



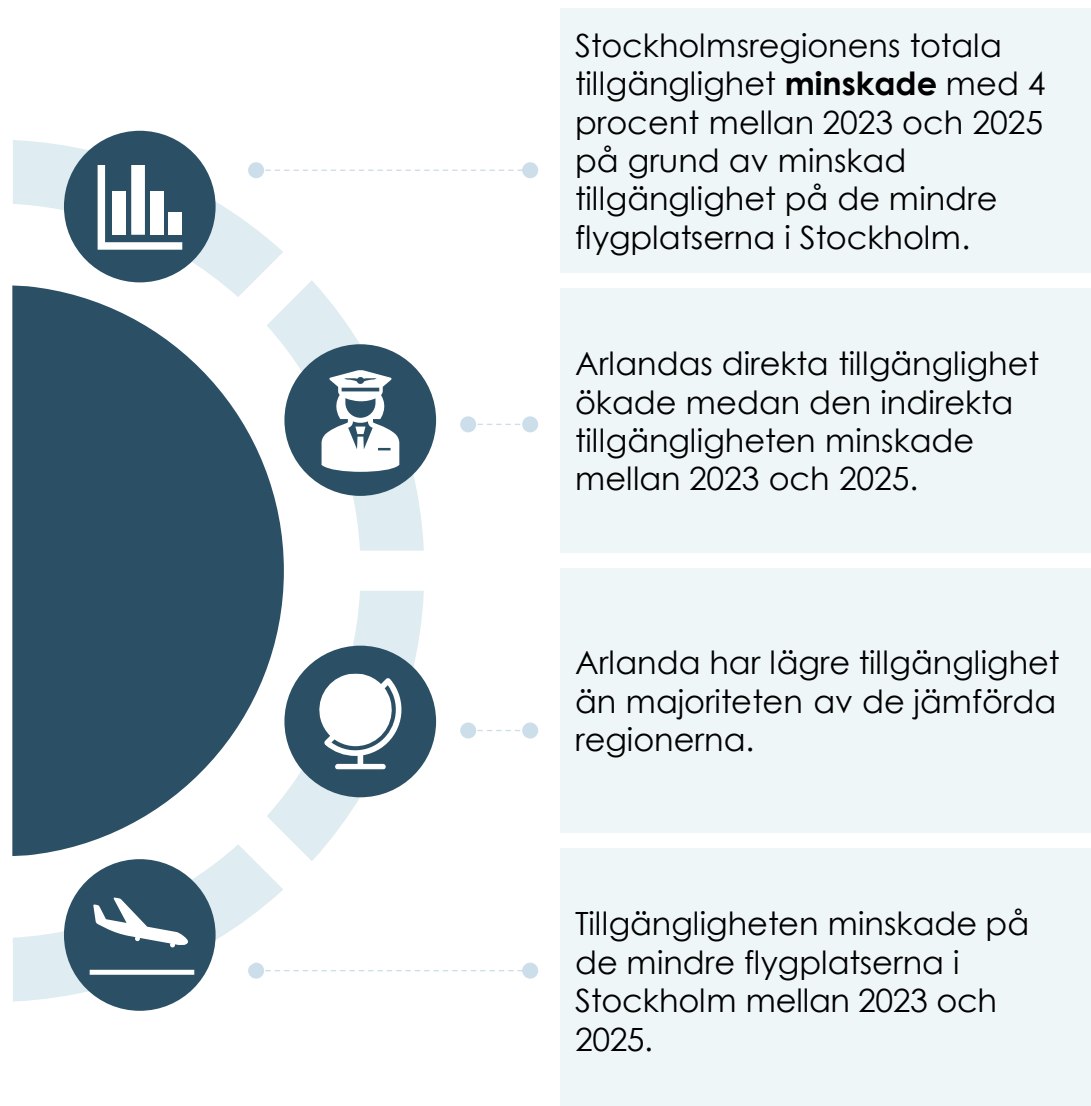
HUR TILLGÄNGLIG ÄR STOCKHOLMSREGIONEN MED FLYG?

Stockholmsregionens tillgänglighet 2025

Uppdraget



Sammanfattning



- Jämfört med andra europeiska flygplatser har Stockholmregionens flygplatser färre passagerare och långsammare återhämtning efter **Covid-19 pandemin**. Därför är **Stockholmsregionens tillgänglighet**, när man analyserar alla fyra flygplatser, **cirka 32 procent lägre** än innan pandemin.
 - Minskningen beror delvis på sämre förbindelser till Nordamerika samt indirekta rutter.
 - Brommas tillgänglighet minskade vilket påverkar Stockholmregionens tillgänglighet, då de inte erbjuder utrikesflyg 2025, vilket de gjorde 2023.
-
- Tillgänglighet drivs både av direkt och indirekt tillgänglighet, se nästa sida. Arlandas **direkta** tillgängligheten ökade med 8 procent, medan den **indirekta** tillgängligheten minskade med 2 procent mellan 2023 och 2025.
 - Den indirekta tillgängligheten minskade på grund av färre högkvalitetsförbindelser, d.v.s. rutter till europeiska hubbar som är vältajmade till vidare indirekta förbindelser på Arlanda. Den indirekta tillgängligheten kan ökas genom fler och förbättrade förbindelser till några av Europas huvudsakliga hubbar.
-
- Arlandas totala tillgänglighet är **24 procent lägre** 2025 jämfört med 2018, alltså före **Covid-19-pandemin**.
 - Sedan 2023 har den totala tillgängligheten **ökat** till de flesta regioner, med undantag för Nordamerika och Mellanöstern.
 - Minskningen i Arlandas tillgänglighet till Nordamerika berodde främst på en minskning av indirekt tillgänglighet snarare än direkt tillgänglighet.
-
- Stockholm Bromma Airports tillgänglighet minskade med 94 procent till följd av att BRA, genom avtalet med SAS, har flyttat sina rutter till Arlanda.²
 - Stockholm Skavsta Airports tillgänglighet minskade med 51 procent.
 - Stockholm Västerås Airports tillgänglighet minskade med 3 procent.

1) Arlandas passagerarantal minskade med mer än 4 procent mellan 2018 och 2019, det vill säga före Covid-19. Se Arlanda: www.arlandastockholmairport.com/statistics.

Vad menas med tillgänglighet?

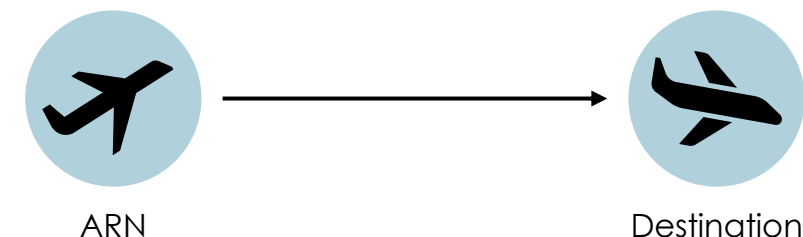
Total tillgänglighet = direkt tillgänglighet + indirekt tillgänglighet

Vi mäter tillgänglighet med hjälp av ett tillgänglighetsindex som är ett "poängsystem" för tillgängligheten från en flygplats till en annan. Indexet beräknas med hjälp av modeller med data från linjetabeller världen över (se bilaga på sidorna 35-36 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**. Statistiken inkluderar såväl reguljära flyglinjer som charterflyg och särskiljer dem inte.

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 på en flygplats ger 1 poäng, 10 avgångar ger 10 poäng o.s.v.

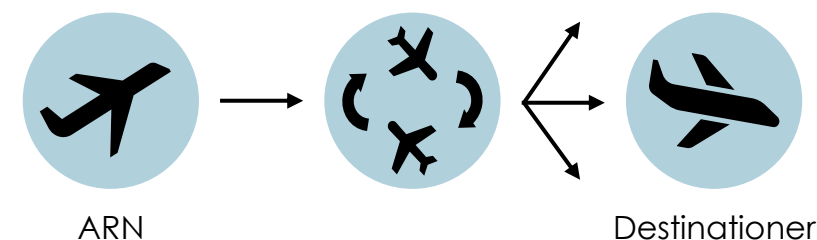
Direkt



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 anläggande flyg från Stockholmsregionen eller då en ny rutt etableras till en annan hubb. Den indirekta tillgängligheten levereras av andra hubbar, men den påverkas även av hur avgångar från Stockholmsregionen optimeras i förhållande till avgångar i andra hubbar. En indirekt anslutning ger en poäng mellan 0 och 1, beroende på anslutningens kvalitet. Kvaliteten av den indirekta förbindelsen mäts i tid relativt till den direkta flygtiden.

Indirekt



Innehåll

- 1** Total tillgänglighet
- 2** Utrikes respektive inrikes tillgänglighet
- 3** Direkt tillgänglighet
- 4** Indirekt tillgänglighet
- 5** Tillgänglighet per världsdel
- 6** Tillgängligheten på övriga Stockholmsflygplatser

Bilaga – Beräkning av tillgänglighetsindex

Bilaga – Tillväxt i total tillgänglighet för mindre flygplatser

1

TOTAL TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning av den totala tillgänglighetens utveckling



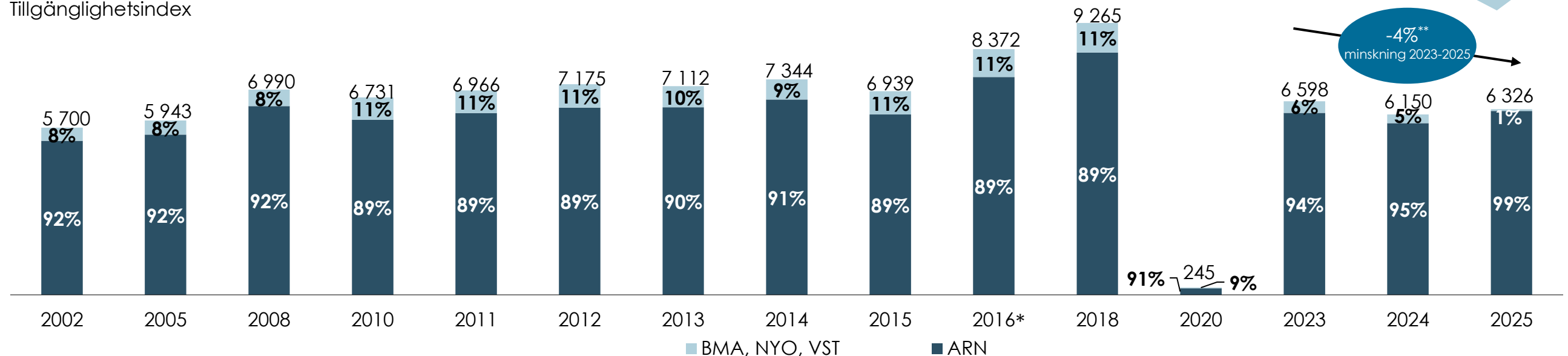
Tillgänglighet med flyg i Stockholmsregionen har minskat med 4 procent sedan 2023, medan tillgängligheten på Arlanda har ökat med 1 procent

