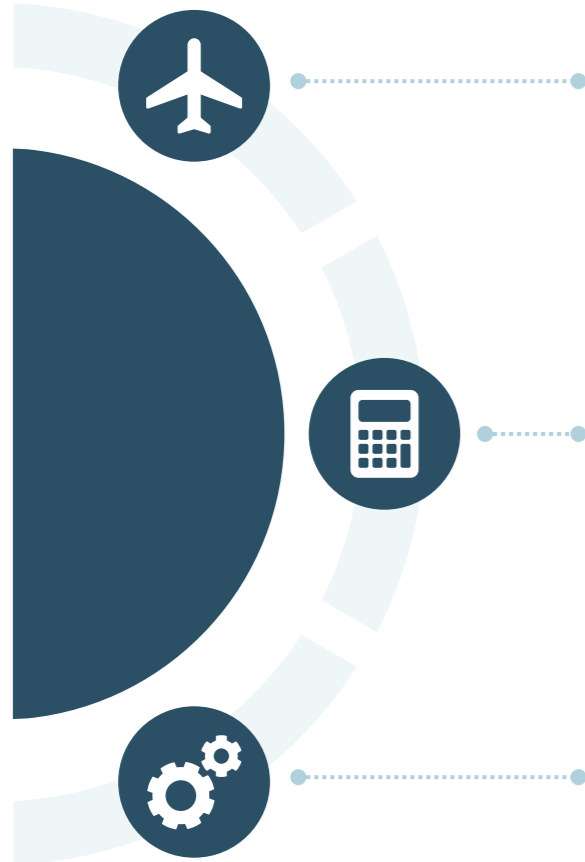


HUR TILLGÄNGLIGT ÄR STOCKHOLM MED FLYG?

Stockholmsregionens tillgänglighet 2023

Region Stockholm
Visit Sweden
Swedavia
November 2023

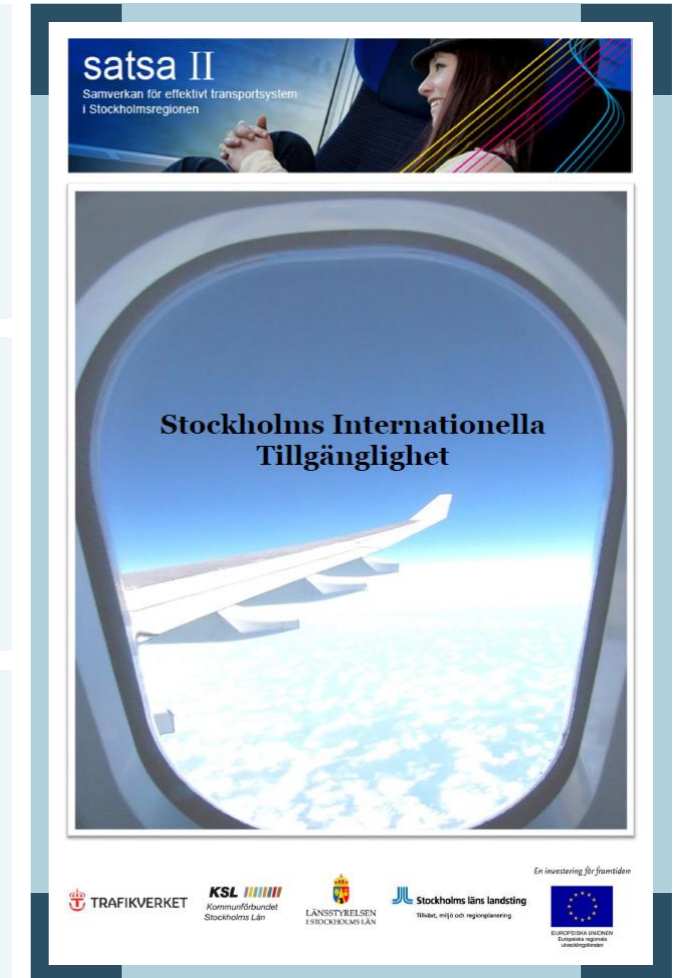
Copenhagen Economics uppdrag



Copenhagen Economics har av Region Stockholm, Visit Sweden och Swedavia ombetts analysera Stockholmsregionens tillgänglighet 2020 och 2023 för Arlanda (ARN), Bromma (BMA), Skavsta (NYO) och Västerås (VST) flygplatser.

Rapporten är en uppföljning på rapporten Stockholmsregionens Internationella Tillgänglighet, publicerad 2012 och efterföljande uppdatering 2018. Vi baserar beräkningarna på samma metod och typ av data. För jämförelse av Stockholmsregionens utveckling används regionerna Amsterdam, Barcelona, Berlin, Dublin, Hamburg, Helsingfors, Köpenhamn, London, Milano, München, Oslo, Paris och Wien.

Rapporten är framtagen av Copenhagen Economics i samarbete med SEO Economic Research.



Sammanfattning



Vad menas med tillgänglighet?

Total tillgänglighet = direkt tillgänglighet + indirekt tillgänglighet

Vi mäter tillgängligheten med hjälp av ett tillgänglighetsindex som är ett "poängsystem" för tillgängligheten från en flygplats till en annan flygplats. Beräknas med hjälp av modeller med data från linjetabeller världen över (se bilaga sida 38-39 för metodbeskrivning). Indexets värde är i sig svårt att tolka, men indexet är användbart för att jämföra tillgänglighetens utveckling över tid och tillgängligheten med andra flygplatser, samt för att undersöka den relativa tillgängligheten till olika geografiska regioner. Den totala tillgängligheten består av direkt tillgänglighet och indirekt tillgänglighet.

DIREKT TILLGÄNGLIGHET

Skapas då passagerare kan flyga direkt till en destination, till exempel flyglinjer direkt till och från Stockholm Arlanda Airport. Den direkta tillgängligheten stiger då antalet avgångar per vecka (frekvenser) på flygplatsen stiger. En avgång från en flygplats ger 1 poäng, 10 avgångar ger 10 poäng osv.

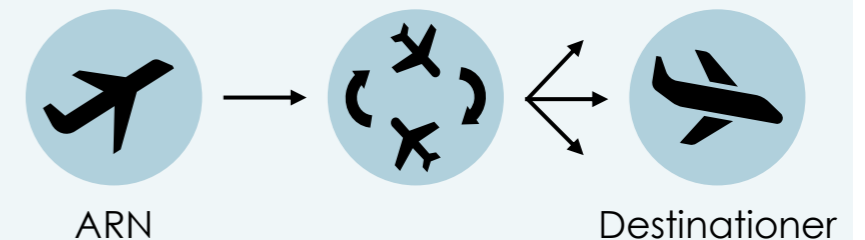
INDIREKT TILLGÄNGLIGHET

Skapas då passagerare kan flyga till en destination via en mellanlandning på en annan flygplats, till exempel från Stockholm Arlanda Airport via Frankfurt till Peking. Den indirekta tillgängligheten stiger då antalet avgångar per vecka (frekvenser) stiger på flygplatser med anlandande flyg från Stockholmsregionen eller då en ny rutt etableras till en annan hubb. Den indirekta tillgänglighet levereras av andra hubbar, men den påverkas även av hur avgångar från Stockholmsregionen optimeras i förhållande till avgångar i andra hubbar. En indirekt anslutning har en poäng mellan 0 och 1, beroende på anslutningens kvalitet. Kvaliteten av den indirekta förbindelsen mäts i tid relativt till den direkta flygtiden.

DIREKT



INDIREKT



Innehåll

- 1** Covid-19 tillgänglighet
 - 2** Total tillgänglighet
 - 3** Utrikes respektive inrikes tillgänglighet
 - 4** Direkt tillgänglighet
 - 5** Indirekt tillgänglighet
 - 6** Tillgänglighet per världsdel
 - 7** Tillgänglighet till övriga Stockholmsflygplatser
- Bilaga – Beräkning av tillgänglighetsindex
- Bilaga – Tillväxt i total tillgänglighet för mindre flygplatser

1 COVID-19 TILLGÄNGLIGHET

Arlandas direkta och indirekta tillgänglighet var allvarligt drabbad av Covid-19 under 2020

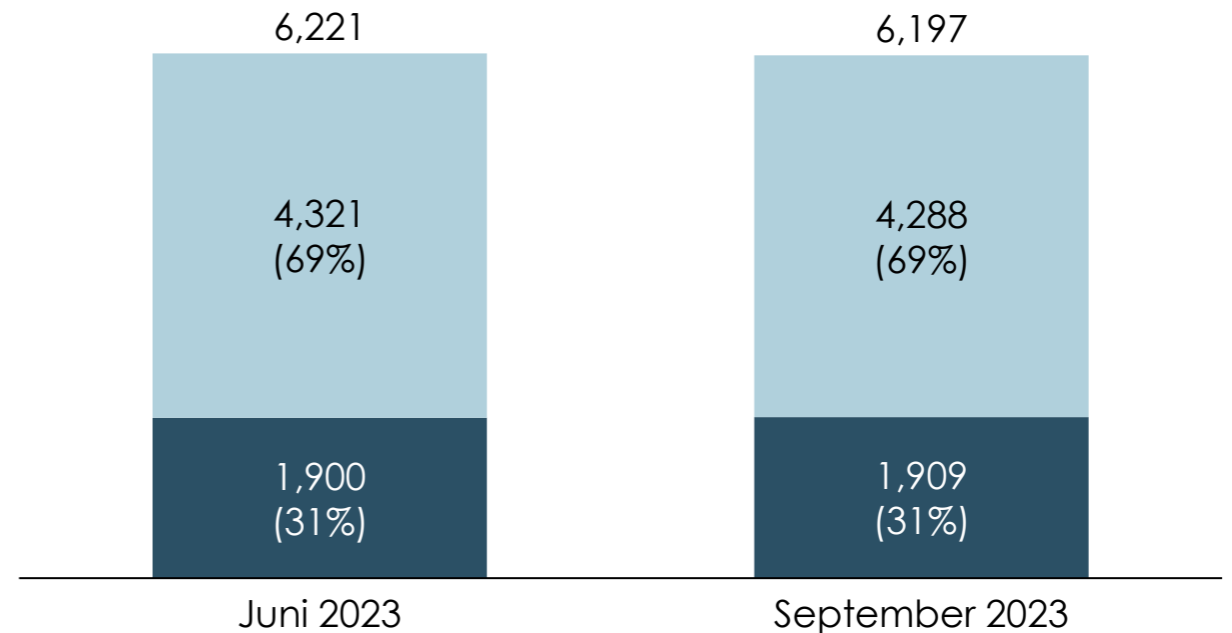
Arlandas total tillgänglighet, direkt och indirekt, juni och september 2020

