

# Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg 2018

© Transportstyrelsen

Avdelningen för sjö och luftfart  
Enheten för hållbar utveckling

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

Dnr/Beteckning TSL 2019-2409

Författare Henrik Sandén  
Månad År Mars 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Sammanfattning

För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats något under 2018 jämfört med året innan, men på flygplatsnivå är variationen stor. Åtkomligheten och tillgängligheten minskade med fyra minuter vardera, från 2,97 timmar till 2,92 timmar. Precis som var fallet under föregående år hade Stockholm både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Andra flygplatser med goda vistelsetider är Göteborg, Malmö, Luleå, Umeå och Visby. Samtidigt har Nyköping, Pajala och Västerås mycket dåliga vistelsetider inom landet.

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

För Sverige som helhet försämrades vistelsetiden med flyg till Europa under 2018 jämfört med föregående år. Åtkomligheten minskade från 4,6 timmar till 4,2 timmar, medan tillgängligheten minskade från 2,7 timmar till 2,6 timmar. Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, vilket innebär det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten har inte oväntat de tre storstäderna. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Övriga flygplatser med god vistelsetid 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.

En speciell händelse under 2018 var att Nextjet ansökte om konkurs och ställde in samtliga flygningar, vilket fick stora konsekvenser för vissa orter. Detta tvingade Trafikverket till nya upphandlingar men påverkade även viss konkurrensutsatt trafik. Under samma period infördes en flygskatt, vilket fördröjade resor med flyg såväl inrikes som internationellt.

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund och introduktion .....	5
1.2 Metod .....	6
<b>2 INRIKES TILLGÄNGLIGHET OCH ÅTKOMLIGHET .....</b>	<b>8</b>
2.1 Förändring med avseende på åtkomlighet inom inrikestrafiken .....	9
2.2 Förändring med avseende på tillgänglighet inom inrikestrafiken .....	10
2.3 Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet inrikes .....	11
<b>3 UTRIKES TILLGÄNGLIGHET OCH ÅTKOMLIGHET .....</b>	<b>13</b>
3.1 Förändring med avseende på åtkomlighet inom utrikestrafik .....	14
3.2 Förändring med avseende på tillgänglighet inom utrikestrafik .....	15
3.3 Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet utrikes .....	16

# 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.

Rapporten har sammanställts av Henrik Sandén, sektionen för strategisk utveckling och marknad. Analysen är baserad på statistik framtagen av Anders Johansson och Håkan Brobeck, sektionen för analys. Uppdragsgivare är Karin Fransson, tf chef för sektionen strategisk utveckling och för marknad.

## 1.1 Bakgrund och introduktion

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.

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

I Sverige kom två omständigheter att påverka luftfartens tillgänglighet och åtkomlighet under 2018. Den ena var införandet av en avståndsbasead skatt på flyg. Flygskatten infördes den första april 2018 och har tre nivåer; Flygresor till ett land inom Europa, även inrikesresor, blev 60 kronor dyrare. För resor till länder utanför EU blev skatten 250 kronor, om resan inte är längre än 600 mil. Längre resor än så blev 400 kronor dyrare. Skatten tas endast ut vid start från svensk flygplats så för resor inom Europa eller längre bort så betalar resenären bara skatt för utresan. Under perioden april–september 2018 flög 690 000 färre passagerare från svenska flygplatser än vad Transportstyrelsen prognostiserade hösten 2017. Det lägre antalet passagerare beror sannolikt till viss del på flygskatten, men också på andra faktorer såsom naturliga upp- och nedgångar på flygmarknaden.

En omständighet av mer direkt betydelse för tillgängligheten inträffade den 14 maj 2018 då flygbolaget Nextjet ansökte om konkurs och ställde in samtliga flygningar. Detta fick stora konsekvenser för vissa orter. På linjerna till och från Hemavan, Vilhelmina och Lycksele hade Nextjet flugit enligt avtal med Trafikverket. Linjerna till och från Arvidsjaur och Gällivare hade flygbolaget trafikerat kommersiellt utan ensamrätt och utan ersättning från Trafikverket. Nextjet hade även bedrivit kommersiell trafik från Arlanda till Karlstad, Jönköping och Örnsköldsvik, samt från Göteborg till Umeå och Luleå/Sundsvall. Efter konkursen tvingades Trafikverket göra en ny upphandling som resulterade i att det estniska flygbolaget Regional Jet OÜ fick ansvaret för trafiken till och från Stockholm Arlanda på linjerna Gällivare och Arvidsjaur. Trafiken till och från Stockholm/Arlanda på linjerna Hemavan, Vilhelmina och Lycksele tilldelades flygoperatören Amapola Flyg AB som även avser att mellanlanda trafiken från Hemavan på Kramfors/Sollefteås flygplats.

