Södertörns högskola | Institutionen för livsvetenskaper
Kandidatuppsats 15 hp | Geografi C | Vårterminen 2010

Lågprisflygets påverkan på regioner– en studie av Stockholm

Av: Aljoša Lagumdžija
Handledare: Madeleine Bonow

södertörns högskola
SÖDERTÖRN UNIVERSITY

Förord

Författaren vill rikta ett varmt tack till respondenterna som har deltagit i enkätundersökningen. Tack för att Ni ställde upp på enkätundersökningen och tog Er tid att besvara på frågorna. Det är tack vare Er denna uppsats kunde fullbordas. Vidare önskar författaren tacka flyganalytikern Karl Johnsson på Swedavia Swedish Airports för att han tog sin tid att besvara på författarens frågor.

Ett stort tack till handledaren Madeleine Bonow som har bidragit med viktiga riktlinjer och idéer.

Flemingsberg den 25 maj 2010

Aljoša Lagumdžija

Abstract

The purpose of the study is to investigate and elucidate how low-cost airlines can influence and develop tourism in a region. In order to bring about the purpose the author used two research questions. Have low-cost airlines contributed to regional development? How many additional visitors have low-cost airlines contributed to Stockholm? In order to answer these questions a survey was carried out at Arlanda airport and statistics were collected. The results of the study show that there has been a regional development. Commercial overnight stays had increased by 5.7 percent between years 2002-2007. The consequence of this was that the number of hotels and capacity increased by 7 percent across the region. Such considerations have led to a growth of 90 billion Swedish crowns in Stockholm. Employment in 2008 represented approximately 18 200 employees throughout the region, 12 400 of them were in Stockholm city. In addition, taxes have risen to 2.9 billion in 2008 for the entire region. As well the number of visits had increased to Stockholm. Air traffic had increased in 2008 by 3.5 percent to 22.6 million passengers. What also emerges in the study is that six out of ten passengers are coming from Europe and that there is a gradual steady growth in passengers for international flights. It is mostly from countries such as Italy and Austria that low-fare passengers are coming from. Both low-cost airlines Ryanair and Norwegian have experienced an increase in passengers from various destinations across Spain to Stockholm. For example, Ryanair had an increase in the year 2009 with 170 000 seats to Stockholm.

Sammanfattning
Syftet med uppsatsen är att undersöka och belysa hur lågprisflyg kan påverka och utveckla turismen i en region. För att kunna uppnå syftet använde sig författaren av två forskningsproblem. Har lågprisflyget bidragit till regional utveckling? Hur många fler besökare har lågprisflyget bidragit med till Stockholm? Med hjälp av en enkätundersökning som genomfördes på Arlanda flygplats och insamlad statistik kunde forskningsfrågorna sammanställas. Resultatet av studien visar att det har skett en regional utveckling. Kommersiella övernattningarna hade ökat med 5,7 procent mellan årsperioden 2002-2007. Följden av detta var att hotellantalet och kapaciteten ökade med 7 procent i hela regionen. Dessa faktorer har lett till att det har uppstått en tillväxt på 90 miljarder svenska kronor i Stockholmsregionen. Sysselsättningen under år 2008 motsvarade ungefär 18 200 sysselsatta i hela regionen därav 12 400 i Stockholmstaden. Dessutom har skatteintäkterna ökat till 2,9 miljarder kronor under år 2008 för hela regionen. Även besöksantalet hade stigit i Stockholmsregionen. Flygtrafiken hade vuxit år 2008 med 3,5 procent till 22,6 miljoner passagerare. Det som även framkommer i studien är att sex av tio passagerare kommer från Europa och att det konstant sker en successiv tillväxt av passagerarantalet för utrikesflyget. Det är främst från Italien och Österrike som lågprisflygresenärerna kommer ifrån. Båda lågprisflygbolagen Ryanair och Norwegian har upplevt en ökning av passagerarantalet från olika destinationer runt om i Spanien till Stockholm. Exempelvis hade Ryanair en ökning år 2009 med cirka 170 000 flygstolar till Stockholm.

Innehållsförteckning

1 Inledning **6**
1.1 Bakgrund och problemdiskussion 6
1.2 Syfte och Problemformulering 7
1.3 Avgränsning 7
1.4 Uppsatsdisposition 7

2 Metod **8**
2.1 Likheter och skillnader mellan kvalitativ och kvantitativ metod 8
2.2 Den kvalitativa metoden 8
2.3 Den kvantitativa metoden 8
2.3.1 Urval 9
2.3.2 Diagram och tabeller 9
2.4 Tillvägagångssätt enkätundersökning och e-postkontakt 10
2.4.1 E-postkontakt 11
2.5 Kombinera metoderna 11
2.6 Källkritik 11

3 Teori **12**
3.1 Flyget i en globaliserad värld 12
3.2 Regional utveckling 13
3.3 Lågprisflyget 14
3.3. 1 Lågprisflygets påverkan på regionen 15

4 Undersökning **18**
4.1 Besöksnäringen i Stockholm 18
4.2 Ekonomiska effekter 20
4.3 Besöksfrekvensen 22
4.4 Enkätundersökningen 24

5 Analys **30**
5.1 Regional utveckling 30
5.2 Besöksfrekvensen och besöksprofilen 31

6 Resultat och diskussion **33**
6.1 Förslag till fortsatt forskning 34

Källförteckning .....
Bilaga .....

1 Inledning

1.1 Bakgrund och problemdiskussion

Under det senaste decenniet har lågprisflyg förändrat turismen i Europa. Under år 1999 fanns det 17,5 miljoner passagerare som använde sig av lågprisflyg, fem år senare hade antalet ökat till 107 miljoner. Detta innebär att vi i dag har fått ett folkflyg. Undersökningar visar att det finns ett samband mellan etablering av nya flyglinjer och ökade turistströmmar. ”Troligen är det rent av så att upprättandet av nya linjer, främst lågprisetableringar, i större utsträckning driver turistiska strömmar snarare än att de turistiska strömmarna driver på ökat behov av nya linjer.”[1] Lågprisflyget har skapat nya möjligheter för den svenska turismen att kunna attrahera flera internationella besökare.[2] Lågprisflygbolag kan definieras som ett flygbolag som trafikerar mellan relativt korta distanser inom en viss region utan kompletterade(full) service. Därför finns det inga klara skiljelinjer mellan de traditionella flygbolagen och lågprisflygbolagen.[3]

De Amerikanska flygbolagen Southwest Airlines och Pacific Southwest Airlines uppfattas av många som pionjärerna till lågprisflygutvecklingen. Målet var att erbjuda kunderna priser som var lika låga som tågbiljetter och betydligt lägre än konkurrerande flygbolag. Redan under 1950-talet erbjöd Pacific Southwest låga priser till sina kunder.[4] Den riktiga starten för lågprisflyg inom USA skedde under 1978- talet då avreglering av all flyg infördes. Detta innebar befrielse av marknaden gällande flygpriserna och flygsträckorna mellan de olika amerikanska delstaterna. [5] Southwest Airline är nu det största flygbolaget i USA och det näst största flygbolaget i världen. Trots det finns det inga tecken på att flygbolaget vill expandera sin verksamhet till internationella flyg.[6]

Utvecklingen av lågprisflyg inom Europa startade på liknande sätt, efter avregleringen av flygmarknaden inom Europeiska Unionen påbörjade trenden. Innan dess var flygtrafiken kontrollerat av bilaterala avtal mellan statliga flygbolag. Efter avregleringen kunde flygbolag från andra länder erbjuda flygförbindelser mellan två länder där ingen av de båda är hemlandet. På detta sätt accelererade lågprisflygtrenden.[7] Den främsta pionjären inom den Europeiska marknaden för lågprisflyg var Ryanair. År 1997 öppnade Ryanair flygförbindelser från Dublin till London och mellan ett antal andra flygplatser runt om i Europa för reducerade flygbiljettpriser. Under år 2001 påbörjade Easyjet och Ryanair att etablera och utveckla flygförbindelser mellan flygplatser som låg i ett annat land utanför hemlandet. Detta var möjligt eftersom marknaden har blivit fri som innebär att statliga transportleverantörer har omvandlats till privata flygbolag.[8] Idag har lågprisflygen betydelsefull roll för turismen i flera olika länder runt om i Europa.

---

[1] http://www.turismensutredningsinstitut.se 2010-05-17
[2] Ibid
[3] http://www.atmosphere.mpg.de 2010-05-17
[4] http://www.atmosphere.mpg.de 2010-04-15
[5] Ibid
[6] http://www.budgetairlineguide.com 2010-04-15
[7] http://www.budgetairlineguide.com 2010-04-17
[8] http://www.budgetairlineguide.com 2010-04-17

Till exempel har lågprisflygbolagen haft stor inverkan på utvecklingen av turismen i Kroatien. Flygbolag som Easyjet har flygförbindelser till Split och Rijeka, därmed uppmuntrar resenärer att besöka Kroatien med reducerade resekostnader. Lågprisflyg ger kunden möjlighet att leta själv på Internet och boka flyg som passar honom/henne utan att behöva boka en paketresa genom en resebyrå. Detta kan bidra till att öka mångfalden av boende som erbjuds och göra Kroatien mer av en året runt destination.[9] Kroatien är ett av många länder i Europa som har gynnats av lågprisflyget.[10]

1.2 Syfte och Problemformulering

Lågprisflyg är en trend som ständigt sprider sig. Nya flygförbindelser öppnas kontinuerligt mellan olika destinationer och länder. Detta gynnar turismen och dess utveckling. Syftet med uppsatsen är att undersöka och belysa hur lågprisflyg kan påverka och utveckla turismen i en region.
Utifrån detta har formulerats följande - två forskningsfrågor:

- Har lågprisflyget bidragit till regional utveckling?
- Hur många fler besökare har lågprisflyget bidragit med till Stockholm?