Tillgänglighetsindex



Arlandas total tillgänglighet, direkt och indirekt, juni och september 2023

Tillgänglighetsindex



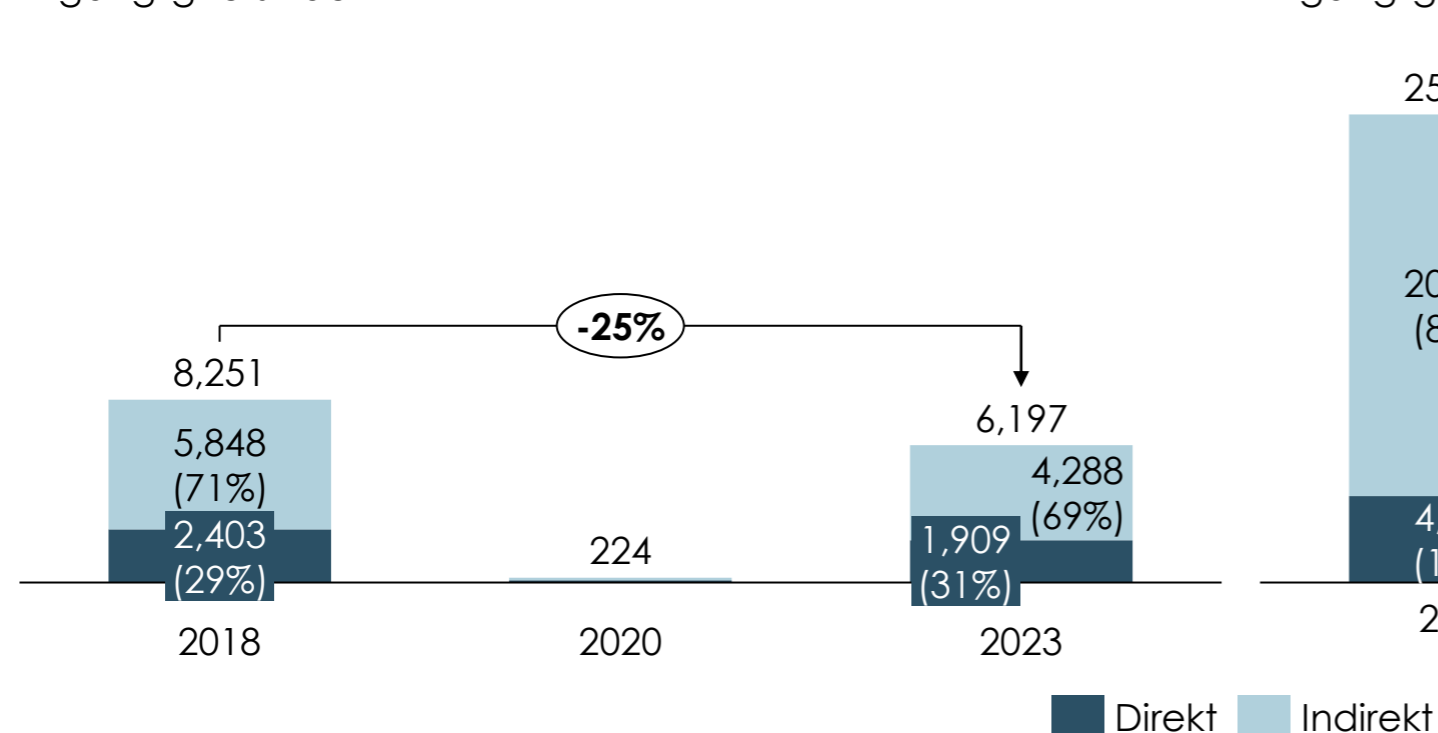
■ Direkt ■ Indirekt

Not: Siffrorna är i absoluta tal.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Arlandas och andra västeuropeiska flygplatser tillgänglighet har inte återhämtat sig helt efter Covid-19

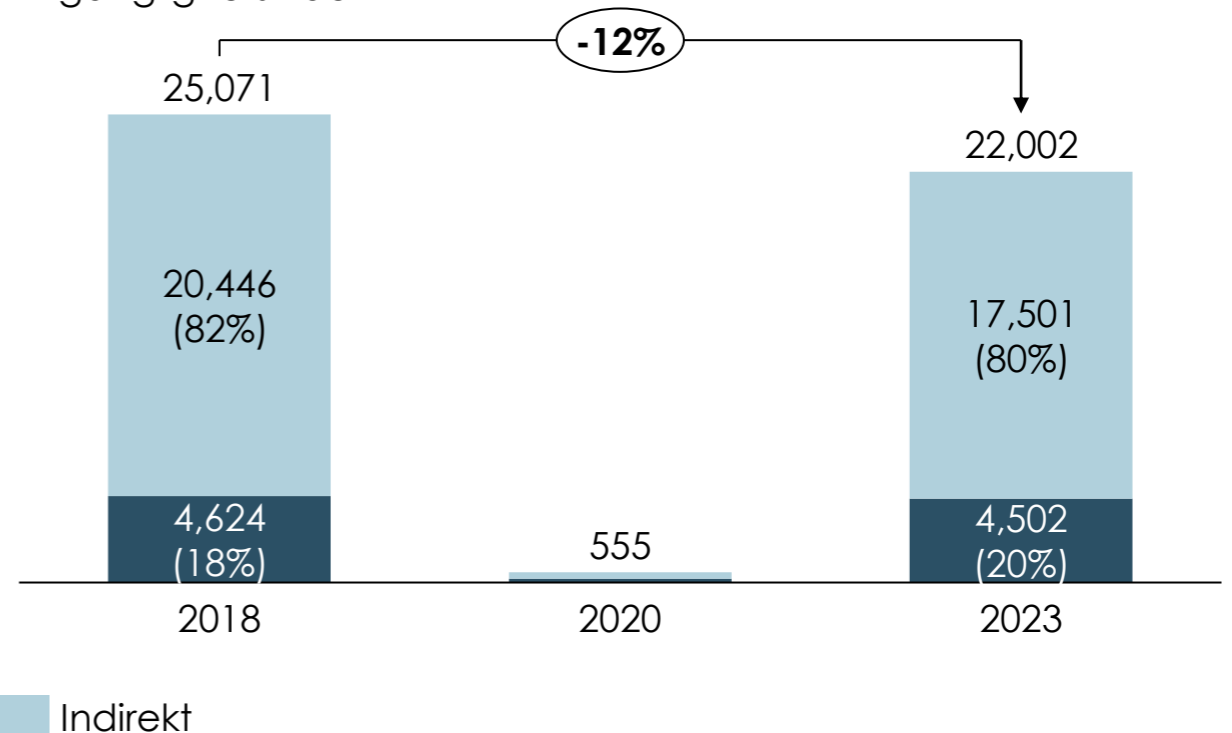
Arlandas utveckling i total, direkt och indirekt tillgänglighet mellan 2018 och 2023

Tillgänglighetsindex



London Heatrows utveckling i total, direkt och indirekt tillgänglighet mellan 2018 och 2023

Tillgänglighetsindex



Not: Siffrorna är från september 2018, september 2020 och september 2023.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

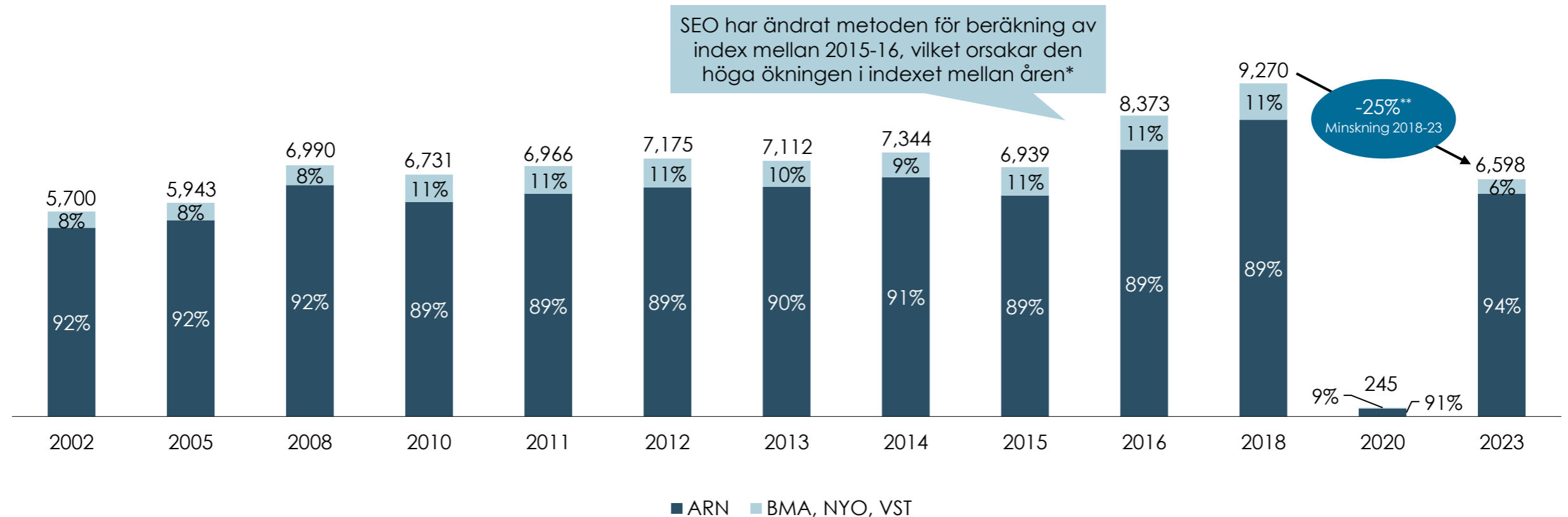
2

TOTAL TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten med flyg för Stockholmsregionen har minskat med 25 procent sedan 2018

Utveckling total tillgänglighet samtliga flygplatser i Stockholmsregionen, 2002-2023

Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Utöver Arlanda inkluderas i den högra figuren även Stockholm Bromma Airport (BMA), Stockholm Skavsta Airport (NYO) och Stockholm Västerås Airport (VST). SEO Economics har ändrat sin beräkning av indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket förklarar den stora förändringen i tidsserien mellan dessa år i figuren.

