

Hur långt är det till Stockholm?

Pris som avståndsmått

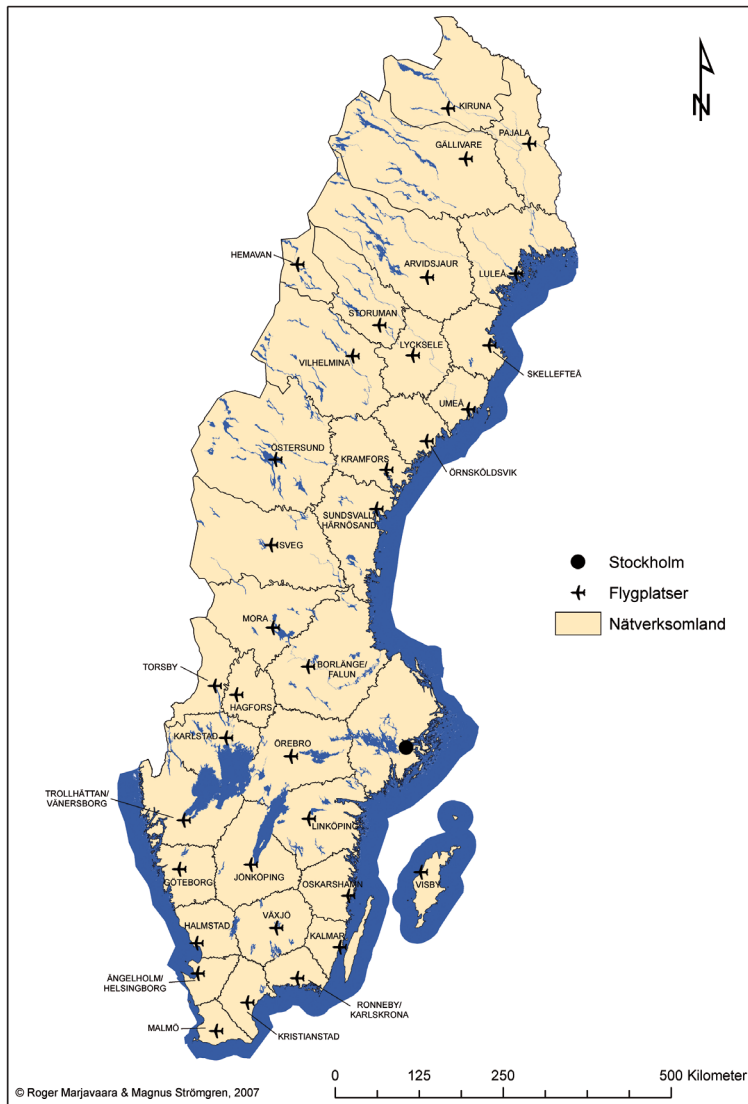
ROGER MARJAVAARA & MAGNUS STRÖMGREN

Avstånd är ett centralt och viktigt begrepp inom geografin. Vem har väl inte talat om avståndet mellan olika platser i omgivningen med en bekant eller så? Allt som oftast resulterar samtalet i ett fastställande av avståndet mellan de aktuella platserna mätt i kilometer eller mil, oftast anpassat efter den rådande transportinfrastrukturen, exempelvis vägnätet. I vissa fall diskuteras även avstånd mätt i restid. Hur lång tid tar det att köra med bil från Umeå till Sundsvall? Nu blir det genast mer komplicerat och det uppenbara och smått sarkastiska svaret blir: det beror på hur fort man kör! Mäter vi tidsavstånd är detta beroende på hastigheten i transportnätverket, och det kan faktiskt slumpa sig så att en uppenbart perifer plats i Sverige faktiskt ligger »närmare» än vad en traditionell karta visar. Tidsåtgången för att resa med flyg från Umeå till Stockholm, inkluderat terminaltider och transfer till stadens centrum, är i stort sett jämförbar med den tidsåtgång som krävs för motsvarande resa från Sandhamn i Stockholms skärgård. Avstånd är med andra ord beroende på hur man mäter och framförallt vad man mäter.