1.3 Avgränsning

Uppsatsen kommer att diskutera regionalutvecklingen i Stockholmsområdet under de senaste 10 åren.

1.4 Uppsatsdisposition

Uppsatsen presenteras i följande ordning: Första kapitlet berör inledningen, bakgrunden och problemdiskussionen följt av syftet och problemformuleringen samt avgränsning. Andra kapitlet redovisar metoddelen där författaren beskriver vilken vetenskaplig ansats som använts samt urval, tillvägagångssätt och källkritik. I det tredje kapitlet beskrivs teorier om globalisering, regionalgeografi och lågprisflygets påverkan på turismen. I fjärde kapitlet presenteras undersökningen. Därefter i det femte kapitlet redovisas analysen, där teorier sammankopplas med undersökningen. Avslutningsvis i sjätte kapitlet tas resultat och diskussionen upp.

[9] http://www.euromonitor.com 2010-04-15
[10] Ibid

2 Metod

2.1 Likheter och skillnader mellan kvalitativ och kvantitativ metod

Det finns ingen klar skillnad mellan kvantitativa och kvalitativa metoder. Metoder är arbetsredskap som använder sig av diverse metodiska principer: system- och aktörsprinciper samt analytiska principer. Båda metoderna kan kombineras i en och samma undersökning. Uppsatsförfattaren kommer att grunda sig på både den kvalitativa och kvantitativa metoden i och med att de är relevanta för forskningsfrågorna. Det finns inte något konkurrensförhållande mellan kvantitativa och kvalitativa metoder. Utan de kan med sina starka och svaga sidor stärka varandra. Valet av metoden är ur en strategisk punkt utifrån problemställning, eventuell forskningserfarenhet och resurser. De båda metoderna har ett gemensamt syfte."Både det kvalitativa och det kvantitativa angreppssättet är inriktade på att ge en bättre förståelse av det samhälle vi lever i och hur en enskild människa, grupper och institutioner handlar och påverkar varandra".[11]
Den grundläggande skillnaden mellan de två metoderna är att den kvantitativa metoden omvandlar information till mängder och siffror som forskaren kan med hjälp av det genomföra statistiska analyser. Medan den kvalitativa metoden handlar om forskarens tolkning av informationen eller uppfattning, t.ex. tolkning av motiv, referensramar sociala sammanhang och sociala processer.[12] I vissa förhållanden passar bäst den kvalitativa ansatsen och i andra kvantitativa ansatsen. Men i vissa situationer är båda användbara.[13] På grund av det ovan nämnda används båda metoderna i uppsatsen.

2.2 Den kvalitativa metoden

Den kvalitativa metoden bygger på ett forskningstillvägagångssätt där värdet ligger på Analysering och bearbetning av ord. Ett kvalitativt forskningstillvägagångssätt är induktivt, tolkande
och konstruktivistiskt.[14] Metoden företer en induktiv syn av förhållandet mellan den praktiska och teoretiska delen av forskningen. Tyngden läggs på att frambringa teorin.[15] Uppsatsförfattaren kommer att använda sig av en mängd litteratur för att kunna tillämpa och använda sig av relevanta teorier gällande globaliseringen, regional utvecklingen och lågprisflyget.

2.3 Den kvantitativa metoden

Kvantitativa metoder handlar om matematiskt avancerade tillvägagångssätt för att analysera uppgifter och siffror.[16] De har en privilegierad ställning på grund av den matematiska grunden för analys och insamlig av data.[17] Metoden kan visa hur olika kvantitativa variabler kan fördelar sig inom exempelvis föreningar, grupper människor, företag, organisationer, länder, kommuner etc. De vanligaste metoderna att samla in kvantitativa data är enkät- och intervjuundersökningar. En enkätundersökning består av ett frågeformulär, frågorna i

[11] Holme, I,M, & Solvang, B.K, 1997, s.76
[12] Ibid
[13] Ibid
[14] Bryman, A, 2002
[15] Ibid
[16] Eliasson, A, 2006
[17] Edling, C, Hedström, P, 2003

formuläret utgår från olika variabler som uppstått vid operationaliseringen.[18] Det finns ett antal tillvägagångssätt, men har i obetydlig grad någon betydelse för frågeformulärets utformning. ”Däremot kan tillvägagångssätt påverka undersökningens utfall - hur många och vilka som svarar.”[19] Uppsatsförfattaren fann att en enkätundersökning är mest relevant för besvarande av forskningsfrågorna. Därför genomfördes en enkätundersökning på Arlanda flygplats den 5 och 6 maj 2010. Stor vikt läggs på att så många svar som möjligt samlas in, men också att alla tillfrågade grupper fångas in, eftersom kvantitativa undersökningar främst vill yttra sig om hur omfattande olika attityder och förhållanden är bland de tillfrågade. Om det är få som svarar, finns det en risk att undersökningen inte ger ett rättvisande eller statistiskt korrekt resultat. Därför är det betydande att välja ett tillvägagångssätt som ger så många svar som möjligt med de resurserna som finns tillgängliga.[20] Om undersökningen fokuserar sig på en speciell grupp människor som brukar finnas samlade på någon speciell plats som t.ex. en skola, arbetsplats eller som i uppsatsförfattarens fall en flygplats, kan det vara bra att uppsöka de på platsen och utdela frågeformuläret. En nackdel med enkätundersökningar är att det finns en risk för missförstånd. Undersökningsformen förutsätter att respondenten förstår vad som står i frågeformuläret. Därför finns det en risk att enkätundersökning missar personer som av någon anledning t.ex. handikapp eller i uppsatsförfattarens fall inte förstår engelska inte kan förstå och läsa texten i frågeformuläret.[21] Uppsatsförfattaren hade även studerat Stockholm Visitors Board rapport gällande besöksnäringen *Fakta om besöksnäringen i Stockholm, Statistik för samt fram till augusti 2009* för att får fram relevant statisk och information till undersökningen. För att därefter kunna analysera och jämföra informationen med enkätundersökningen.

2.3.1 Urval

Om forskaren vill uttala sig om en lite grupp i undersökningen kan hela gruppen granskas i en så kallad totalundersökning. Ju större grupp forskaren vill uttala sig om desto svårare blir det. Om det inte finns en möjlighet att undersöka alla medlemmar i gruppen dvs. populationen som forskaren vill uttala sig om, måste han göra ett stickprov det vill säga välja ut en del av dem för besvarade av frågorna. I uppsatsförfattarens fall utvaldes endast utländska resenärer till undersökningen, därmed utelämnades de svenska resenärerna eftersom de inte var relevanta för undersökningen.[22]

2.3.2 Diagram och tabeller

I och med att ordinal - och nominalvariabler brukar ha ganska fåtal svarsalternativ, kan de lätt sammanställas och redovisas i form av diagram och tabeller. I exempelvis en tabell kan det redovisas hur många svar som varje svarsalternativ fått, detta kan sammanställas i procent och visa hur stor andel varje svarsalternativ fått.[23] Uppsatsförfattaren har valt att designa och utforma sina egna diagram och tabeller i enkätundersökningen, för att bäst kunna tillämpa och analysera dem i undersökningskapitlet. Diagram och tabeller har konstruerats i programmet Microsoft Word 2007.

[18] Eliasson, A, 2006
[19] Ibid s.29
[20] Ibid
[21] Ibid
[22] Ibid
[23] Ibid

2.4 Tillvägagångssätt enkätundersökning och e-postkontakt

Som nämnts tidigare genomfördes enkätundersökningen på Arlanda flygplats den 5 och 6 maj 2010. Respondenterna som deltog i undersökningen var resenärer eller passagerare som skulle resa från Stockholm till utlandet. Valet av just dessa respondenter är att de redan har besökt Stockholm och hade information som var betydelsefull för undersökningen. Undersökningen genomfördes i Terminal 2 och 5, eftersom därifrån trafikerade lågprisflygen. För att undersökningen skulle kunna vara statistiskt korrekt genomfördes 50 enkätintervjuer. I Terminal 2 var det bara lågprisflygen som trafikerade och det var där de flesta intervjuerna genomfördes. I och med att resenärerna och passagerarna oftast är stressade inför sina flygresor och inte har tid att besvara enkätfrågor, valde författaren att fånga upp resenärernas uppmärksamhet i incheckningsköerna och därefter erbjöd de att delta i undersökningen. På så sätt hade de mera tid för besvarandet av frågorna. Flygbolag som resenärerna flög med var bland annat EasyJet, Niki, Norwegian, Air Berlin, Germanwings och Air Baltic. Destinationerna som resenärerna flög till var Berlin, Riga, Wien, Alicante, Milano, Rom etc.

