

# Hur tillgänglig är Stockholmsregionen med flyg?

Stockholmsregionens tillgänglighet 2023

Region Stockholm

Regionledningskontoret  
Box 30215, 104 25 Stockholm  
Besöksadress: Lindhagensgatan 98  
Telefon: 08-123 100 00  
[registrator.rlk@regionstockholm.se](mailto:registrator.rlk@regionstockholm.se)

[www.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se)

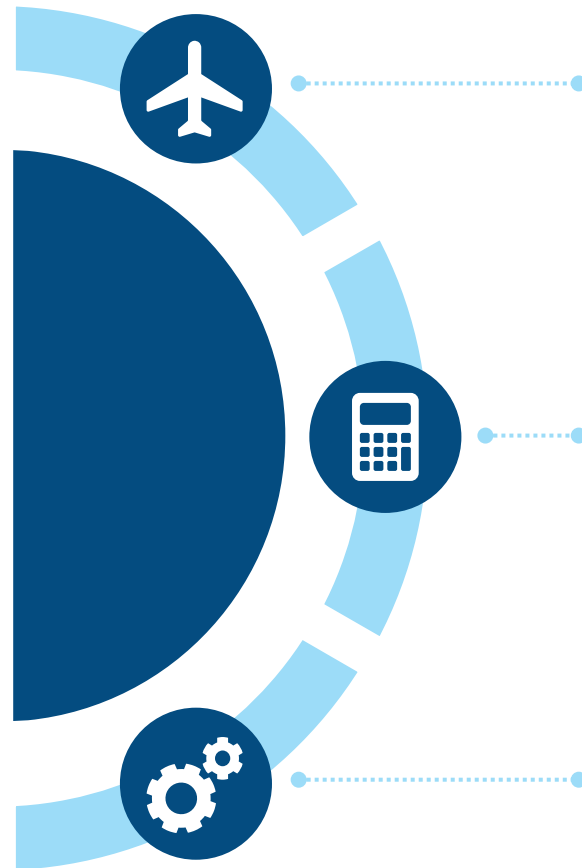
Ansvarig handläggare: Cecilia Lindahl  
Konsulter: Morten May Hansen, Copenhagen Economics och SEO Economic Research  
Foton: Adobe Stock (sid. 1, 7, 10, 25, 37), Cherkas (sid. 14),  
Nicolas Herrbach (sid. 19, 30), ArtesiaWells (sid. 34)

Diarienummer: RS 2023-0599

# Innehållsförteckning

Uppdraget	4
Sammanfattning	5
Vad menas med tillgänglighet?	6
1. Covid-19 tillgänglighet	7
2. Total tillgänglighet	10
3. Utrikes respektive inrikes tillgänglighet	16
4. Direkt tillgänglighet	19
5. Indirekt tillgänglighet	25
6. Tillgänglighet per världsdel	30
7. Tillgänglighet till övriga Stockholmsflygplatser	34
Bilaga	37

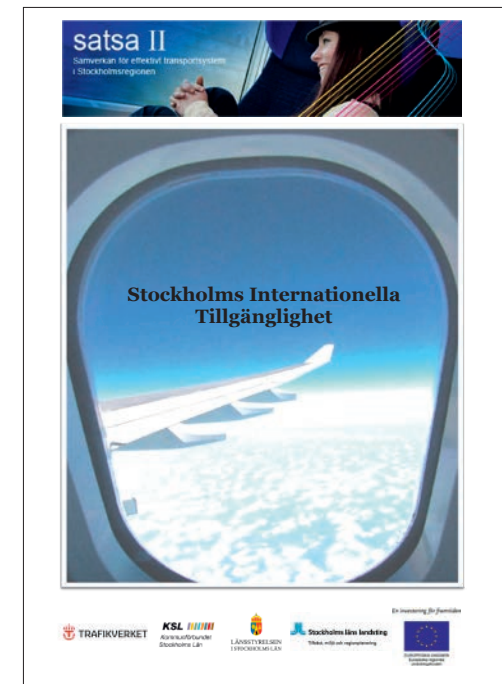
# Uppdraget



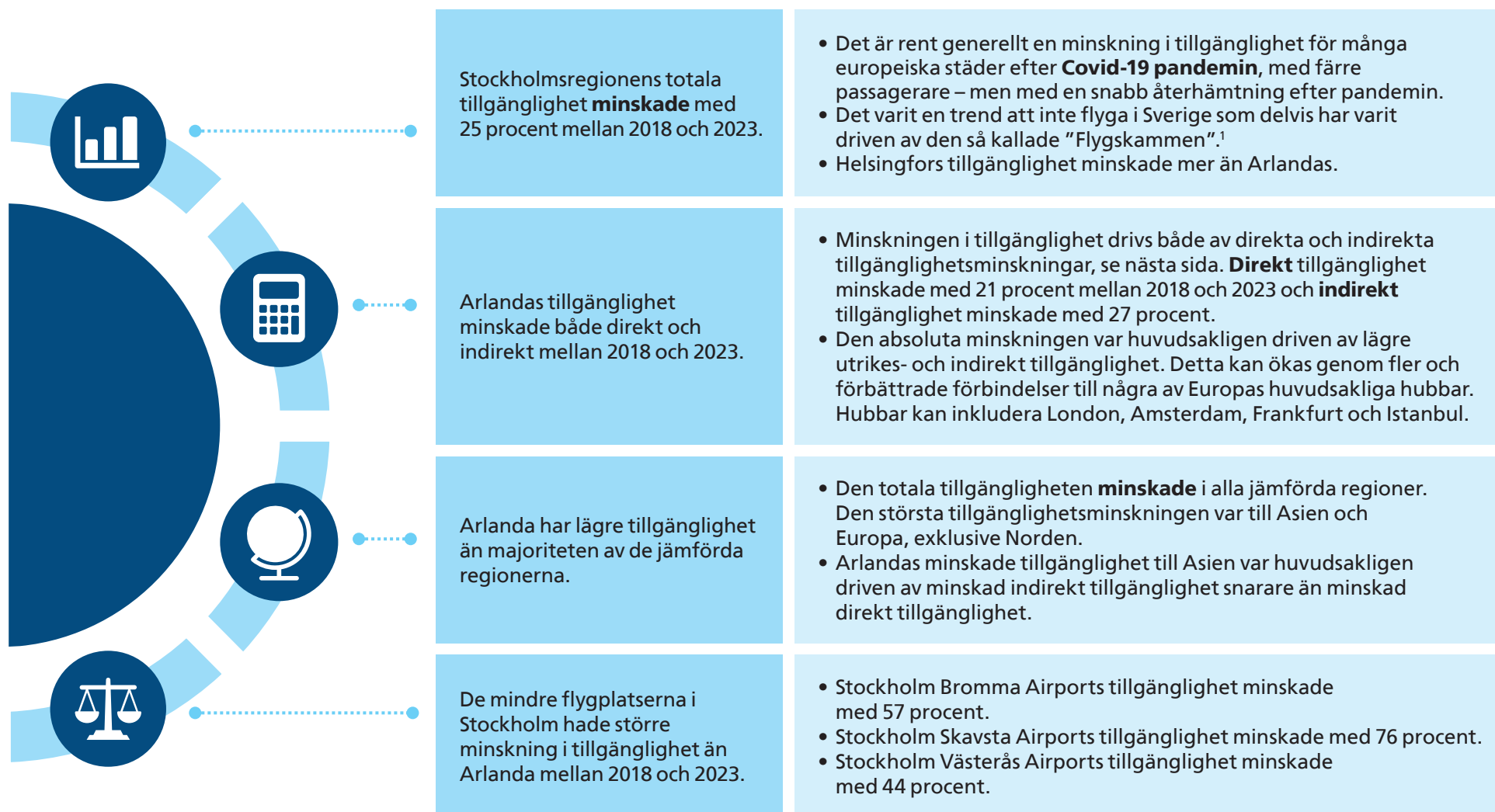
Att analysera Stockholmsregionens tillgänglighet 2020 och 2023 för Arlanda (ARN), Bromma (BMA), Skavsta (NYO) och Västerås (VST) flygplatser.

Rapporten är en uppföljning på rapporten Stockholmsregionens Internationella Tillgänglighet, publicerad 2012 och efterföljande uppdatering 2018. Beräkningarna baseras 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 på uppdrag av Region Stockholm, Visit Sweden och Swedavia.



# Sammanfattning



<sup>1</sup> Arlandas passagerarantal minskade med mer än 4 procent mellan 2018 och 2019, det vill säga före Covid-19. Se Arlanda: [www.arlandastockholmairport.com/statistics](http://www.arlandastockholmairport.com/statistics), Independent (2020): Flygskam: What is the flight-shaming environmental movement that's sweeping Europe? och Haring, Niklas (2020); Vad anser svenskarna om en klimatskatt på nötkött?

# Vad menas med tillgänglighet?

**Total tillgänglighet = direkt tillgänglighet + indirekt tillgänglighet**

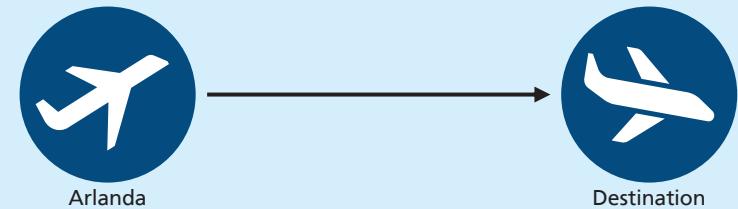
Vi mäter tillgängligheten med hjälp av ett tillgänglighetsindex som är ett "poängsystem" för tillgängligheten från en flygplats till en annan flygplats. Beräknas med hjälp av modeller med data från linjetabeller världen över (se bilaga sida 38–39 för metodbeskrivning). Indexets värde är i sig svårt att

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.

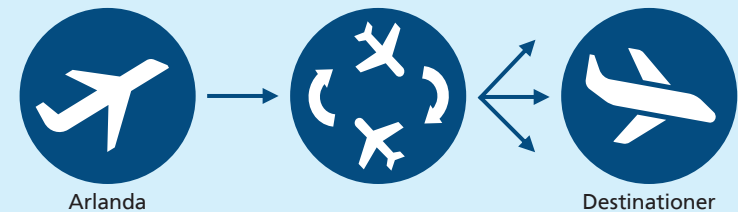
## Direkt



## 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 anländande 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.

