

Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

2016-2017



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Sektionen för strategisk utveckling och marknad

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2018-6160
Författare hesa02
Månad År Februari 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Transportstyrelsen följer hur tillgängligheten utvecklas inom luftfarten genom att undersöka möjligheten att med flyg ta sig till eller från olika destinationer inom Sverige och Europa. I årets tillgänglighetsrapport jämförs data från 2017 med 2016 års uppgifter. 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. 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 förbättrats under 2017 jämfört med året innan. På flygplatsnivå är dock variationen stor. Stockholm har såväl den bästa åtkomligheten som tillgängligheten, vilket följer av att Arlanda utgör navet i det svenska flygplatssystemet. Under året fick 6 städer av 37 (16 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med inrikes flyg i jämförelse med föregående år. Dessa var Göteborg, Luleå, Sundsvall, Borlänge, Pajala och Örebro.

Under samma period försämrades åtkomligheten med flyg till Europa för Sverige som helhet. Vistelsetiden minskade från 5,4 timmar till 5,1 timmar. Samtidigt ökade tillgängligheten något, från 2,7 timmar till 3,0 timmar. Malmö, Umeå, Sundsvall, och Östersund upplevde både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med utrikes flyg i jämförelse med föregående år.

Antalet utrikes direktlinjer (utan mellanlandning och byte av flygplan) från svenska flygplatser ökade något, från 197 år 2016 till 211 efterföljande år. De interkontinentala förbindelserna är relativt få och utgår nästan uteslutande från Arlanda. Trenden är svagt stigande och trafiken till USA dominerar kraftigt.

¹ 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.....	8
2.1.1	Inrikes tillgänglighet och åtkomlighet.....	9
2.1.2	Städer med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet inrikes	12
2.1.3	Utrikes tillgänglighet och åtkomlighet	13
2.1.4	Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet utrikes	17
2.2	Direktlinjer till och från Sverige	17
2.3	Utvecklingen av Arlanda	20
3	DISKUSSION.....	22

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) samt Transportstyrelsens rörelseregister.

I årets rapport kompletteras bilden med en uppföljning av hur antalet utrikes direktlinjer utvecklas.

Tillgänglighetsanalysen har genomförts av Henrik Sandén, sektionen för strategisk utveckling och marknad. Analysen är baserad på statistik framtagen av Anders Johansson och Håkan Brobeck, sektionen för statistik och analys. Uppdragsgivare är Henrik Tunfors, tf chef för sektionen för strategisk utveckling och 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. Tillgängligheten ska förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

För ett land som Sverige, där transportavstånden ofta är långa, är transporterens betydelse för tillväxt och sysselsättning särskilt viktig. För längre resor i landet och för internationella resor är flyget ofta avgörande. Sveriges medlemskap i EU innebär en tillgång till världens största inre marknad men samtidigt finns ett behov av såväl inrikes som utrikes resor. Sveriges tillgänglighet och åtkomligheten har väsentlig betydelse för hur landet utvecklas.

2.1 Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

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. Vistelsetider beräknas för alla svenska flygplatser³ 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 beräknats vid städer i de länder som Sverige har mest handelsutbyte med. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör måttet på flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet. Modellen infattar inte charterflyg, utan endast flyg som går enligt tidtabell. Sedan 2015 är Köpenhamns flygplats Kastrup inkluderad i modellen. Köpenhamn/Kastrup är för många resenärer i södra Sverige en

² Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide)

³ Arvidsjaur, Gällivare, Trollhättan, Västerås och Växjö flygplatser är inte med i jämförelsen eftersom de saknade tidtabellsdata vid undersökningstillfället.

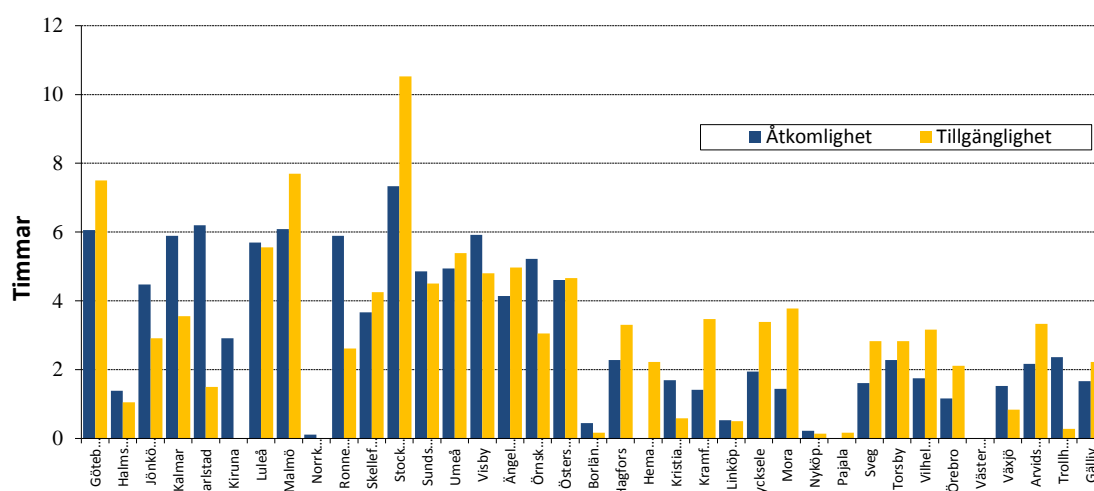
given flygplats för utrikesresor och i mindre grad resor inom Sverige. Staden Malmös tillgänglighet inkluderar således den tillgänglighet som Kastrup erbjuder.