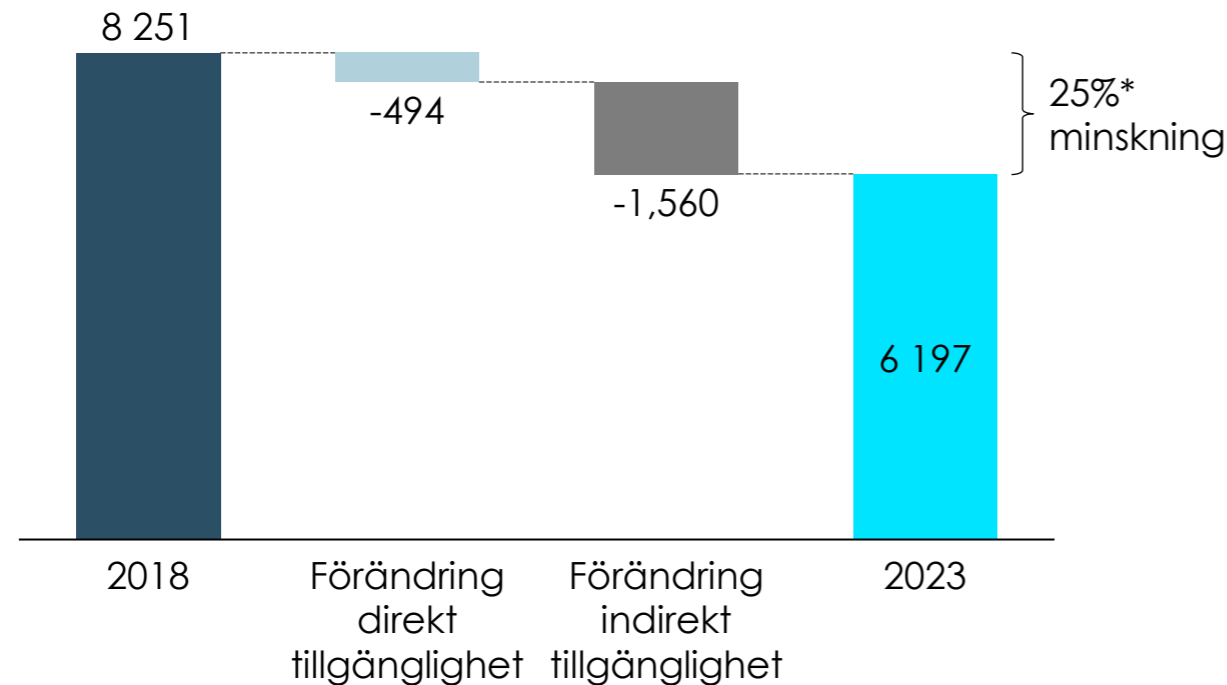
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

* SEO Economics har ändrat sin modell för beräkning av indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser. / **Minskningen 2018-23 var -24,9%. Den årliga minskningen 2018-23 är 5,6%.

Indirekt och utrikes tillgänglighet bidrog mest till Arlandas minskning mellan 2018 och 2023

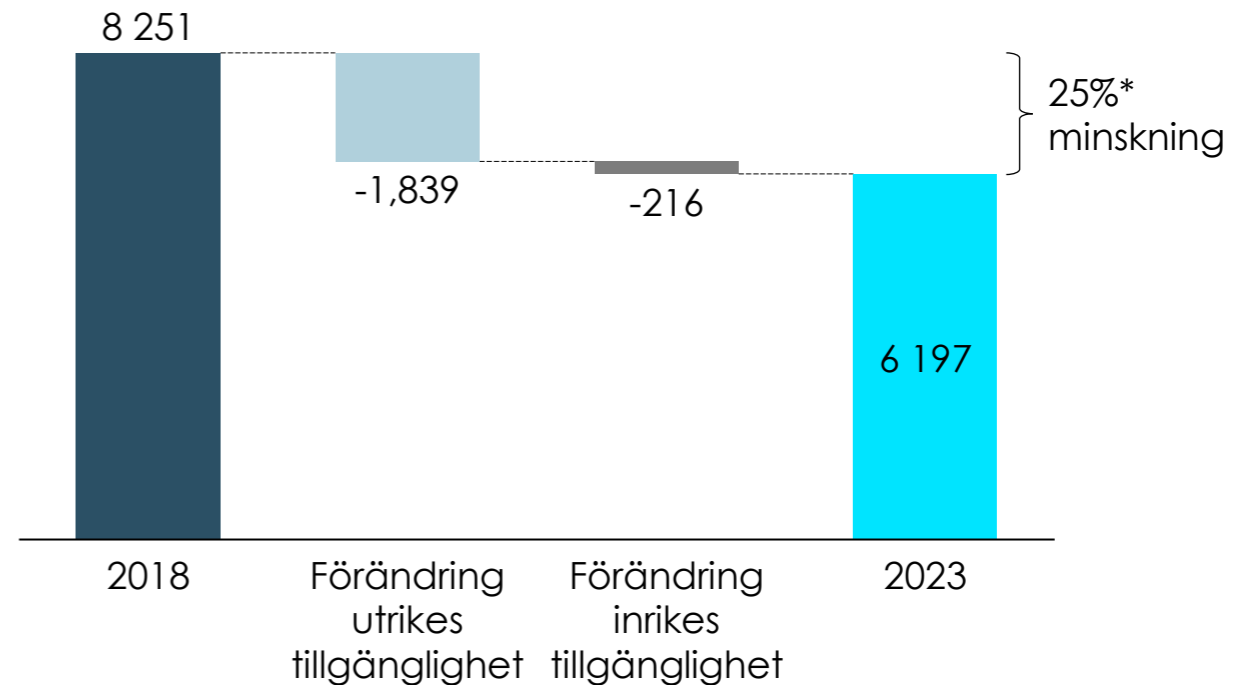
Förändring av tillgänglighet Arlanda 2018 och 2023 uppdelat på direkt och indirekt tillgänglighet

Tillgänglighetsindex



Förändring av tillgänglighet Arlanda 2018 och 2023 uppdelat på utrikes och inrikes tillgänglighet

Tillgänglighetsindex



* Minskningen 2018-23 var -25%. Den årliga minskningen 2018-23 är -5,6%.

Not: Siffrorna presenterade, utöver den procentuella minskningen, är i absoluta tal. Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.

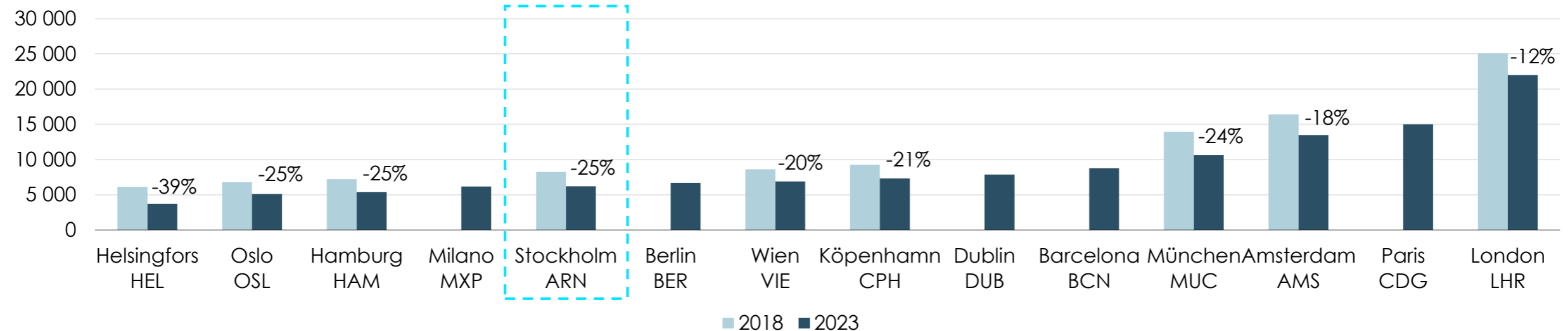
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Sedan 2018 har Arlandas totala tillgänglighet minskat mindre än Helsingfors

- Arlanda minskade i linje med Hamburg och Oslo i relativa mått.
- Avståndet till Köpenhamn ökar.
- Londons totala tillgänglighet är mer än två gånger så hög som Arlandas.
- Helsingfors minskade mest i relativa mått och har nästan hälften så hög tillgänglighet som Arlanda.

Total tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



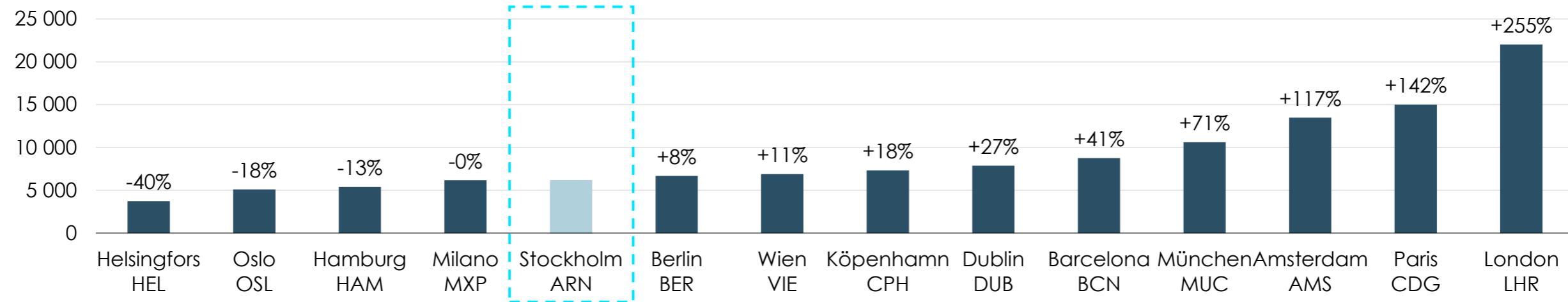
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Det finns bara tillgänglig data från år 2020 och 2023 för MXP, BER, DUB, BCN, och CDG.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Arlanda har näst störst tillgänglighet i Norden efter Köpenhamn

- Arlanda har högre tillgänglighet än Helsingfors, Oslo, och Hamburg.
- Arlanda har nästan dubbelt så hög tillgänglighet som Helsingfors. Milano och Arlanda har ungefär lika hög tillgänglighet.
- Köpenhamn och Berlin har något högre tillgänglighet än Arlanda.
- London och Paris har nästan 2.5 respektive 1.5 gånger så hög tillgänglighet som Arlanda.

Total tillgänglighet 2023, samt procentuell jämförelse med Arlanda

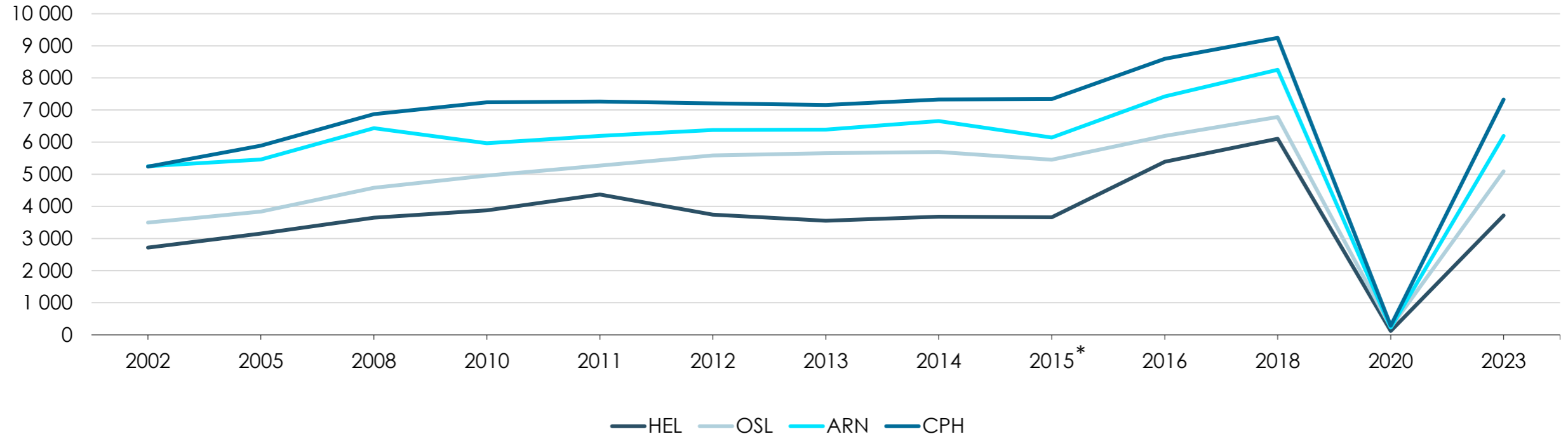
Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Köpenhamn har högst tillgänglighet av de stora Nordiska flygplatserna