## Indirekt



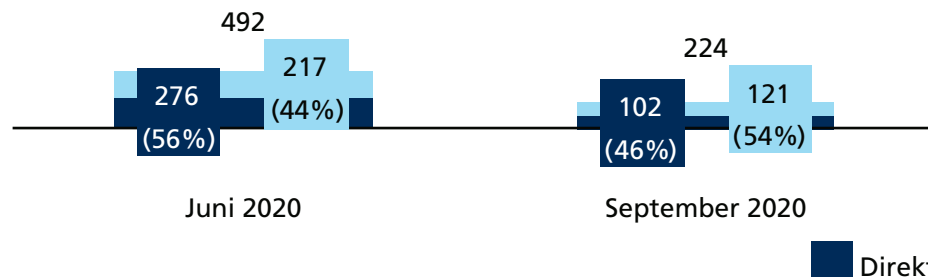
# 1. Covid-19 tillgänglighet

A photograph of an airplane cabin aisle, viewed from behind the seats. Passengers are seated on both sides of the aisle, and the carpeted floor leads towards the front of the plane. The image is overlaid with the text '1. Covid-19 tillgänglighet' in white, sans-serif font on the left side.

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

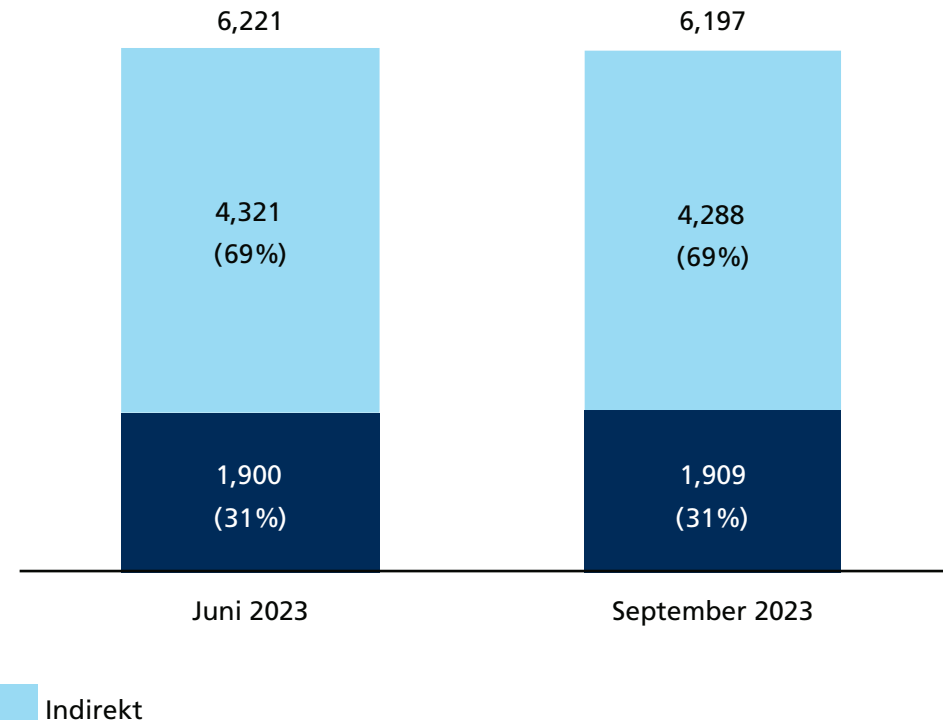
Arlandas totala tillgänglighet, direkt och indirekt, juni och september 2020

Tillgänglighetsindex



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

Tillgänglighetsindex



Not: Siffrorna är i absoluta tal.

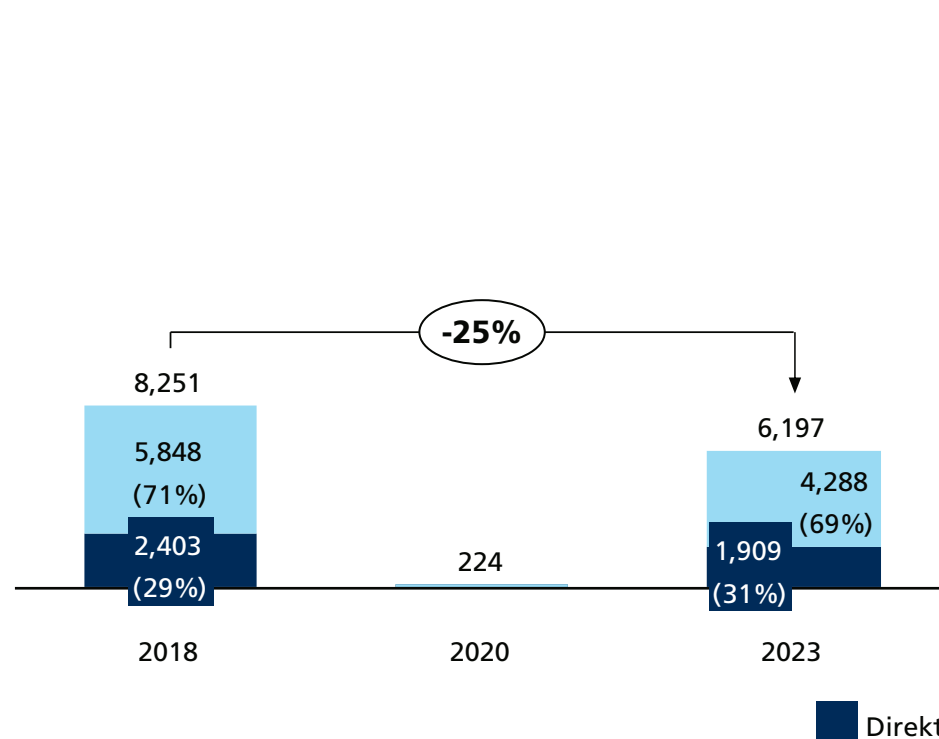
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).



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

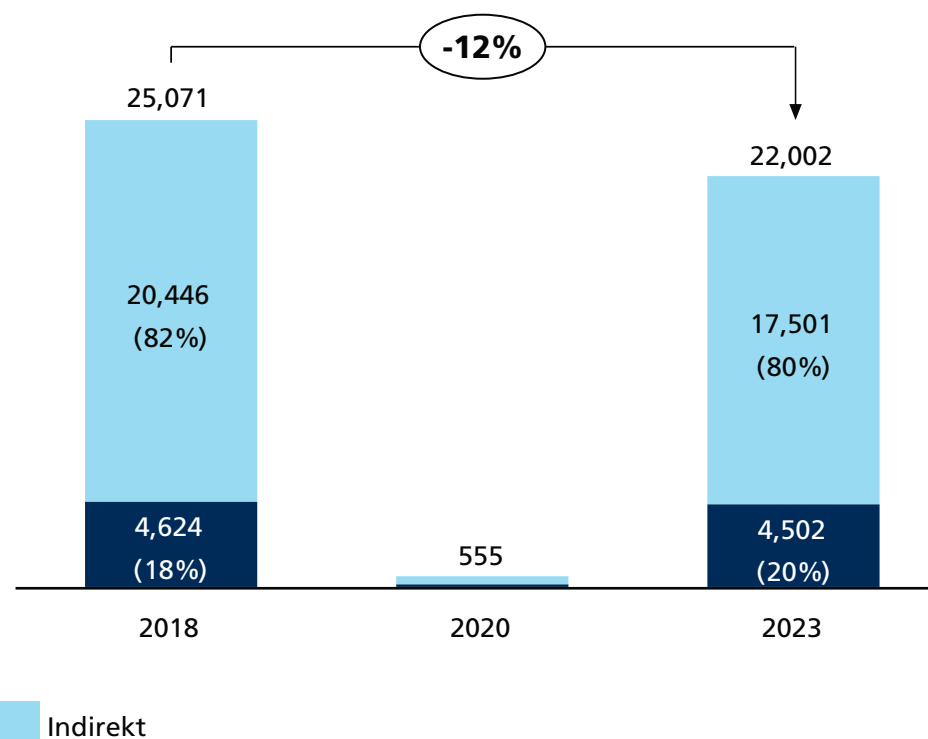
Arlandas utveckling i total, direkt och indirekt tillgänglighet mellan 2018 och 2023

Tillgänglighetsindex



London Heathrows 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).

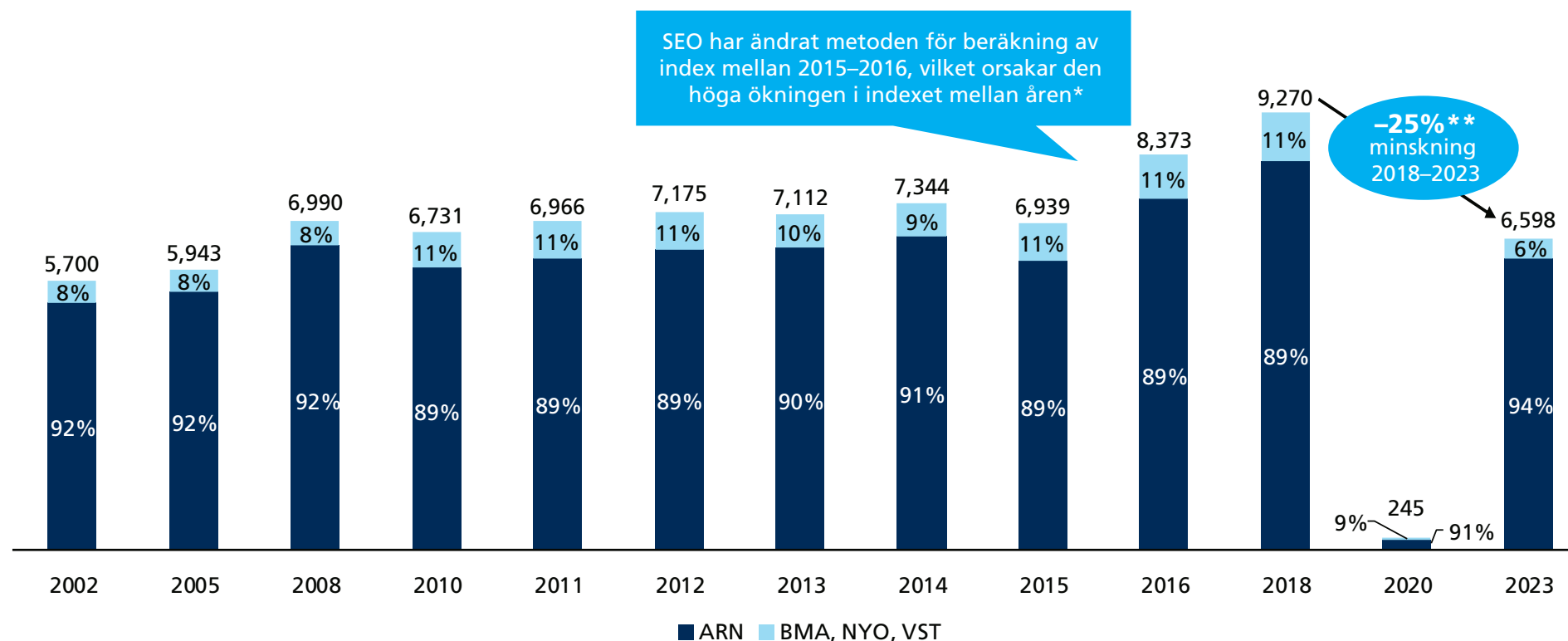
## 2. Total tillgänglighet



# 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 även Stockholm Bromma Airport (BMA), Stockholm Skavsta Airport (NYO) och Stockholm Västerås Airport (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.