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 förbättrats under 2017 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 nedan presenteras de genomsnittliga vistelsetiderna på flygplatsnivå under 2017.

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2017



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 Pajala och Hemavan medan Norrköping och Nyköping och Västerås helt saknar inrikestrafik vilket i princip omöjliggör inrikes endagsförtäringar med flyg. När det gäller *tillgängligheten* tillhör Kiruna, Norrköping, Borlänge, Västerås, Nyköping och Pajala de med lägst tillgänglighetsgrad.

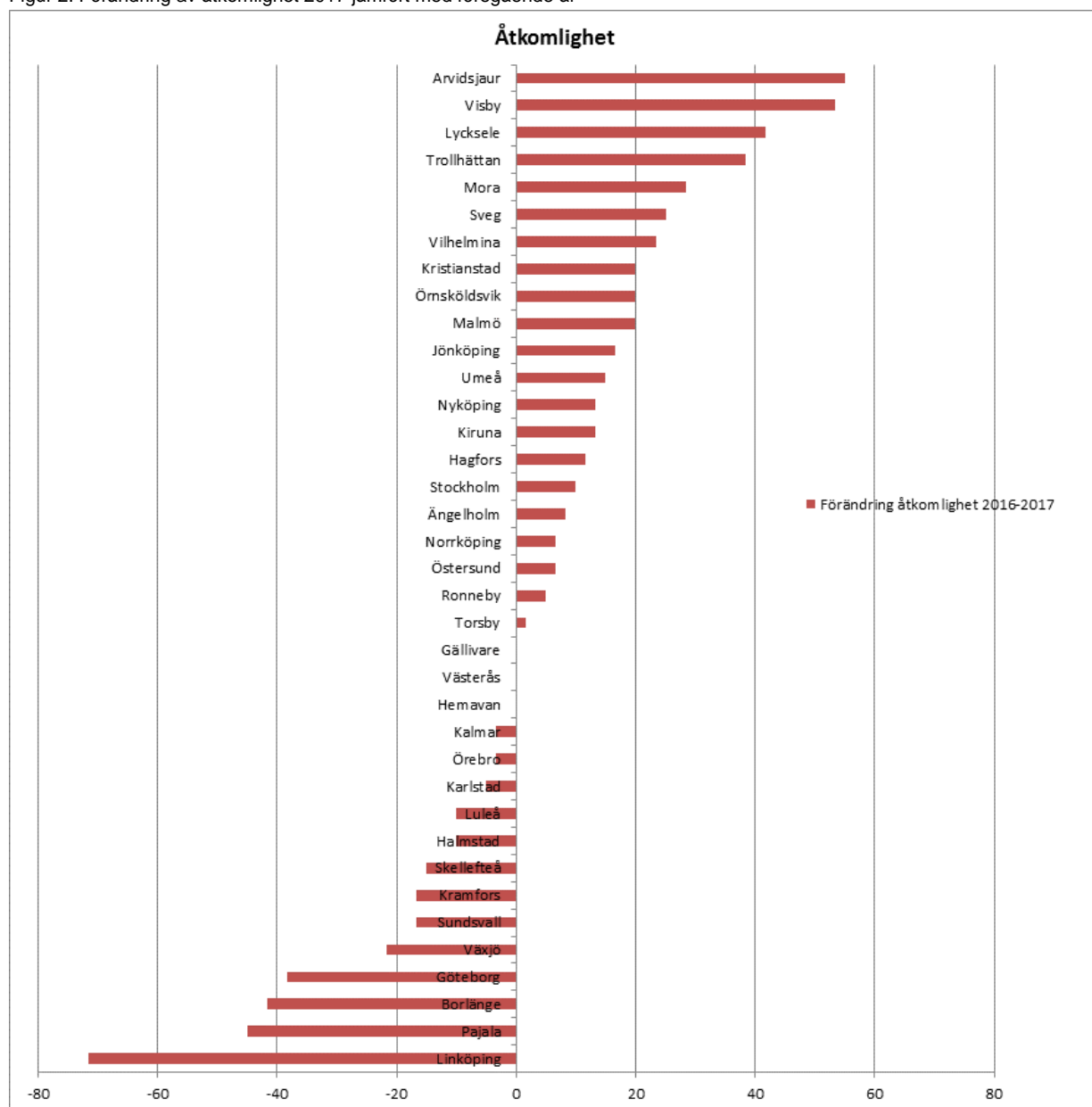
Förändring med avseende på åtkomlighet inom inrikestrafiken

Utvecklingen från 2016 till 2017 visar att 21 av de 37 flygplatsregionerna som är med i undersökningen har fått en förbättrad *åtkomlighet*. 13 flygplatser har en försämrad åtkomlighet jämfört med 2016.

Arvidsjaur, Visby och Lycksele har fått en väsentligt förbättrad inrikes åtkomlighet. Arvidsjaur's åtkomlighet har förbättrats med 55 minuter. Under samma period har Linköping fått uppleva en väsentligt försämrad åtkomlighet med minus 72 minuter, tätt följt av Pajala med minus 45 minuter. Förbättrad eller försämrad åtkomlighet förklaras i de flesta fall av ändrade avgångstider som medför att resenären missar första möjliga anslutningsflight vid Arlanda. För Linköpings del förklaras försämringen av att SAS lagt ner linjen till Köpenhamn (här knuten till Malmöregionen) som en följd av dålig lönsamhet.

I figur 2 visas förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken mellan 2016 och 2017.