## 1.2 Metod

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. Vistelsetider beräknas för alla svenska flygplatser<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide). Datum för underlaget är tredje torsdagen i november.

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

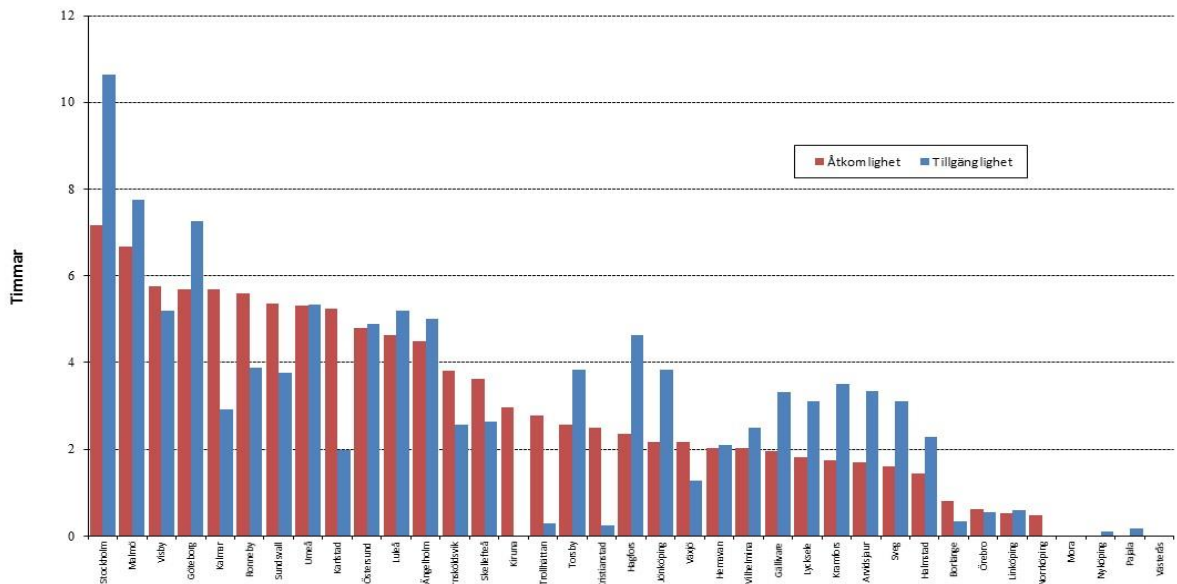
modellen. Köpenhamn/Kastrup är för många resenärer i södra Sverige en given flygplats för utrikesresor och i mindre grad resor inom Sverige. Staden Malmös tillgänglighet inkluderar således den tillgänglighet som Kastrup erbjuder.

Vad som bör noteras gällande tillgänglighetsmodellen är att den 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 säsongsvariation. 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 Inrikes tillgänglighet och åtkomlighet

För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats något under 2018 jämfört med året innan, men på flygplatsnivå är variationen stor. Åtkomligheten och tillgängligheten minskade med fyra minuter vardera, från 2,97 timmar till 2,92 timmar. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har av naturliga skäl en bättre vistelsetid än övriga flygplatser. I figur 1 nedan presenteras de genomsnittliga vistelsetiderna på flygplatsnivå under 2018.

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2018



Under 2018, precis som under föregående år, 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 flygplatser inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, men också på avståndsfaktorn. Andra flygplatser med goda vistelsetider är Göteborg, Malmö, Luleå, Umeå och Visby.

Sämst åtkomlighet hade Pajala, Mora, Nyköping och Västerås som helt saknar inrikestrafik vilket omöjliggör inrikes endagsförtäringar med flyg.



På samma sätt saknar Kiruna, Norrköping, Mora och Västerås helt tillgänglighet under den uppmätta perioden.