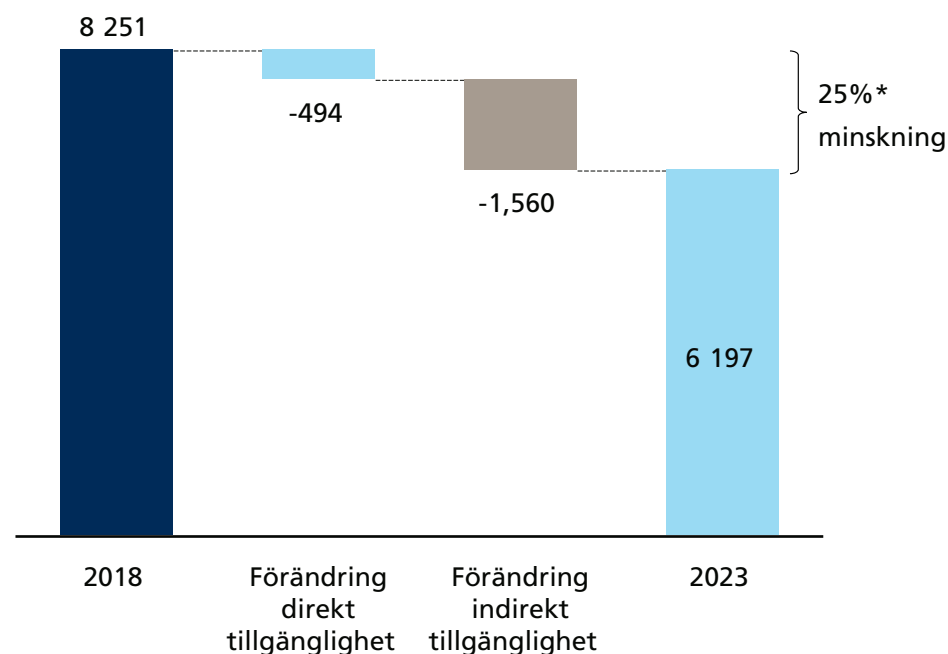
Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser och förklarar den stora förändringen i tidsserier mellan dessa år i figuren.

\*\*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

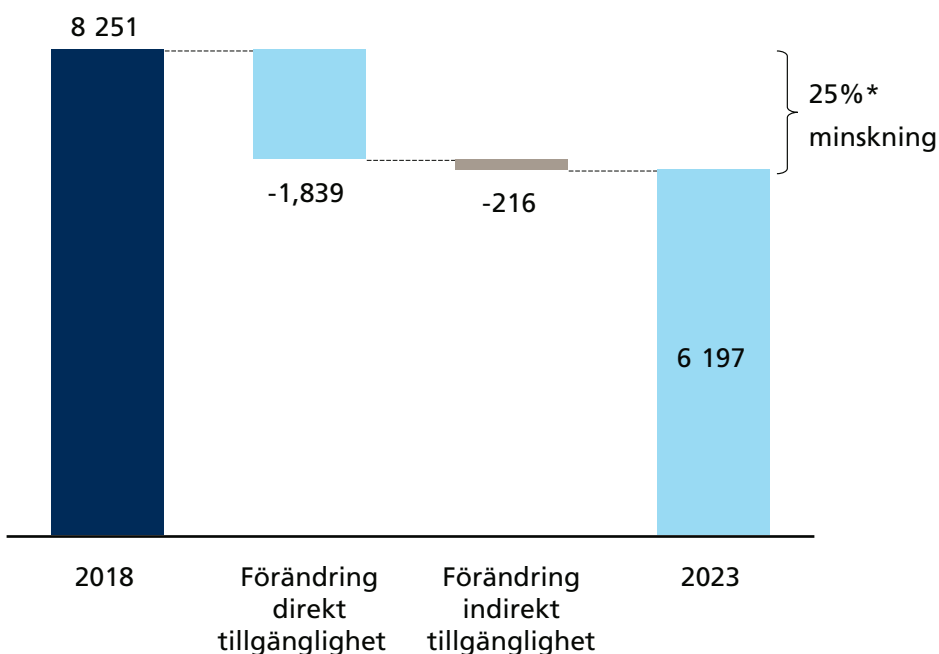
Förändring av tillgänglighet Arlanda 2018 och 2023  
uppdelat på direkt och indirekt tillgänglighet

Tillgänglighetsindex



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

Tillgänglighetsindex



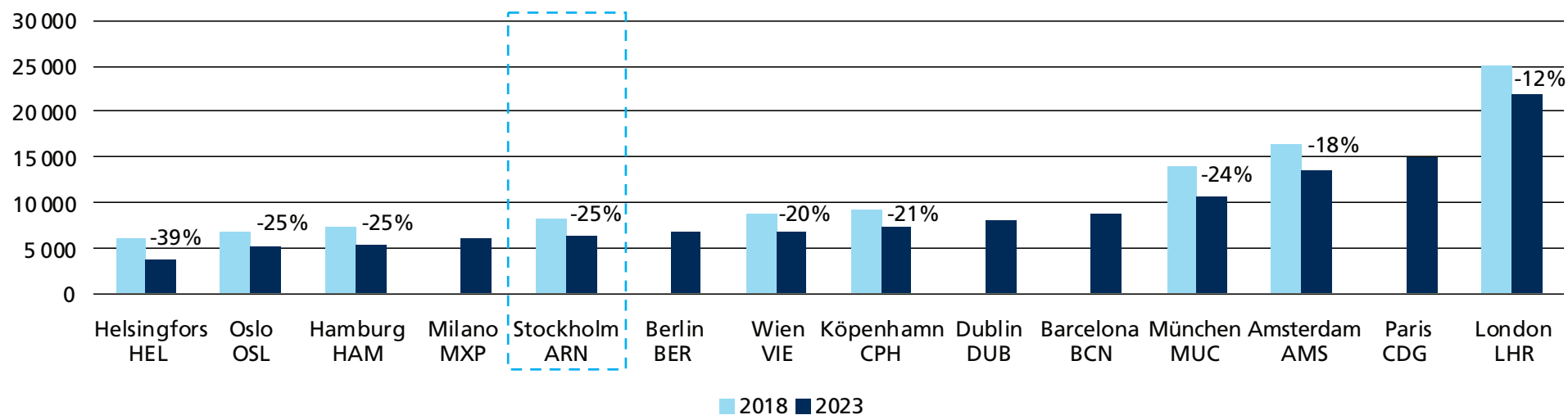
Not: Siffrorna presenterade, utöver den procentuella minskningen, är i absoluta tal.  
Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# Sedan 2018 har Arlandas totala tillgänglighet minskat lika mycket eller mer än de flesta jämförelseregionerna

- 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



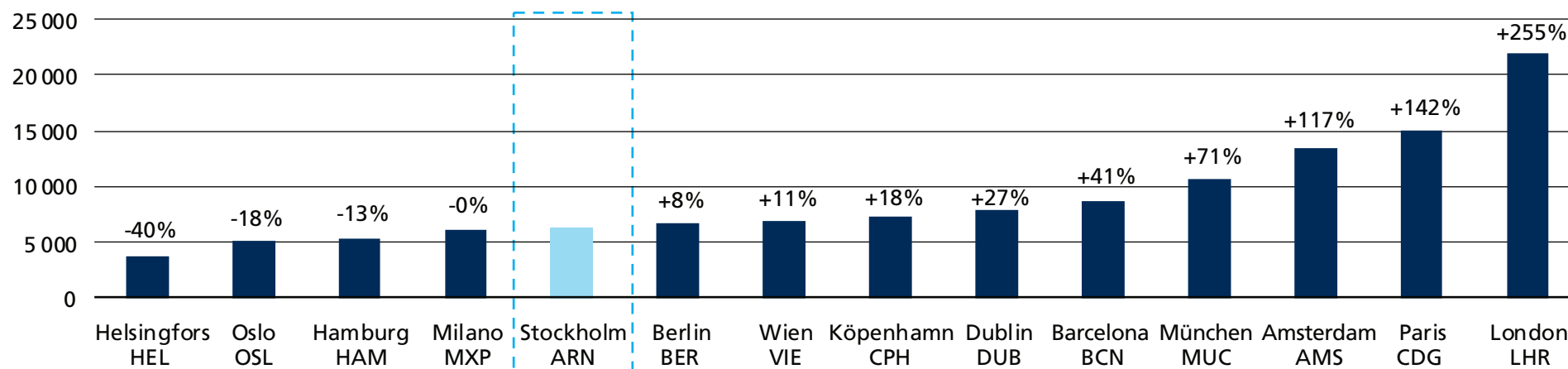
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.  
Det finns bara tillgänglig data från år 2020 och 2023 för MXP, BER, DUB, BCN, och CDG.  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# 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.
- 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