Syftet med enkätundersökningen var främst att få fram en uppfattning om vilka resvanor och attityder lågprisflygpassagerarna hade. Målet var även att se om det fanns en regelbundenhet i deras resvanor. Författaren presenterade sig kortfattat för respondenterna och vad som undersöktes, för att respondenterna kunde få en inblick i undersökningsämnet. Samtidigt ville inte författaren fördjupa sig i presentationen av undersökningen, för att detta inte skulle bli allt för ledande. Frågorna som ställdes var korta och koncisa och hade flersvarsalternativ som resenärerna kunde välja mellan. Detta på grund av att snabbt och effektiv få svar av respondenterna innan de checkade in sitt bagage. För att se vad för slags resenärer som flyger med lågprisflyg ställdes ett antal demografiska frågor gällande deras kön, ålder och ursprungsland. Vidare ville författaren undersöka vad syftet var med resan, om det var semester- eller affärsrelaterat. Därefter ville författaren ha svar på resenärernas vistelselängd för att se om det fanns något besöksmönster. För att kunna granska var resenärerna bodde under vistelsen frågades de om de bodde i Bed & Breakfast, vandrarhem, hotell, släkt och vänner eller i en annan slags boendeform. Senare ville författaren ha reda på vad för sorts lågprisflygbolag resenärerna valde att resa med och varför de valde just flyga med det flygbolaget. Anledningen till att detta frågades var för att urskilja om resenärerna valde att resa med flygbolaget för att det var billigt, komfortabelt eller på grund av någon annan orsak. Vidare ville författaren ha reda på resenärernas konsumtion under vistelsen. Det vill säga hur mycket pengar resenärerna gjorde sig av med under sitt besök i Stockholm. Detta för att kunna granska om konsumtionen påverkade den lokala ekonomin.

Vid genomförandet av enkätundersökningen gång fanns det en hel del svårigheter. I flera fall fanns många svenska resenärer i incheckningsköerna och det var inte målgruppen för undersökningen. För att kunna granska vilken påverkan lågprisflygen har på turismen i Stockholm behövdes främst utländska resenärer för undersökningen. När författaren väl fick tag i vissa utländska resenärer var de inte alltid villiga att delta i enkätintervjun. Andra svårigheter som uppstod var att vissa resenärer inte förstod engelska och dessa resenärer blev bortfall.

2.4.1 E-postkontakt

Författaren har haft e-postkontakt med flyganalytikern Karl Johnsson på Swedavia Swedish Airports för att få tag del av flygstatistik och för att få en bättre uppfattning om ämnet lågprisflyg. Med Karls hjälp fick författaren en bättre perception om vilka slags flygbolag som är kategoriserade som lågprisflygbolag, för att senare kunna utföra och sammanställa enkätundersökningen på Arlanda flygplats. Karl skickade även statiskt från Elfaa (European Low Fares Airline Association) och PowerPoint -filen *Commercials overnight- stays, Stockholm, 2010 January* som tillämpades i uppsatsen.

2.5 Kombinera metoderna

Enligt Holme och Solvang sker val av metod oftast efter den problemformulering som undersökningen grundar sig på. Ett naturligt reslutat av ett val är att kombinera olika tillvägagångssätt. Som nämnt tidigare kan starka och svaga sidor hos de olika metodiska redskapen ofta komplementtera varandra.[24]

Det som forskaren kan tjäna på av att kombinera metoderna är att se om informationen är giltig. Om olika tillvägagångssätt används och samma reslutat uppnås vid samma fenomen betyder det att informationen som samalts in är giltig. På detta sätt stärks tilliten till analysresultaten.[25] Därför har uppsatsförfattaren valt att utgå från de båda metoderna. Det vill säga både litteratur och statiskt användes i uppsatsen för att komplementtera varandra och för att kunna besvara forskningsfrågorna.

2.6 Källkritik

Uppsatsförfattaren var kritisk till sekundär och primär data under uppsatsens gång. Det beror på att författaren var medveten om att informationen som samlats in i form av Internet kan vara vinklad till hemsidornas fördel. Det finns alltid en risk att Internetkällor är vinklade, eftersom det är svårt att bedöma deras trovärdighetsgrad. Internethemsidor som har använts i uppsatsen är bland annat Budget airline guide, euromintor international och nationalencyklopedin. Författaren är medveten om att de två förstnämnda hemsidorna kan var vinklade till sin fördel i marknadsföringssyfte. Därför har allmän information om lågprisflyg från dessa hemsidor använts i uppsatsen. Dessutom har vetenskapliga artiklar från Södertörns högskolas hemsida tillämpats, då de betraktas vara pålitliga eftersom de är kontrollerade och granskade av universitet och högskolor.

[24] Holme, I,M, & Solvang, B.K, 1997
[25] Ibid

3 Teori

3.1 Flyget i en globaliserad värld

Globaliseringen har börjat utvecklas redan under 1800-talet då konkurrenskraftigt system mellan stater och agenturer världen över skapades samt globala nätverk, kommunikationer, internationell konkurrens, prissättning och internationella lagar grundades. Den generella beskrivningen av globaliseringen är intensifiering och utbredning av förbindelser och flöden av människor, kapital, kulturer, idéer, varor etc. mellan landsgränserna.[26] Globaliseringen har under det senaste seklet grundats genom fyra betydande faktorer: industrialiseringen av finansväsen, ny internationell uppdelning av arbete, en ny teknologiskt system och homogenisering av internationella konsumentmarknader.[27] Det nya teknologiska systemet som innebär bland annat uppfinning av solenergi generering, mikroelektronik, digital kommunikation och informationssystem har varit en betydande faktor för utvecklingen av globaliseringen. Detta har bidragit till geografisk reorganisering av kärnländernas ekonomi. Det har expanderat den globala räckvidden inom finans och industri samt skapat mera flexibel ansats inom marknadsinvestering. Den teknologiska förbättringen inom transportväsendet och kommunikation såsom integreringen av färjetrafiken, järnväg, motorvägar, introduceringen av fraktflygplan och elektronisk kommunikation i form av e-post etc. har haft stor påverkan till att det globala rummet krymper.[28] Idag har den globala kommunikationen utvecklats och förändrats genom fyra olika faktorer sen tidigare. Första faktorn är att kommunikationen sker snabbare idag än förr. Det andra är att globaliseringen äger rum på en större skala, även på avlägsna platser i världen. Det tredje är att den globala kommunikationen är breddare och har flerfaldiga dimensioner (teknologiska, ekonomiska, politiska, sociala, kulturella etc.) Det fjärde är att det har skapats en komplexitet mellan regioner och platser världen över. [29]

Utvecklingen av det långväga resandet uppfattas som en självklar faktor i en pågående globaliseringstrend. Olika delar runt om i världen blir mer och mer integrerade socialt och ekonomiskt. Flygets utveckling under 1900 – talet har bidragit till att det har blivit vanligt med flygpendligt över stora distanser och avstånd.[30] ”Den ökade geografiska rörligheten är en del av en mer övergripande historisk trend mot intensifiering och acceleration av interaktion över avstånd.”[31] De tidigare samhällsomvandlingar har bidragit till en rad innovationer i kommunikationsteknologi och transport, ena av dem är till exempel flyget som har brutit ner eller reducerat barriärer mot interaktionen av geografiskt avstånd. Ökade tillgängligheten till avlägsna platser och personer har inneburit att rummet pressats samman eller krympt. Intensifierade utbyte på global nivå under de senaste decennium kan beskrivas som en uppsättning av historiska vågor av sammanpressning av tidsrummet. [32]

Flyget spelar en central roll när det gäller fysiska transporter över långa distanser och avstånd i det globala rummet. Förflygningshastigheten är mångdubbelt så högre än högsta sjö- och landtransport, detta gör flyget unikt medel för reducering av tidsåtgången för långa

[26] Knox ,P.L & Marston, S.A, 2007
[27] Ibid
[28] Ibid
[29] Ibid
[30] Frändber, L, 2000
[31] Ibid s.28
[32] Ibid

resor. Flygets räckvidd har gjort förflyttning över världen oberoende av barriärer i form av öknar, hav eller bergskedjor. Flygväsendets inverkan har förändrat mönster av global och regional tillgänglighet på ett radikalt sätt.[33] Konsekvenser av flygtrafiken är att det sker en sammanpressning av det globala rummet, vilket innebär att de avlägsna platserna når vi snabbare än vad vi gör med de närmaste. Enligt en studie om Sveriges kontakt- och resmöjligheter i Europa diskuteras vilka radikala konsekvenser flygtransporten har haft under de senaste decenniernas för relationen mellan tillgänglighet och avstånd. ”Erlandsson och Lindell konstaterar att Sveriges perifera läge i Europa innebär att kontaktlandskapets nuvarande utformning är helt beroende av flyget, och att inskränkningar i flygtrafiken skulle medföra ”enormt stora negativa konsekvenser” när det gäller möjligheterna att upprätthålla direkta personkontakter med individer bosatta i Europas övriga stadsområden.”[34]