Nu är det inte så enkelt att endast avstånd mätt i längdmått eller tidsmått spelar roll för människor. En begränsande faktor som är av stor vikt, men något negligerad, är givetvis avstånd mätt i pris. För att en interaktion skall uppstå räcker det inte med att två orter ligger nära varandra tids-

ler längdmässigt, om förhållandet är så att det kostar skjortan att förflytta sig. Beroende på transportslag och rådande konkurrenssituationer kommer vissa platser att ligga »närmare» varandra än andra platser, dock inte helt oberoende av längdavstånd. På grund av olikheter i prissättningen på transporttjänster kommer »billiga öar» att uppkomma i kostnadslandskapet, dit avståndet i utlagda kr/km är relativt lågt (Jansson 1994).

Vad har då »prisavståndet» för betydelse? Inom turismnäringen är billiga transporter av stor betydelse för destinationen. Om situationen är så att en turist måste lägga en större del av sin budget för att resa till destinationen, leder detta till minskade lokala ekonomiska effekter av turismen. Idealfallet för en destination är att transportkostnaderna är så låga som möjligt, inte bara för att maximera den lokala ekonomiska effekten, utan även för att bredda destinationens potentiella marknadssegment. Låga transportkostnader utgör dessutom en konkurrensfördel gentemot andra destinationer som finns med när människor överväger vart de skall resa på sin semester. Goda kommunikationer är vidare av stor vikt ur ett näringslivsperspektiv. Det finns väl ingen kommun i Sverige som inte analyserar kommunens tillgänglighet i form av tillgång till snabba och billiga kommunikationer. Detta ses ofta som ett sätt att vara konkurrenskraftig när det gäl-



Figur 1. Flygplatser i Sverige med reguljärtrafik till Stockholm (Luftfartsstyrelsen, 2007) samt respektive flygplats nätverksomland.

ler att locka till sig investeringar och företagsetableringar. Mot bakgrund av detta är det av intresse att kartlägga prisavstånden i Sverige, i syfte att skapa en kompletterande bild över tillgängligheten mellan olika platser.

Hur mäter vi prisavstånd?

I denna artikel har vi valt att kartlägga Sveriges prisavstånd till Stockholm. Komplexiteten och utbudet i landets transport-system är oerhört stort, och för att överhuvudtaget lyckas med uppgiften har vi valt

att enbart titta på den reguljära flygtrafiken i Sverige. Hur långt ifrån, prismässigt, ligger exempelvis Gällivare i jämförelse med andra destinationer i Sverige? Finns det uppenbara undantag från den allmänna regeln om att längdavståndet uppvisar ett linjärt samband med priset för resan?

Först och främst har vi kartlagt samtliga flygplatser i Sverige med reguljära flygförbindelser till Stockholm, genom direkterlinjer alternativt linjer som går via någon annan flygplats (se figur 1). I Sverige är dessa 35 till antalet, från Kiruna i norr till Malmö i söder (Luftfartsstyrelsen 2007).

Som vi alla vet så finns det inte enhetliga priser på någon av landets flyglinjer. Biljettpriser kan idag betraktas som en färskvara vilka varierar i takt med bokningsläget. Inte heller finns någon enskild källa till sådan typ av information. I vår kartläggning har vi utgått från respektive flyglinjes absolut lägsta pris för en vuxen enkelbiljett, utan rabatter, till Stockholm (Arlanda alternativt Bromma). På de linjer där fler än en operatör finns har vi jämfört bolagen sinsemellan och redovisat det bolag som angett det lägsta priset. Som källa till prisinformation har vi använt oss av respektive flygbolags hemsida (se tabell 1). Flygpriserna anger som bekant endast priset för en resa från respektive flygplats till Stockholm men kan även antas gälla motsatt resväg. För att beräkna en resas totalkostnad från hela landet har även reskostnaden med bil från flygplatsernas hela nätverksomland kalkylerats.