- Den totala tillgängligheten på Arlanda minskade under 2024, delvis på grund av färre indirekta flygavgångar. Under 2025 ökade tillgängligheten igen i takt med att både indirekta och direkta flygförbindelser på Arlanda ökade, vilket ledde till en minskning på **4 procent** mellan 2023 och 2025.
- Den totala tillgängligheten har inte återhämtat sig sedan Covid-19, och den totala minskningen sedan 2018 är cirka **32 procent**.¹
- Tillgängligheten på Bromma, Skavsta och Västerås flygplatser minskade kontinuerligt mellan 2023 och 2025, vilket till stor del beror på att BRA flyttade sina inrikesflyg från Bromma till Arlanda vid årsskiftet 2024/2025.

Minskningen beror på lägre tillgänglighet på de mindre flygplatserna i Stockholm

Utveckling av total tillgänglighet på samtliga flygplatser i Stockholmsregionen, 2002-2025

Tillgänglighetsindex



*SEO Economic Research har ändrat sin modell för att beräkna indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser. / **Minskningen 2023-2025 var -4,1%. Den årliga minskningen 2023-2025 är 2,1%.

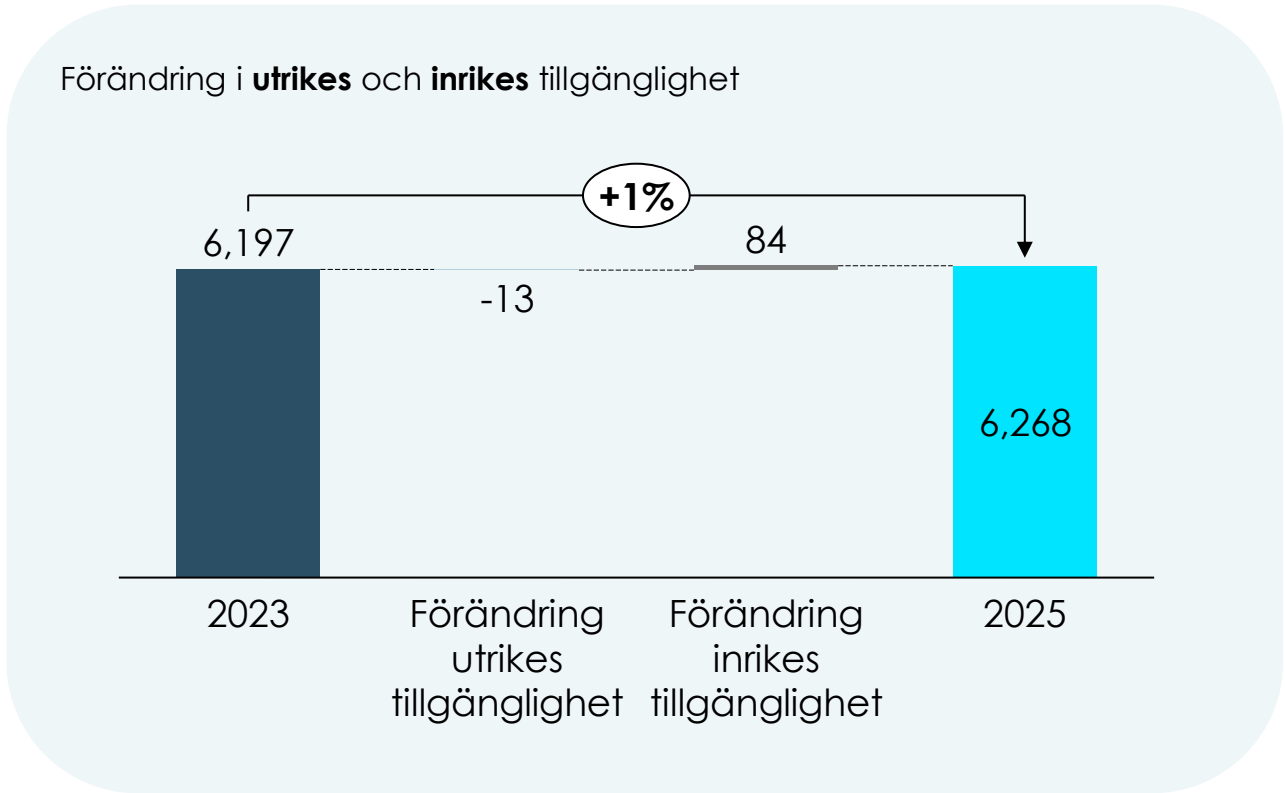
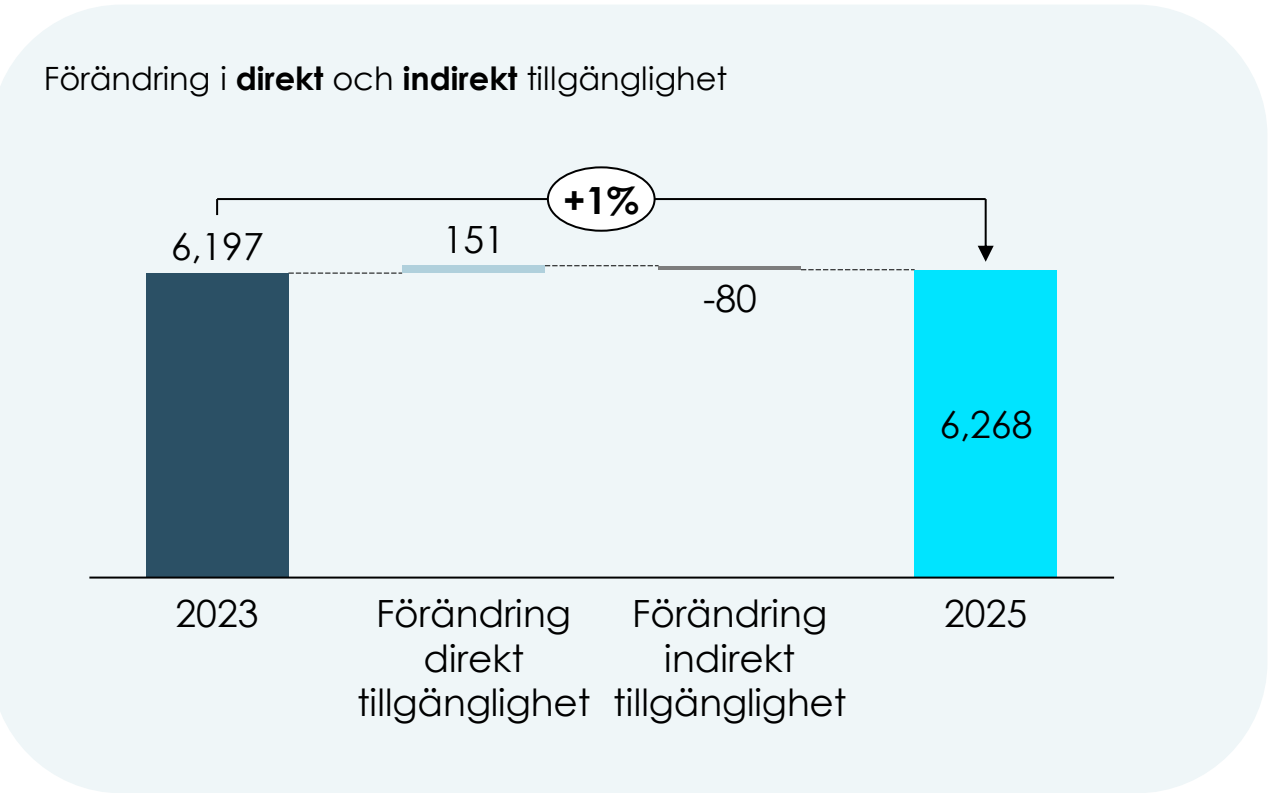
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Utöver Arlanda inkluderas även Stockholm Bromma Airport (BMA), Stockholm Skavsta Airport (NYO) och Stockholm Västerås Airport (VST). (1) Beräkning: $((6\ 326 / 9\ 265) - 1) \times 100 = 31.7$ procent

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Direkt och inrikes tillgänglighet bidrog till Arlandas ökning mellan 2023 och 2025

- Arlandas tillgängligheten ökade med 1 procent mellan 2023 och 2025.
- Direkta och inrikes tillgängligheten ökade medans den indirekta och utrikes tillgängligheten minskade något.

Förändring i tillgängligheten på Arlanda flygplats mellan 2023 och 2025
Tillgänglighetsindex



* Ökning på 1,1% mellan 2023 och 2025. Den årliga ökningen mellan 2023 och 2025 är 0,6%.