Den kulturella och ekonomiska globaliseringen har bidragit till att regioner och platser runt om i världen försöker förbättra uppfattningen som konsumenterna, turisterna och företagen har om regionerna. På grund av det utvecklas och marknadsförs platser ständigt för att locka till sig konsumeter. Kultur har blivit en betydande medel för regioner och platser för att behålla och attrahera andra sorters ekonomiska aktiviteter. För att göra sig attraktiva för den globala ekonomin har olika platser och regioner förändrats och omstrukturerats genom utvecklig av infrastruktur, skapande av kulturella faciliteter, festivaler och sportevenemang. När turisterna besöker platsen eller regionen sker en ekonomisk utveckling, det vill säga sysselsättning och nya verksamheter skapas. Följden av detta kan bidra till regional utveckling. [35]

3.2 Regional utveckling

Wärneryd menar att begreppet ”regional geografi” fokuserar på hela regioner med dess gränser, innehåll och egenskaper. Det består av allt som hörs, doftar och syns samt de mänskliga aktörerna, dess avsikter och verksamheter[36]. Vidare menar Wärneryd att regioner gärna vill uppvisa något extraordinärt, som endast finns i denna region. Detta kan exempelvis innefatta byggnader, naturresurser etc.[37]. Anderson definierar regionen, ett område som avgränsas för ett visst syfte. Regionen blir då en utgångspunkt för problemlösning. En avsikt, ett problem, ett syfte är utgångspunkten för regionens existens.[38] Regionen kan även tolkas som ett territorium som innehåller sociala och politiska interaktioner. Enligt Jauhiainen är en region en lokal förklaring till en ojämn global kapitalism, samt en kulturell identifikation uttryckt genom människors tillhörighet till en region, men också ett medel för social interaktion där sociala strukturer möts.[39] Med enklare ord kan regionen definieras som ett område som skiljer sig från andra områden på något sätt genom kulturella, naturella eller politiska egenskaper.[40] På grund av den globaliserade ekonomin tvingas vissa regioner till omorganisering för att det ska uppstå regional utveckling. Vissa regioner utvecklas utan statlig påverkan som innebär att regionala gränser förändras för en ekonomisk utveckling. Detta innebär att människor och organisationer kan

[33] Frändber, L, 2000
[34] Ibid s.29
[35] Knox ,P.L & Marston, S.A, 2007
[36] Wärneryd, O, 1987, s.85
[37] Ibid
[38] Anderson, L, 1987
[39] Jauhiainen, J, 2000
[40] Ibid

dra nytta av dessa förändringar ekonomiskt.[41] Ett exempel på förändringar kan vara tillkomsten av nya flygförbindelser.
Det kan uppstå en rad olika regionala effekter vid skapande av till exempel nya flygförbindelser, dessa effekter kan vara ekonomiska och sociala men är dock inte självklara. Olika regioner skiller sig åt, men i huvudsak kan man rada upp fem olika typer av positiva indirekta effekter som flyget bidar till; generell ekonomisk tillväxt, sysselsättningskapande, skatteeffekter, utveckling av det regionala näringslivet och ökad turistisk omsättning.[42] Regioner runt om i Europa är aktörer som indirekt i högsta grad har något att tjäna på en stark tillväxt i etablering av ny flygtrafik och nya linjer. En regions attraktionsförmåga består av fyra huvudsakliga faktorer: generell attraktionskraft, folkmängd, läge och destinationsmedvetenhet(dvs. kunskap för helhetssyn och nätverkstänkande.)[43]

3.3 Lågprisflyget

Lågprisflyg ses av många som det mest dynamiska utvecklingen inom resenäringshistorien i USA och Europa. Sedan ankomsten av flygbolagen Ryanair, Southwest och easyJet har fler och fler bolag anslutit sig till marknaden. Lågprisflyg har gynnat resenärerna att resa för lägre priser och därmed konkurrerat inte bara med de traditionella flygbolagen utan även med andra transportmedel som bil, tåg och färja.[44] Detta har haft stor inverkan inom samtliga sektorer i reseindustrin. Till exempel har de traditionella flygbolagen tvingats att sänka sina priser för att kunna konkurrera med lågprisflygen. Men även bussar, tåg och färjor har utvecklat sin effektivitet och sänkt sina priser. Följden av dessa förändringar har varit att mängden resenärer inom lågprisflyg och de traditionella flygbolagen har ökat drastiskt i Europa. Juliana och Baum påstår att denna trend har fått kritik av analytiker och att flera flygförbindelser kommer att påverka miljön negativt. [45] De påstår även att resebyråer kommer att förlora sin funktion inom resebranschen. Ankomsten av lågprisflyg har inneburit att lägre priser och flera valmöjligheter för resenärerna i Europa och USA.[46]

Utvecklingen i sydöstra Asien har inte utvecklats lika snabbt. Enligt analytiker är det höga regleringen av flyg och bristen på sekundära billiga flygplatser några av orsaker till en långsam utveckling. Dessa orsaker har varit huvudfaktorer till lågprisflygets framgång i Europa.[47]
En annan faktor till att lågprisflyg inte utvecklas lika snabbt i sydöstra Asien är den låga ekonomiska nivån. Juliana och Baum menar att BNP nivån är betydligt låg i dessa områden, samtidigt som färre människor tar semester pågrund av den dåliga ekonomin. Användningen av Internet och kreditkort är också relativt låg. Detta har varit en av de främsta orsakerna till att utvecklingen av lågprisflyg har gått raskt fram i Europa och USA.[48]

[41] Jauhiainen, J, 2000
[42] Turismens Utredningsinstitut, 2005
[43] Ibid
[44] Juliana, K and Baum, T, 2004
[45] Ibid
[46] Ibid
[47] Ibid
[48] Ibid

3.3. 1 Lågprisflygets påverkan på regionen

Det finns en hel del faktorer som lyfte fram lågprisflyget i Europa. Ena av dem var liberalisering av lufttransporten i den Europeiska Unionen. Andra var kommersialiseringen av Internet och framgången av flygbolagen Ryanair och EasyJet som ledde till att en ny trend inom rese industrin grundades. Regioner i Europa som använde sig av lågprisflygservice hade ökning av resenär från 4 procent till 23 procent mellan åren 2001-2006.[49]
Lågprisflygets utveckling i Europa har bidragit med oförutsedda förmåner. Det är inte bara flygplatserna som har fått flera passagerare och resenärer utan lokalekonomin runt omkring flygplatserna har påverkats positivt. Enligt Donzelli har lågprisflyget lett till att turisterna utforskar ”nya” områden och regioner som ligger i närheten av flygplatserna. Lågprisflyg kan sprida och stimulera turismen samt göra det mindre säsongsbetonat i en region. På detta sätt kan regionen bli attraktivare för turismen men även andra industrier.[50] Södra Italien har hög potential för utveckling av turismen, men dålig infrastruktur påverkar rörligheten inom men också till regionen. Donzelli påstår att flygtrafik kan vara en betydande arbetsgivare och generera den regionala ekonomin, på så sätt pådriva utvecklingen av infrastrukturen. Enligt EU:s transportrapport år 2004 har samarbetet mellan lågprisflygbolag och regioner bidragit till en integrering av Europa och utveckling av regioner. Andra effekter har varit ökad ekonomi i sektorer som turism samt utveckling av mellanstora företag inom den kommersiella sektorn.[51] Donzelli menar att lågprisflyg har betydande effekt på den lokala ekonomin, exempelvis kan enskild flygförbindelse generera ekonomiska välfärdsvinster på cirka 14,6 miljoner euro per år. I ett annat exempel tar han upp att den nya lågprisflygförbindelsen mellan Malö – Sturup har varit betydelsefull. Enbart ett schemalagt Ryanair flyg har bidragit till mer än 200 arbetstillfällen, ökat turismflöde till regionen och skatteintäkter.[52]

Även Rebollo et al. tar upp i sin journal *Spread of Low- Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain* att lågprisflyg har betydande inverkan inte bara inom turismsektorn utan att det även påverkar infrastrukturen, markanvändningspolitiken och hela kusten av Spanien. Därför är det svårt att påpeka de exakta effekterna som lågprisflyg bidrar med vid regional utveckling.[53] Påverkan av lågprisflyg har inte märkts av på de stora flygplatserna utan det är främst de sekundära flygplatserna runt om i Europa(Hahn i Frankfurt, Standsted och Luton i London eller Charleroi i Bryssel) som har känt av en skillnad.[54] Han menar också att ju flera flyg som trafikeras från flygplatserna desto högre förstärkning blir det i regionala utvecklingen. Flygplatserna får tvåfaldig funktion, att vara transportknutpunkt och betydande beståndsdel i den regionala ekonomin. [55] Flygplatser med hög lågprisflyg trafik har högre genomslag inom den regionala ekonomin.[56]

Flygplatser i Italien som specialiserar sig på lågprisflyg har inte enbart fått flera passagerare utan även jämnare trafikflöden varje månad. Andra städer i Italien som trafikeras av