Vi gör ett antagande om att människor i allmänhet använder sig av den närmaste flygplatsen vid resor till Stockholm. Därför har vi beräknat avståndet i vägnätet till de olika flygplatserna, och utifrån

detta delat in Sverige i olika områden baserat på närmaste flygplats. Flygplatserna har alltså tilldelats omland som inte är en funktion av strikt längdavstånd, utan istället anpassade till kortaste resväg i vägnätet. Även Stockholm har tilldelats ett nätverksomland, och där antas människor enbart resa med bil till centrala Stockholm. Beräkningen av nätverksomlanden har utförts genom att använda ett geografiskt informationssystem (GIS), närmare bestämt programvaran ArcGIS Desktop och det speciella verktyget Network Analyst. Reskostnaden till respektive flygplats har baserats på en schablon för bilresor som motsvarar 18 kr per mil. Denna nivå är den samma som används för skattefri bilersättning enligt Skatteverket (2007). Prisavståndet till Stockholm från övriga Sverige, med bil och flyg, har således räknats fram enligt följande:

$$\text{Prisavstånd (kr)} = (\text{Lägsta flygpris från närmsta flygplats}) + (\text{Antal mil till närmsta flygplats} \times 18)$$

Geografiska prisskillnader

Som vi kan notera så skiljer sig priserna på en enkelbiljett till Stockholm ganska mycket (se tabell 1). Den dyraste sträckan (från Gällivare) är nästan sju gånger dyrare än den billigaste (från Sundsvall/Härnösand). Denna stora prisskillnad kan inte enbart motiveras av ett längre längdavstånd. Faktum är att flygsträckan från Gällivare till Stockholm bara är cirka 2,5 gånger längre än flygsträckan från Sundsvall/Härnösand till Stockholm.

Kramfors i Västernorrlands län är ett annat exempel på en destination som trots sitt ringa längdavstånd från Stockholm är

FLYGPLATS	OPERATÖR	PRIS (kr)	AVSTÅND (km)	Kr/km
ARVIDSJAUR BORLÄNGE/ FALUN	Skyways	447	701	0,64
GÄLLIVARE	Skyways	447	189	2,36
GÖTEBORG	Nordic Regional	1 999	881	2,27
HAGFORS	FlyNordic	349	383	0,91
HALMSTAD	Nextjet	900	265	3,40
HEMAVAN	Skyways	447	427	1,05
JÖNKÖPING	Skyways	447	737	0,61
KALMAR	Skyways	447	290	1,54
KARLSTAD	SAS	449	314	1,43
KIRUNA	Skyways	447	268	1,67
KRAMFORS	FlyNordic	936	954	0,98
KRISTIANSTAD	Nordic Regional	1 899	415	4,58
LINKÖPING	Skyways	447	448	1,00
LULEÅ	Skyways	447	180	2,49
LYCKSELE	FlyNordic	449	724	0,62
MALMÖ	Skyways	447	584	0,77
MORA	Malmö Aviation	446	508	0,88
OSKARSHAMN	Nextjet	1 000	267	3,75
PAJALA	Skyways	447	237	1,88
RONNEBY/ KARLSKRONA	barentsAirlink/FlyNordic	849	918	0,93
SKELLEFTEÅ	SAS	449	380	1,18
STORUMAN	Skyways	447	612	0,73
SUNDSVALL/ HÄRNÖSAND	Skyways	447	630	0,71
SVEG	Sundsvallsflyg	289	358	0,81
TORSBY	Nextjet	1 000	362	2,76
TROLLHÄTTAN/ VÄNERSBORG	Nextjet	900	299	3,01
UMEÅ	Golden Air	395	349	1,13
VILHELMINA	FlyNordic	399	512	0,78
VISBY	Skyways	447	588	0,76
VÄXJÖ	Skyways	447	187	2,39
ÄNGELHOLM/ HELSINGBORG	Stockholmsplanet	399	331	1,21
ÖREBRO	SAS	449	458	0,98
ÖRNSKÖLDSVIK	Nextjet	995	172	5,78
ÖSTERSUND	SAS	449	457	0,98
	SAS	449	471	0,95

en destination placerad i prisavståndets periferi. Härifrån får man betala hela 1 899 kronor för en enkelbiljett till Stockholm. I detta sammanhang är Gällivare och Kramfors i en klass för sig.

På andra änden av skalan finns de flygplatser som karaktäriseras av ett lågt prisavstånd till Stockholm. Här utmärker sig Sundsvall/Härnösand, Göteborg, Trollhättan/Vänersborg, Umeå och Växjö, som alla ligger under 400 kronor för en enkelbiljett till Stockholm. Dessa flygplatser utmärks av att det finns mer än en operatör på sträckan samt att det finns konkurrerande transportslag som pressar prisbilden nedåt.