Total tillgänglighet för de stora Nordiska flygplatserna 2002-2023,
Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

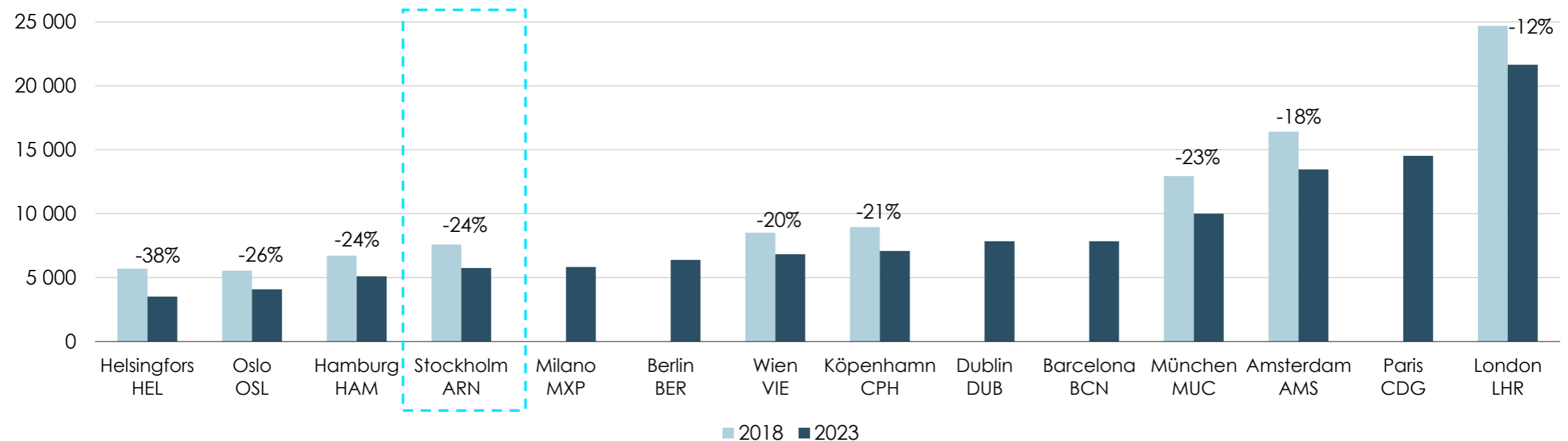
* SEO Economics har ändrat sin modell för beräkning av indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser.

3

UTRIKES RESPEKTIVE INRIKES TILLGÄNGLIGHET

Arlandas utrikes tillgänglighet minskade mindre än Helsingfors och Oslo i relative mått

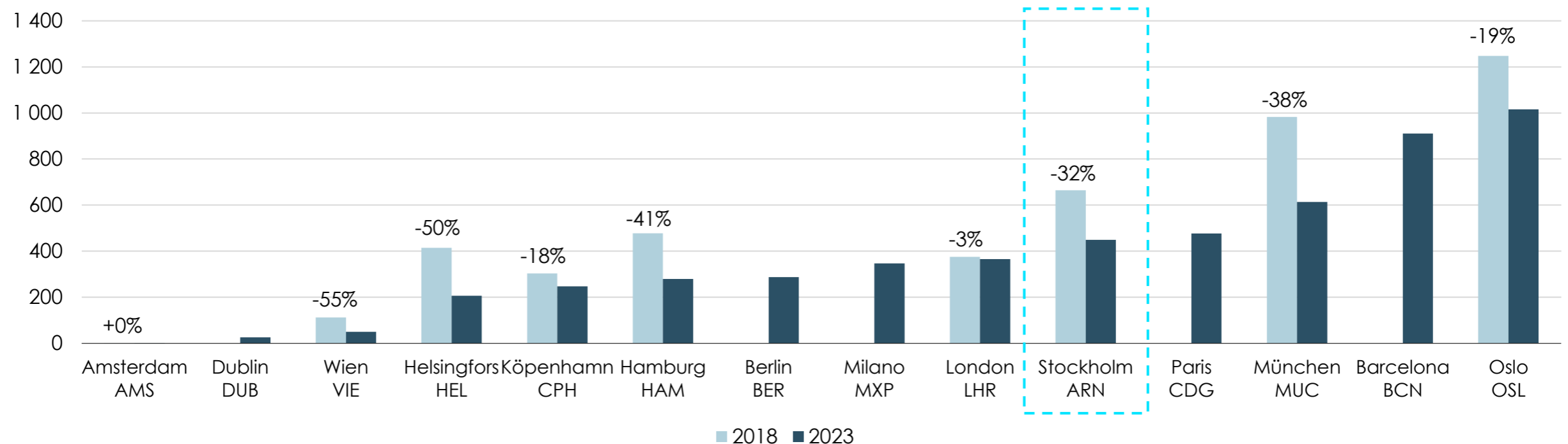
Total utrikes tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring
Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Det finns enbart datan för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Inrikes tillgänglighet har minskat mest i Helsingfors och Wien sedan 2018, minst minskning i London

Total inrikes tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring
Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. För inrikes tillgänglighet är direkt tillgänglighet det viktigaste, då indirekta rutter får låga värden i modellen på grund av korta flygavstånd och flygtider, se bilaga för utförligare förklaring. Det finns enbart datan för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem. Amsterdam hade inrikes tillgänglighet 1 2018 och 0 2023. Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

4

DIREKT TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning direkt tillgänglighetsutveckling



- Arlandas direkta tillgänglighet mellan 2018 och 2023 **minskade 21%**. Den direkta tillgängligheten minskade på alla stora flygplatser.

- **Minskad** direkt tillgänglighet till **inrikesresor** var den största faktorn bakom minskningen för Arlanda med -32 procent minskning sedan 2018.

- Arlandas direkta tillgänglighet minskade också till Norden och Europa.
- Arlandas direkta tillgänglighet till resten av världen håller sig relativt stabilt.

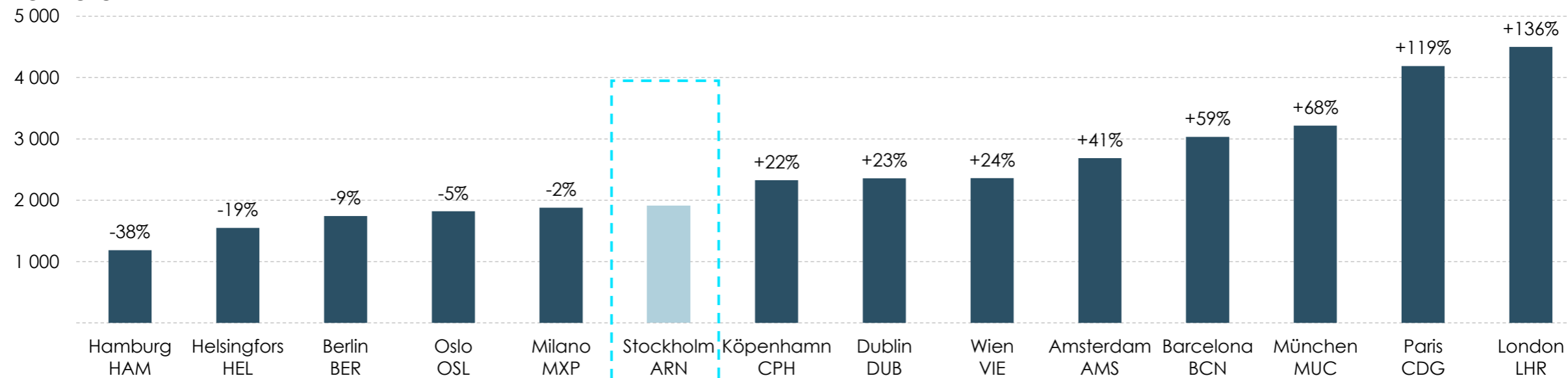
- Liknande minskning i direkt tillgänglighet kan ses på andra europeiska flygplatser, som inte heller har återhämtat sig helt efter Covid-19.
- Amsterdams direkta tillgänglighet har minskat med 45 procent sedan 2018, medan Wien endast hade en minskning på 8 procent.

Köpenhamn har större direkt tillgänglighet än Arlanda, men Helsingfors och Oslo har lägre

- Amsterdam, Wien, Dublin och Köpenhamn har större direkt tillgänglighet än Arlanda.

Direkt tillgänglighet 2023, samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex

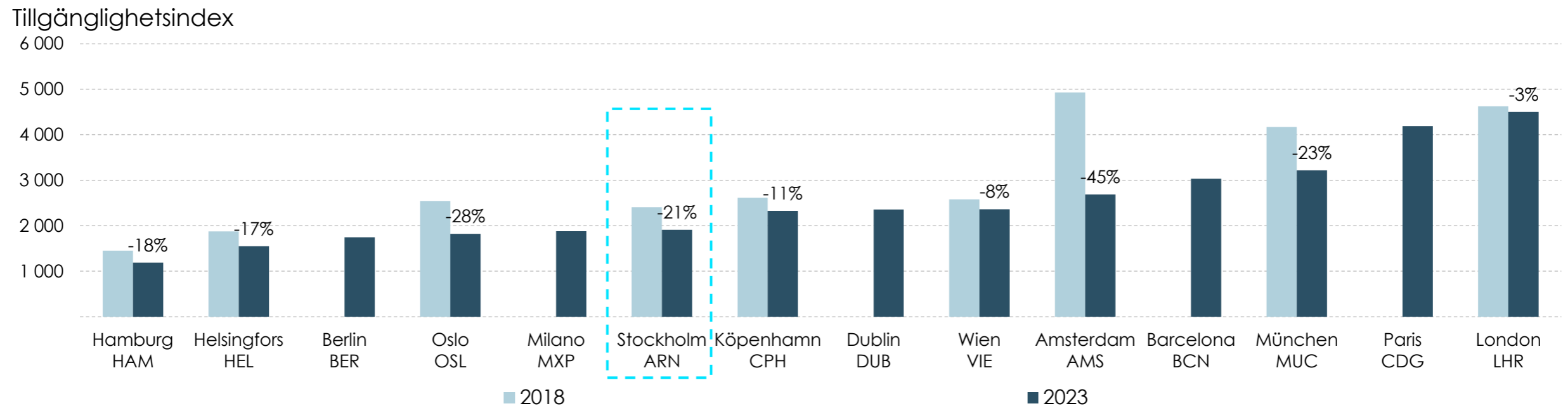


Not: Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Utvecklingen av direkt tillgänglighet varierar bland jämförelseregionerna

- Amsterdam och Oslo, följt av Arlanda minskar snabbare än jämförelseregionerna.
- Den största relativa och absoluta minskningen var i Amsterdam.
- London har minst relativ och absolut minskning i direkt tillgänglighet jämfört med jämförelseregionerna.