[49] Rebollo, et al. 2009
[50] Donzelli, M, 2010
[51] Ibid
[52] Ibid
[53] Rebollo, et al. 2009
[54] Ibid
[55] Ibid
[56] Ibid

lågprisflyg t.ex. Rom, Milan och Venedig har reducerad säsongsanpassning när man tittar på passagerarefterfrågan. [57] Ett exempel är flygplatsen i närheten av staden Alghero i västra Sicilien som har fått en ökning av antalet passagerare från cirka 665 000 till cirka 1,1 miljoner mellan åren 2000 till 2006. Detta på grund av tillförseln av Ryanair förbindelsen till London. [58]

Under år 2006 öppnades nya lågprisflygförbindelser till Malta med flygbolaget Ryanair som började trafikera från flygplatsen Luton. Inte lång tid efter introducerades lågprisflygbolaget EasyJet till destinationen.[59] År 2007 hade 1,2 miljoner turister besökt landet och spenderat nära 1058 miljoner euro. Samma år växte den Europeiska flygtrafiken till Malta med 10,9 procent. Följden av detta har varit att turismen har blivit betydande bidragsgivare vad det gäller välstånd och bestått av 22 procent av landets BNP och 27 procent av sysselsättningen.[60]

Enligt Graham och Dennis har rese mönster förändrats runt om i Europa. Det har skiftat från traditionella paketerade resorna till mera självständiga resor, det vill säga resenärerna sätter ihop sina egna resor med hjälp av Internet.[61] Generellt har resenärerna blivit mera erfarna och sofistikerade i sitt resande, i och med det ställs högre krav och mera flexibilitet av turismprodukten (transporten, login etc.) bokningsprocessen och resplanen. Trots skiftningen har inte turisterna på Malta ändrat på sin genomsnittliga besökslängd som ligger mellan 11 - 12 dagar. Sedan införandet av Ryanair förbindelsen har de brittiska turisterna fortsatt att besöka Malta för sol och bad semester, men istället köpte de flyg och logi biljetter separat jämfört med tidigare år då de köpte paketerade resor genom resebyråerna.[62] Enligt undersökningen gjort av Grahm och Dennis har lågprisflygresenärerna till Malta högre inkomst än resenärerna från de traditionella flygbolagen och charter. Mellan åren 2006-2007 har lågprisflyg transporterat yngre och förmögnare resenärer, som även är första gångs besökare. Däremot vissas inga tydliga tecken på att lågprisresenärerna är mera intresserade av historik och kulturturism. Under sin vistelse bor turisterna främst i självhushåll eller hos släkt och vänner.[63]

Det finns en hel del skillnader mellan passagerare inom lågprisflyg och de traditionella flygbolagen enligt Rebollo et al. Lågprisflygpassagerarna brukar oftast planera sina resor själva genom att använda Internet för flyg och hotellbokning, istället för att köpa paketerade resor av resebyråerna.[64] Resenärerna från de traditionella flygbolagen bor oftast i hotell, medan lågprisflyg resenärerna hellre bor hos släkt och vänner(17 %) självhushåll (12,7 %) och hyreshus (11,6%). I sitt exempel tar Rebollo et al. upp att det främsta resesyftet för lågprisflygresenärerna till Spanien är semester- och fritidsresor. De påpekar även att lågprisflygresenärerna spenderar mindre pengar på besöksdestinationen än de traditionella

[57] Donzelli, M, 2010
[58] Ibid
[59] Grahm, A, Dennis, N, 2010
[60] Grahm, A, Dennis, N, 2010
[61] Ibid
[62] Ibid
[63] Ibid
[64] Rebollo, et al. 2009

resenärerna. Därmed bidrar lågprisflygresenärerna inte lika mycket ekonomiskt till regionen.[65]

Utöver de positiva effekterna av lågprisflyg finns även negativa. Konsekvenserna av ökad flygtrafik är bland annat miljöförstöring som kan påverka negativt både lokalt och globalt. Utsläpp av höga halter koldioxid har påverkat det globala klimatet. Ett annat problem är buller och en hel del olyckor.[66]

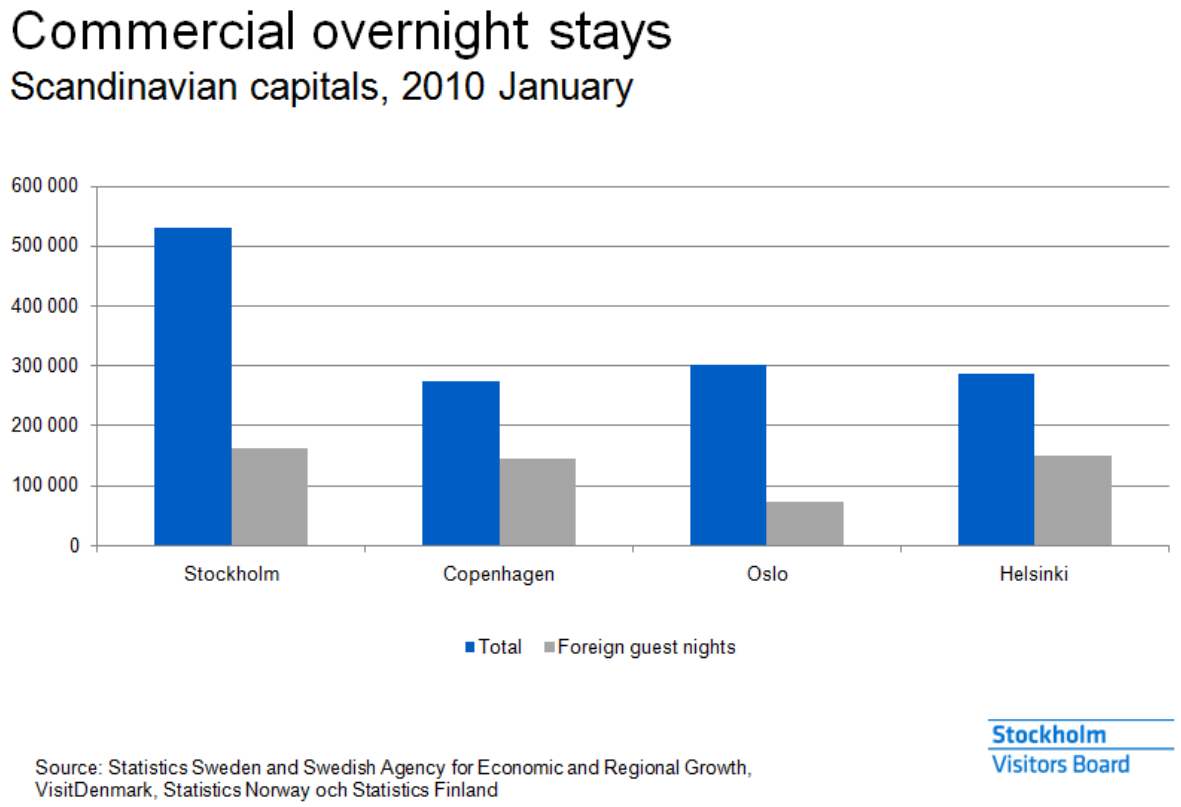
[65] Rebollo, et al. 2009
[66] Donzelli, M, 2010

4 Undersökning

4.1 Besöksnäringen i Stockholm

Stockholms besöksnäring är stark inom ett europeiskt perspektiv. De kommersiella övernattningarna har ökat med 5,7 procent varje år mellan årsperioden 2002-2007. På grund av det är Stockholm den staden med högsta tillväxten i Skandinavien. Under år 2008 gjordes totalt 8,7 miljoner övernattningar på vandrarhem, hotell och stugbyar i Stockholms län. Jämfört med år 2007 är det en ökning med 5 procent. [67] Den största utländska marknaden är Tyskland med 340 000 gästnätter följt av USA, Storbritannien och Norge. [68] (Se bilaga 2.) År 2010 har Stockholm cirka 150 000 kommersiella övernattningar av utländska besökare. Här nedan ser man de kommersiella övernattningarna under januari månad år 2010.