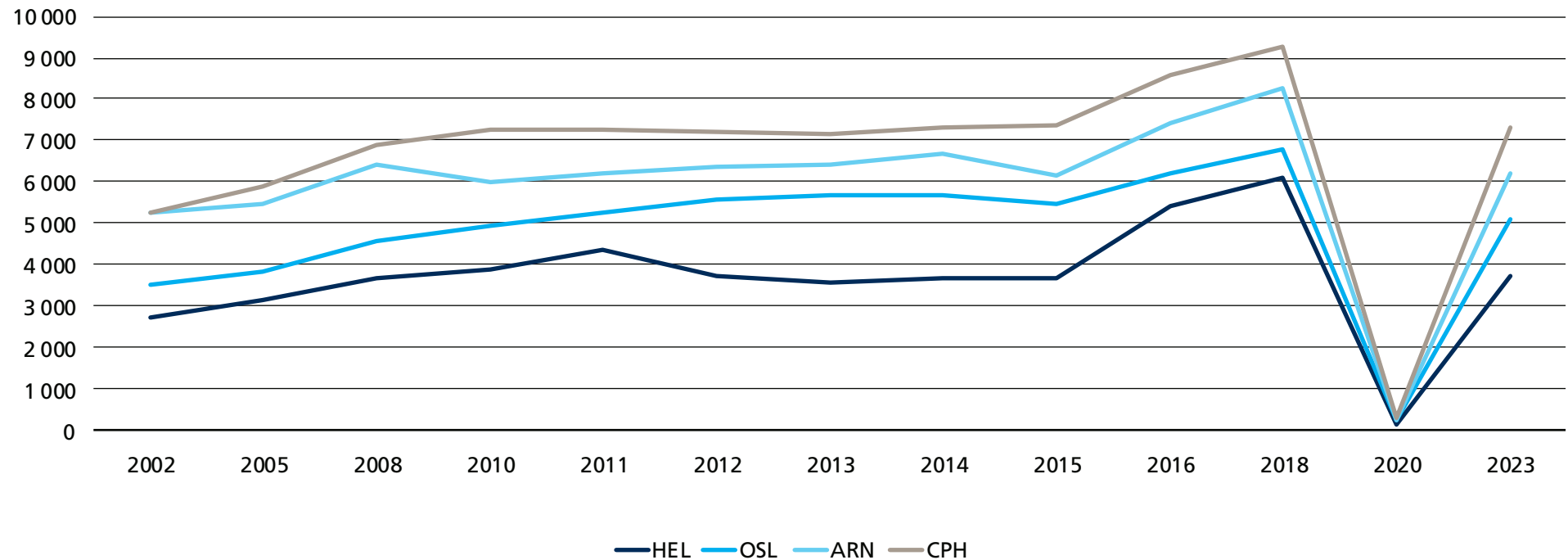


Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.  
Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# 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

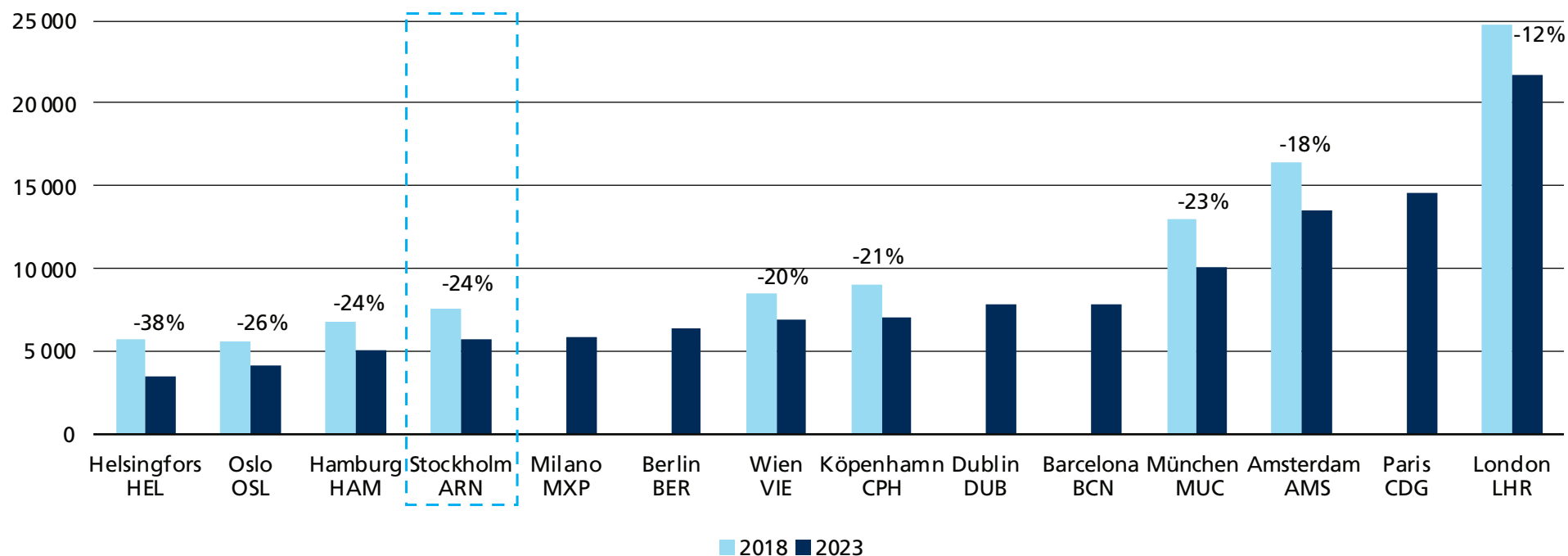




# Arlandas utrikes tillgänglighet minskade mindre än Helsingfors och Oslo i relativa mått

Total utrikes tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex

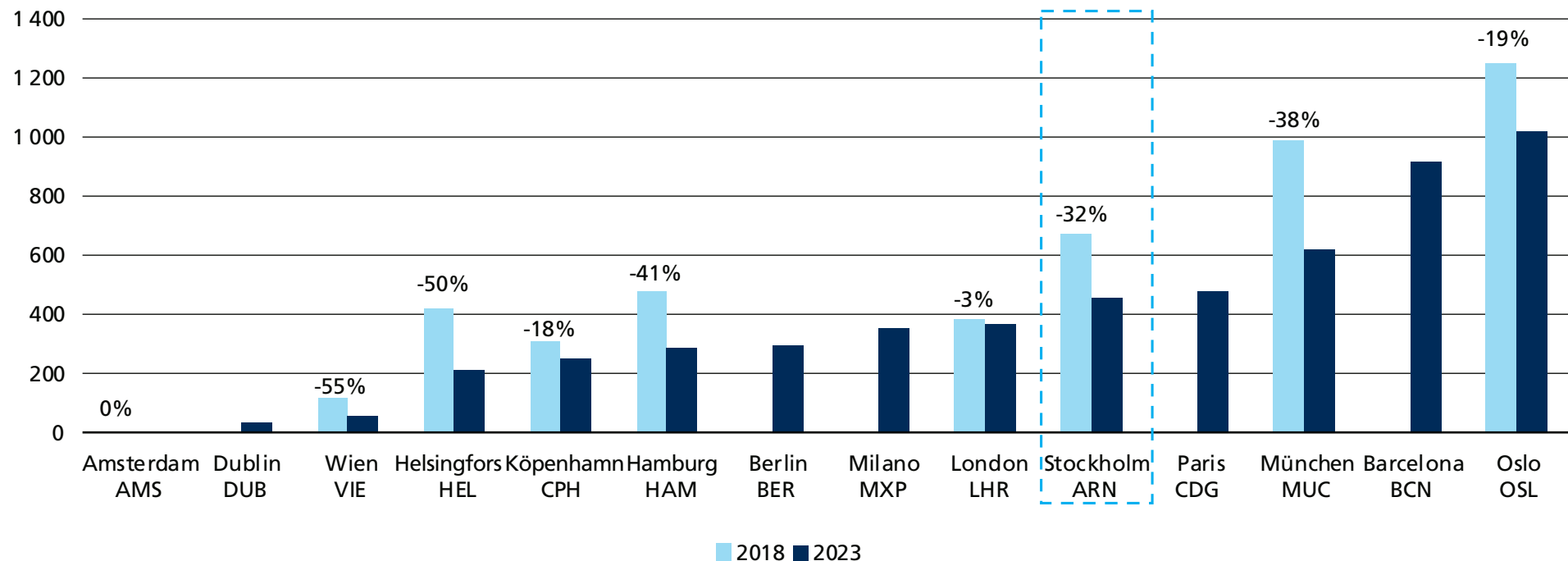


Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Det finns enbart data för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem.  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# 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 flygvstånd 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 **minskade** med 21 procent mellan 2018 och 2023.
- 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 stabil.

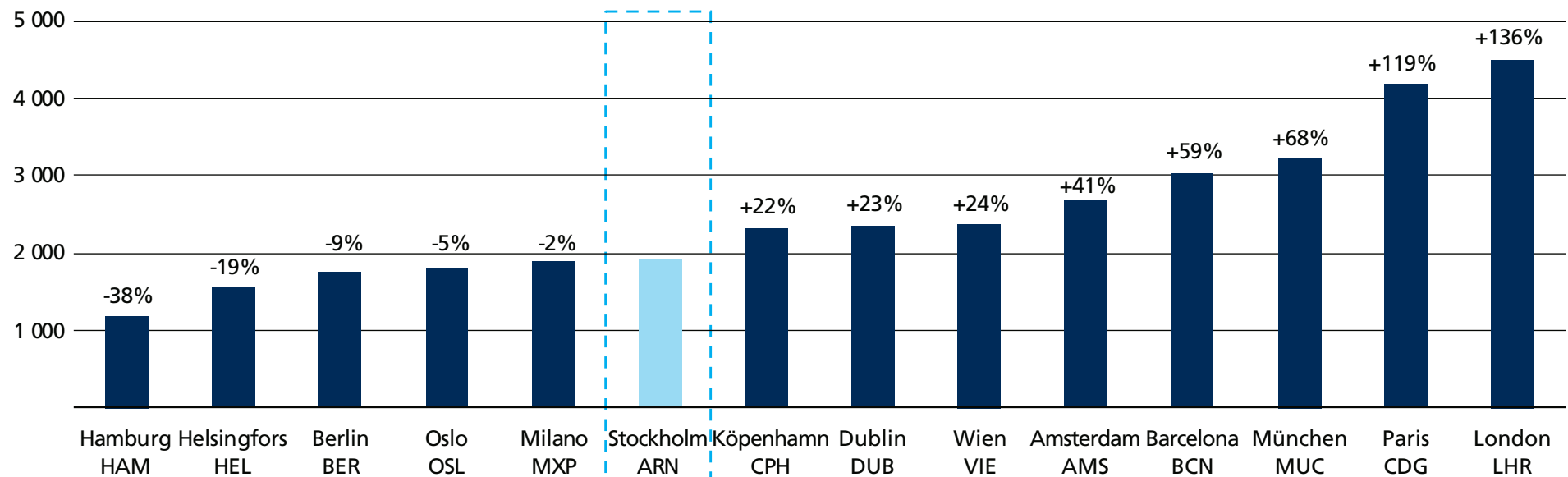
- Liknande minskning i direkt tillgänglighet kan ses på andra europeiska flygplatser, som inte heller har återhämtat sig helt efter Covid-19.
- Amsterdams direkta tillgänglighet har minskat med 45 procent sedan 2018, medan Wien endast hade en minskning på 8 procent.

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

- London, Paris, Munchen, Barcelona, 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.