Direkt tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

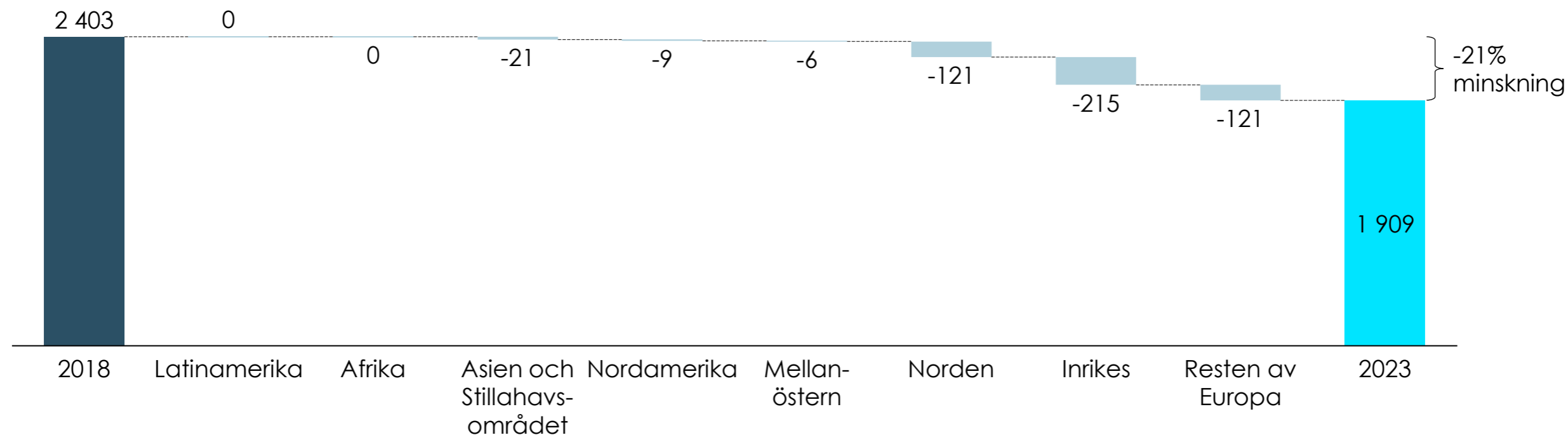


Not: Det finns enbart datan för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Minskad direkt inrikestillgänglighet är den enskilt största faktorn bakom minskad total direkt tillgänglighet

Förändring direkt tillgänglighet från Arlanda mellan 2018 och 2023, per region

Tillgänglighetsindex

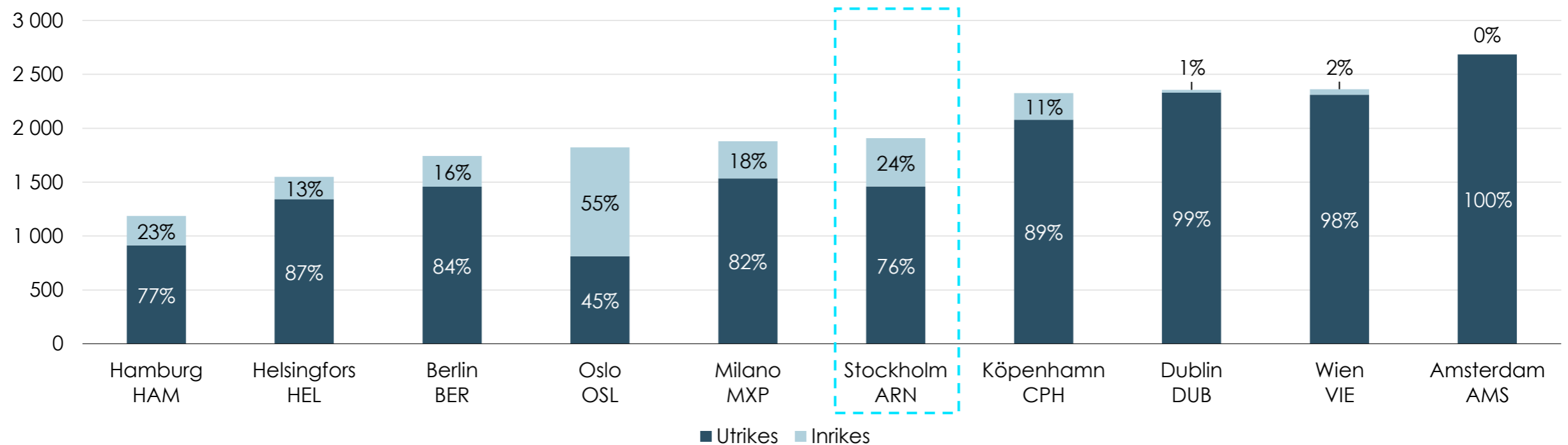


*Not: Siffrorna presenterade, utöver den procentuella minskningen, är i absoluta tal. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).*

Andelen av den direkta tillgängligheten som utgörs av inrikesflyg är hög i Oslo, Arlanda och Hamburg

Direkt tillgänglighet 2023, fördelad på inrikes och utrikes tillgänglighet

Tillgänglighetsindex

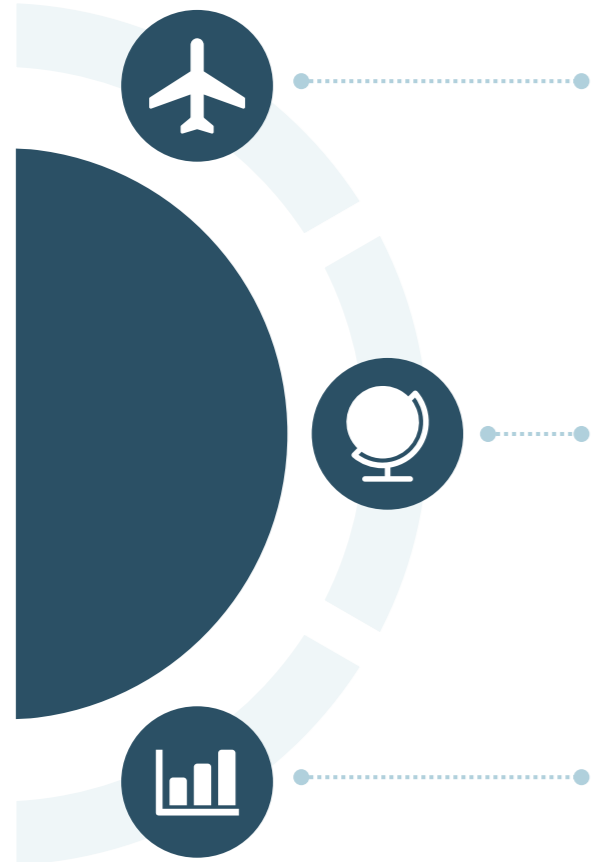


Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

5

INDIREKT TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning indirekt tillgänglighetsutveckling



- Arlandas indirekta tillgänglighet **minskade** med **27 procent** 2018-2023, vilket är mindre än för andra Nordiska regioner, exklusive Köpenhamn.
- Arlanda ligger på **samma nivå som Hamburg och strax efter Wien och Köpenhamn**.

- Minskningen förklaras främst av **minskad** indirekt tillgänglighet till **Asien och Europa¹**.
- Arlandas indirekt tillgänglighet **minskade** även till alla andra regioner.
- Denna minskningen delvis på grund av en minskning i direkt tillgänglighet men mestadels på grund av sämre förbindelser på destinationsflygplatserna.

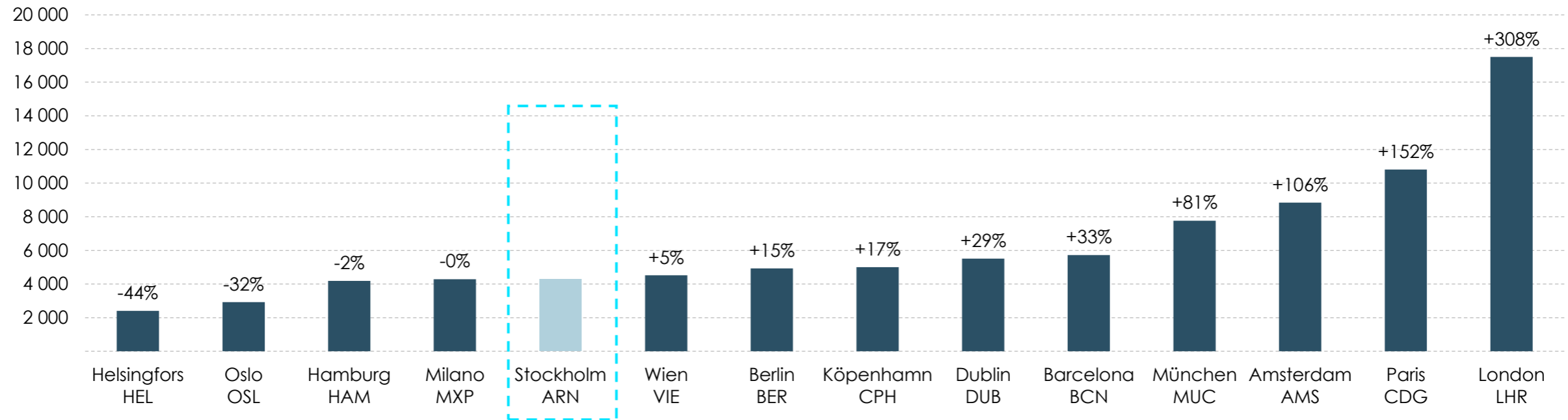
- Köpenhamn, Wien och Hamburg har haft en minskning i indirekt tillgänglighet på ungefär 25 procent.
- Helsingfors indirekta tillgänglighet har minskat med 43 procent sedan 2018.