Figur 2. Förändring av åtkomlighet 2017 jämfört med föregående år

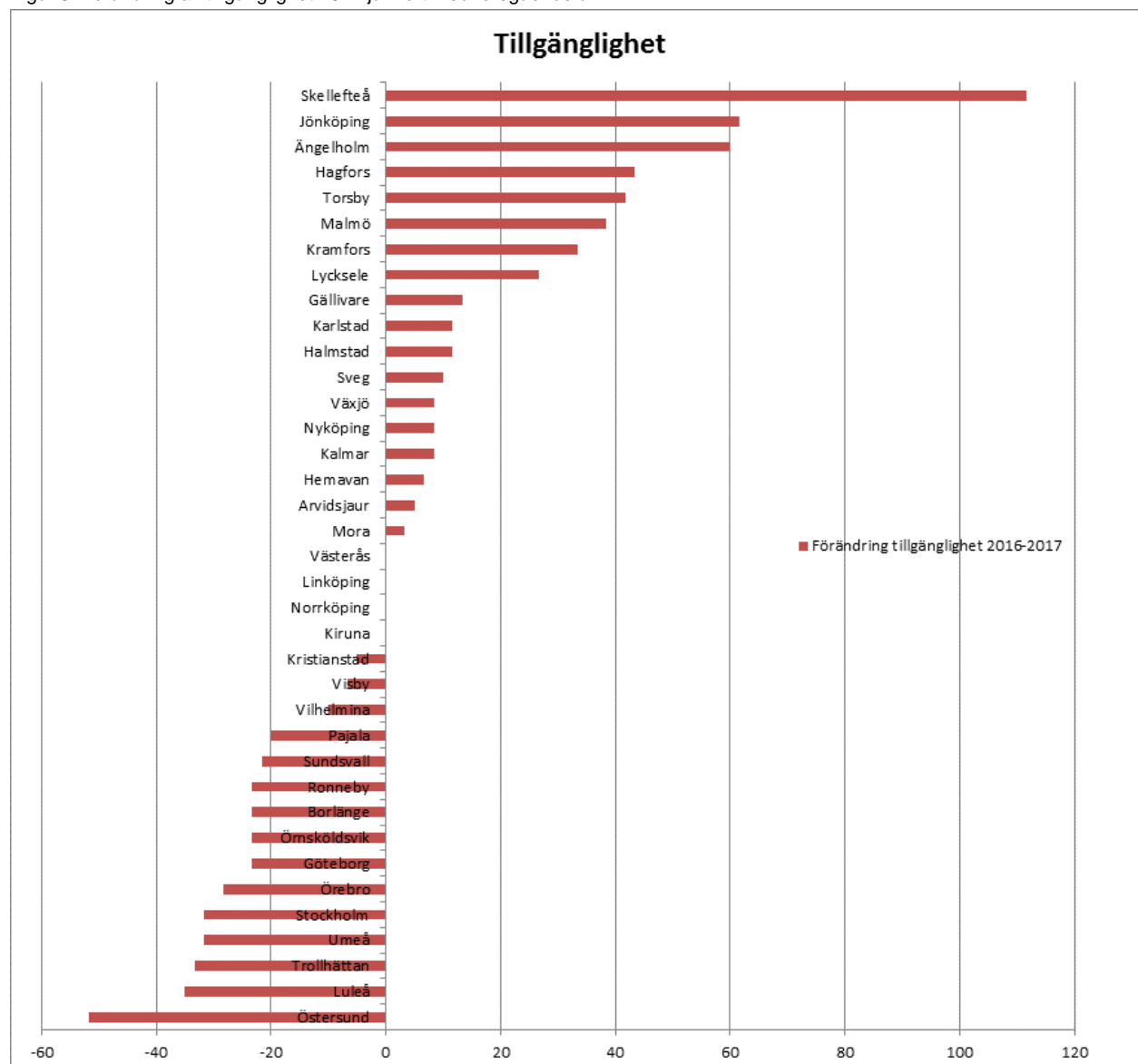


Förändring med avseende på tillgänglighet inom inrikestrafik

När det gäller tillgängligheten inrikes så har denna förbättrats för 18 flygplatser, där Skellefteå och Jönköping uppvisar den största förbättringen med 112 respektive 62 minuter. Skellefteås förbättrade vistelsetid är huvudsakligen ett resultat av att Norwegian under 2017 etablerat en ny linje till Stockholm Arlanda. Under samma period har 15 städer fått se sin tillgänglighet försämrats. Särskilt stor har försämringen varit för Östersund, Luleå och Trollhättan. Såväl förbättrad som försämrad tillgänglighet

förklaras huvudsakligen av ändrade avgångstider vid flygplatserna, men för Östersunds del även av vissa förändringar i utbud. I figur 2 presenteras förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken mellan 2016 och 2017.

Figur 3. Förändring av tillgänglighet 2017 jämfört med föregående år



2.1.2 Städer med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes

Under 2017 fick 6 städer av 37 (16 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med inrikes flyg i jämförelse med föregående år. Dessa var Göteborg, Luleå, Sundsvall, Borlänge, Pajala och Örebro. Ingen av dessa fick både en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med mer än 30

minuter vardera i vistelsetid. Sämst utveckling hade Borlänge och Pajala tätt följt av Göteborg, se tabell 1 nedan

Tabell 1. Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet inrikes 2017 jämfört med föregående år mätt i minuter.