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

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Copenhagen Economics

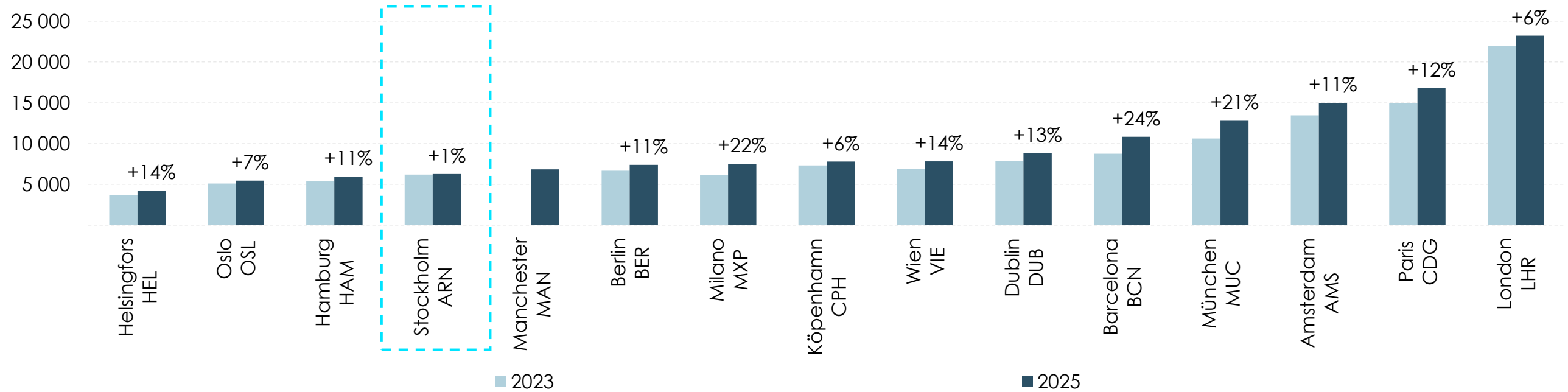
9

Arlandas tillgänglighet ökade minst av alla jämförande regioner

- Arlandas tillgänglighet ökade minst av alla flygplatser i jämförelsen, både i relativa och absoluta mått.
- Arlandas totala tillgänglighet är högre än tillgängligheten i Helsingfors, Oslo och Hamburg, samtidigt ökar avståndet till Köpenhamns flygplats.
- Tillgängligheten ökade mest i relativa mått i Barcelona, och i absoluta mått i München.

Total tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

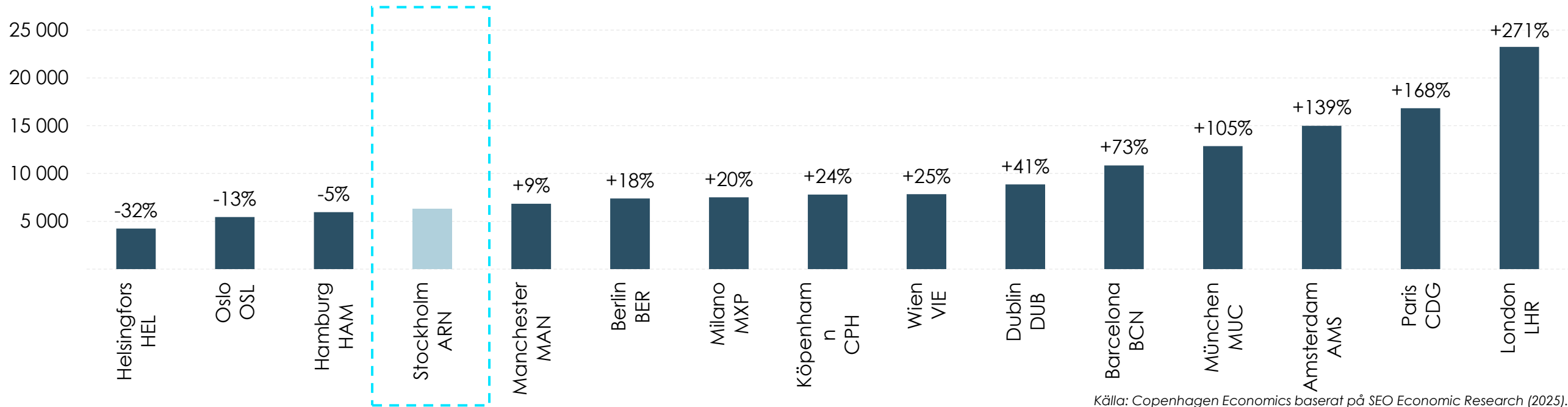
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Det finns bara tillgänglig data från år 2025 för MAN.

Arlandas tillgänglighet är den näst högsta i Norden, efter Köpenhamn

- Arlanda har högre tillgänglighet än Helsingfors, Oslo och Hamburg.
- Helsingfors har nästan en tredjedel lägre tillgänglighet än Arlanda, medans Hamburg och Arlanda har ungefär lika hög tillgänglighet.
- Manchester har 9 procent högre tillgänglighet än Arlanda.
- London och Paris har ungefär 3,5 respektive 2,5 gånger så hög tillgänglighet som Arlanda.
- Skillnaden i total tillgänglighet mellan jämförelseflygplatserna ökade om tillgängligheten var högre.

Total tillgänglighet i 2025 samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex



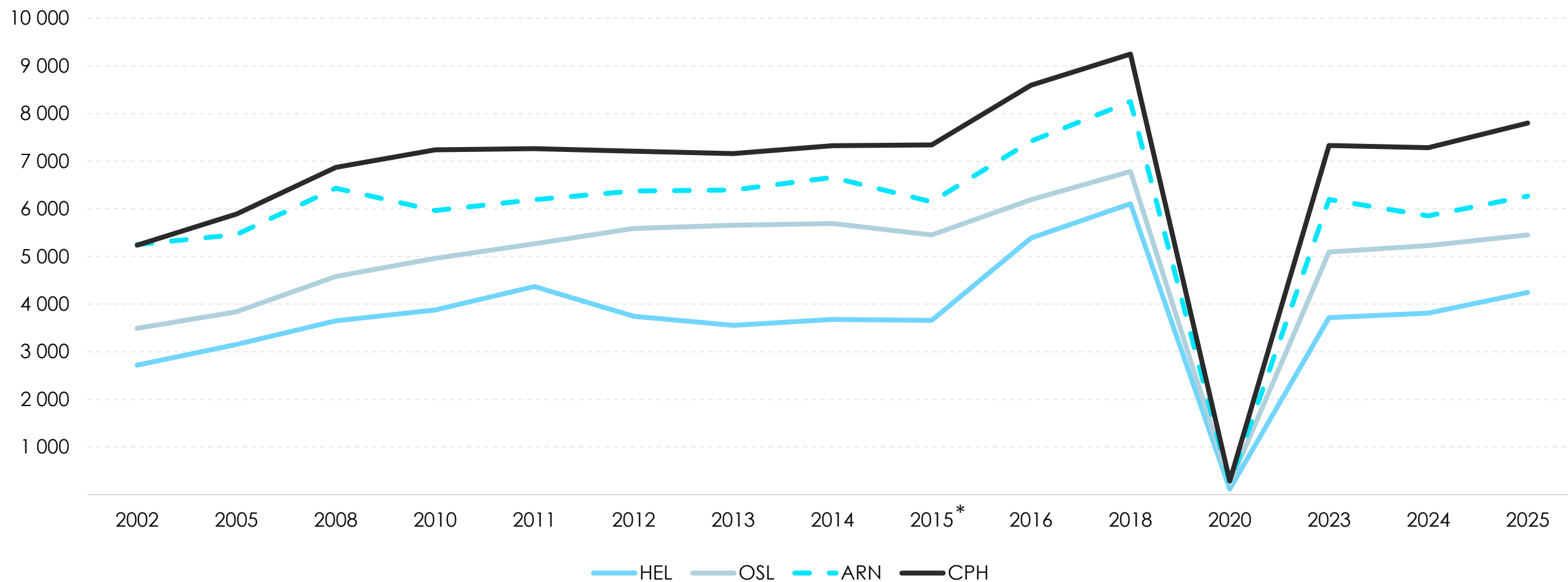
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.

Köpenhamn har den högsta tillgängligheten av de nordiska flygplatserna

Total tillgänglighet på de nordiska flygplatserna, 2002-2025

Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

* SEO Economic Research har ändrat sin modell för att beräkna indirekt tillgänglighet mellan 2015 och 2016. Nu inkluderar den även codeshare avtal, vilket ökar antalet indirekta förbindelser.

2

UTRIKES RESPEKTIVE INRIKES TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning av utrikes och inrikes tillgänglighetens utveckling



- Arlandas utrikes tillgänglighet **höll sig oförändrad** 2025 jämfört med 2023.
- Tillgängligheten för jämförbara flygplatser **ökade** med mellan 6 och 27 procent under samma period.

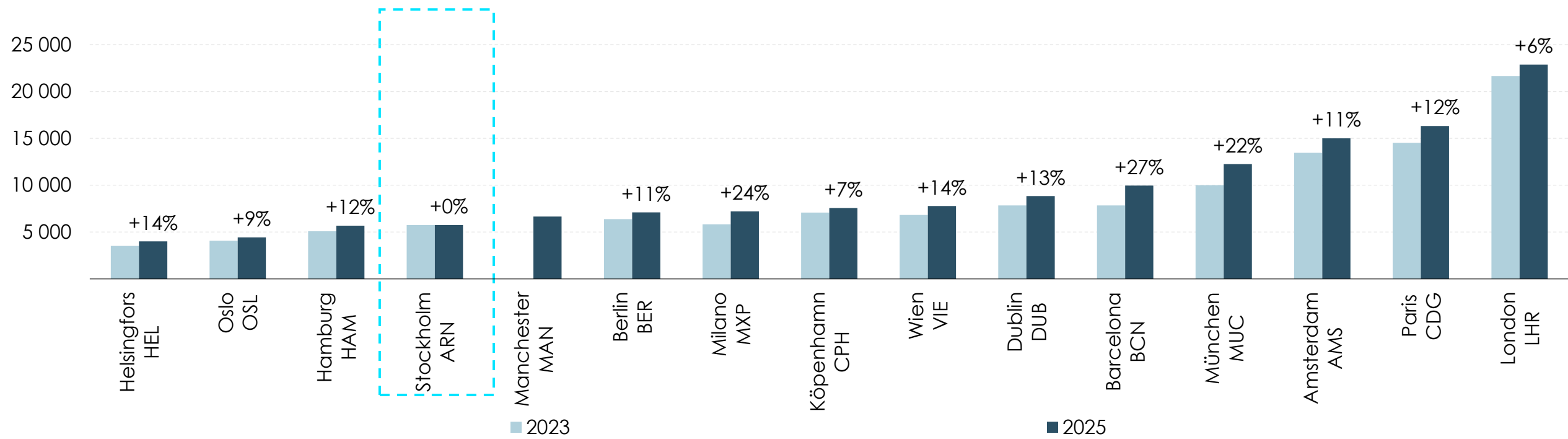


- Inrikes tillgänglighet **ökade** mest i relativa mått på Arlanda 2025 jämfört med 2023.
- Arlandas inrikes tillgänglighet har ökat med **19 procent**, totalt **84 avgångar**, sedan 2023, till följd av att BRA, genom avtalet med SAS, har flyttat sina rutter till Arlanda.