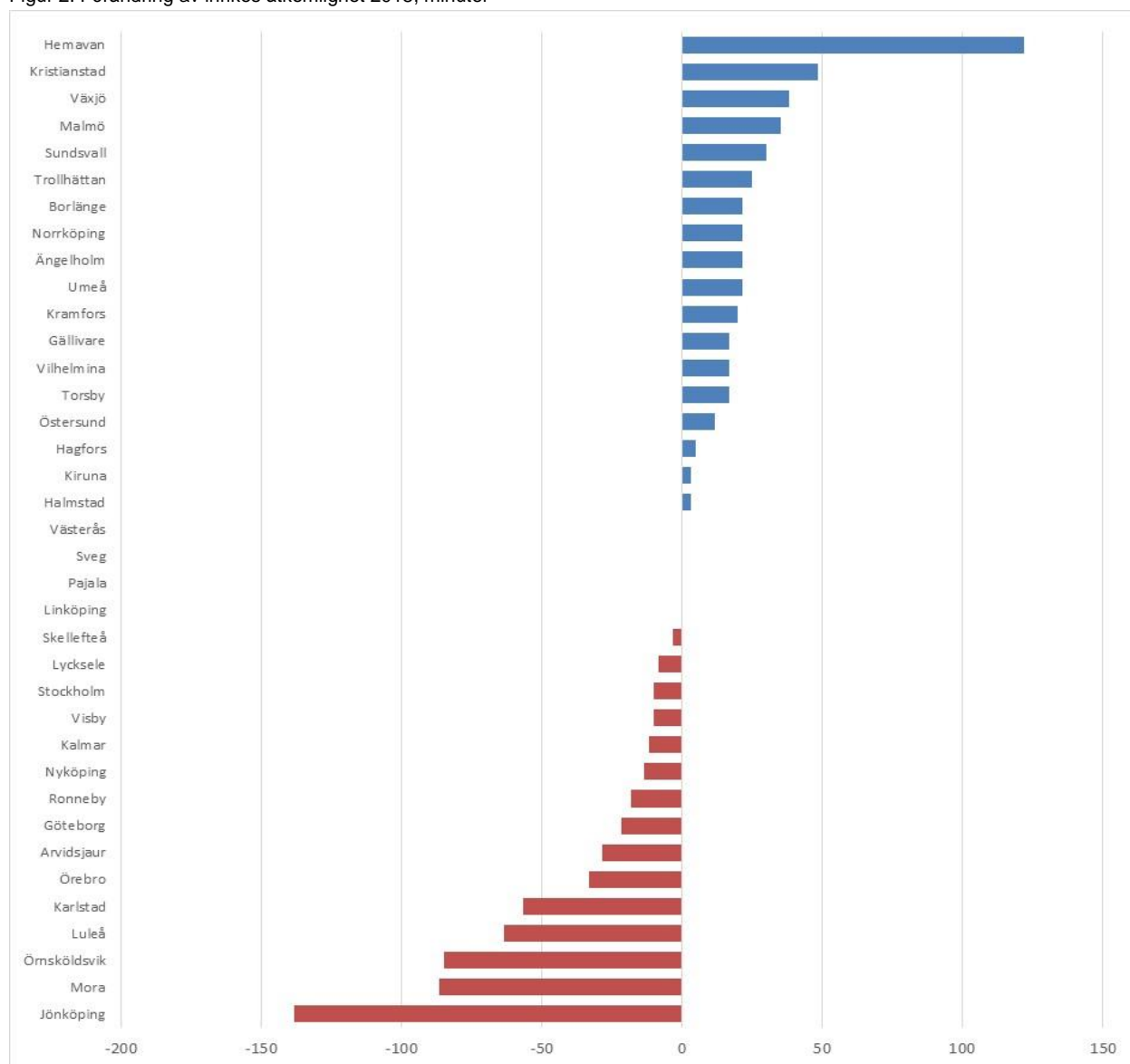
## **2.1 Förändring med avseende på åtkomlighet inom inrikestrafiken**

Utvecklingen från 2017 till 2018 visar att nära hälften (18 av 37) har en förbättrad åtkomlighet jämfört med föregående år. 15 (41%) av flygplatsregionerna har fått en försämrad åtkomlighet.