Figur 1. *Kommersiella övernattningar i Skandinaviska huvudstäder år 2010*



Källa: *Commercial overnight stays Stockholm, 2010 January, Stockholm Visitors Board s.10*

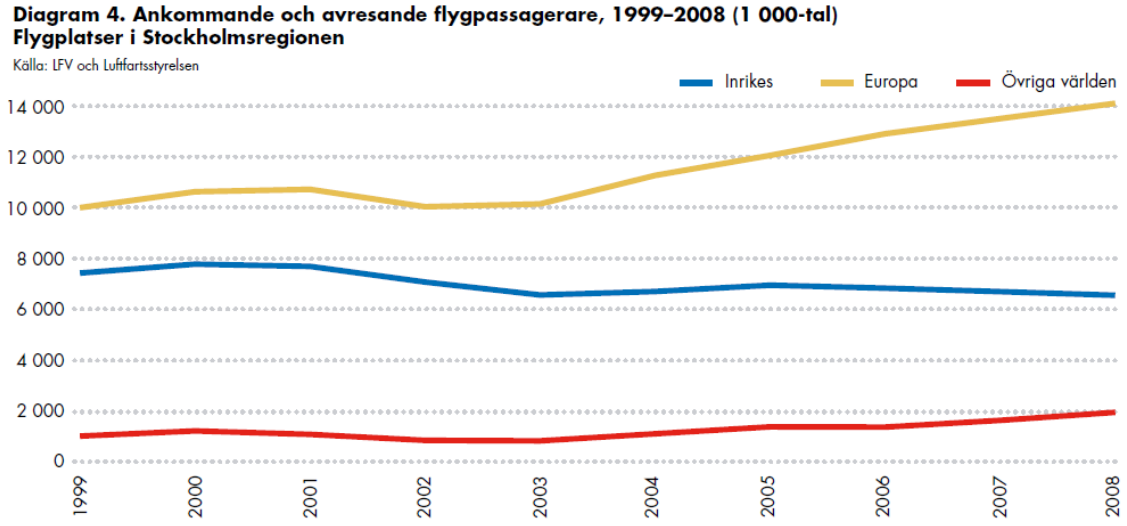
Trots en begynnande lågkonjunktur under år 2008 var det ett gynnande år vad det gäller flygtrafiken till och från Stockholm. Passagerarantalet ökade i Stockholmsregionens samtliga flygplatser jämfört med år 2007. Det har skett en ökning med 3,5 procent till 22,6 miljoner.[69] Flygplatsen som dominerade vad det gäller passagerarantalet var Arlanda flygplats med 80 procent av flygresorna, därmed ökade passagerarantalet med drygt 1 procent sedan 2008.

[67] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009
[68] Ibid
[69] Ibid

”Stockholm - Skavsta hade 24 procent fler passagerare än 2007 och ökade därmed sin andel av flygtrafiken till och från Stockholm till 11 procent.”[70] (Se bilaga 3.)

Det visade sig att under år 2008 reste sex av tio passagerare från en flygplats i Europa till Stockholm. Det sker en successiv tillväxt av antalet passagerare för utrikesflyg. Observationer under en 10-års-period visar att utrikesflyget har ökat sin kvot av det totala passagerarantalet från 59 till 71 procent till och från Stockholm.[71] Från Stockholm - Arlanda trafikerar 73 passagerarbolag med direktflyg till 149 utrikesdestinationer. Bara Stockholm-Skavsta har 55 direktlinjer.[72]

Figur 2. *Ankommande och avresande flygpassagerare mellan åren 1999-2008, Flygplatser i Stockholmsregionen*



Källa: *Fakta om besöksnäringen i Stockholm 2009, Stockholm Visitors Board s.17*

När man pratar om kommersiella övernattningar svarar hotell för cirka 8 av 10 övernattningar i Stockholms län. Vad det gäller volymässigt har hotellen också upplevt största ökningen under år 2008. Boendeformen som hade betydligt snabbare ökningstakt än hotellen var vandrarhem med en ökning på 20 procent. Det som kan konstateras är att de flesta övernattningar i Stockholmslän görs i andra boendeformer än kommersiella anläggningar. Det kan vara övernattningar hos släkt och vänner eller i till exempel fritidsbåt eller fritidshus. Dock har under de senaste fem åren har övernattningarna i andra boendeformer minskat från 75 procent till 60 procent.[73] (Se bilaga 4.)

Konsekvenserna av ständig tillväxt av kommersiella övernattningar är att hotellantalet växer i Stockholm samt tillgången till rum blir större och snabbare. Hotellrumantalet växte med 7 procent i Stockholms stad och 4 procent i Stockholms län jämfört med år 2007.[74] Därmed varierar kapacitetsutnyttjandet kraftigt mellan helg och vardag, mellan lågsäsong och

[70] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009 s.16
[71] Ibid
[72] Ibid
[73] Ibid
[74] Ibid

högsäsong. De mest utnyttjade hotellen är 4- och 5 stjärniga hotell i stadens centrala delar och vid Arlanda.[75] Den främsta gästen som dominerar hotellövernattningarna under största delen av året är affärsresenären. (Se bilaga 5.)

Besökarnas vistelselängd i Stockholm ligger i genomsnitt på 2,5 nätter. Resenärerna som stannar kortast tid är hotellgäster med 1,7 nätter i genomsnitt. Kort stannar gästerna även hos släkt och vänner, cirka 2,2 nätter i genomsnitt. Affärsresenärerna som bor på hotell är den kategori som spenderar mest pengar per dygn under sin vistelse. [76] De spenderade 2 289 kronor per dygn under år 2008. Den största utgiften bestod av boende. Däremot privatresenärerna som bodde på hotell gjorde sig av med 1 362 kronor per dygn. Det har skett en ökning i affärsresenärernas konsumtion med 3 procent sedan 2007. Detta kan man se i tabellen nedan.

Figur 3. *Konsumtion under vistelsen per besökare och dygn i Stockholmslän och stad år 2008*

Tabell 12. Konsumtion per besökare och dygn i Stockholms län och stad, 2008
Stockholms stads siffror i parentes
Källa: Resurs

	SEK		Jämförelse 08/07, %	
Hotell	1 841	(1 865)	–1	(–4)
affärsresor	2 289	(2 395)	3	(–1)
privatresor	1 299	(1 362)	–9	(–8)
Stugby	511	iu	0	iu
Camping	305	(307)	3	(4)
Vandrarhem	420	(419)	0	(0)
Fritidshus	173	iu	–12	iu
Släkt/vänner	317	(476)	–10	(15)
Fritidsbåt	199	(206)	41	(44)
Övrigt	522	(713)	–45	(–24)
Dagbesökare	514	(614)	1	(0)

iu = ingen uppgift

Källa: *Fakta om besöksnäringen i Stockholm 2009, Stockholm Visitors Board s.37*

4.2 Ekonomiska effekter

Besökarna av de kommersiella boendeformerna är den grupp som omsätter mest, det har uppstått en tillväxt på 15,1 miljarder svenska kronor vilket är en ökning på 2 procent. De svarade för hela 70 procent av omsättningen under år 2008.[77] Men det är inte bara de kommersiella boendeformerna som bidar till omsättningen, även besökare från andra boende former som till exempel släkt och vänner bidrar till omsättningen. ”Den totala rese- och turistindustrin omsatte omkring 90 miljarder SEK i Stockholmslän.”[78]

[75] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009
[76] Ibid
[77] Ibid
[78] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009 s.41

Figur 4. *Totala omsättningen från inresande turister efter boendeform i Stockholms län mellan åren 1998, 2004-2008*

Tabell 13. Omsättning[1] från inresande turister efter boendeform 1998, 2004–2008, Stockholms län (MSEK)
Källa: Resurs

	1998	2004	2005	2006	2007	2008
Hotell	6 380	9 259	10 529	12 052	14 222	14 518
affärsresenärer	4 453	5 395	6 787	7 878	9 308	9 888
fritidsresenärer	1 927	3 864	3 742	4 174	4 914	4 630
Stugby	40	49	46	51	45	46
Camping[2]	96	200	247	286	301	278
Vandrarhem	71	203	232	234	251	301
Kommersiella	**6 587**	**9 711**	**11 054**	**12 623**	**14 819**	**15 143**
Fritidshus	429	836	788	719	712	576
Släkt/vänner	3 028	4 740	4 121	4 616	3 647	3 448
Fritidsbåt	45	103	88	97	99	67
Övrig övernattning	850	685	399	125	164	83
Dagbesök	2 840	2 985	2 373	2 677	2 537	2 686
Övriga	**7 192**	**9 349**	**7 769**	**8 234**	**7 159**	**6 860**
Totalt	**13 777**	**19 060**	**18 823**	**20 857**	**21 978**	**22 003**
varav Stockholms stad	*8 393*	*12 069*	*12 208*	*13 688*	*14 766*	*15 353*

[1] Inkl moms [2] Baserat på estimat, ej officiell statistik, av gästnätter från camping

Källa: *Fakta om besöksnäringen i Stockholm 2009, Stockholm Visitors Board s.40*

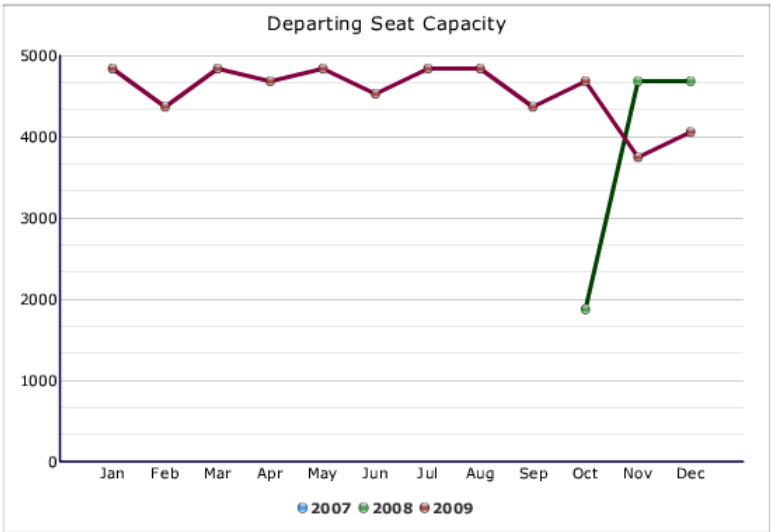
Besöksnäringens påverkan på sysselsättningen i Stockholms län under år 2008 motsvarade cirka 18 200 årssysselsatta, av dessa var 12 400 i staden. Den betydande påverkan på sysselsättningen har inträffat inom restaurang med 6 200 sysselsatta och logi med 9 900 sysselsatta. Inom ett 10 års perspektiv har sysselsättningen ökat för just de två branscherna. Skatteintäkterna under år 2008 var knappt 2,9 miljarder svenska kronor för länets kommuner och landsting. Utöver det genererade besöksnäringen andra skatte- och momsintäkter till staten.[79]