	Åtkomlighet vistelsetid	Tillgänglighet vistelsetid	Totalt
Göteborg	-38	-23	-61
Luleå	-10	-35	-45
Sundsvall	-17	-22	-39
Borlänge	-42	-23	-65
Pajala	-45	-20	-65
Örebro	-3	-28	-31

2.1.3 Utrikes tillgänglighet och åtkomlighet

Urvalet av länder och destinationer inom Europa baseras på den svenska utrikeshandeln, där de 15 länder som Sverige har mest handelsutbyte med ingår. De valda destinationerna - en för varje land - utgörs med ett par undantag av respektive lands huvudstad. Undantagen är Frankfurt och Zürich. Anledningen är att det är betydligt fler passagerare som flyger mellan Sverige och Frankfurt än motsvarande till Berlin. Det finns ingen flyglinje mellan Sverige och Bern, däremot är det en relativt omfattande direkttrafik mellan Sverige och Zürich.

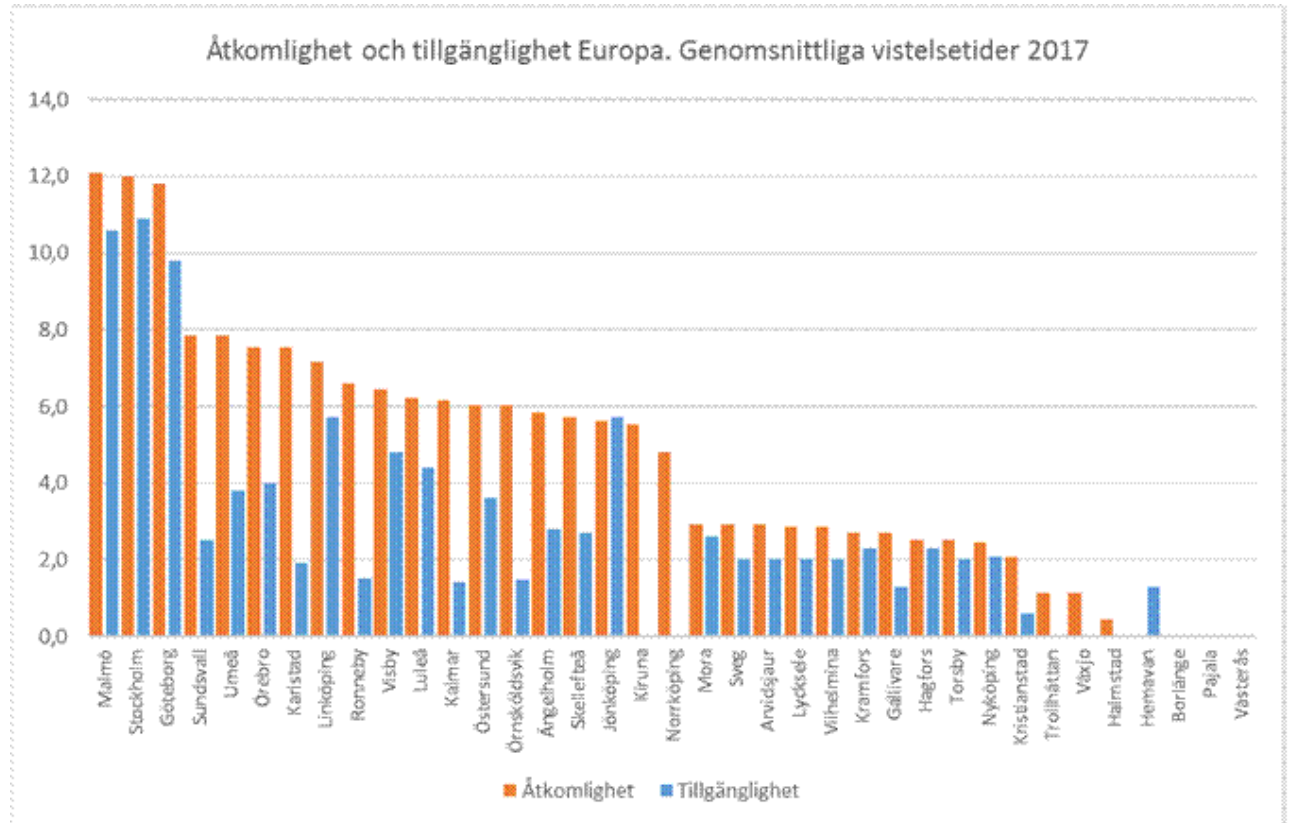
Till skillnad från beräkningen av de genomsnittliga vistelsetiderna för inrikestrafiken, så viktas vistelsetiderna för europatrafiken. Vikterna baseras på hur stor handeln är mellan Sverige och respektive land. Det innebär t ex att Danmark ges en högre vikt än Spanien eftersom handeln med Danmark är drygt 4 gånger större än handeln med Spanien, det antas därmed vara viktigare att ha goda förbindelser med Danmark än med Spanien.

För Sverige som helhet försämrades åtkomligheten med flyg till Europa under 2017 jämfört med 2016. Vistelsetiden minskade från 5,4 timmar till 5,1 timmar. Samtidigt ökade tillgängligheten något, från 2,7 timmar till 3,0 timmar.

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 har Malmö (med 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 dessa städer. För flygplatser i norra Sverige är goda förbindelser med Arlanda viktiga för att kunna ta sig vidare ut i Europa.