Hemavan, Kristianstad och Växjö har fått en väsentligt förbättrad inrikes åtkomlighet. Hemavans åtkomlighet har förbättrats med hela 122 minuter. Under samma period har Jönköping upplevt en väsentligt försämrad åtkomlighet (-138 minuter), följt av Mora (-87) och Örnsköldsvik (-85). Förbättrad eller försämrad åtkomlighet förklaras i de flesta fall av ändrade avgångstider som medför att resenären missar första möjliga anslutningsflight vid Arlanda.

I figur 2 visas förändringar av vistelsetider i inrikestrafiken under 2018 i jämförelse med föregående år.

Figur 2: Förändring av inrikes åtkomlighet 2018, minuter



## 2.2 Förändring med avseende på tillgänglighet inom inrikestrafiken

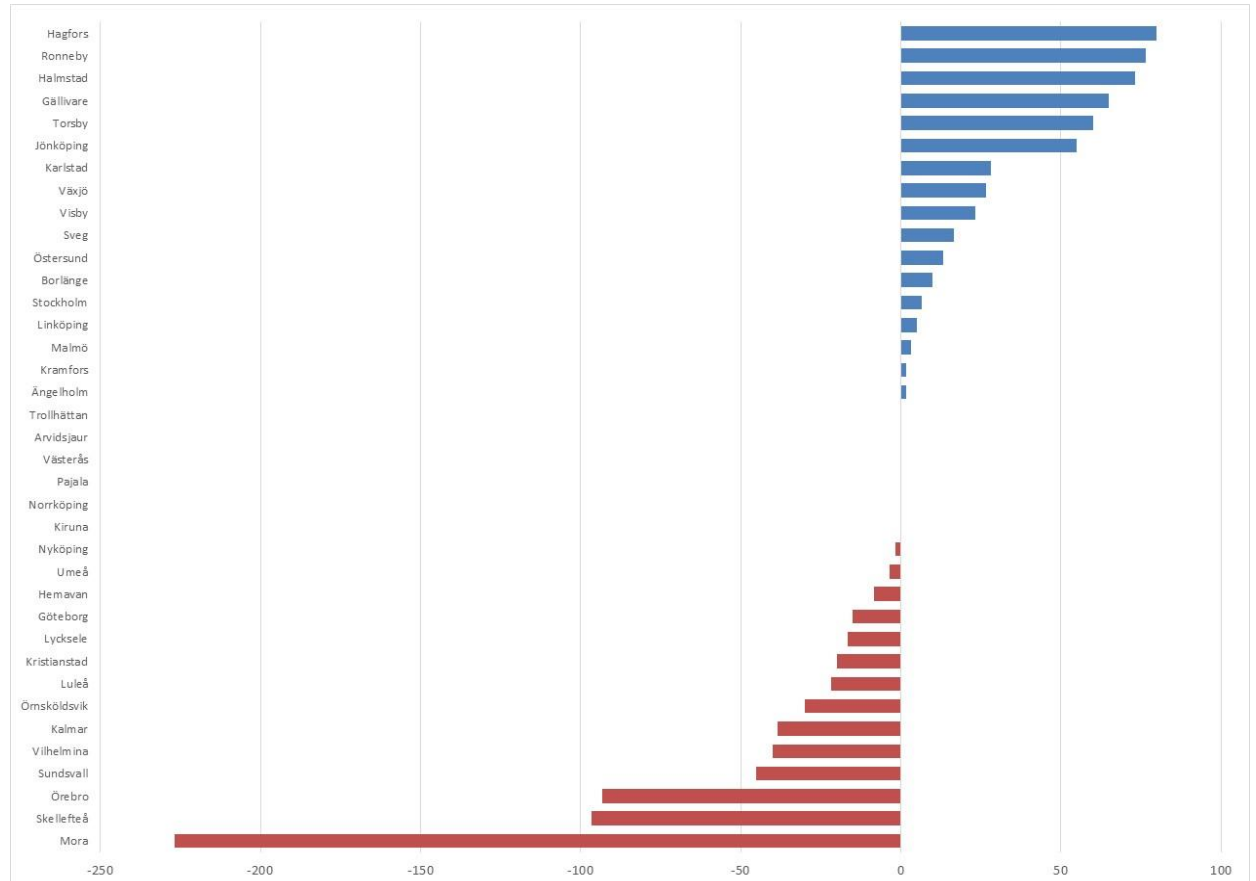
Utvecklingen under 2018 visar att 17 av de 37 flygplatsregionerna som är med i undersökningen har fått en förbättrad tillgänglighet i jämförelse med föregående år. Detta motsvarar 46 procent av samtliga flygplatser. 14 flygplatser har en försämrad tillgänglighet jämfört med 2017.