[79] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009

4.3 Besöksfrekvensen

Diagrammet nedan visar lågprisflygbolaget EasyJets flygstolskapaciteten från olika destinationer i Italien till Stockholm. Som man kan se öppnandes flyglinjer till Stockholm från Italien i oktober 2008. Diagrammet visar radikal ökning av flygstolkapaciteten redan första månaden. Under år 2009 ligger kurvan på relativt jämn nivå med cirka 4 400 flygstolar i genomsnitt per månad.[80]

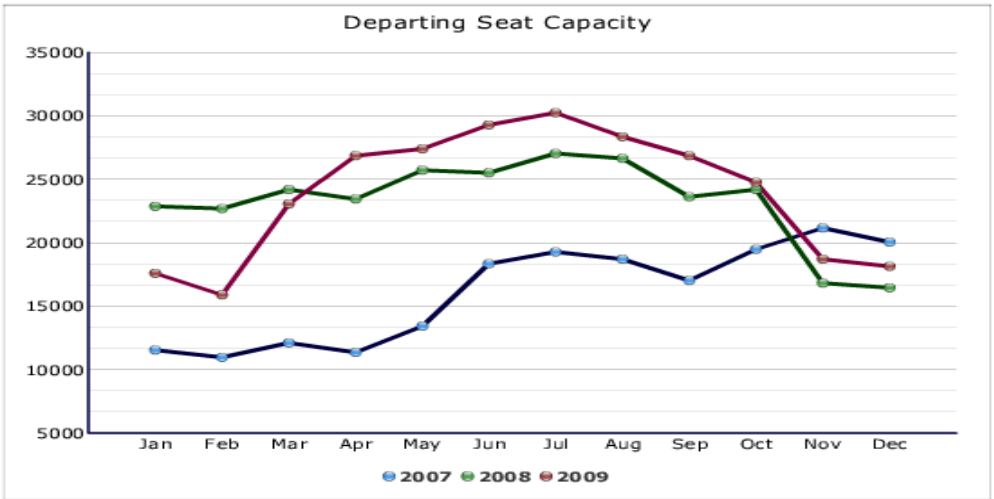
Figur 5. *Flygstolskapaciteten från Italien till Stockholm mellan åren 2007-2009*



Källa: *Elfaa, http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20*

I ett annat exempel trafikerades resenärerna från Italiens olika destinationer till Stockholm-Skavsta fast med flygbolaget Ryanair. Man kan se en tydlig ökning av resenärer mellan åren 2007-2009. Under år 2009 trafikrads det högsta antalet resenärer mellan månaderna mars till oktober. Månaden med högst antal resenärer var juli med hela 30 000.

Figur 6. *Flygstolskapaciteten från Italien till Stockholm mellan åren 2007-2009*

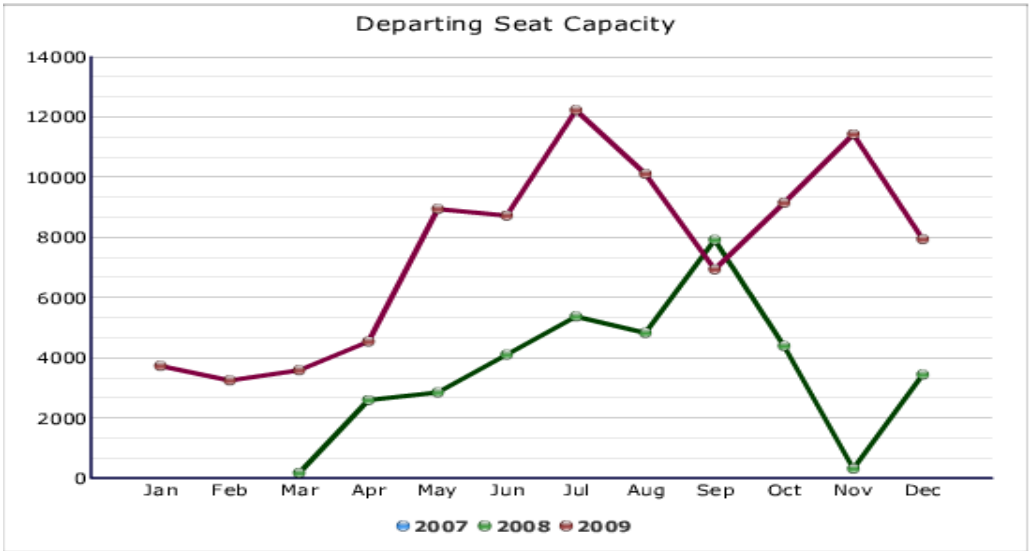


Källa: *Elfaa, http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20*

[80] http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20

Destinationer från Spanien som trafikerades av lågprisflygbolaget Norwegian till Stockholm har haft en radikal ökning av resenärer. År 2008 var det största flygstolskapaciteten under september månad med 8000 platser. Medan under år 2009 i juli månad var det största flygstolskapaciteten med 12 000 platser.

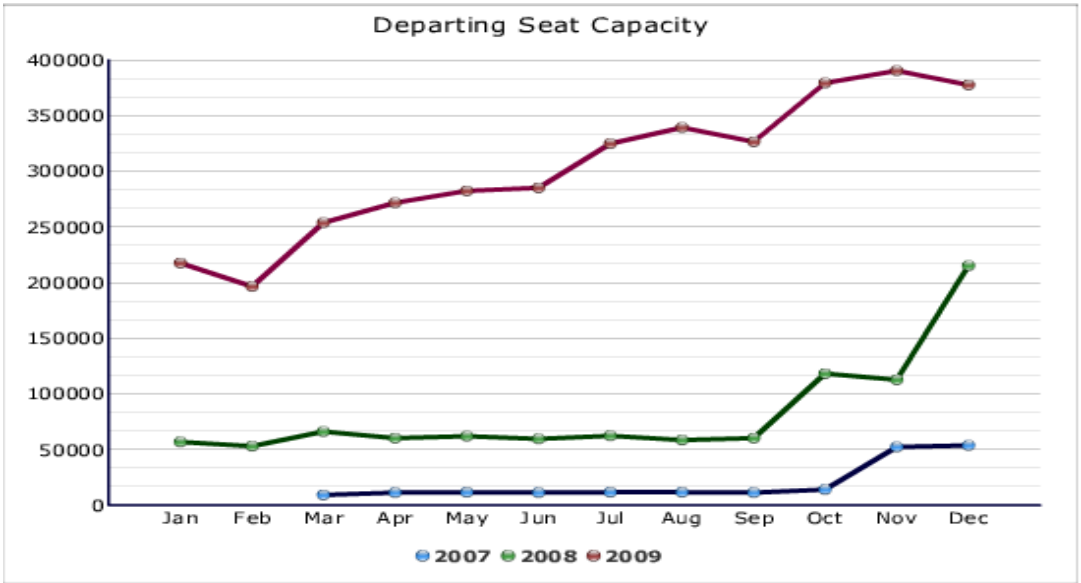
Figur 7. *Flygstolskapaciteten från Spanien till Stockholm mellan åren 2007-2009*



Källa: *Elfaa, http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20*

I tabellen nedan är det olika destinationer från Spanien som trafikeras till Stockholm Skavsta med flygbolaget Ryanair. År 2009 är året då en drastisk ökning har skett. Om bara månaden januari jämförs år 2008 och 2009 ser man att det har uppstått en ökning med cirka 170 000 flygstolar.