Om vi inte bara tittar på det pris som en kund får betala för en flygbiljett till Stockholm utan även relaterar detta till den sträcka man faktiskt färdas (mätt i kr/km) framträder en delvis annan bild. Som framgår av tabell 1, finns en betydande geografisk variation med avseende på priserna per kilometer. Det högsta priset för en flygresa till Stockholm får du betala om du flyger från Örebro (5,78 kr/km). Detta är kanske inte så konstigt då det är fråga om en ganska kort sträcka som flygs av små maskiner. Från Örebro är även utbudet av resor med andra transportslag väl utbyggt och man kan nog påstå att flyget inte har speciellt stor andel av det totala antalet resenärer till Stockholm.

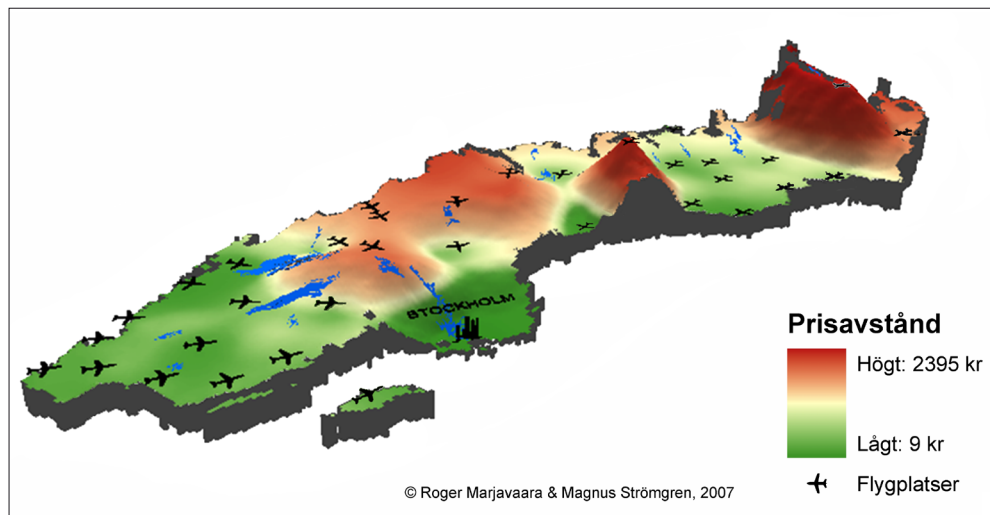
Tabell 1. Lägsta pris (i kronor) för en enkelbiljett samt operatör för resor till Stockholm (Arlanda eller Bromma flygplats), från flygplatser med reguljär inrikestrafiktrafik. Prisuppgifter avser en vuxenbiljett utan rabatter. Källa: Luftfartsstyrelsen (2007) och respektive operatörs hemsida per 2007-04-12.

Korta flygsträckor tenderar även att ha ett högt pris per kilometer då initialkostnaderna är de samma som på längre sträckor. Åter igen utmärker sig Kramfors i negativ bemärkelse, med en kostnad på hela 4,58 kr/km, trots en relativt lång flygning. Andra exempel på flygplatser med hög kilometerkostnad är Torsby och Hagfors i Värmlands län. Gemensamt för dessa linjer är att det är fråga om små volymer resenärer, korta distanser samt liten eller ingen konkurrens på linjen.

De positiva exemplen finns på längre distanser och på linjer med högre konkurrens. Exempelvis konkurrerar hela tre flygbolag på sträckan Umeå–Stockholm (SAS, FlyNordic och Malmö Aviation) och man har en kapacitet på cirka 11 000 stolar per vecka (Luftfartsstyrelsen 2007). Från Umeå till Stockholm är kostnaden endast 0,78 kronor per kilometer. För Luleås del är situationen likartad: flera konkurrerande bolag, relativt hög kapacitet och ett ganska långt (längdmässigt) avstånd till Stockholm. Å andra sidan finns även en rad mindre flygplatser i Norrlands inland som ligger bra till prismässigt, utan mördande konkurrens på linjerna. Hemavan ligger faktiskt allra bäst till i detta avseende.

Har detta någon betydelse?