Hagfors, Ronneby och Halmstad har fått en väsentligt förbättrad inrikes tillgänglighet, samtliga med mer än 70 minuter. Under samma period har Mora fått uppleva en radikalt försämrad åtkomlighet med minus 227

minuter, följt av Skellefteå och Örebro med minus 97 respektive minus 93 minuter. Under året förlorade Mora flyglinjen till Sveg-Mora-Arlanda.

I figur 3 visas förändringar av inrikes tillgänglighet 2018.

Figur 3: Förändring av inrikes tillgänglighet 2018, minuter



### 2.3 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet inrikes

Under 2018 fick 9 flygplatser av 37 (24 %) både en försämrad åtkomlighet och en tillgänglighet med inrikes flyg i jämförelse med föregående år. Dessa var Mora, Luleå, Örnköldsvik, Göteborg, Nyköping, Lycksele, Skellefteå, Kalmar och Örebro. Tre av dem fick både en försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med 30 minuter eller mer vardera i vistelsetid. Sämst utveckling hade Mora, Örebro och Örnköldsvik, se tabell 1 nedan.

Tabell 1. Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet inrikes 2018 jämfört med föregående år mätt i minuter.

	<b>Åtkomlighet vistelsetid</b>	<b>Tillgänglighet vistelsetid</b>	<b>Totalt</b>
<b>Mora</b>	-87	-227	<b>-314</b>
<b>Örebro</b>	-33	-93	<b>-126</b>
<b>Örnsköldsvik</b>	-85	-30	<b>-115</b>

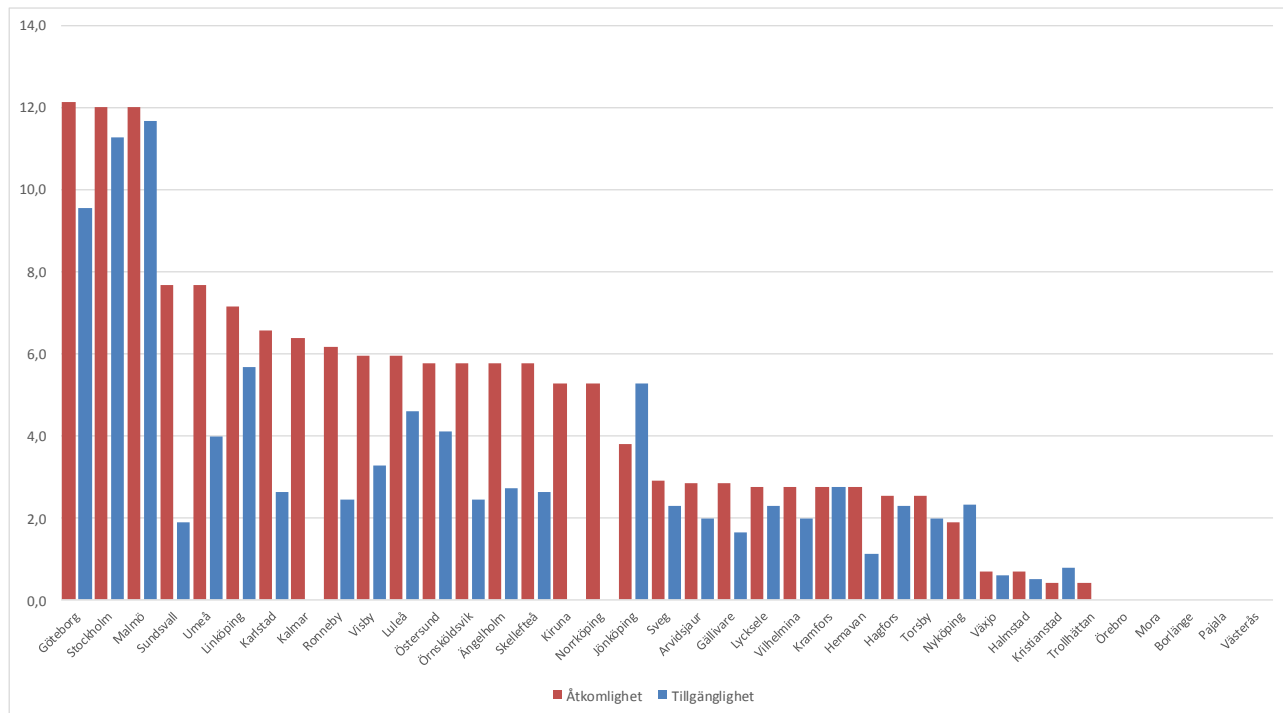
### 3 Utrikes tillgänglighet och åtkomlighet