Arlanda ligger före Helsingfors, Oslo och Hamburg i indirekt tillgänglighet

- Arlanda och Milano har ungefär lika hög indirekt tillgänglighet. Helsingfors och Oslo har närmare 30-45% lägre indirekt tillgänglighet än Arlanda.
- Arlanda ligger strax efter Wien i indirekt tillgänglighet men har en bit upp till Berlin och Köpenhamn.
- Amsterdam, Paris och London har mer än 100% högre indirekt tillgänglighet än Arlanda

Indirekt tillgänglighet 2023, samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex



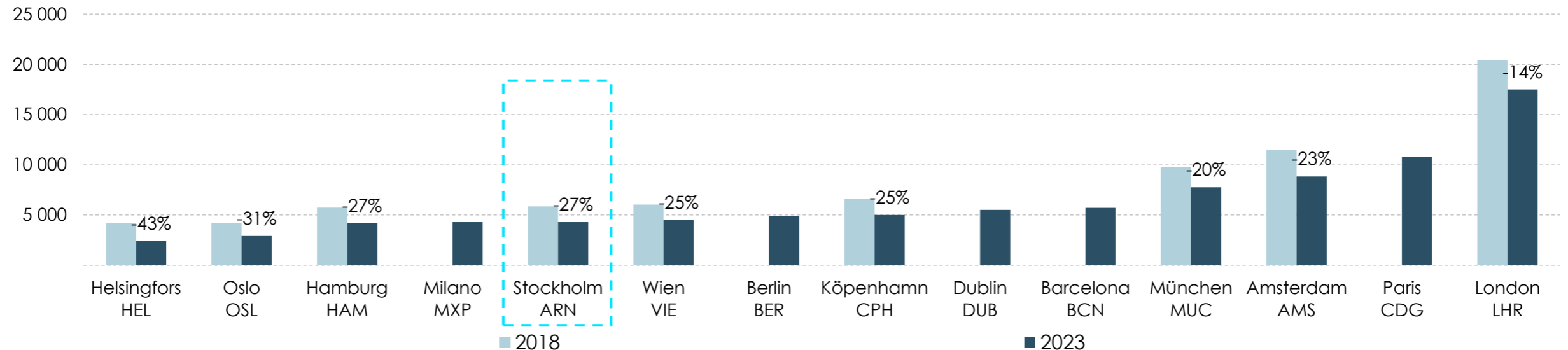
Not: Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Arlandas indirekta tillgänglighet minskade mindre än Helsingfors och Oslo i relativa mått

- I absoluta mått hade Oslo hade en mindre minskning i indirekt tillgänglighet än Arlanda.
- Hamburg och Arlanda minskar i ungefär samma relativa och absoluta takt.
- London har den största relativa minskningen, medan Helsingfors har den största absoluta minskningen.
- Alla flygplatser hade en minskning i indirekt tillgänglighet 2018-2023.

Indirekt tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex

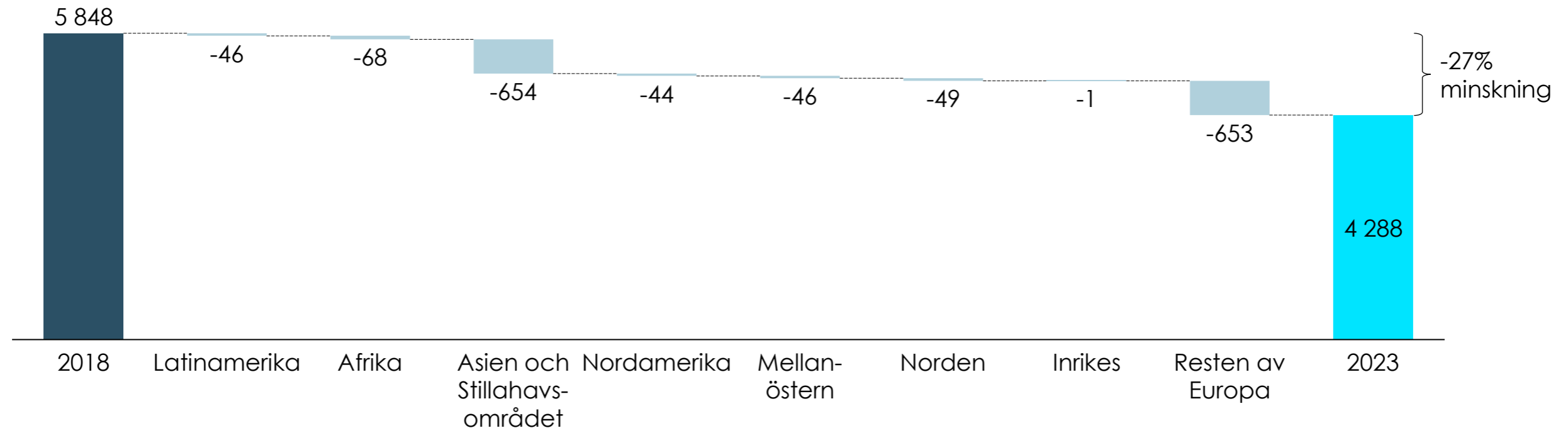


Not: Få av flygplatserna har indirekt inrikes tillgänglighet. Indirekta flyg över korta avstånd är inte attraktiva för passagerare då den sammanlagda restiden inklusive byten blir relativt stor. Detta gör att dessa rutter får ett väldigt lågt tillgänglighetsvärde, ofta noll. 1 Alla flygplatser som vi har 2018s siffror för.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Minskad indirekt tillgänglighet främst till Asien och Europa

Förändring indirekt tillgänglighet från Arlanda mellan 2018 och 2023, per region

Tillgänglighetsindex



Not: Siffrorna presenterade, utöver den procentuella minskningen, är i absoluta tal. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

6

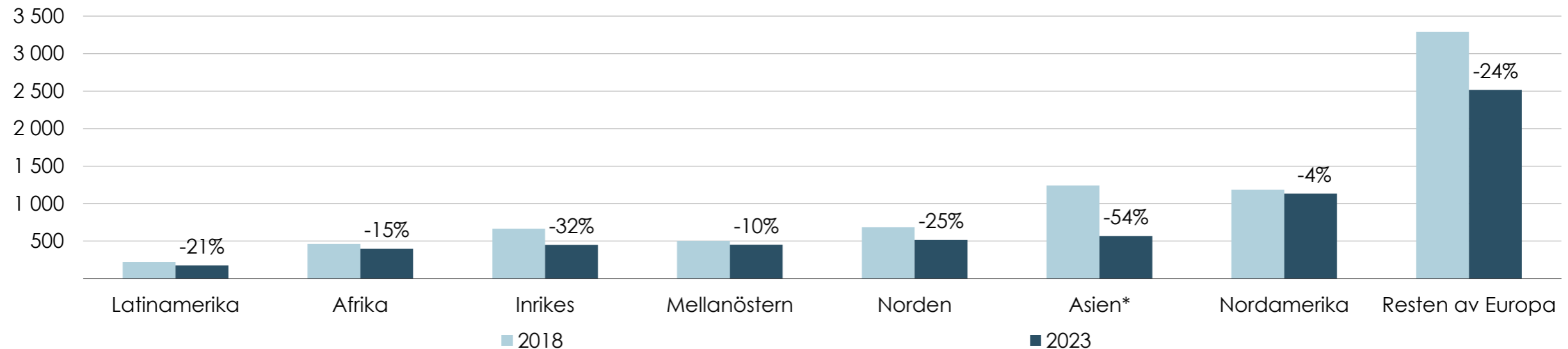
TILLGÄNGLIGHET PER VÄRLDSDEL

Total tillgänglighet från Arlanda minskade mest till Asien, inrikes och Europa

- Störst relativ minskningen till Asien, absolut mätt minskade tillgängligheten till Europa, exklusive Skandinavien, mest.
- Minst relativ minskning i tillgänglighet var till Nordamerika, och absolut mätt minskade tillgängligheten till Latinamerika.
- Den totala tillgängligheten minskade till alla regioner

Total tillgänglighet från Arlanda 2018 och 2023, per region, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

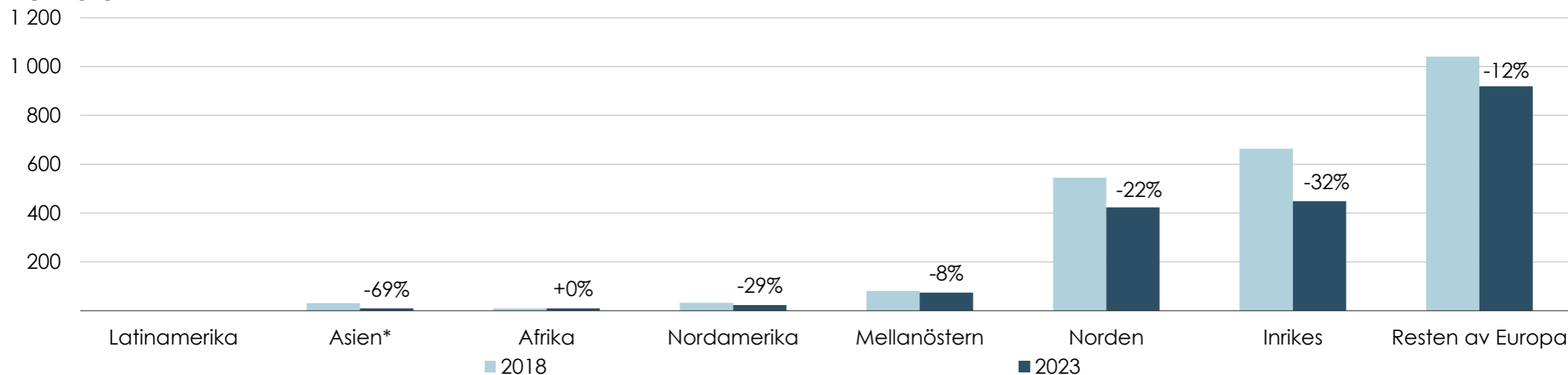
* Och Stillhavsområdet

Även direkt tillgänglighet från Arlanda minskade främst till Asien och inrikes

- Den direkta tillgängligheten minskade med totalt 21% för Arlanda
- Störst relativ minskning till Asien, störst absolut minskning inrikes
- Ingen skillnad i direkt tillgänglighet till Afrika, den absoluta direkta tillgängligheten var fortfarande 0 i 2023

Direkt tillgänglighet från Arlanda 2018 och 2023, per region, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



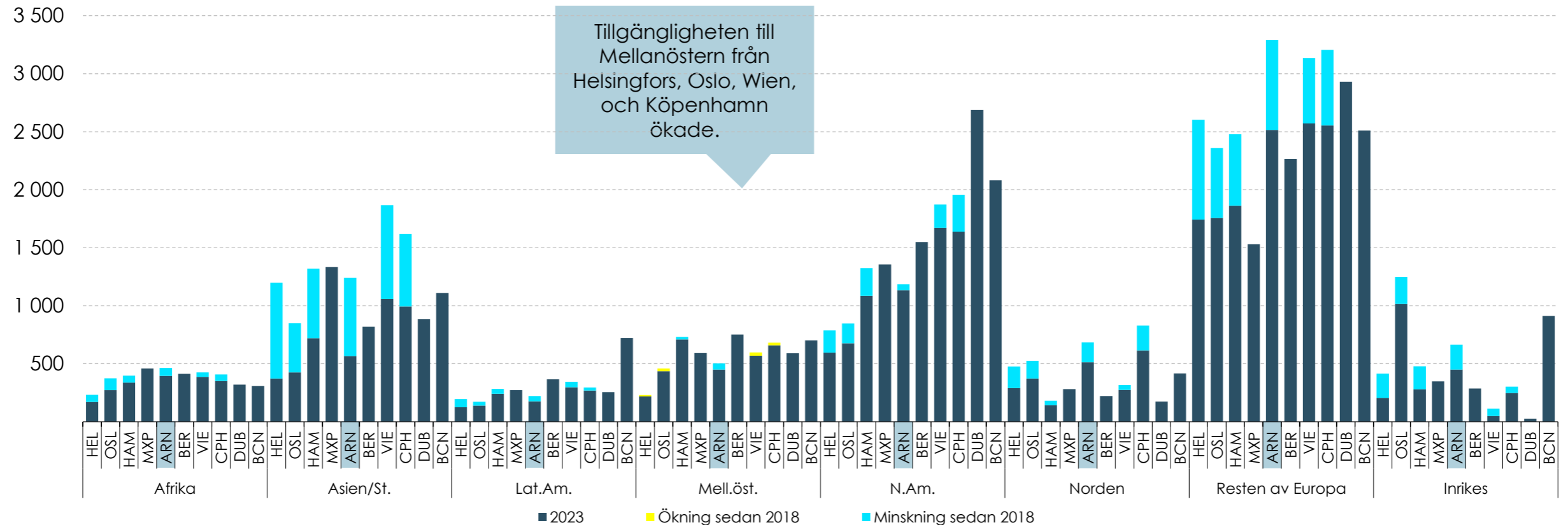
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