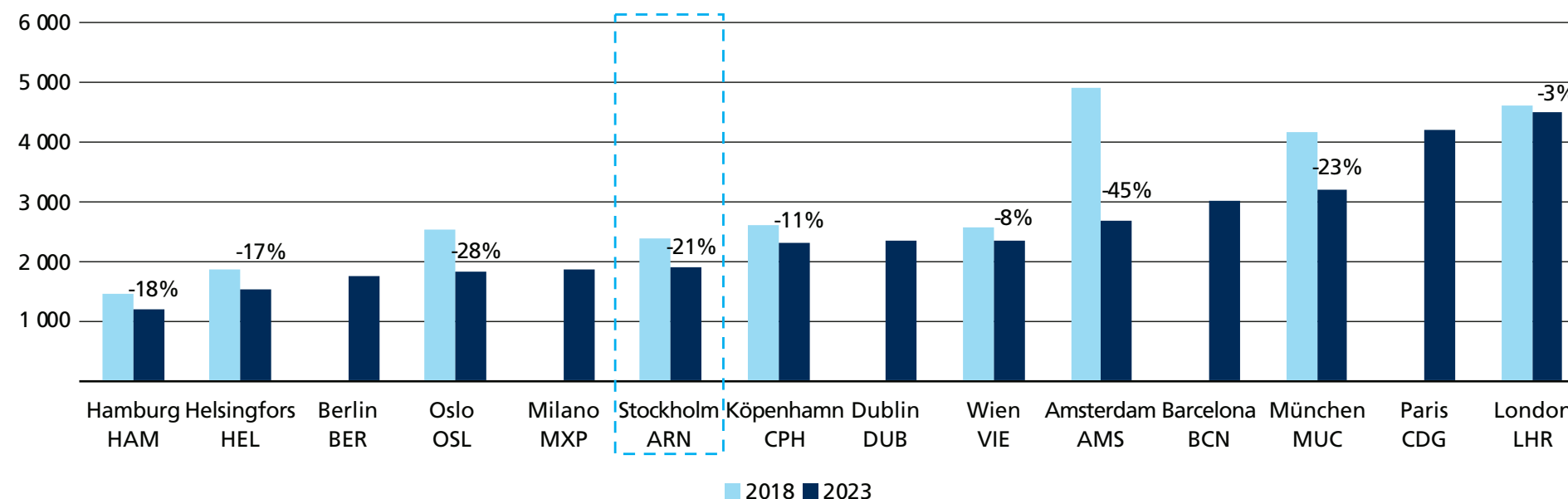
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# Utvecklingen av direkt tillgänglighet varierar bland jämförelseregionerna

- Amsterdam, Oslo och Munchen, 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

Tillgänglighetsindex



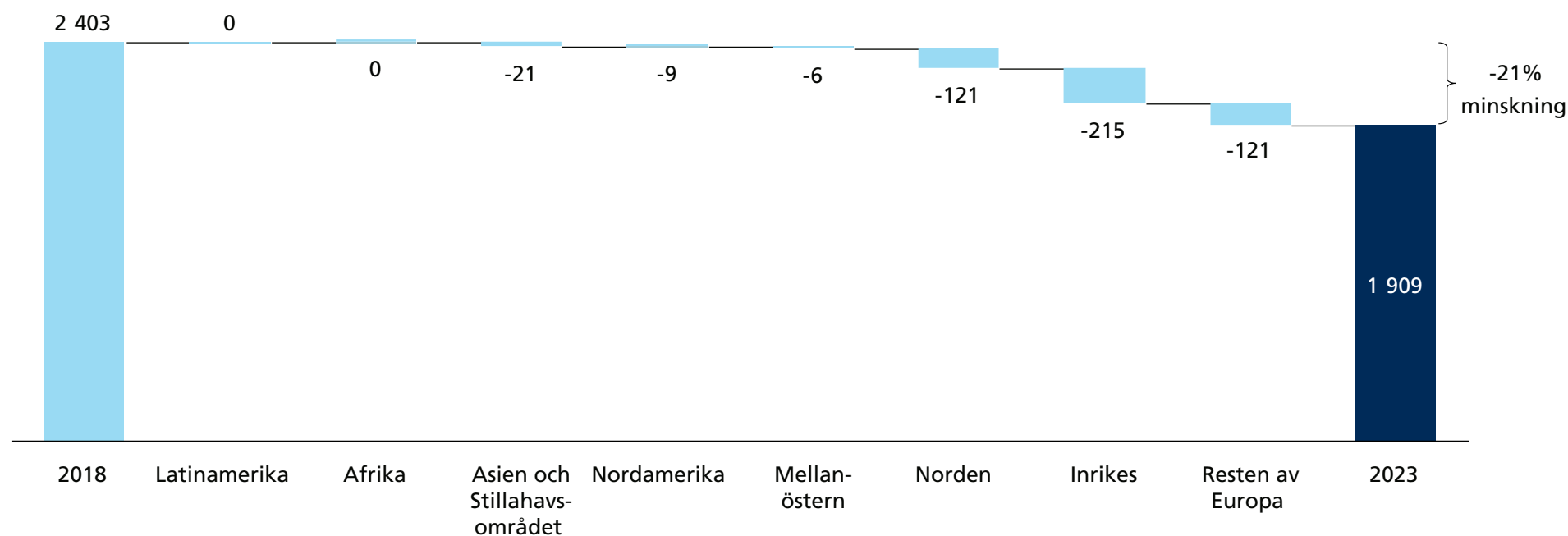
Not: Det finns enbart data för 2023 för följande flygplatser: MXP, BER, DUB och BCN, därav är inga procentuella förändringar presenterade för dem.

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

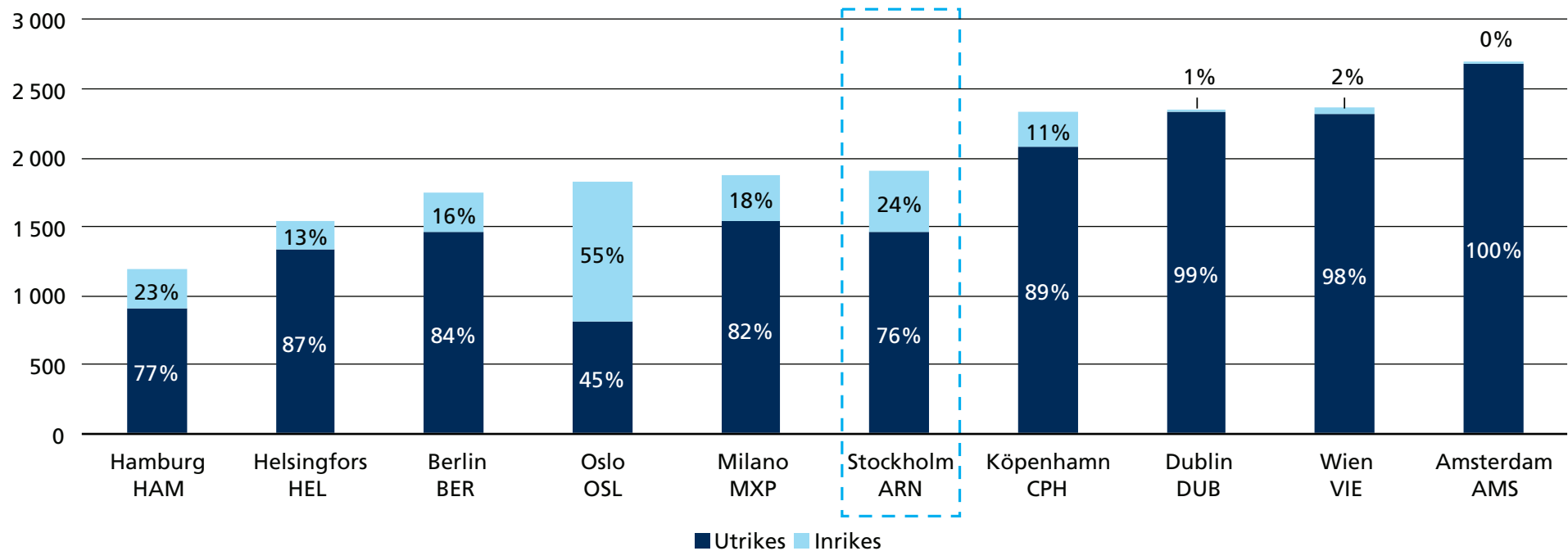


Not: Siffrorna presenterade, utöver den procentuella minskningen, är i absoluta tal.  
Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge.  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# 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



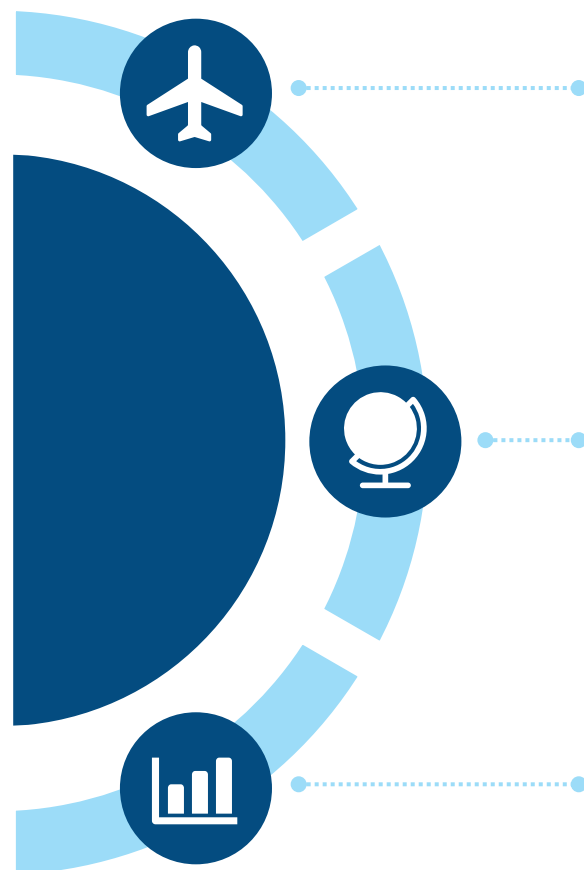
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).



# 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 Europa<sup>2</sup>**.
- Arlandas indirekta tillgänglighet **minskade** även till alla andra regioner.
- Denna minskning beror 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.