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 direktrafik 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 vistelsetiden med flyg till Europa under 2018 jämfört med föregående år. Åtkomligheten minskade från 4,6 timmar till 4,2 timmar, medan tillgängligheten minskade från 2,7 timmar till 2,6 timmar. Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, vilket innebär det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten har inte oväntat de tre storstäderna. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Övriga flygplatser med god vistelsetid 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 2018, minuter

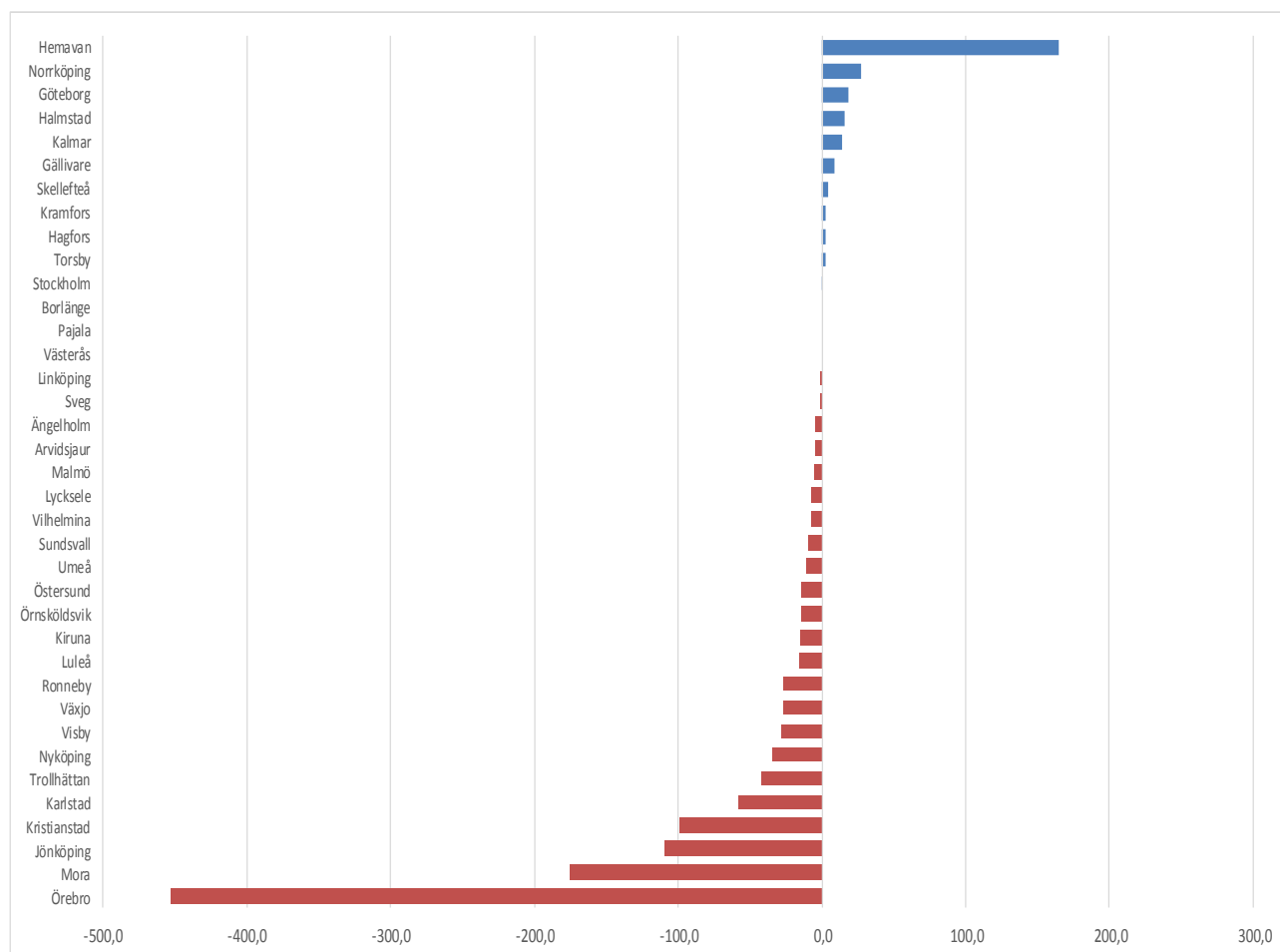


### 3.1 Förändring med avseende på åtkomlighet inom utrikestrafik

Under 2018 fick 11 städer av 37 (30%) en förbättrad åtkomlighet inom utrikestrafiken i jämförelse med föregående år. 23 städer (62%) fick emellertid en