Arlandas utrikes tillgänglighet höll sig oförändrad jämfört med 2023

- Arlandas utrikes tillgänglighet förändrades inte mellan 2023 och 2025.
- Tillgängligheten för jämförbara flygplatser ökade med mellan 6 och 27 procent under samma period.
- Milano, Barcelona och München uppvisade den största ökningen med över 20 procent.

Total utrikes tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring
Tillgänglighetsindex



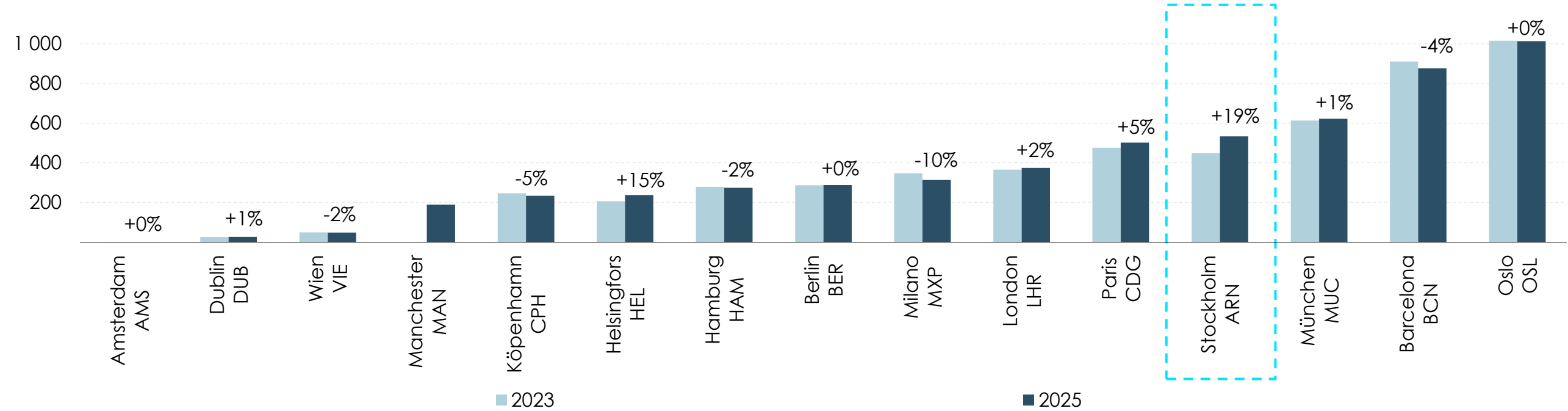
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Det finns ingen data för MAN för 2023, därav är inga procentuella förändringar presenterade.

Inrikes tillgänglighet har ökat mest i relativa mått på Arlanda, och minskat mest i Milano sedan 2023

- Arlandas inrikes tillgänglighet har ökat med 19 procent, totalt 84 avgångar, sedan 2023, till följd av att BRA, genom avtalet med SAS, har flyttat sina rutter till Arlanda.
- På andra flygplatser förändrades den inrikes tillgängligheten mindre, från en minskning på 10 procent i Milano till en ökning på 15 procent i Helsingfors.

Inrikes tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring
Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

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 ingen data för MAN för 2023, därav är inga procentuella förändringar presenterade. Amsterdam hade inrikes tillgänglighet 1 i 2023 och 2025.

3

DIREKT TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning av den direkta tillgänglighetens utveckling

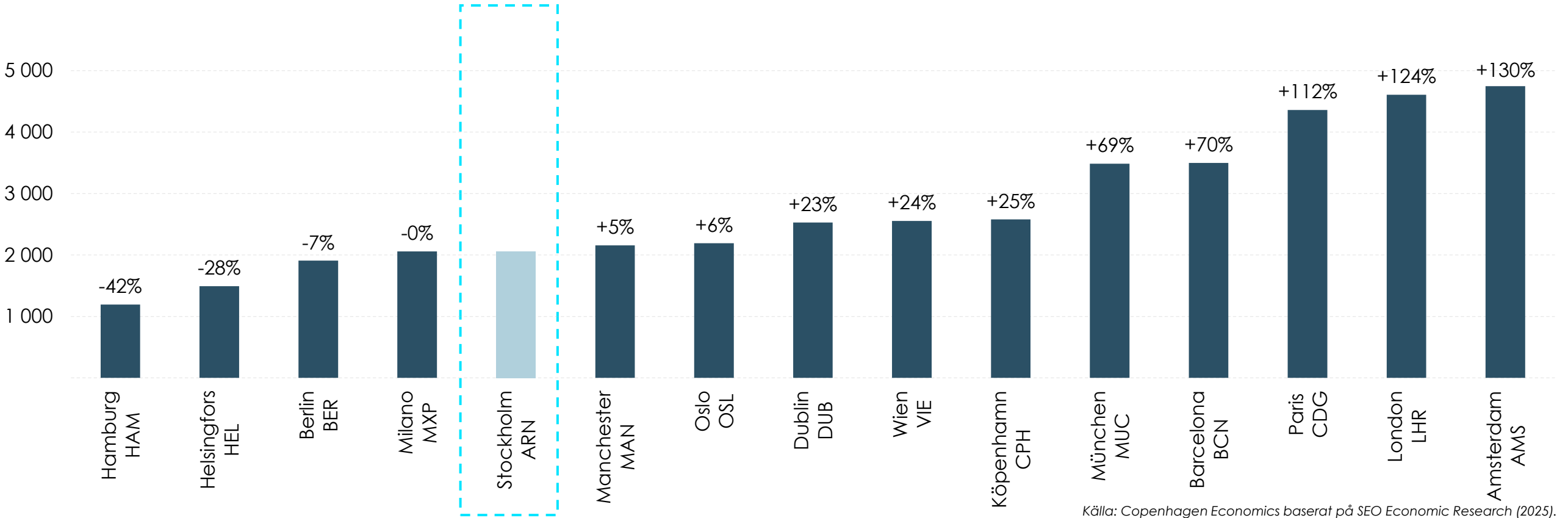


Köpenhamn och Oslo har högre direkt tillgänglighet än Arlanda, där Oslo nu har gått om Stockholm. Helsingfors har dock lägre direkt tillgänglighet.

- Köpenhamn och Oslo har högre direkt tillgänglighet än Arlanda, där Oslo nu har gått om Stockholm.
- Stockholms direkta tillgänglighet är i linje med Milanos.
- Paris, London och Amsterdams direkta tillgänglighet är mer än 100% högre än Stockholms.

Direkt tillgänglighet i 2025 samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex



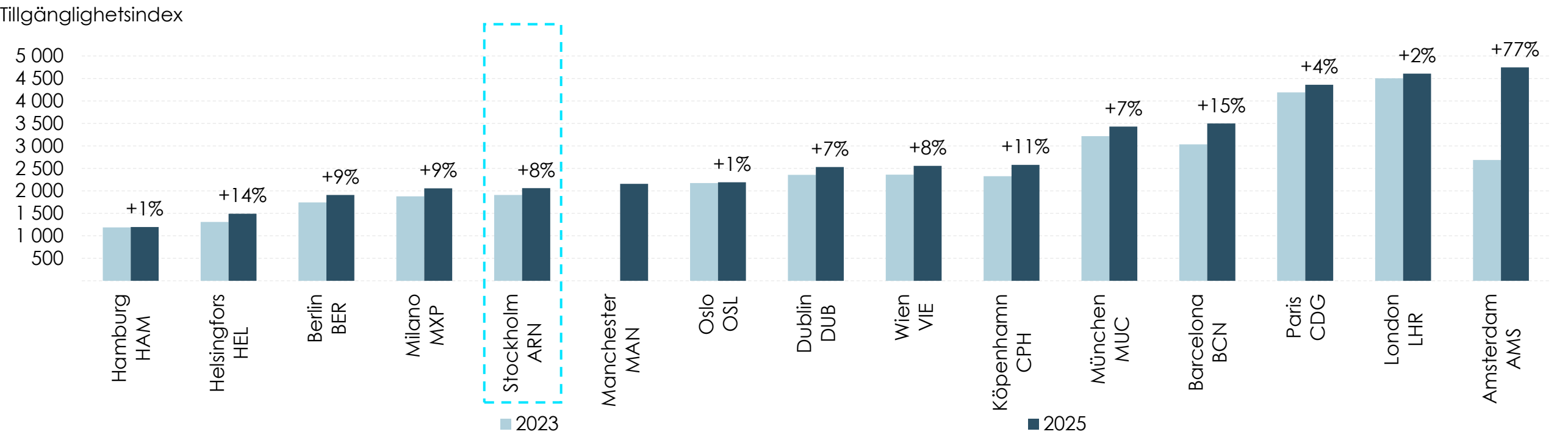
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: Procentsiffran visar skillnad jämfört med Stockholm ARN.

Direkt tillgänglighet ökar på alla jämförda flygplatser, Arlanda ökade med 8 procent

- Arlandas direkta tillgänglighet ökar i samma relativa takt som den direkta tillgängligheten i Wien och München.
- Den största relativa och absoluta ökningen var i Amsterdam med 77 procent.
- Hamburg hade den minsta relativa och absoluta ökningen i direkt tillgänglighet jämfört med jämförelseregionerna.