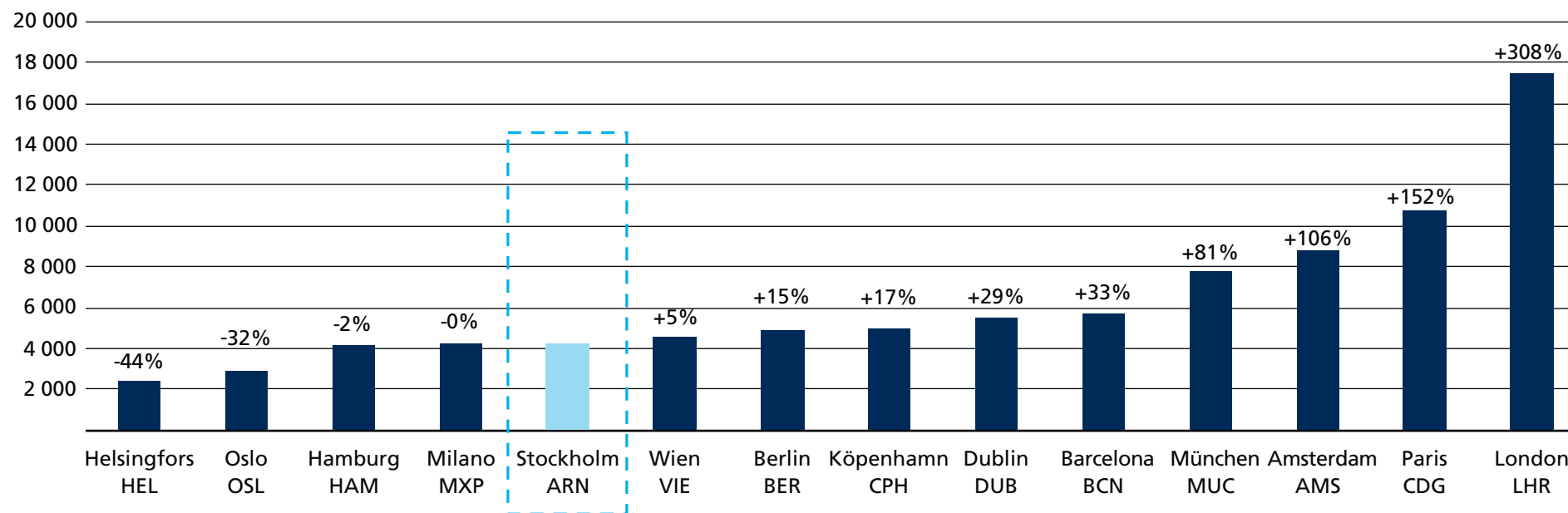
2 Exklusive Skandinavien.

# 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 procent 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 procent högre indirekt tillgänglighet än Arlanda.

## Indirekt tillgänglighet 2023, samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex



Not: Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.

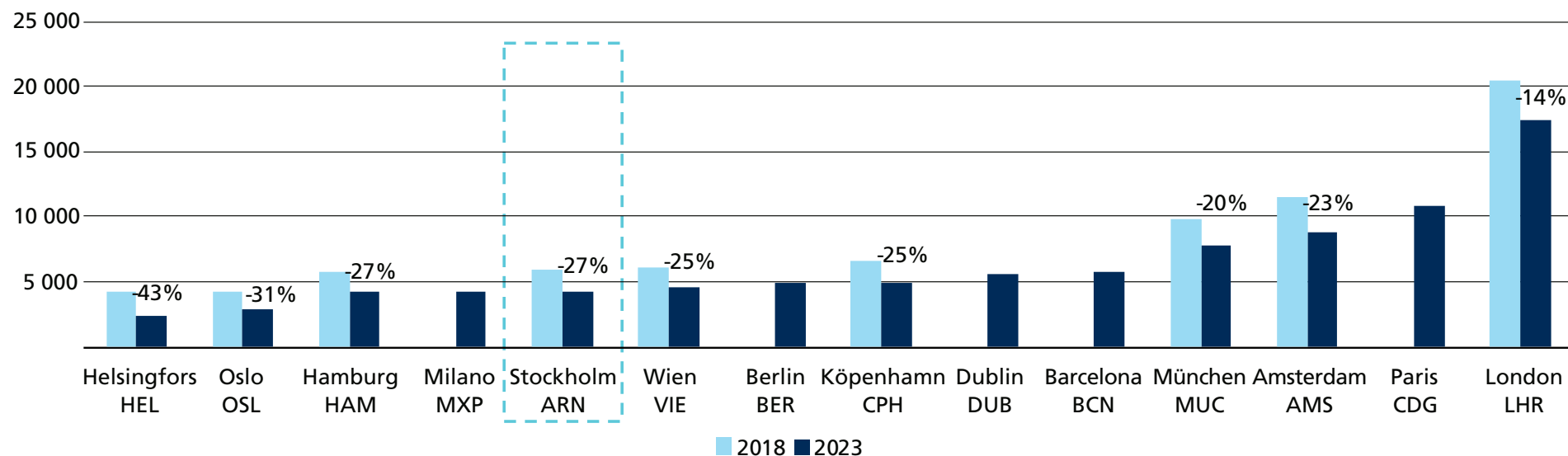
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# 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 absoluta minskningen, medan Helsingfors har den största relativa minskningen.
- Alla flygplatser hade en minskning i indirekt tillgänglighet 2018–2023.

## Indirekt tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex

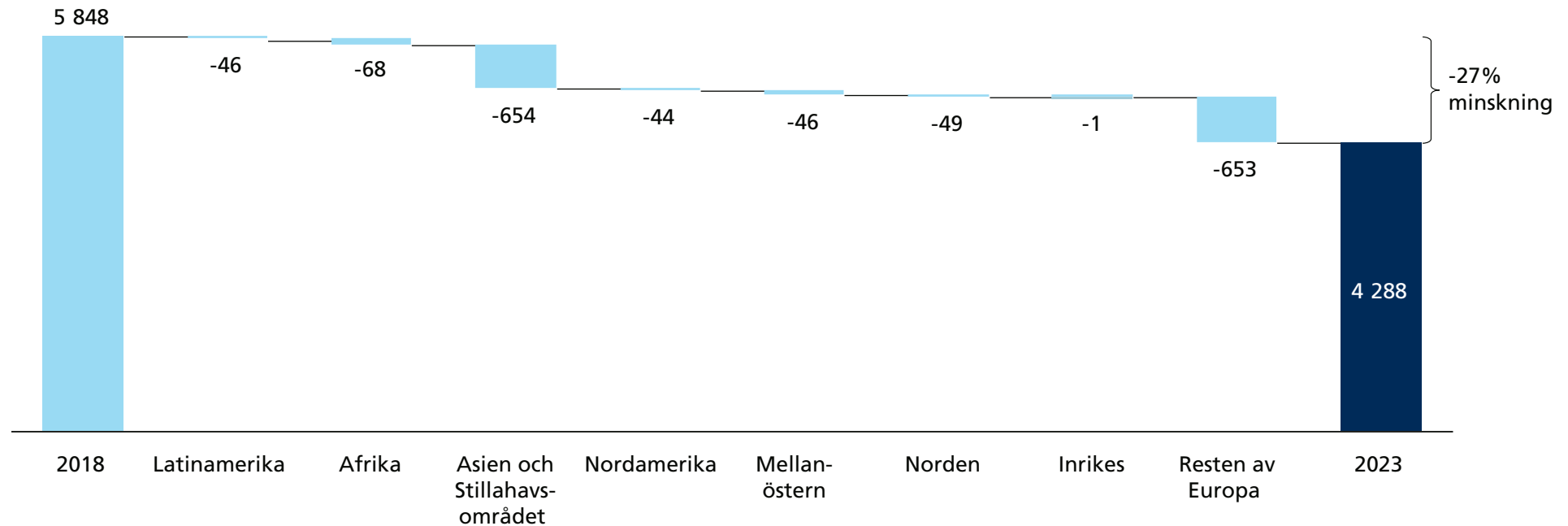


Not: Få av flygplatserna har indirekt inrikes tillgänglighet. Indirekta flyg över korta avstånd är inte attraktiva för passagerare då den sammanlagda restiden inklusive byten blir relativt stor. Detta gör att dessa ruttor får ett väldigt lågt tillgänglighetsvärde, ofta noll.  
Källa: Copenhagen Economics 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

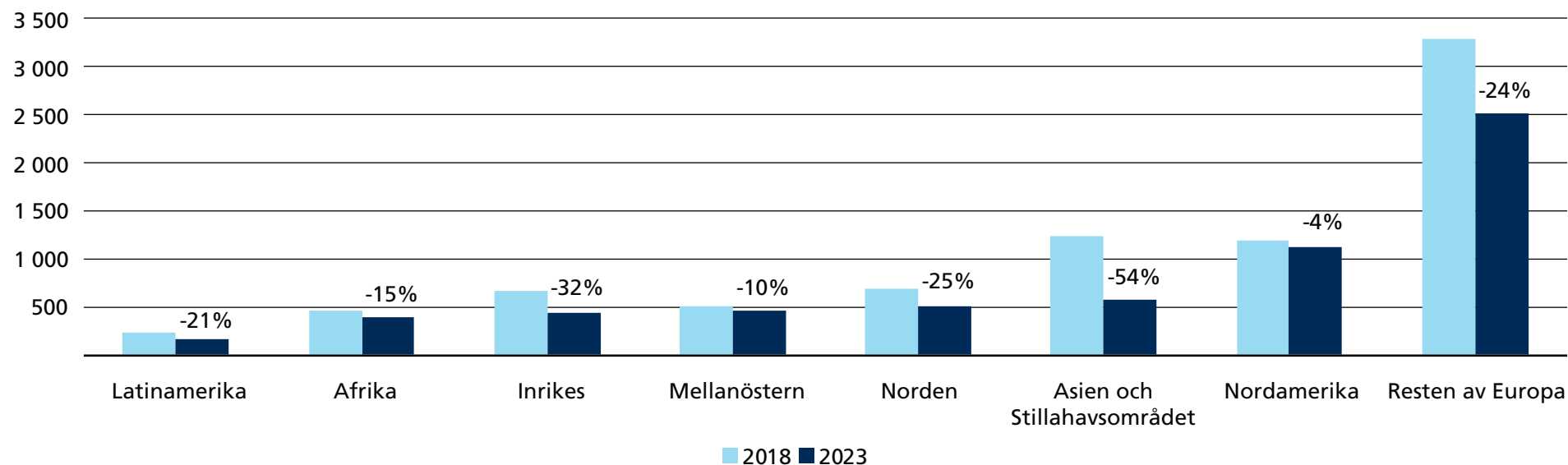


# Total tillgänglighet från Arlanda minskade mest till Asien, inrikes och Europa

- Störst relativ minskning 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 minst.
- Den totala tillgängligheten minskade till alla regioner.