Figur 4: Åtkomlighet och tillgänglighet Europa. Genomsnittliga vistelsetider 2017



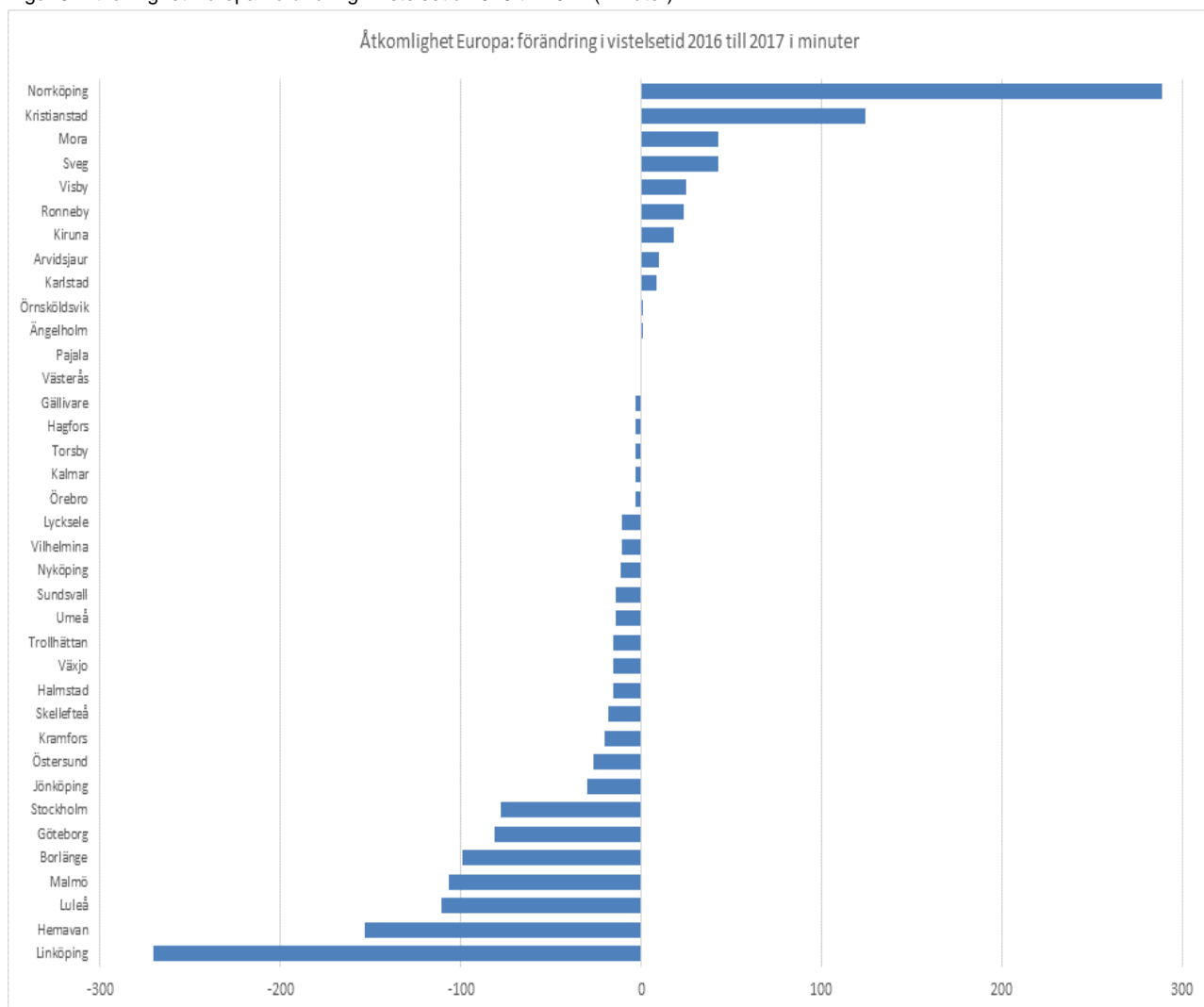
Förändring med avseende på åtkomlighet inom utrikestrafik

Under 2017 fick 11 städer en förbättrad åtkomlighet inom utrikestrafiken i jämförelse med föregående år. Norrköping sticker ut med en förbättrad vistelsetid på hela 289 minuter efter att BMI etablerat en linje till München. Linjen tillkom efter att Norrköpings kommun tagit ett ekonomiskt ansvar genom att garantera flygplatsbolaget 48 miljoner över tre år.⁴ Den stora majoriteten fick emellertid en försämrad åtkomlighet. Vistelsetiden försämrades för 24 flygplatser och statistiken visar att SAS nedläggning av flyglinjen Linköping- Köpenhamn fick stora konsekvenser för stadens utrikes åtkomlighet. Detta förklaras av att Köpenhamn/Kastrup är en betydande hub för transfereringar av passagerare till andra destinationer. Flygplatsens kvarvarande operatör KLM har ökat sitt utbud Linköping- Amsterdam under perioden, men inte tillräckligt för att täcka bortfallet av

⁴ www.flygtorget.se, BMI bygger minibas i Norrköping, 31 augusti 2017.

SAS linje. Under perioden försämrades vistelsetiden med hela 271 minuter. I figur 5 visas förändringar av vistelsetider i utrikestrafiken mellan 2016 och 2017.

Figur 5: Åtkomlighet Europa: förändring i vistelsetid 2016 till 2017 (minuter)