Direkt tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

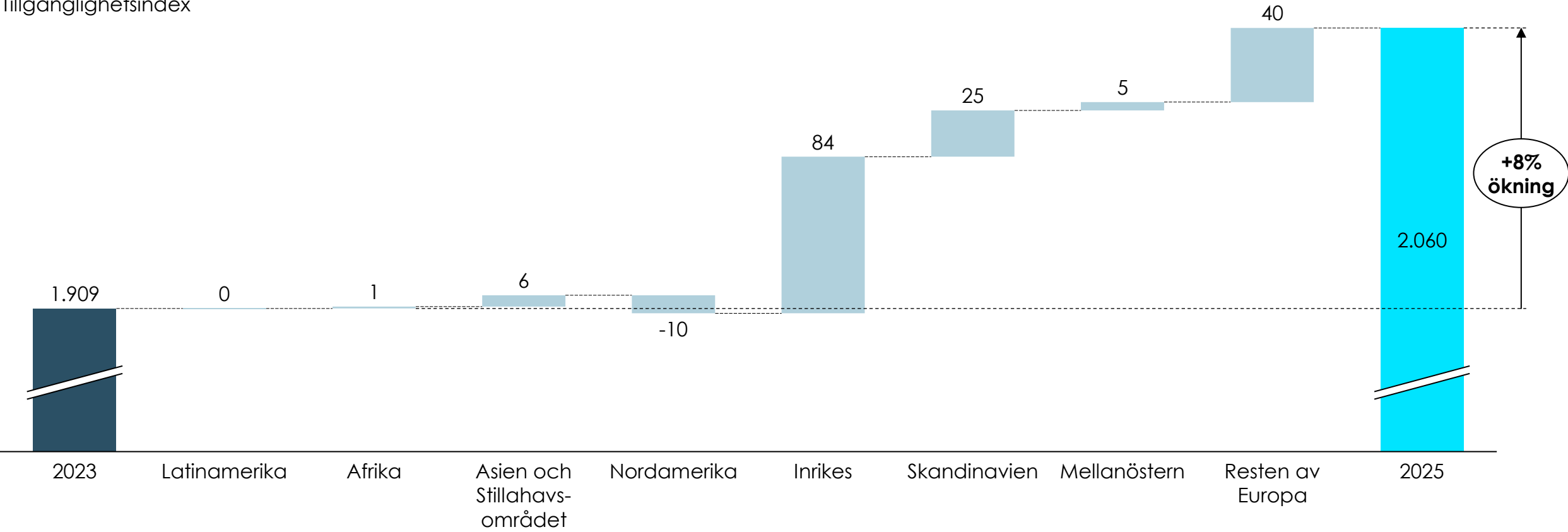
Not: Det finns bara tillgänglig data från år 2025 för MAN.

Ökad direkt inrikes tillgänglighet är den enskilt största faktorn bakom ökad total direkt tillgänglighet

- Den direkta tillgängligheten på Arlanda ökade till alla regioner mellan 2023 och 2025 förutom till Nord- och Latinamerika.

Förändring i direkt tillgänglighet på Arlanda mellan 2023 och 2025 per region

Tillgänglighetsindex



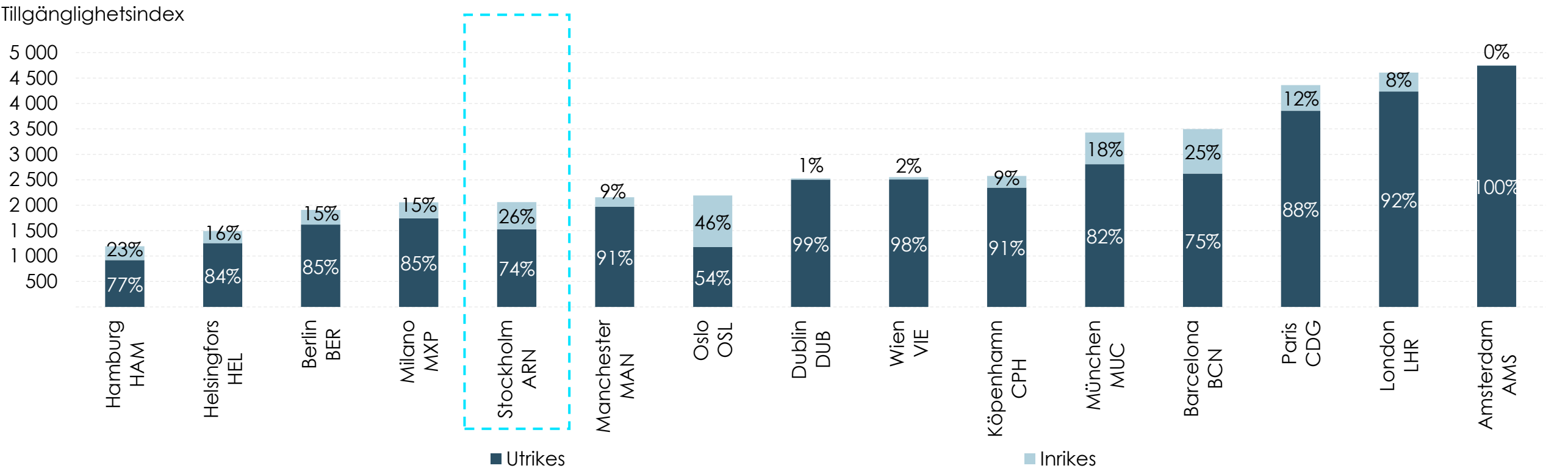
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: De presenterade siffrorna, förutom den procentuella minskningen, är i absoluta tal. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge. Notera att staplarna med totalerna för 2023 och 2025 är brutna och därav inte skalnliga.

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

- Arlandas fördelning mellan inrikes och utrikes tillgänglighet liknar den för Barcelona och Hamburg, där inrikes utgör cirka en fjärdedel och utrikes cirka tre fjärdedelar av totalen.
- Andelen utrikesflyg utgör en större andel av totalen på Arlanda jämfört med Oslo, men är lägre än på de andra jämförelseflygplatserna.
- Dublin, Wien och Amsterdam har nästintill ingen inrikes tillgänglighet, med inrikes andel på 1 – 2 procent för Dublin och Wien och 0 procent för Amsterdam.

Direkt tillgänglighet i 2025, uppdelad på inrikes och utrikes tillgänglighet

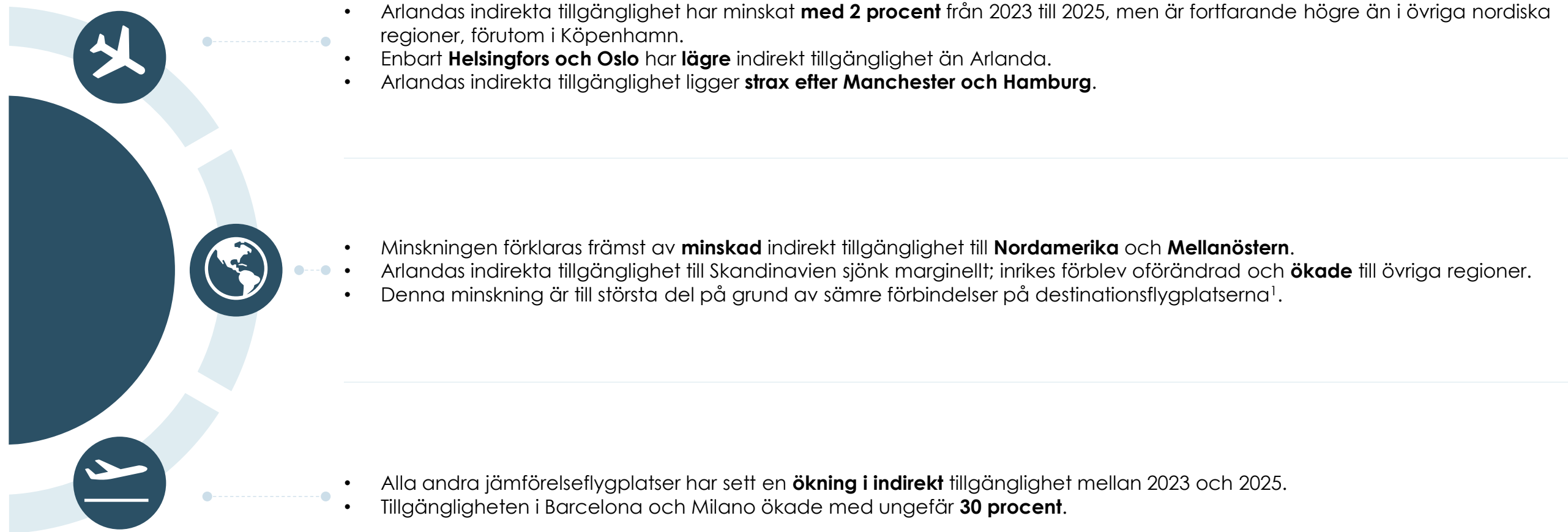


Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

4

INDIREKT TILLGÄNGLIGHET

Sammanfattning av den indirekta tillgänglighetens utveckling



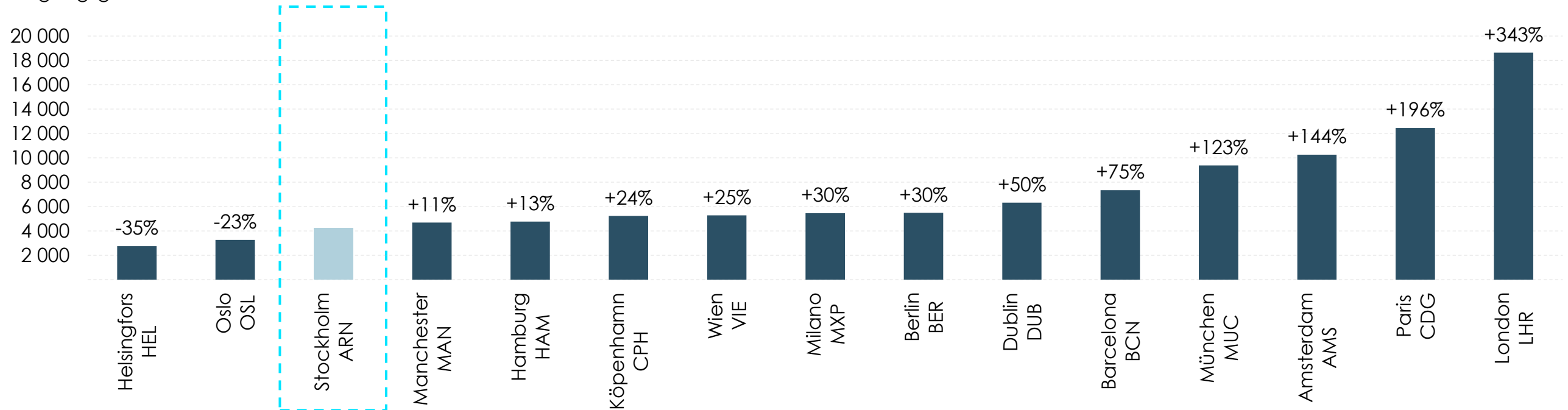
1) Flygplatserna som är slutmålet för resan.