försämrad åtkomlighet. För de större städerna är förändringarna i vistelsetid i allmänhet obetydliga men för mindre flygplatser kan tillkomsten eller nedläggningen av enskilda linjer få stor påverkan, vilket Hemavan och Örebro på olika sätt fått erfara. Under 2018 stoppades trafiken Örebro-Köpenhamn efter att Örebro Airport, som har upphandlat flyglinjen, bedömde att linjen skulle kunna bli lönsam inom rimlig tid. Samtidigt stoppade Trafikverket flygtrafiken Mora-Arlanda då man ansåg att den kommunala upphandlingen stred mot den egna upphandlingen Sveg-Arlanda. Flygbolaget FlexFlight som bedrev trafiken Sveg-Arlanda gjorde ett stopp i Mora efter ett ekonomiskt stöd från kommunen.

I figur 5 visas förändringar av vistelsetider i utrikestrafiken under 2018 i jämförelse med föregående år.

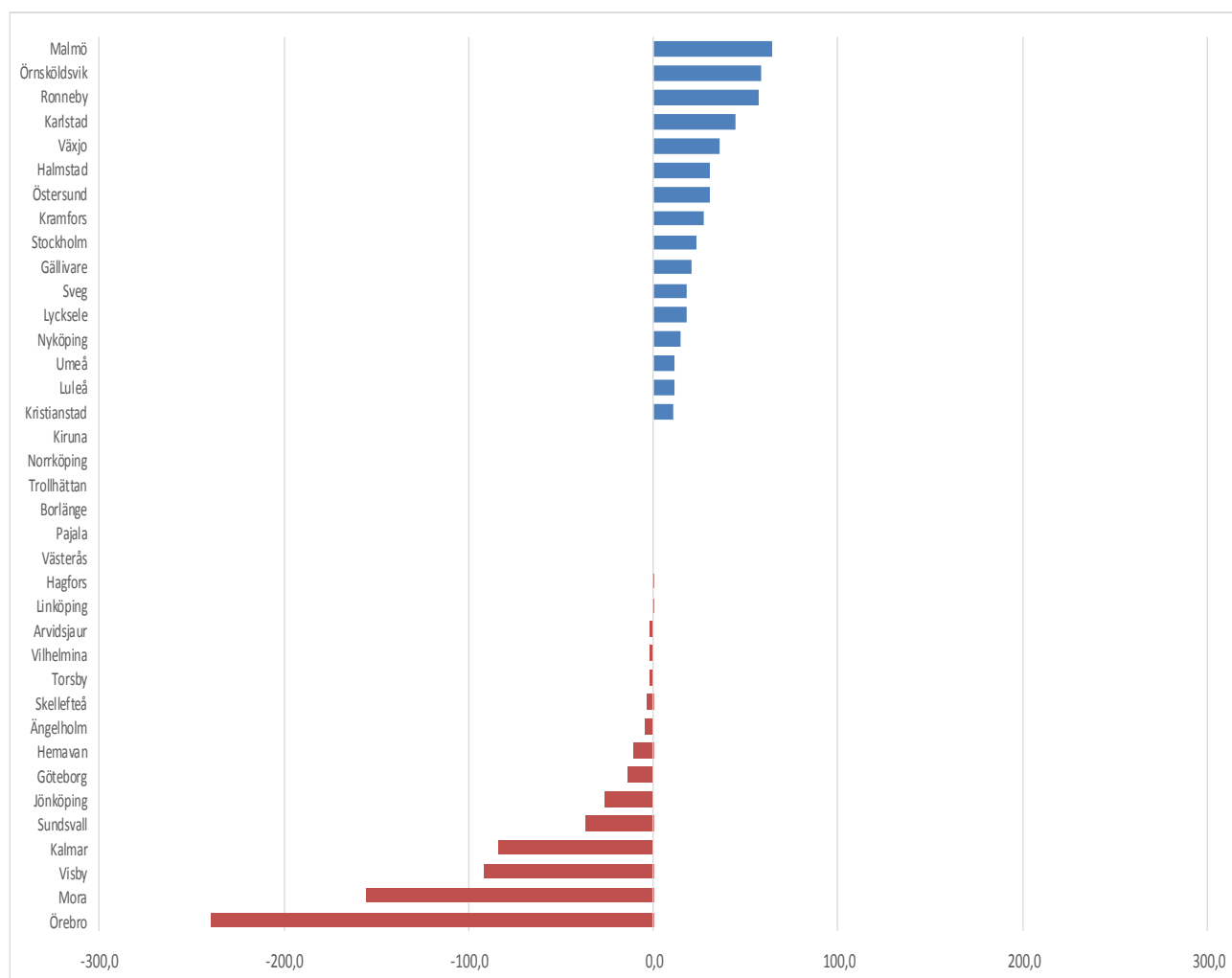
Figur 5: Åtkomlighet Europa: förändring i vistelsetid 2018 (minuter)