Vad betyder då detta ojämna prislandskap för respektive ort och dess omland? En slutsats man kan dra av denna kartläggning är att det finns platser med ett ogynnsamt prisavstånd till Stockholm, och att detta inte enbart kan förklaras av längdavståndet. Figur 2 visar prisavståndet till Stockholm i en 3D-visualisering där höjden i landskapet är i proportion till prisavståndet. En ort



Figur 2. Prisavstånd till Stockholm med reguljärflyg från landets flygplatser samt flygplatsernas nätverksomland.

som Gällivare är inte bara avlägset belägen geografiskt sett, utan befinner sig i minst lika hög grad i en prismässig periferi. Detta är givetvis inte till gagn för exempelvis den lokala turismnäringen, som i allra högsta grad är beroende av billiga transporter. Saken blir än mer alarmerande för Gällivare då man ligger långt ifrån större befolkningskoncentrationer, och således är mer beroende av långväga gäster. Detta för med sig ett ökat beroende av snabba transporter, vilket i detta fall är liktydigt med flygtransporter. Det omvända gäller då för de »billiga öar» som uppstår i prislandskapet, dit resandet har en mindre friktion i form av ekonomiska kostnader. Det torde vara mer gynnsamt för det lokala näringslivet på platser som befinner sig nära »billiga öar» i prislandskapet. Tillgång till snabba och billiga transporter är exempelvis en viktig faktor när det gäller omvärldskontakter och försörjningen av

humankapital. Exempelvis befinner sig Hemavan och dess omkringliggande nätverksomland »närmare» Stockholm än vad Torsby och Hagfors gör, trots sitt geografiskt perifera läge. Även avlägsna delar av Pajala och Kirunas nätverksomland befinner sig på samma prisavstånd från landets huvudstad som bland annat stora delar av Dalarnas län gör.

Nu har inte denna analys av prisavståndet till Stockholm tagit hänsyn till vissa viktiga faktorer, exempelvis hur många säten som bjuds ut till det absoluta lägsta priset på de olika flyglinjerna. Faktum är att kapaciteten varierar stort beroende på linje och det är rimligt att tro att antalet biljetter för 449 kronor till Luleå är betydligt fler än antalet biljetter för 447 kronor till Hemavan. Inte heller har vi i avgränsningen av nätverksomlanden tagit hänsyn till faktiska restider i vägnätverket, utan istället utgått från längdavstånd. Tidsavstånd

i nätverket skulle förmodligen resultera i något modifierade – och mer rättvisande – nätverksomland.

Vi anser att denna kartläggning ger en kompletterande bild över avstånden i landet, en bild som inte framkommer i mer traditionella sätt att mäta avstånd. Denna kartläggning kan fungera bra i en diskussion rörande centrum och periferi – vilka platser är egentligen perifera och hur kan man mäta detta? Visst, även vi är medvetna om att traditionella mått som tid- och längdavstånd fortfarande är viktiga för interaktionen mellan platser. Vi anser dock att det inte är fullt tillräckligt med att redovisa förhållandena på detta sätt, då människor och företag i sina resebeslut har att ta hänsyn till sina begränsade ekonomiska resurser.

Referenser

- Flygbolagens hemsidor (2007-04-12):
 barentsAirLink (www.barentsairlink.se)
 FlyNordic (www.flynordic.com)
 Golden Air (www.goldenair.se)
 Malmö Aviation (www.malmoaviation.se)
 Nextjet (www.nextjet.se)
 Nordic Regional (www.nordicregional.se)
 SAS (www.sas.se)
 Skyways (www.skyways.se)
 Stockholmsplanet (www.stockholmsplanet.com)
 Sundsvallsflyg (www.sundsvallsflyg.se)
- Jansson, Bruno (1994) *Borta bra men hemma bäst. Svenskars turistresor under sommaren*. Gerum 22. Umeå: Umeå universitet, Geografiska institutionen.
- Luftfartsstyrelsen (2007) Planerat utbud på Svenska flygplatser, vecka 16 2007. Rapport nr 2007: 4. Norrköping: Luftfartsstyrelsen.
- Skatteverket (2007) Belopp och procent – inkomstår 2007/taxeringsår 2008. Tillgänglig på www.skatteverket.se.

Roger Marjavaara är doktorand vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.

E-post: roger.marjavaara@geography.umu.se

Magnus Strömgren är fil.dr. & forskarassistent vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.

E-post: magnus.stromgren@geography.umu.se