Förutom Helsingfors och Oslo har alla jämförda flygplatser bättre indirekt tillgänglighet än Stockholm

- Den indirekta tillgängligheten på Helsingfors och Oslos flygplats är cirka 20–35 procent lägre än på Arlanda.
- Arlanda har en bit upp till Manchester och Hamburg.
- De flesta jämförelseregionerna har högre indirekt tillgänglighet än Arlanda, dessa skillnader har dessutom ökat sedan 2023.
- München, Amsterdam, Paris och London har mer än 100 procent högre indirekt tillgänglighet än Arlanda.

Indirekt tillgänglighet i 2025 samt procentuell jämförelse med Arlanda

Tillgänglighetsindex



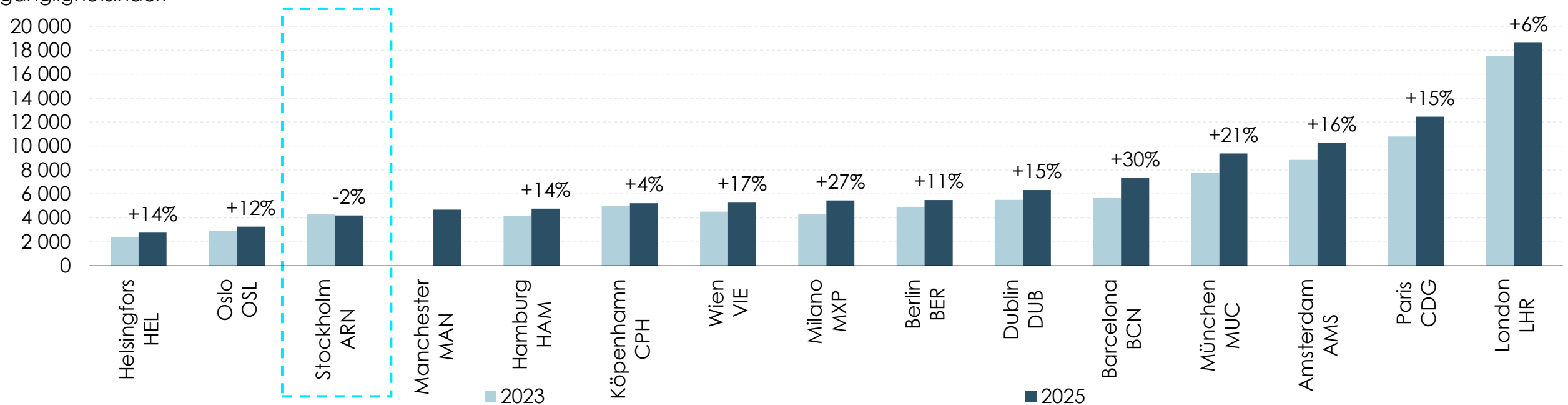
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Den indirekta tillgängligheten minskade på Arlanda, men ökade på de andra flygplatserna mellan 2023 och 2025

- Arlanda var den enda flygplatsen där indirekt tillgänglighet minskade.
- Barcelona hade den största relativa och absoluta ökningen i indirekt tillgänglighet.
- Alla flygplatser förutom Arlanda och Köpenhamn hade en ökning i indirekt tillgänglighet på över 10 procent mellan 2023 och 2025.
- Totala tillgängligheten för hela Stockholmsregionen minskade med 4 procent mellan 2023 och 2025, och en del av denna minskning beror på att Arlandas indirekta tillgänglighet minskade med 2 procent under samma period.

Indirekt tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

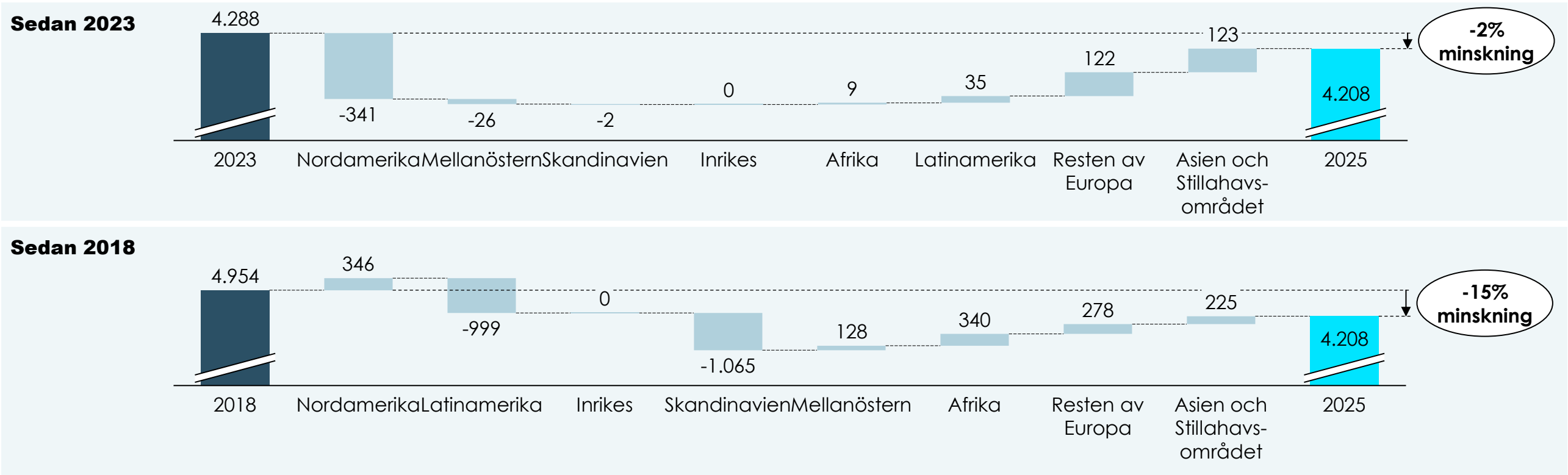
Not: Få av flygplatserna har indirekt inrikes tillgänglighet. Indirekta flyg över korta avstånd är inte attraktiva för passagerare då den sammanlagda restiden inklusive byten blir relativt stor. Detta gör att dessa rutter får ett väldigt lågt tillgänglighetsvärde, ofta noll. Det finns bara tillgänglig data från år 2025 för MAN.

Minskad indirekt tillgänglighet främst till Nordamerika och Mellanöstern sedan 2023

- Den indirekta tillgängligheten minskade med 2 procent mellan 2023 och 2025
- Den största orsaken till minskningen är den minskade indirekta tillgängligheten till Nordamerika, men även tillgängligheten till Mellanöstern har påverkats.
- Den indirekta tillgängligheten ökade dock till Latin Amerika, Afrika, resten av Europa och Asien och Stillehavsområdet

Förändring i indirekt tillgänglighet på Arlanda per region

Tillgänglighetsindex



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: De presenterade siffrorna, förutom den procentuella minskningen, är i absoluta tal. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge. Notera att staplarna med totalerna för 2023 och 2025 är brutna och därav inte skalnliga.

5

TILLGÄNGLIGHET PER VÄRLDSDEL

Sammanfattning av tillgänglighetens utveckling per världsdel

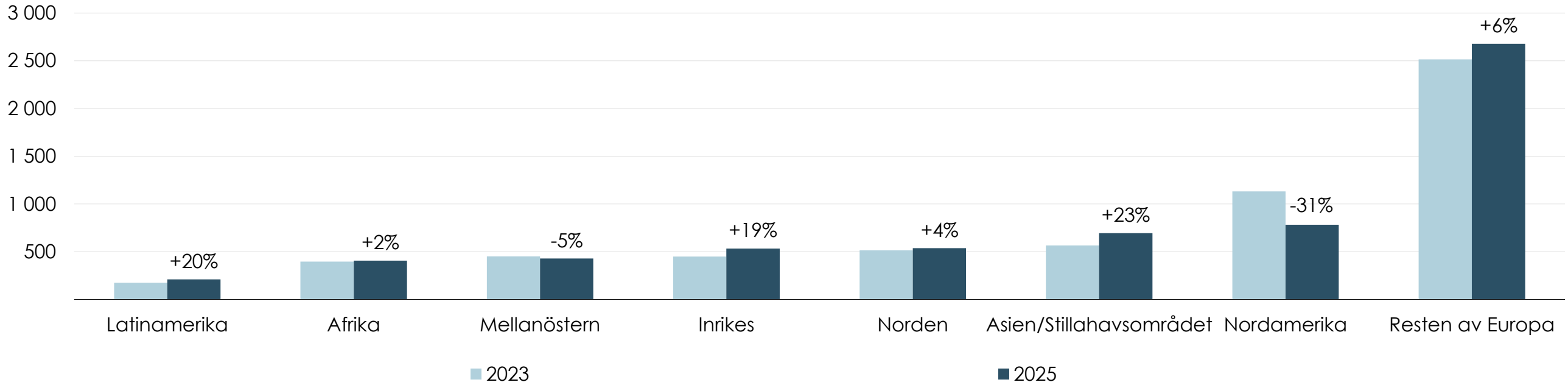


Total tillgänglighet på Arlanda ökade mest till resten av Europa och Asien/Stillahavsområdet, och minskade mest till Nordamerika

- Den totala tillgängligheten ökade till alla regioner förutom Nordamerika samt Mellanöstern.
- Den största relativa och absoluta minskningen var till Nordamerika.
- Den största relativa ökningen i tillgänglighet var till Asien/Stillahavsområdet och Latinamerika. I absoluta mått ökade tillgängligheten mest till Europa (exkl. Skandinavien).

