre sikt har emellertid antalet svenska operatörer minskat. Flygbolag som flyger på inrikesmarknaden har i allmänhet små ekonomiska marginaler. De flygplan som används i inrikesflyget är inte sällan äldre med lägre kapitalkostnad. Samtidigt har de dålig driftsekonomi på grund av en högre bränsleförbrukning. Trots historiskt låga bränslepriser har flygbolagen svårt med lönsamheten och utländska bolag konkurrerar med bland annat lägre lönekostnader. Om bränslepriserna börjar stiga kan blir följden troligtvis ännu sämre marginaler och i vissa fall konkurser, vilket kan leda till nedlagda linjer och försämrad åtkomlighet och tillgänglighet.

2.3 Slutsatser

Resultat från analyserna visar att både åtkomligheten och tillgängligheten med flyg inom Sverige har försämrats. För Sverige som helhet har både åtkomligheten och tillgängligheten för inrikestrafiken minskat med i genomsnitt 23 minuter. På flygplatsnivå har Stockholm både bäst åtkomlighet och tillgänglighet. Andra flygplatser har erfarit en betydande försämring (till exempel Visby och Halmstad), medan vissa (exempelvis Jönköping) har haft en förbättrad utveckling. Det bör noteras att det saknas ett tydligt samband mellan åtkomlighet/tillgänglighet och passagerarutveckling. Flygplatser som Umeå och Visby har haft en kraftigt försämrad inrikes åtkomlighet och tillgänglighet under 2015, men har trots detta ökat antalet passagerare i jämförelse med föregående år.

Den internationella tillgängligheten och åtkomligheten, i modellen mätt som tillgängligheten och åtkomligheten till 33 europeiska städer ökat. Köpenhamn följt av Stockholm och Göteborg är på flygplatsnivå de flygplatser med bäst åtkomlighet respektive tillgänglighet. Generellt för utrikes resor gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, det vill säga att det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Inga flygplatser har haft en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med mer än 30 minuter vardera i vistelsetid. Konkurrensen på utrikesmarknaden är hård och priserna på konkurrensutsatta linjer är i allmänhet låga. Detta skapar goda möjligheter för resenärer att flyga till andra europeiska städer.

Det är viktigt att komma ihåg att denna tillgänglighetsrapport avgränsas till att granska tillgänglighet och åtkomlighet med flyg i och utom Sverige. Flera av de flygplatser som enligt analysen har dålig tillgänglighet och åtkomlighet ligger i kommuner eller regioner där det är relativt lätt att med andra färdmedel ta sig till en flygplats med fler och bättre avgångar. Tillgängligheten och åtkomlighet vid flygplatser som Nyköping och Norrköping är således dålig vad gäller inrikes resor, men för en vanlig resenär i dessa kommuner finns gott om alternativa avreseorter i närheten.

Vidare, att en flygplats saknar åtkomlighet eller tillgänglighet i modellen behöver inte betyda att möjligheterna att göra endagsförrättningar är

omöjliga. Eftersom modellen bygger på data från endast en dag är det möjligt att variation i utbudet både gällande veckodag för säsong inte fångas av modellen.

Slutligen bör det understrykas att den mätmetod som här används i första hand är relevant för att mäta den verklighet som affärsresenärer möter. För de flesta privatresenärer är det inte aktuellt att företa en flygresor över dagen, varken inrikes eller utrikes. Varken charterflyg eller interkontinentala linjer ingår i modellen. Slutsatsen av detta är att tillgänglighetsmodellen främst är relevant för att belysa affärsresenärers förutsättningar för resande, och då främst i glesbygd där alternativa färdmedel saknas.