* Och Stillhavsområdet

Tillgängligheten minskade till alla regioner för Arlanda och Hamburg

Total tillgänglighet till respektive region, 2018-2023

Tillgänglighetsindex



Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Inrikes och skandinavisk tillgänglighet exkluderas i grupper på en mer aggregerad nivå. Det finns enbart datan för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge. Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

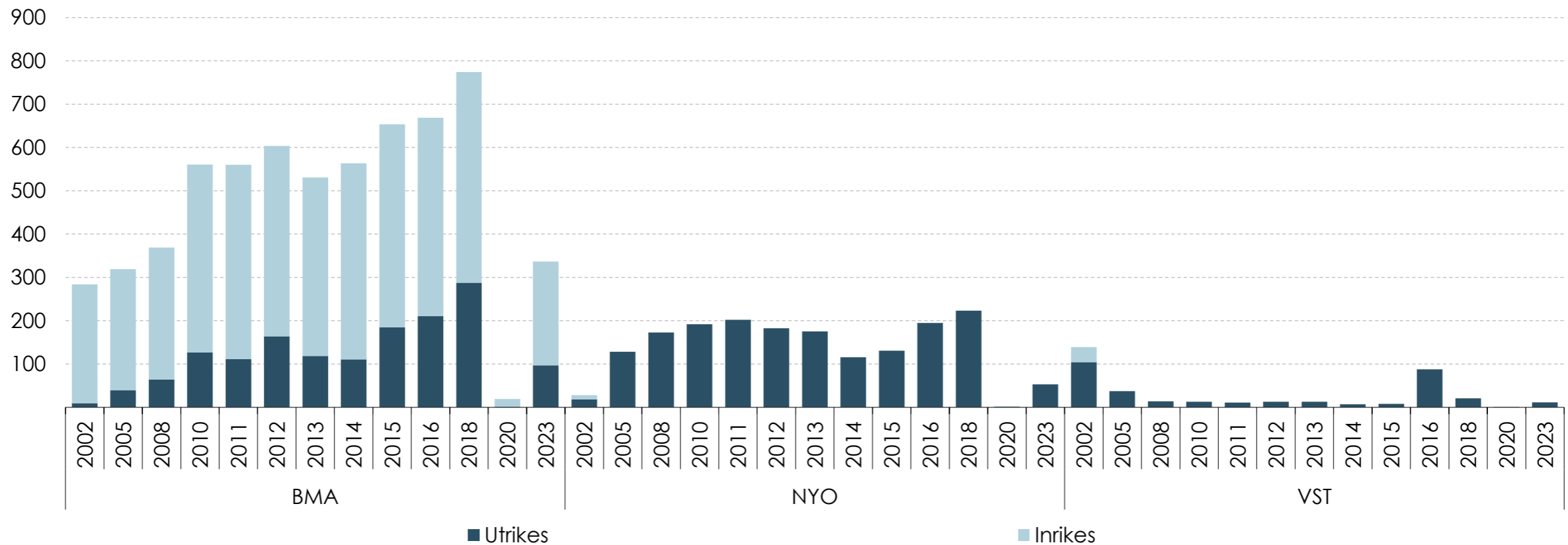
7

TILLGÄNGLIGHET TILL ÖVRIGA
STOCKHOLMSFLYGPLATSER

Tillgänglighet till alla övriga Stockholmsflygplatser har minskat

Utveckling direkt tillgänglighet, övriga Stockholmsflygplatser, 2002-2023

Tillgänglighetsindex



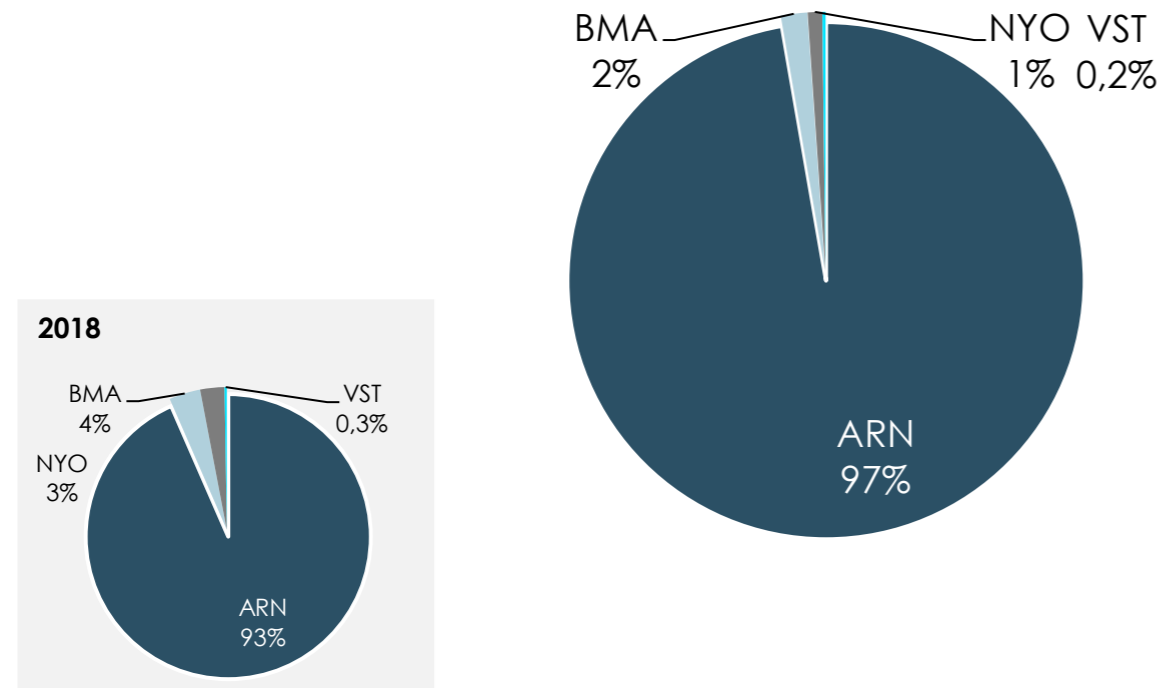
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Övriga stockholmsflygplatser utgörs av Bromma (BMA), Skavsta (NYO) och Västerås (VST).
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

* SEO Economics har ändrat sin modell för beräkning av indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser.

Bromma utgör 35 procent av inrikes tillgänglighet i Stockholms-regionen

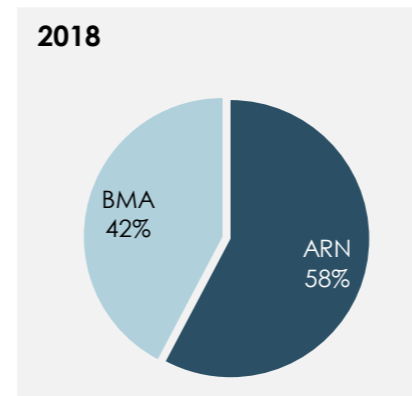
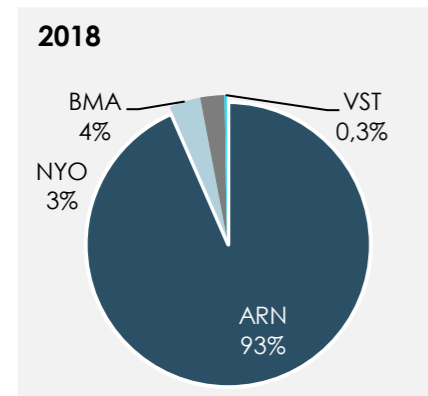
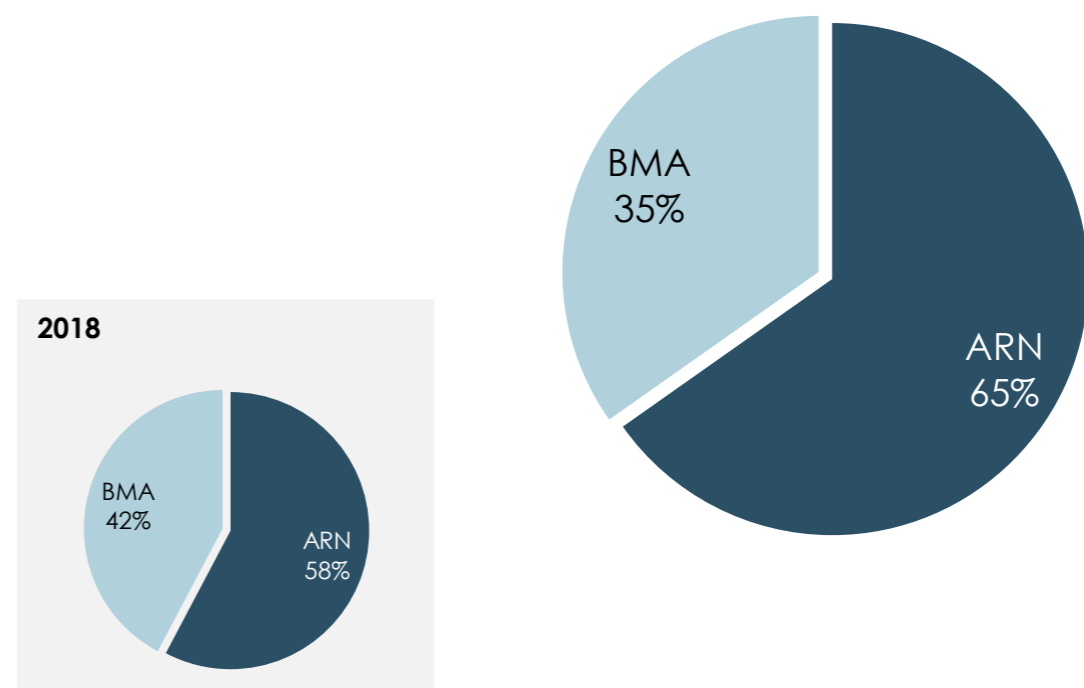
Total utrikes tillgänglighet för Stockholms flygplatser, 2023

Procent



Total inrikes tillgänglighet för Stockholms flygplatser, 2023

Procent



Arlanda står för **94%** av total tillgänglighet i Stockholmsregionen 2023, dvs. 5 procentenheter mer än 2018.