Total tillgänglighet på Arlanda i 2023 och 2025 per region samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



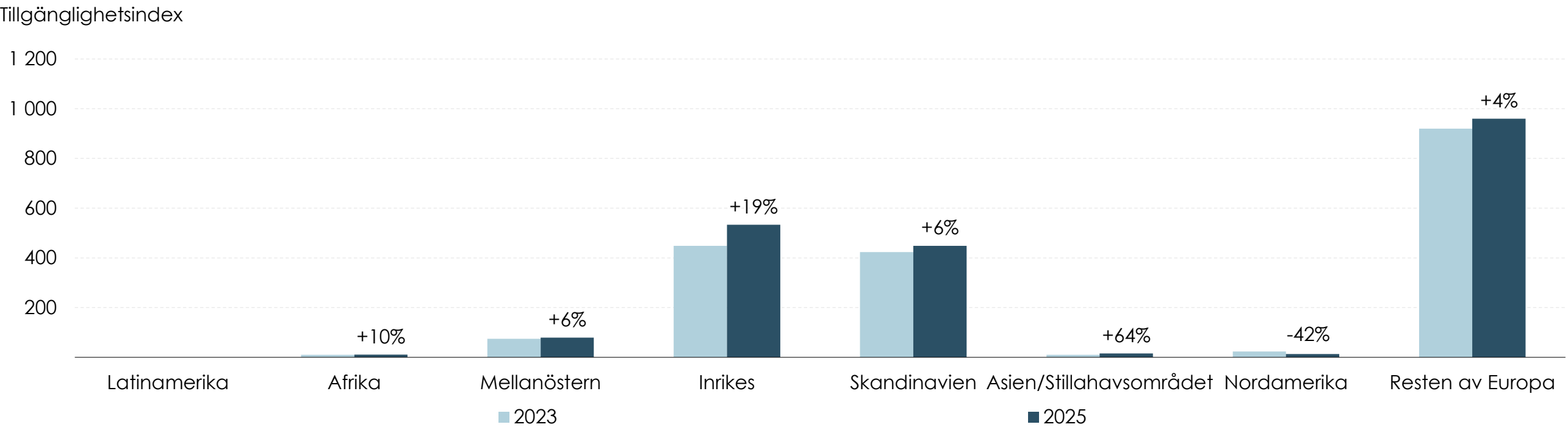
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge.

Direkt tillgänglighet på Arlanda ökade främst inrikes och till Asien, och minskade till Nordamerika

- Den direkta tillgängligheten ökade med totalt 8 procent på Arlanda.
- Den största relativa ökningen var till Asien och den största absoluta ökningen var inrikes.
- Det finns fortfarande ingen direkt tillgänglighet till Latinamerika.
- Den direkta tillgängligheten ökade för alla regioner, förutom för Nordamerika.

Direkt tillgänglighet på Arlanda i 2023 och 2025 per region samt procentuell förändring



Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

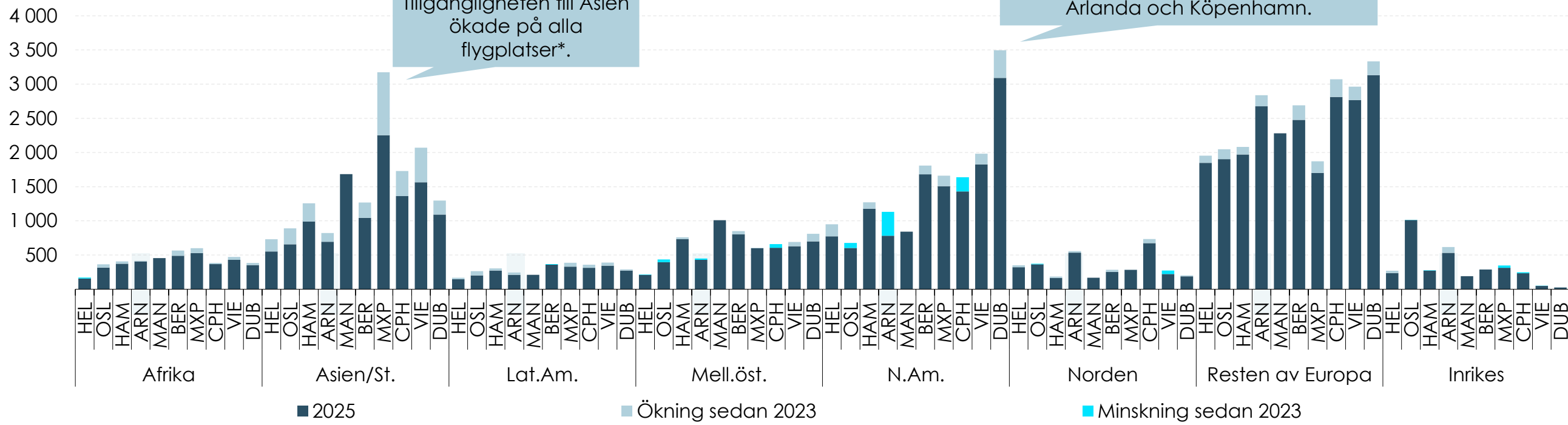
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge.

Tillgängligheten ökade till Afrika, Asien och resten av Europa (exklusive Skandinavien) på de flesta flygplatser

- Tillgängligheten har generellt ökat till alla regioner för alla flygplatser förutom några undantag.

Total tillgänglighet till respektive region, 2023-2025

Tillgänglighetsindex



*Förutom från Manchester där vi bara har data för 2025.

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025)

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 data för 2025 för MAN, därav är inga procentuella förändringar presenterade. Norden omfattar Danmark, Finland, Färöarna, Grönland, Island och Norge.

6

TILLGÄNGLIGHETEN PÅ ÖVRIGA STOCKHOLMSFLYGPLATSER

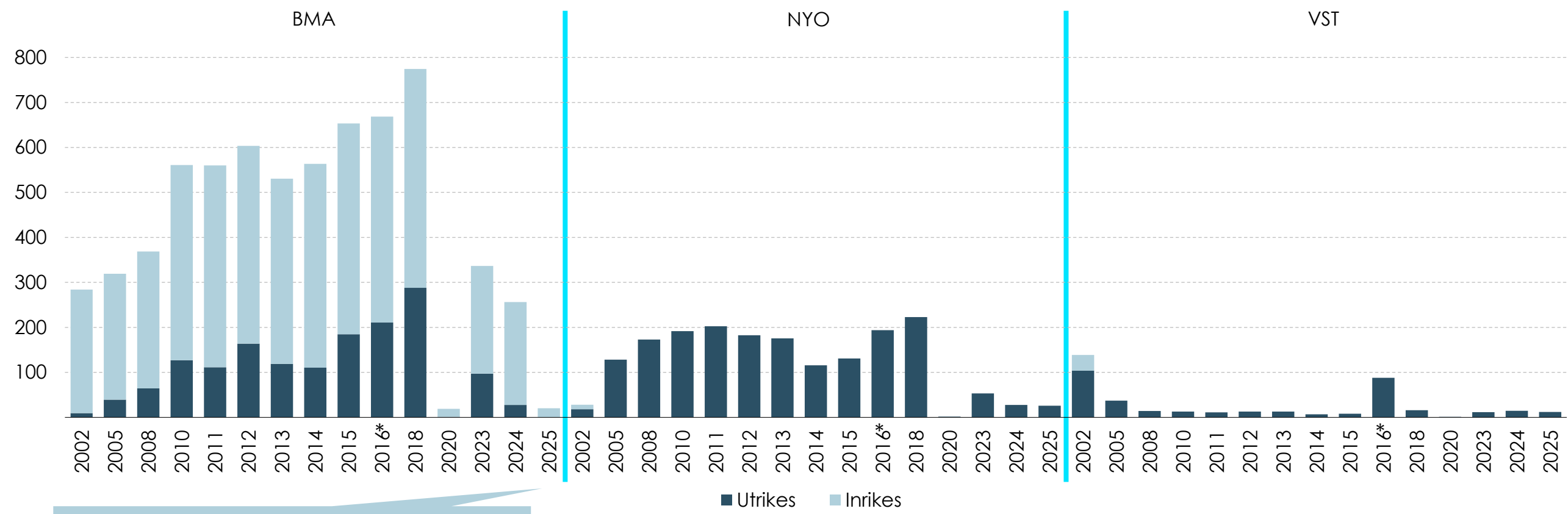
Sammanfattning av tillgänglighetens utveckling i övriga Stockholmsregionen



Tillgängligheten på övriga Stockholmsflygplatser har minskat från 2023 till 2025

Utveckling i direkt tillgänglighet på övriga Stockholmsflygplatser, 2002-2025

Tillgänglighetsindex

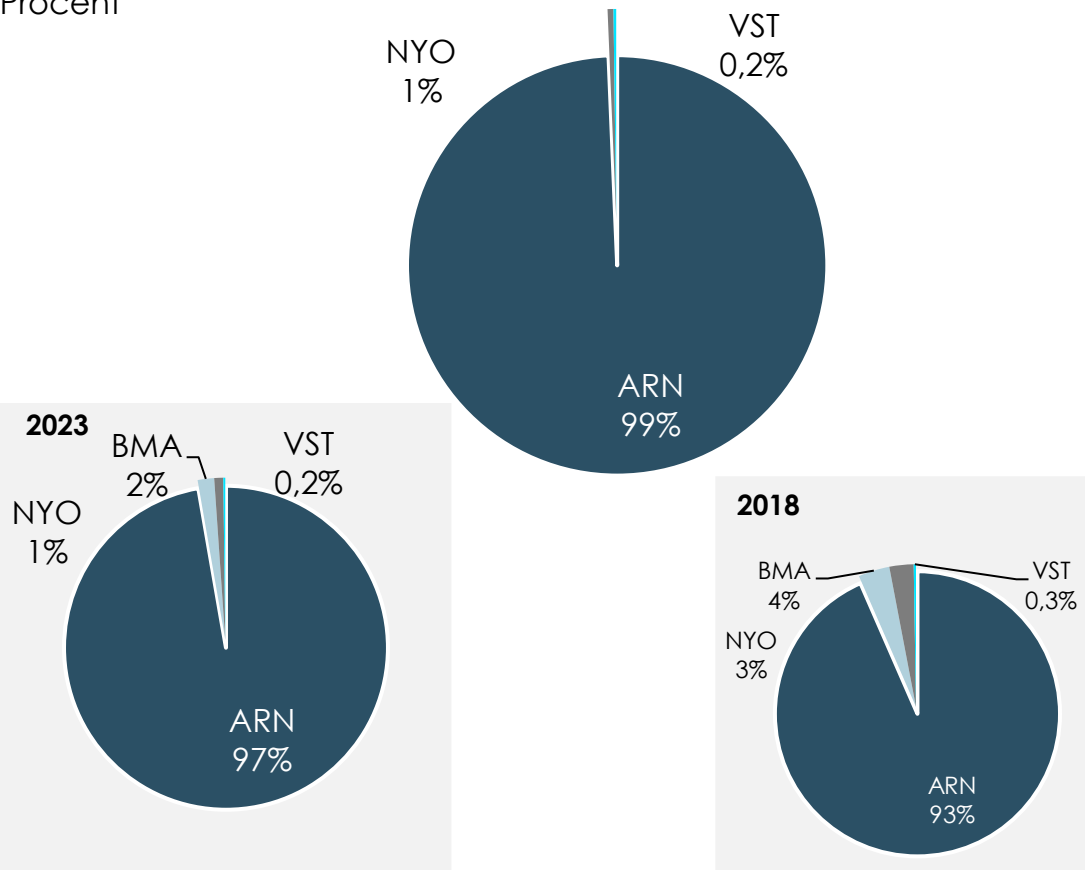


Brommas tillgänglighet minskade till följd av att BRA, genom avtalet med SAS, har flyttat sina rutter till Arlanda.¹