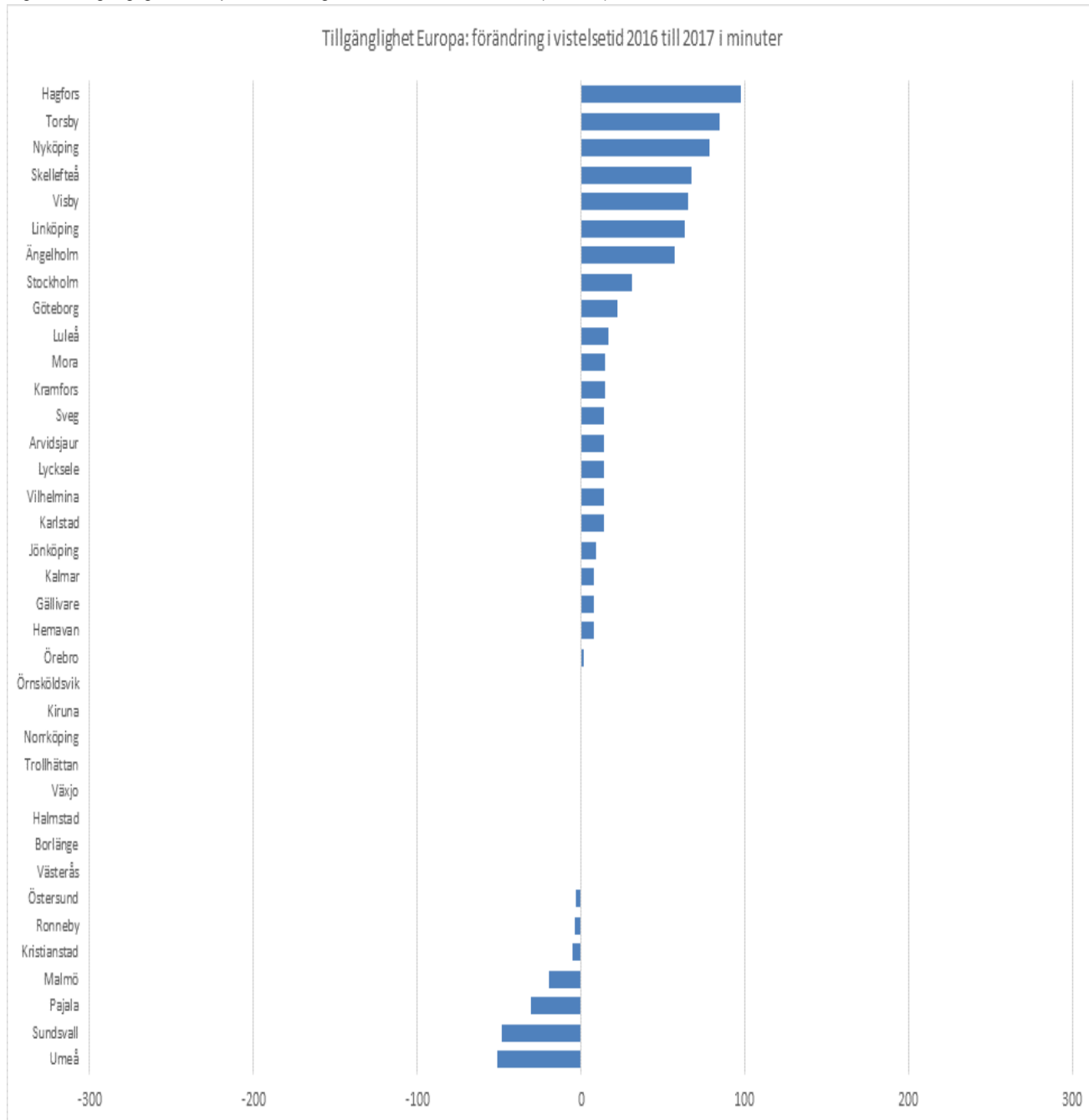


Förändring med avseende på tillgänglighet inom utrikestrafik

Tillgängligheten inom utrikestrafiken, det vill säga möjligheten att ta sig från Europa till svenska städer, förbättrades vid 22 av 37 städer under perioden. Vistelsetiden har förbättrats mest vid linjen Torsby–Hagfors–Arlanda som upphandlas av Trafikverket. Vid 6 städer utvecklades tillgängligheten till det sämre under 2017 i jämförelse med året innan. Förändringarna både vad gäller åtkomlighet som tillgänglighet är relativt

små och förklaras huvudsakligen av tidtabellsförändringar. I figur 6 visas förändringar av vistelsetider i utrikestrafiken mellan 2016 och 2017.

Figur 6: Tillgänglighet Europa. förändring i vistelsetid 2016 till 2017 (minuter)



2.1.4 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes

Under 2017 fick fyra flygplatser av 37 (11 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med utrikes flyg i jämförelse med föregående år. De flygplatser som upplevde en försämrad tillgänglighet och åtkomlighet utrikes var Malmö, Umeå, Sundsvall, och Östersund. Åtkomligheten för dessa flygplatser har försämrats mest under året, medan tillgängligheten försämrats i mindre omfattning. Tillsammans har dessa flygplatser förlorat 161 minuter av åtkomlighet, medan de tappat 122 minuter av tillgänglighet. Den flygplats som förlorat mest vistelsetid under året är Malmö/Sturup som förlorat hela 126 minuter. Detta är nära dubbelt (65 min) så mycket som nästföljande Umeå har förlorat.