Not: Ingen inrikes tillgänglighet för NYO eller VST.
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

BILAGA

Beräkning av tillgänglighetsindex och
ytterligare figurer

Beräkning av tillgänglighetsindex (1/2)



Tillgänglighetsindexet baseras på antal förbindelser från en flygplats under en vecka i september varje år (*weekly frequencies*) till en viss destination. Vi använder Peking som exempeldestination nedan och på nästa slide.



Direkt tillgänglighet motsvarar antalet veckovisa avgångar från en flygplats till Peking. Till exempel: om Peking betjänas med 14 avgångar per vecka är direkt tillgänglighet från flygplatsen till Peking 14.



Indirekt tillgänglighet motsvarar antalet resmöjligheter till Peking via mellanlandning på en annan flygplats (en hubb). I praktiken kan detta antal vara mycket stort, då det är möjligt att flyga via en mängd olika hubbar till Peking, och mellanlanda flera gånger.



Eftersom en resa med mellanlandningar tar längre tid på grund av transfertid, och på grund av att mellanlandningar innebär en geografisk omväg, har dessa förbindelser lägre kvalitet än en direkt förbindelse. Därför viktas antalet avgångar till Peking via en hubb med en kvalitetsindikator: *Quality of Service (QoS)*, för att skapa ett mått på indirekt tillgänglighet.



Quality of Service mäts som transfertid plus den tid som uppstår av omvägen, *relativt den direkta flygtiden*. QoS uttrycker alltså den faktiska restiden relativt den direkta flygtiden, och varierar mellan 0 och 1. En direkt förbindelse har kvalitet 1.



Däremot beaktar QoS inte andra aspekter av kvalitet, som pris för resan, tillgång till service på flygplatsen eller risken för att missa flyget vid indirekta förbindelser.



I indirekt tillgänglighet beaktas transfer inom samma flygbolag, transfer mellan flygbolag inom samma flygallians och transfer mellan flygbolag som har ingått codeshare avtal. Möjligheten för passagerare att köpa transfer biljetter separat av olika flygbolag beaktas alltså inte i modellen.



Tabellen på nästa slide visar ett beräkningsexempel av tillgängligheten mellan Amsterdam och Peking.

Beräkning av tillgänglighetsindex (2/2)

Tillgänglighetsindex

Avgång	Hubb	Destination	Transfer-tid	'Routing factor'	Avgångar per vecka		QoS		Tillgänglighets-index
AMS	-	PEK	-	100%	14	*	1	=	14,0
AMS	CDG	PEK	162	112%	42	*	0,41	=	17,4
AMS	FRA	PEK	201	106%	41	*	0,35	=	14,2
AMS	ICN	PEK	92	123%	16	*	0,54	=	8,7
AMS	MUC	PEK	174	112%	23	*	0,38	=	8,6
AMS	LHR	PEK	190	111%	14	*	0,33	=	4,7
AMS	VIE	PEK	187	117%	14	*	0,3	=	4,2
AMS	CPH	PEK	123	103%	7	*	0,6	=	4,2
AMS	HEL	PEK	165	103%	7	*	0,47	=	3,3
AMS	IST	PEK	100	130%	7	*	0,46	=	3,2
AMS	PVG	PEK	186	133%	14	*	0,18	=	2,5
AMS	SVO	PEK	240	108%	7	*	0,21	=	1,5
AMS	CAN	PEK	160	136%	6	*	0,23	=	1,4
Summa									Tillgänglighet AMS-PEK

Not: Data samlas in med hjälp av en modell utvecklad av SEO Economic Research (SEO NetScan Connectivity Model), som scannar digitala linjetabeller. För att få total tillgänglighet för Stockholmsregionen görs beräkningarna i tabellen för avgångar från Stockholm till samtliga resmål i hela världen. Resultaten adderas för att skapa ett tillgänglighetsindex.

Källa: Veldhuis (1997); IATA (2000); Burghouwt & Veldhuis (2006); Burghouwt et al. (2009); Burghouwt & Redondi (2009); Lieshout et al. (2009).

Tabell med flygplatskoder

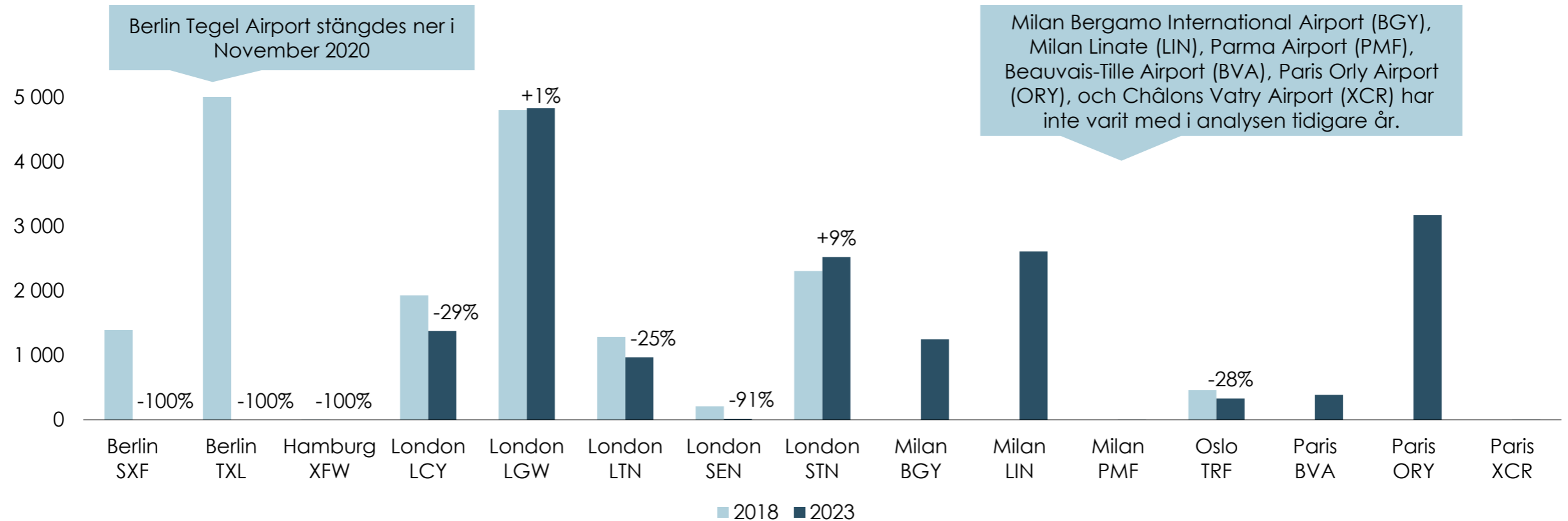
Flygplatskod	Stad (närområde)	Flygplatsens namn
AMS	Amsterdam	Schiphol
ARN	Stockholm	Arlanda
BCN	Barcelona	Josep Tarradellas
BER	Berlin	Brandenburg
BGY	Milano	Orio al Serio
BMA	Stockholm	Bromma
BVA	Paris	Beauvais–Tillé
CDG	Paris	Charles de Gaulle
CPH	Köpenhamn	Kastrup
DUB	Dublin	Dublin
HAM	Hamburg	Hamburg
HEL	Helsingfors	Helsinki
LCY	London	London City
LGW	London	Gatwik
LHR	London	Heathrow
LIN	Milano	Linate

Flygplatskod	Stad (närområde)	Flygplatsens namn
LTN	London	Luton
MUC	München	Franz Josef Strauss
MLP	Milano	Malpensa
NYO	Stockholm	Skavsta
ORY	Paris	Orly
OSL	Oslo	Gardermoen
PMF	Parma	Giuseppe Verdi
SEN	London	Southend
STN	London	Stansted
SXF	Berlin	Schönefeld (stängd)
TRF	Oslo	TORP Sandefjord
TXL	Berlin	Tegel (stängd)
VIE	Wien	Wien
VST	Stockholm	Västerås
XCR	Paris	Châlons Vatry
XFW	Hamburg	Finkenwerder

Mer varierande tillväxt bland "mindre" flygplatser

Total tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex

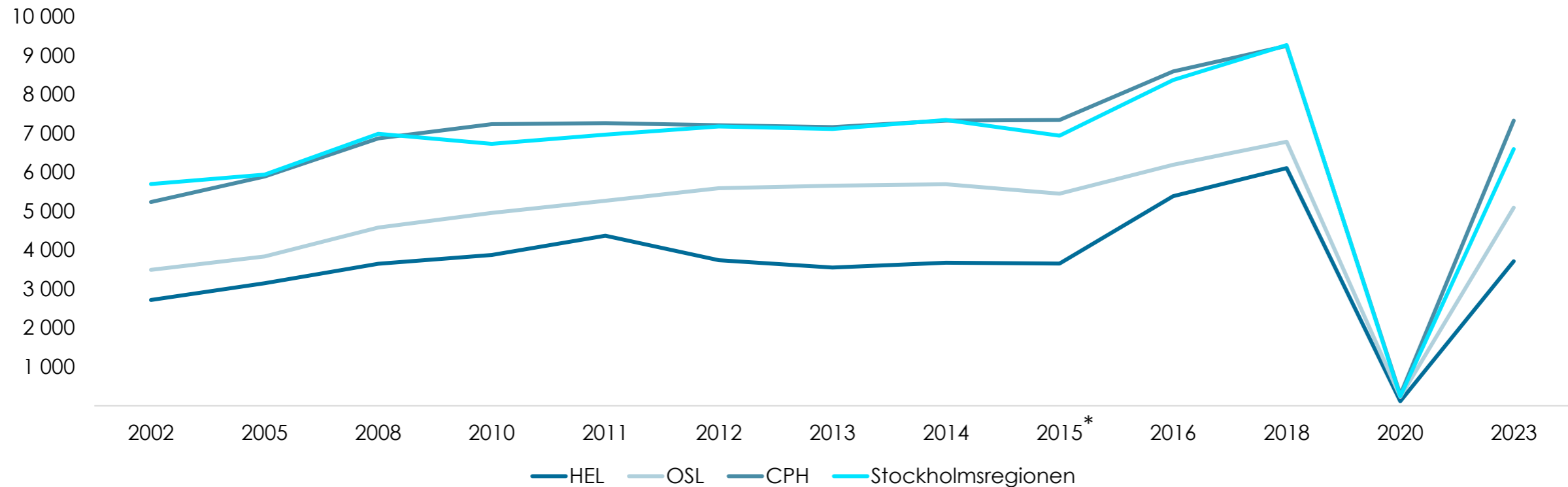


Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Berlin Schönefeld Airport (SXF) omvandlades till Berlin Brandenburg Airport i Oktober 2020. Det finns enbart datan för 2023 för följande flygplatser: BGY, LIN, PMF, BVA, ORY, och XCR, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem. Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

Tillgängligheten i Stockholmsregionen är fortfarande lägre än i Köpenhamn

Total tillgänglighet 2002-2023, samtliga flygplatser i Stockholmsregionen samt Helsingfors, Oslo och Köpenhamn

Tillgänglighetsindex



* SEO Economics har ändrat sin modell för beräkning av indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser.

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).