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

Tillgänglighetsindex



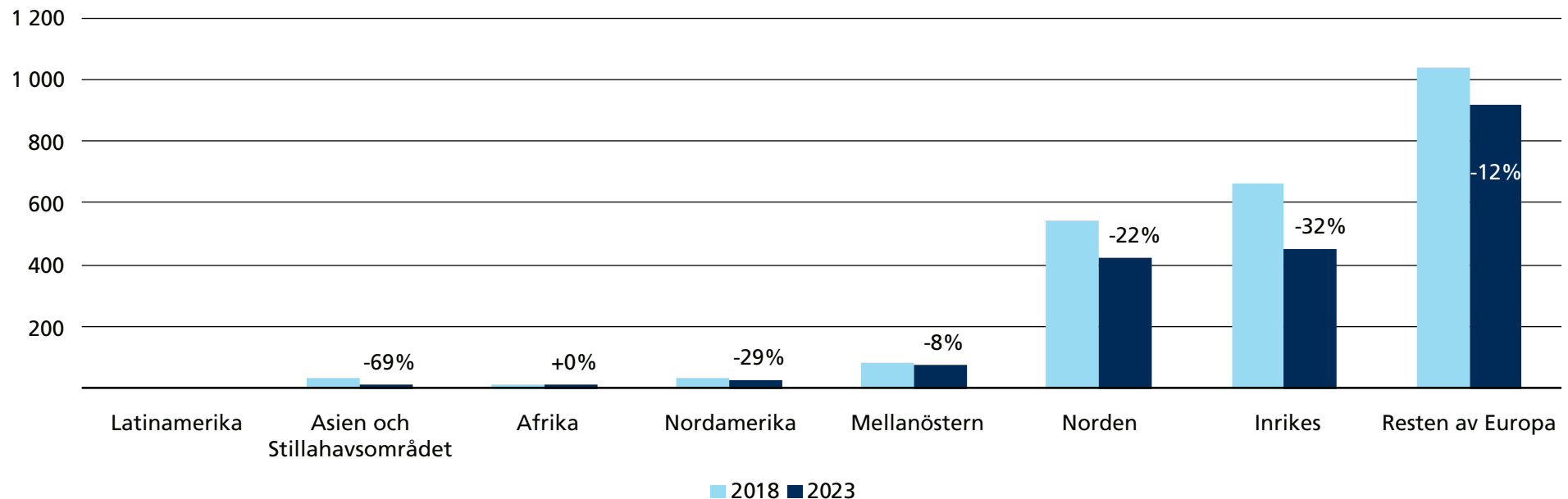
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.  
Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

# Även direkt tillgänglighet från Arlanda minskade främst till Asien och inrikes

- Den direkta tillgängligheten minskade med totalt 21 procent 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



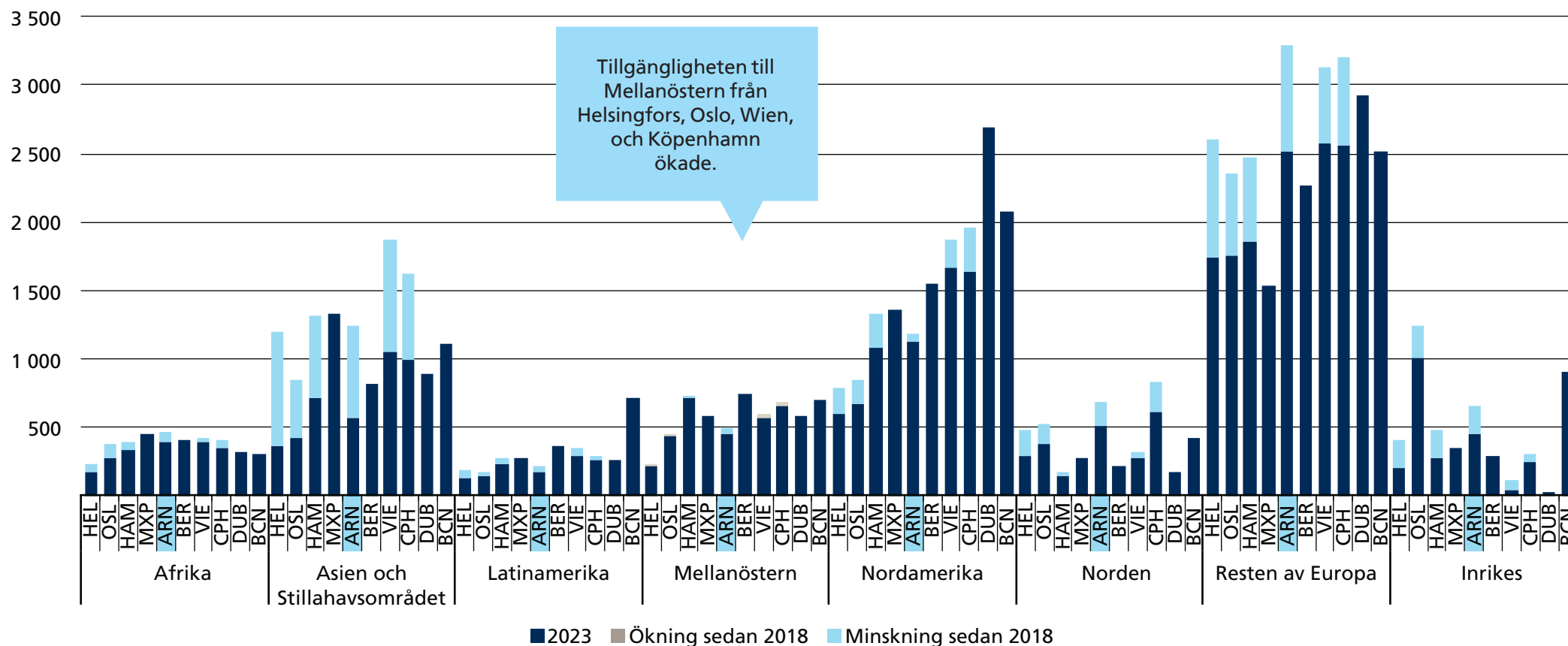
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.  
Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge  
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).



# Tillgängligheten minskade till nästan alla regioner

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).

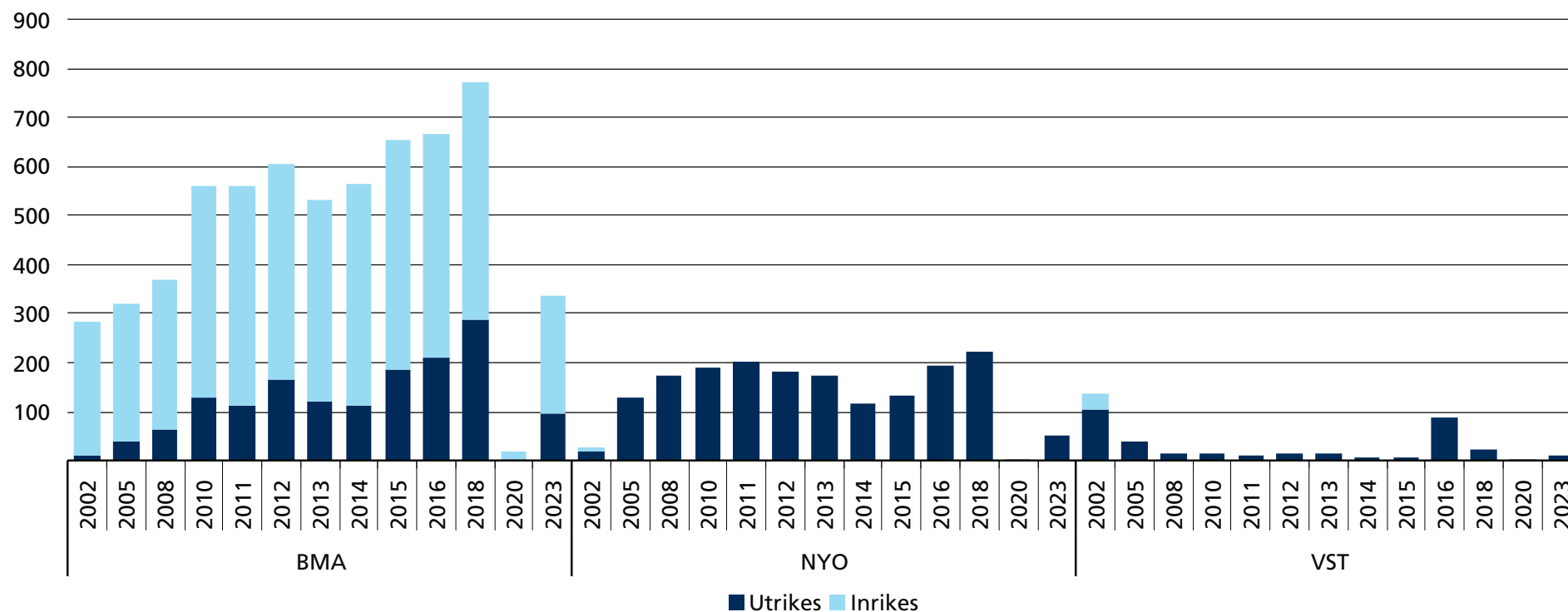
# 7. Tillgänglighet till övriga Stockholmsflygplatser



# 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)

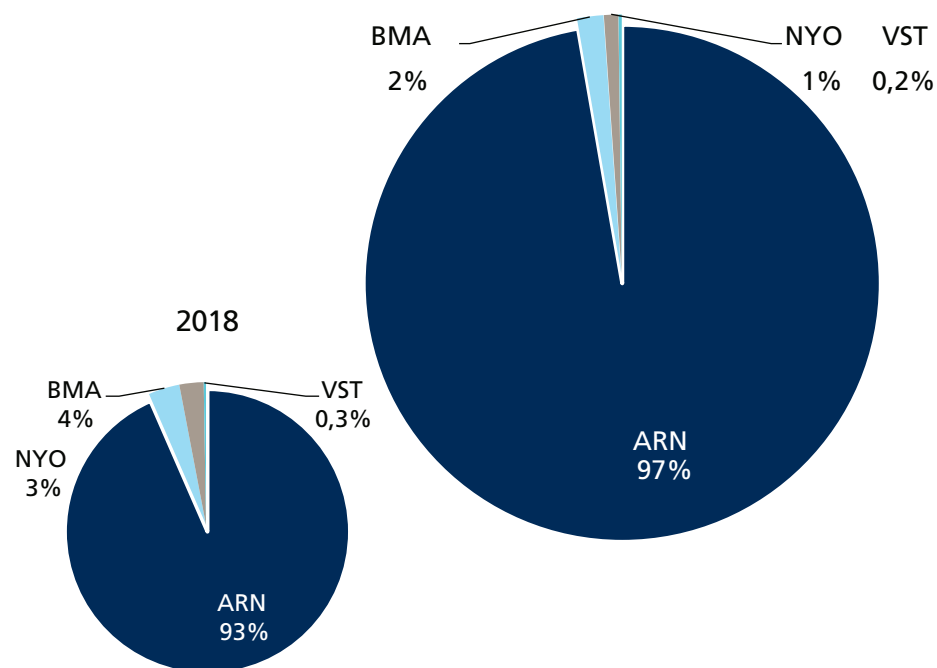
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2023).