2.2 Direktlinjer till och från Sverige

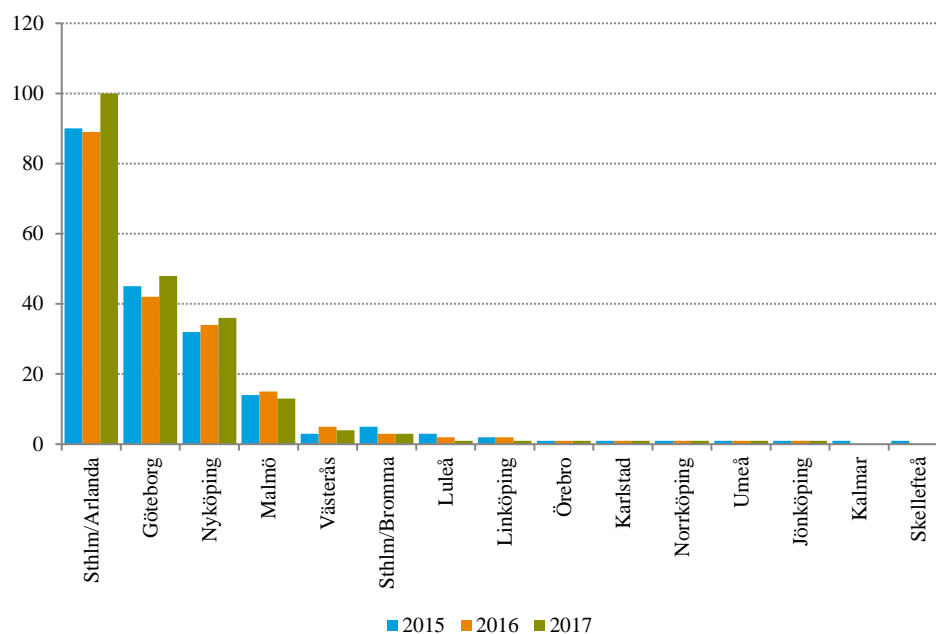
År 2015 lade regeringen fram en ny exportstrategi för Sverige. Exportstrategin ska bidra till regeringens övergripande mål om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet till år 2020. Syftet med strategin är att stärka svenska företags export- och internationaliseringsmöjligheter på viktiga marknader och öka antalet exporterande företag.

Ett av de områden som exportstrategin lyfter upp är behovet av fler direktlinjer till och från Sverige. Tillgänglighet i form av flygplatser med direkta flyglinjer pekas ut som centrala i dagens globaliserade värld. Detta eftersom tillgängligheten är en av de faktorer som har störst betydelse för utländska företag när de väljer mellan olika alternativ för etablering och nyinvesteringar. Enligt strategin ska det statliga turist- och investeringsfrämjandet stödja arbetet som utförs av främst Swedavia med att attrahera fler direkta flyglinjer till Sverige.

Uppföljningen av det sammanlagda antalet utrikes direktlinjer (utan mellanlandning och byte av flygplan) från svenska flygplatser uppgick under hösten 2017 till 211. Det innebär en ökning med 14 linjer jämfört med 2016, och 13 linjer fler i jämförelse med 2015. Trenden är således svagt stigande. Fördelningen per avreseort framgår av figur 7 nedan. Stockholmsområdet och Göteborg dominerar med hela 87 procent av utrikeslinjerna, dessutom ökade de antalet linjer under 2017. Malmö och Bromma har väsentligt färre utrikeslinjer till förmån för inrikestrafik.⁵

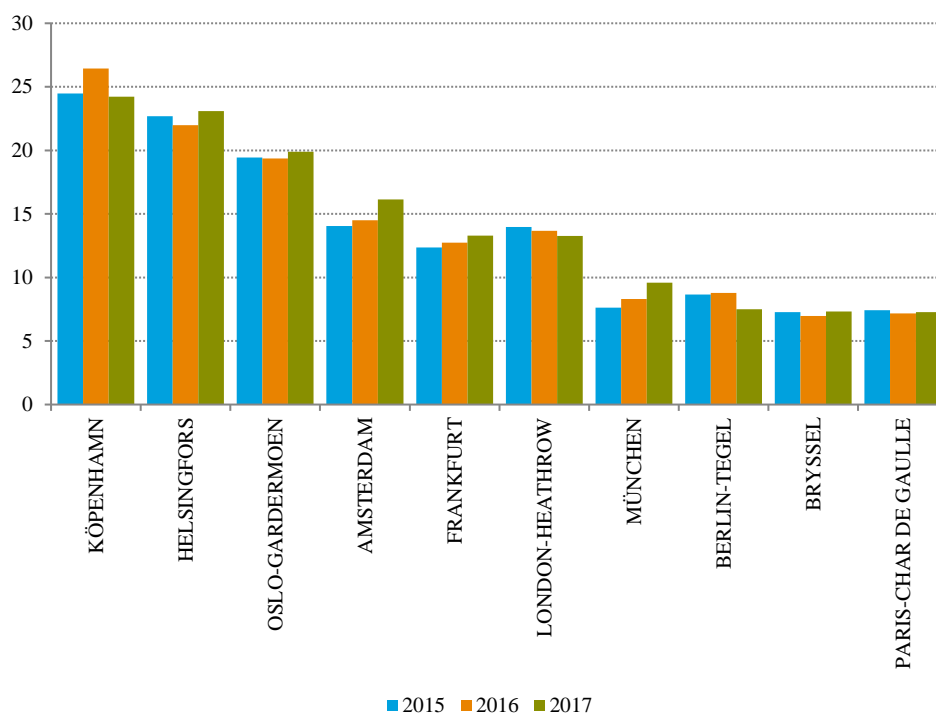
⁵ Uppgifterna är hämtade från tidtabellsdatabasen OAG och avser utbudet under en typvecka i november respektive år, och omfattar enbart reguljär trafik.

Figur 7. Antalet utrikes direktlinjer per flygplats



Arlanda som utgör ett nav i det svenska flygplatssystemet dominerar kraftigt antalet direktavgångar. Mindre regionala flygplatser har ofta en eller ett fåtal direktlinjer som ofta går till våra nordiska grannländer. Utrikestrafiken på de svenska flygplatserna domineras av direktavgångar inom Europa. I figur 8 nedan visas det totala antalet avgångar till de 10 mest frekventerade destinationerna.

Figur 8. Antal avgångar till de 10 vanligaste utrikes destinationerna. Genomsnitt per dag



Som framgår av figuren ovan är förändringarna över tid ganska små. Man kan notera att Amsterdam, Frankfurt och München är destinationer med en stigande trend medan det omvända gäller för London-Heathrow.