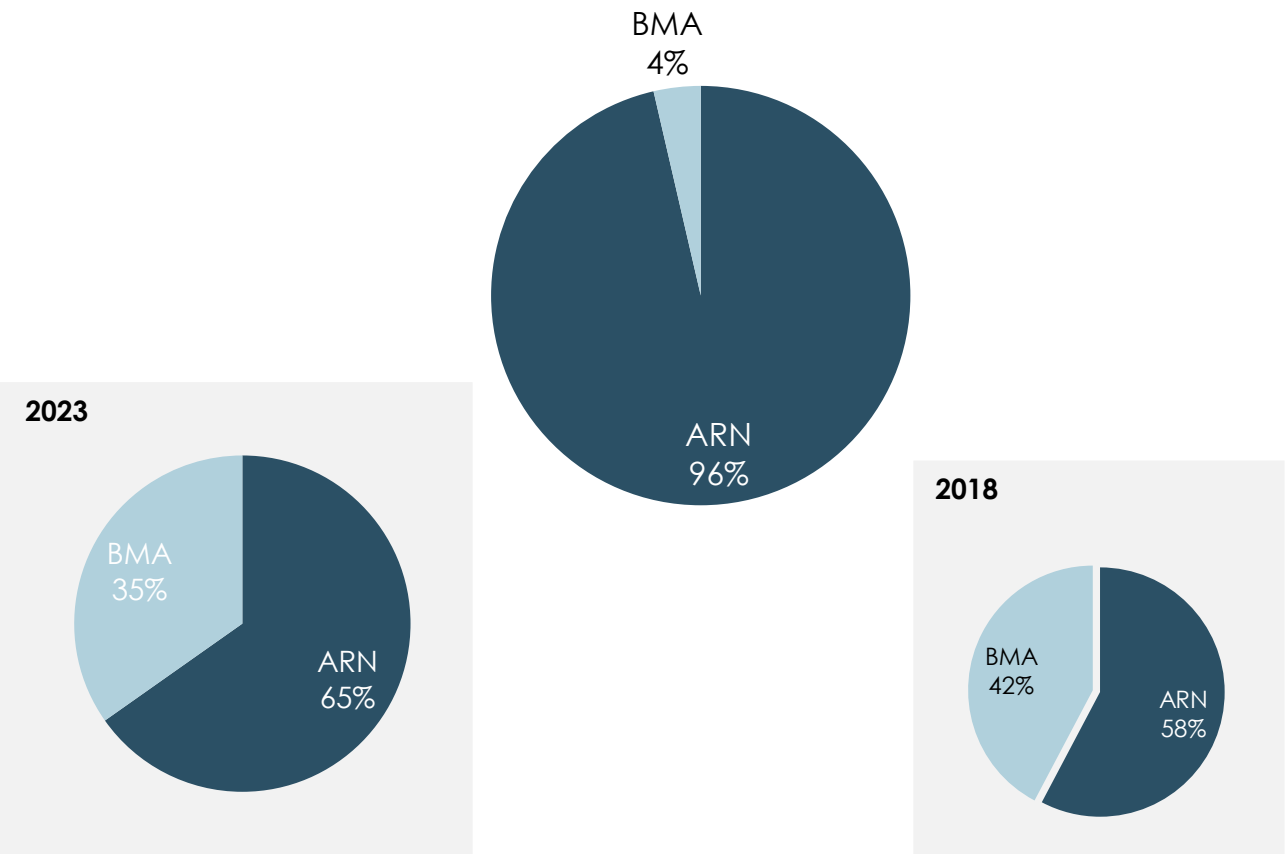
Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet. Övriga stockholmsflygplatser utgörs av Bromma (BMA), Skavsta (NYO) och Västerås (VST).
Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Bromma utgör 4 procent av den totala inrikes tillgängligheten i Stockholmsregionen, en minskning från 35 procent

Total utrikes tillgänglighet på Stockholms flygplatser, 2025
Procent



Total inrikes tillgänglighet på Stockholms flygplatser, 2025
Procent



Arlanda står för **99 procent** av total tillgänglighet i Stockholmsregionen i 2025, dvs. 2 procentenheter mer än i 2023.

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2025).

Not: Ingen inrikes tillgänglighet för NYO eller VST.

BILAGA

BERÄKNING AV TILLGÄNGLIGHETSINDEX OCH YTTERLIGARE
FIGURER

Beräkning av tillgänglighetsindex (1/2)



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



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.



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



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.



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.



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



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.



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

Beräkning av tillgänglighetsindex (2/2)

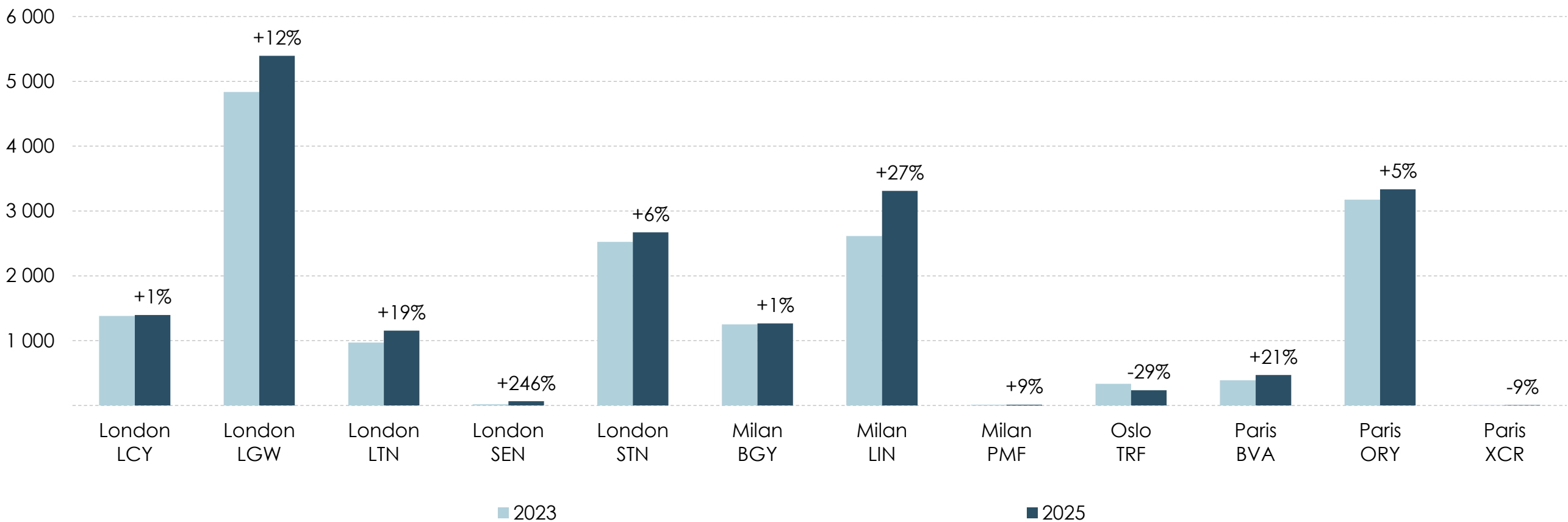
Tillgänglighetsindex

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
Summa									Tillgänglighet AMS-PEK = 87,9

Mer varierande tillväxt bland "mindre" flygplatser

Total tillgänglighet i 2023 och 2025 samt procentuell förändring

Tillgänglighetsindex



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

Not: Total tillgänglighet utgör summan av direkt och indirekt tillgänglighet.

Tabell med flygplatskoder

Flygplatskod	Stad (närområde)	Flygplatsens namn	Flygplatskod	Stad (närområde)	Flygplatsens namn
AMS	Amsterdam	Schiphol	MAN	Manchester	Manchester
ARN	Stockholm	Arlanda	MUC	München	Franz Josef Strauss
BCN	Barcelona	Josep Tarradellas	MXP	Milano	Malpensa
BER	Berlin	Brandenburg	NYO	Stockholm	Skavsta
BGY	Milano	Orio al Serio	ORY	Paris	Orly
BMA	Stockholm	Bromma	OSL	Oslo	Gardermoen
BVA	Paris	Beauvais–Tillé	PMF	Parma	Giuseppe Verdi
CDG	Paris	Charles de Gaulle	SEN	London	Southend
CPH	Köpenhamn	Kastrup	STN	London	Stansted
DUB	Dublin	Dublin	SXF	Berlin	Schönefeld (stängd)
HAM	Hamburg	Hamburg	TRF	Oslo	TORP Sandefjord
HEL	Helsingfors	Helsinki	TXL	Berlin	Tegel (stängd)
LCY	London	London City	VIE	Wien	Wien
LGW	London	Gatwik	VST	Stockholm	Västerås
LHR	London	Heathrow	XCR	Paris	Châlons Vatry
LIN	Milano	Linate	XFW	Hamburg	Finkenwerder
LTN	London	Luton			