\* 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 Stockholmsregionen

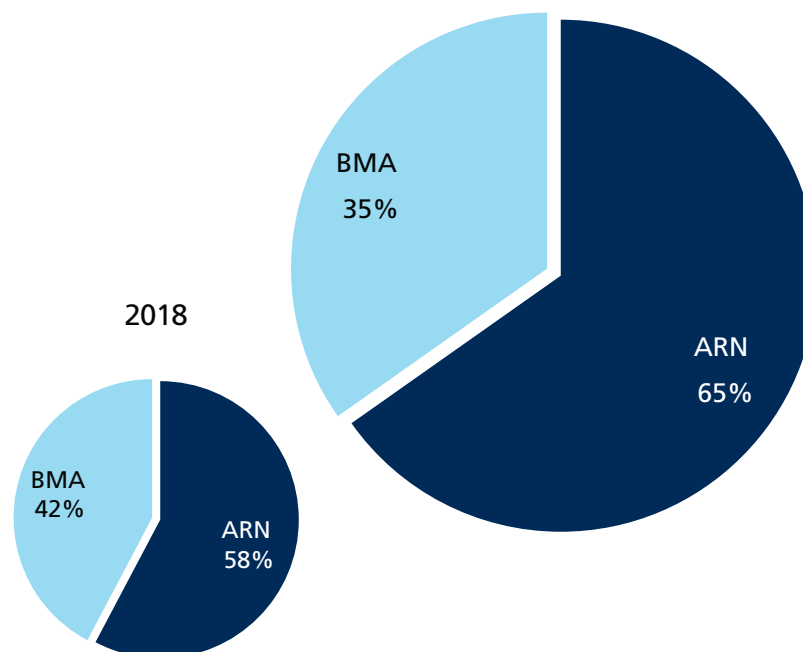
Total utrikes tillgänglighet för Stockholms flygplatser, 2023

Procent



Total inrikes tillgänglighet för Stockholms flygplatser, 2023

Procent



Arlanda står för **94 procent** 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	Transfertid	'Routing factor'	Avgångar per vecka		QoS		Tillgänglighetsindex
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
<b>Summa</b>									<b>Tillgänglighet AMS-PEK</b>

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

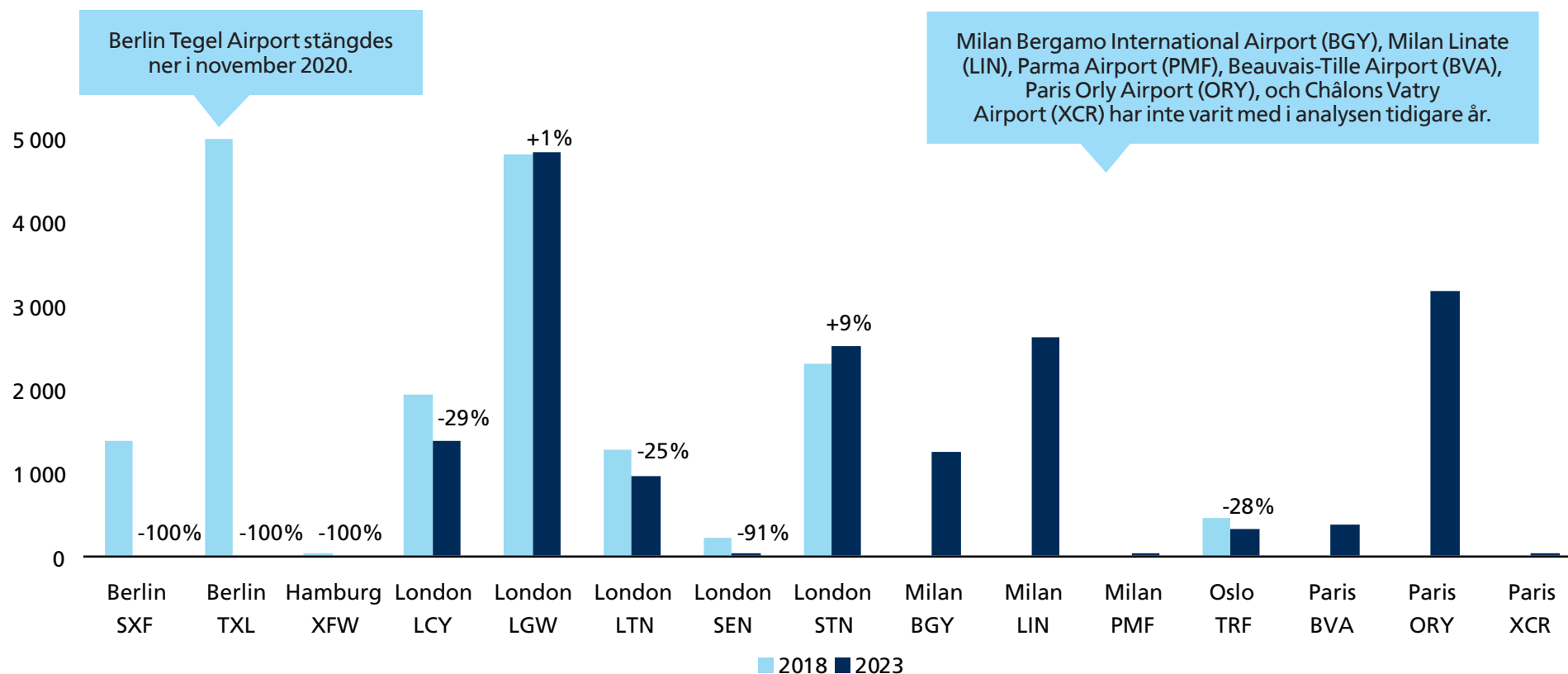
Flygplatskod	Stad (närområde)	Flygplatsens namn
<b>LTN</b>	London	Luton
<b>MUC</b>	München	Franz Josef Strauss
<b>MLP</b>	Milano	Malpensa
<b>NYO</b>	Stockholm	Skavsta
<b>ORY</b>	Paris	Orly
<b>OSL</b>	Oslo	Gardermoen
<b>PMF</b>	Parma	Giuseppe Verdi
<b>SEN</b>	London	Southend
<b>STN</b>	London	Stansted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



# Mer varierande tillväxt bland "mindre" flygplatser

Total tillgänglighet 2018 och 2023, samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



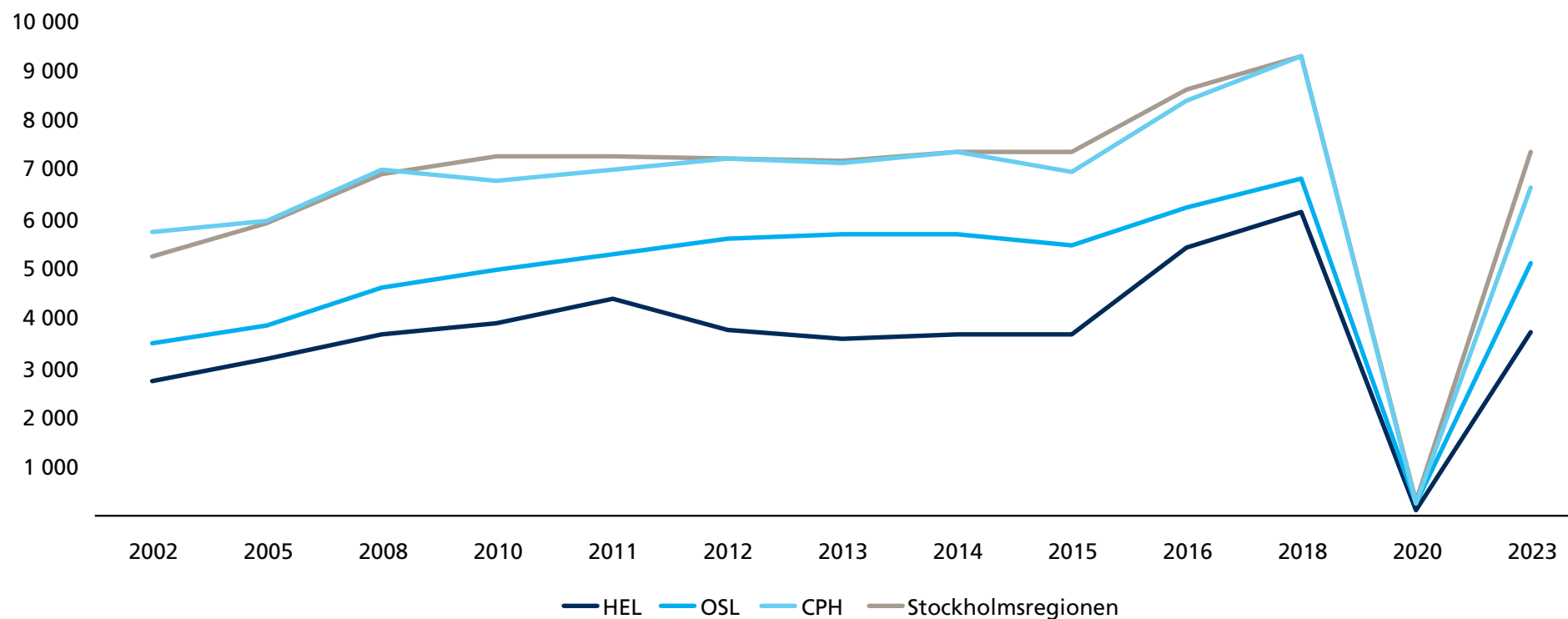
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Berlin Schönefeld Airport (SXF) omvandlades till Berlin Brandenburg Airport i Oktober 2020. Det finns enbart data för 2023 för följande flygplatser: BGY, LIN, PMF, BVA, ORY, och XCR, därav är inga procentuella förändringar 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



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.



Region Stockholm  
Regionledningskontoret  
Box 30215, 104 25 Stockholm  
Telefon: 08-123 100 00