### 3.2 Förändring med avseende på tillgänglighet inom utrikestrafik

Tillgängligheten inom utrikestrafiken, det vill säga möjligheten att ta sig från Europa till svenska städer, förbättrades vid 16 av 37 städer (43%) under perioden. Vid 15 städer (41%) var utvecklingen den omvända 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 under 2018 i jämförelse med föregående år.

Figur 6: Tillgänglighet Europa. förändring i vistelsetid 2018 (minuter)



Bäst utveckling vad gäller utrikes tillgänglighet har Malmö, Örnsköldsvik och Ronneby haft, samtliga med en förbättrad tillgänglighet på omkring en timme. Samtidigt fick Örebro och Mora en väsentligt försämrad tillgänglighet. Örebro tappade hela 240 minuter medan Mora förlorade 156 minuter av utrikes tillgänglighet.

### 3.3 Flygplatser med både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet utrikes

Under 2018 fick nio flygplatser av 37 (24 %) både försämrad åtkomlighet och tillgänglighet med utrikes flyg i jämförelse med föregående år. De flygplatser som upplevde en försämrad tillgänglighet och åtkomlighet utrikes var Örebro, Mora, Jönköping, Visby, Arvidsjaur, Sundsvall, Vilhelmina, Ängelholm och Linköping.



Tabell 1. Flygplatser med både försämrade åtkomlighet och tillgänglighet utrikes 2018 jämfört med föregående år mätt i minuter.

	<b>Åtkomlighet vistelsetid</b>	<b>Tillgänglighet vistelsetid</b>	<b>Totalt</b>
<b>Örebro</b>	-453	-240	<b>-693</b>
<b>Mora</b>	-175,3	-156	<b>-331,3</b>
<b>Jönköping</b>	-109	-25,9	<b>-134,9</b>
<b>Visby</b>	-28,4	-91,8	<b>-120,2</b>
<b>Arvidsjaur</b>	-85	-30	<b>-115</b>
<b>Sundsvall</b>	-10	-36,5	<b>-46,5</b>
<b>Vilhelmina</b>	-6,9	-1,8	<b>-8,7</b>
<b>Ängelholm</b>	-4,1	-4,5	<b>-8,6</b>
<b>Linköping</b>	-0,3	-0,8	<b>-1,1</b>