De interkontinentala förbindelserna är relativt få, men har under senare år ökat i en snabbare takt än Europatrafiken. De interkontinentala förbindelserna utgår nästan uteslutande från Arlanda. Under 2015 hade svenska flygplatser direkttrafik till 15 länder (exklusive Turkiet) utanför Europa. Under 2017 hade direkttrafiken ökat till 16 länder, se tabell 2 nedan.

Tabell 2. Antalet avgångar från Sverige till respektive land 2015-2017

Land	2015	2016	2017
USA	1 457	1 769	1 872
Qatar	519	553	720
Förenade Arabemirat	481	549	557
Thailand	531	496	504
Kina	320	298	303
Hong Kong	78	253	252
Marocko	206	196	226
Etiopien	73	0	190
Libanon	0	116	141
Iran	65	14	121
Israel	123	87	110
Indien	0	0	60
Irak	247	242	26
Puerto Rico	9	23	14
Tunisien	5	0	10
Jordanien	0	0	1
Egypten	2	0	0
Mauritius	5	0	0

Det framgår av tabellen ovan att direkttrafiken till USA dominerar kraftigt och att den ökar stadigt. Många flyg går också till Qatar och Förenade Arabemiraten som har betydande nav för vidare trafik till och från Asien och Afrika. Man kan även notera att antalet avgångar ökar till ett flertal länder under senare år. Trafiken till och från länder som Etiopien, Libanon och Iran har ökat betydligt under senaste året, möjligen som ett resultat av anhängresande och geopolitisk utveckling. Resandet till och från Irak har en omvänd utveckling.

2.3 Utvecklingen av Arlanda

Kapacitet

Enligt Swedavias prognos kommer nära 40 miljoner människor resa via Arlanda år 2040. För att kunna hantera tillväxten arbetar man för att öka terminalkapaciteten. En del i arbetet är att anpassa flygplatsen till Kod F på vissa delar. Det innebär att man nu har kapacitet att ta emot flygplan med över 65 meter mellan vingspetsarna, i nuläget A380, B747-8 och B777X.

Preclearance

Swedavia har på Arlanda genomfört förberedelser för att införa Preclearance, dvs. amerikansk inresekontroll på en annan stats territorium.

Preclearance innebär att tjänstemän från den amerikanska gränskontrollmyndigheten US Customs and Border Protection, som är en del av Department of Homeland Security, utför gräns-, tull- och jordbrukskontroller enligt amerikansk lagstiftning i samband med avresa från ett annat land i stället för vid ankomsten till USA. Avsikten är att resande ska underlättas genom enklare gränskontroller, vilket ger förutsättningar för fler direktförbindelser. Därmed stärks Arlandas roll som ett nav för flyget i Skandinavien.

Ett bilateralt avtal mellan Sverige och USA har tecknats och i juni 2017 presenterade regeringens utredare en utredning som visade att det utifrån svensk lagstiftning inte finns några juridiska hinder att införa amerikansk inresekontroll vid Arlanda⁶.

För att gå vidare och slutföra arbetet krävs det ytterligare beslut från regering och riksdag. Preclearance finns redan nu i bland annat Irland, Kanada och Abu Dhabi. Oslo har fått tillstånd och isländska Keflavik har ansökt.

Utvecklingen av Arlanda som nav

Regeringens flygstrategi lanserades i januari 2017. En av de prioriteringar som ska vara vägledande för regeringens arbete och insatser för flyget de kommande åren innehåller satsningen att stärka Arlanda flygplats som nav och storflygplats. För detta ändamål inrättades Arlandarådet, vars syfte är att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats.

Rådet ska ta fram en ”färdplan Arlanda”, i syfte att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats.

⁶ Justitiedepartementet, Amerikansk inresekontroll vid utresa från Sverige – så kan avtalen genomföras, Betänkande av Utredningen om amerikansk inresekontroll på Arlanda (Preclearanceutredningen), SOU 2017:58.

3 Diskussion

Åtkomligheten och tillgängligheten med flyg inrikes och utrikes har förändrats ganska lite under perioden. Vistelsetiderna inrikes har förbättrats något medan de försämrats för utrikes resor. Skillnaden i tillgängligheten över landet är stor och är starkt kopplad till flygplatsernas storlek och antal rörelser. I allmänhet kan utvecklingen förklaras av tidtabellsförändringar som får stora effekter på den uppmätta tiden.

Nytt för i år är att analysen av resultaten från tillgänglighetsmodellen kompletteras med en uppföljning av antalet direktlinjer till och från Sverige. Bakgrunden till detta står att finna i Sveriges exportstrategi som klargör att Sverige har jämförelsevis få direkta flyglinjer till viktiga städer, inte minst i tillväxtländerna, vilket också gör att våra städer tappar i global tillgänglighet. Det förefaller som om utvecklingen går i linje med strategins mål, om än sakta.

Transportstyrelsens modell kan ge bilden av att tillgängligheten eller åtkomligheten är dålig i vissa kommuner eller regioner. Man bör dock vara medveten om att det inte sällan kan finnas andra färdmedel som skapar en god åtkomlighet och tillgänglighet, exempelvis med järnväg. På samma sätt kan det också vara möjligt att nå flygplatser på längre avstånd.

Transportstyrelsens tillgänglighetsmodell svarar huvudsakligen mot näringslivets och mindre mot medborgarens behov. För många privatresenärer är det inte aktuellt att företa en endagsresa med flyg, oavsett om det är utrikes eller inrikes. Charterflyg och interkontinentala flyg ingår heller inte i modellen. Modellens utfall är därför mest relevant för att följa förutsättningarna för affärsresenärer att resa där alternativa färdmedel saknas.