Figur 8. *Flygstolskapaciteten från Spanien till Stockholm mellan åren 2007-2009*

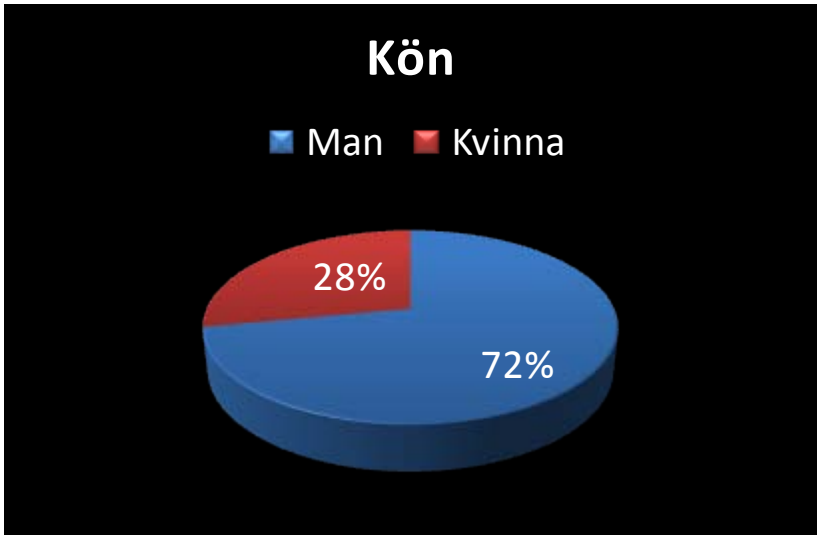


Källa: *Elfaa, http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20*

4.4 Enkätundersökningen

Enkätundersökningen bestod av 50 respondenter. De första två frågorna var demografiska och handlade om kön och ålder. Av alla respondenter var 72 procent män och 28 procent kvinnor.

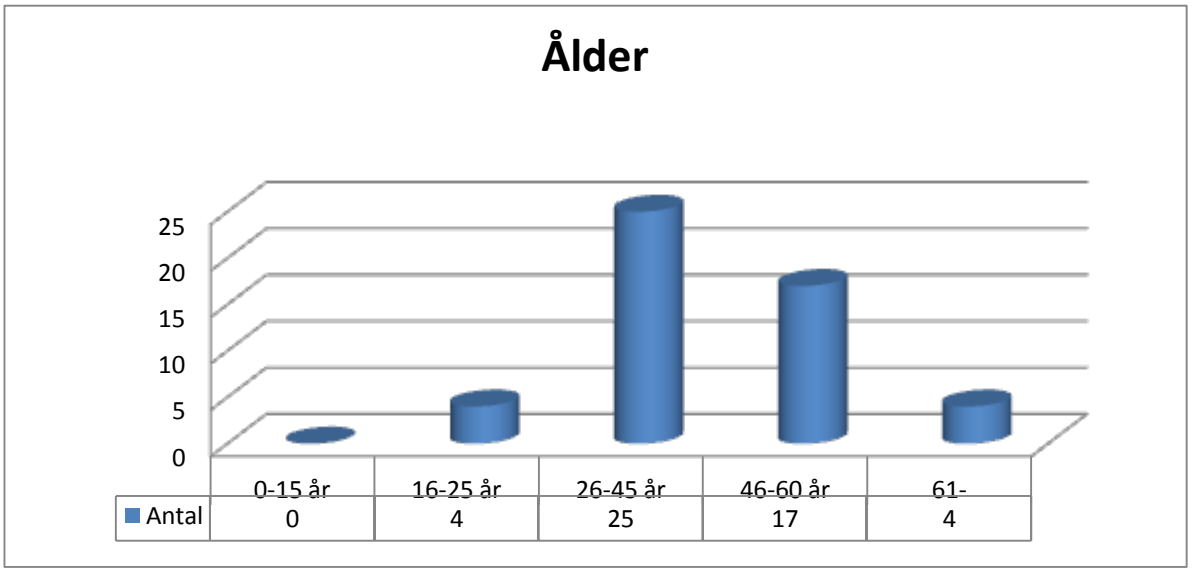
Figur 9. *Respondenternas könsfördelning*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Respondenterna kunde välja och ange sin ålder i rätt ålderskategori. Resultatet av detta visar att 25 av respondenterna (50 %) hamnade i ålderkategorin 26-45 år och 17 av respondenterna (34 %) hamnade i ålderskategorin 46-60 år. Ålderskategorin 16-25 år bestod av endast 4 respondenter (8 %). Det som kan konstateras i den andra frågan är att lågprisresenärerna är relativt unga.

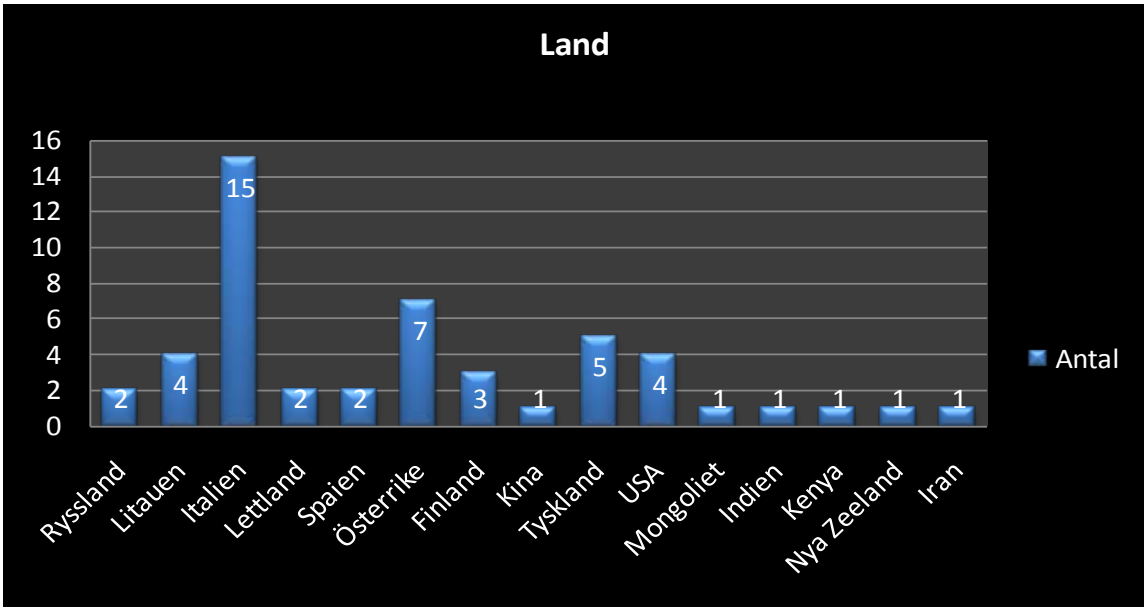
Figur 10. *Respondenternas ålder*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Den tredje frågan handlade om vilket ursprungsland lågprisflygresenärerna kommer ifrån. Resultatet visar att resenärernas ursprung är varierande. Fem av respondenterna (10 %) kommer från Tyskland och sju av respondenterna (14 %) kommer från Österrike. Största antalet resenärer kommer från Italien, 15 personer (30 %). Resenärerna som kommer från länder utanför Europas gränser är bland annat USA (2 %), Nya Zeeland (2 %), Kina (2 %), Mongoliet (2 %), Kenya (2 %), Indien (2 %) och Iran (2 %). Det som kan konstateras är att högsta antalet resenärerna kommer från Europa. Det är även relativt korta flygdistanser mellan resenärarenas hemländer och Sverige. Detta innebär att det är ganska korta flygresor, mellan en till tre timmar. De övriga Europeiska länderna som resenärerna kommer ifrån är bland annat Ryssland, Litauen, Lettland, Spanien och Finland.

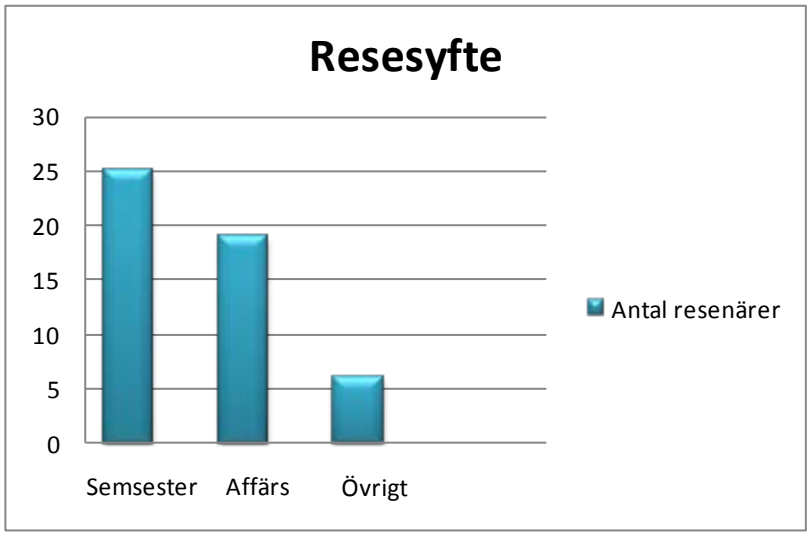
Figur 11. *Respondenternas ursprungsland*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Fråga fyra handlade om resenärernas resesyfte, det vill säga vad den främsta anledningen är till att de besöker Stockholm. Respondenterna hade tre alternativ att välja mellan: semesterrelaterat, affärsrelaterat eller annan orsak. Av femtio respondenter var 25 semesterrelaterade (50 %), 19 affärsrelaterade (38 %) och 6 hade en annan orsak till resan(12 %). De sex respondenterna bestod främst av utbytesstudenter som kom till Stockholm för att utbilda sig. Det som kan noteras är att resenärernas huvudsyfte till att besöka Stockholm är att ha semester.

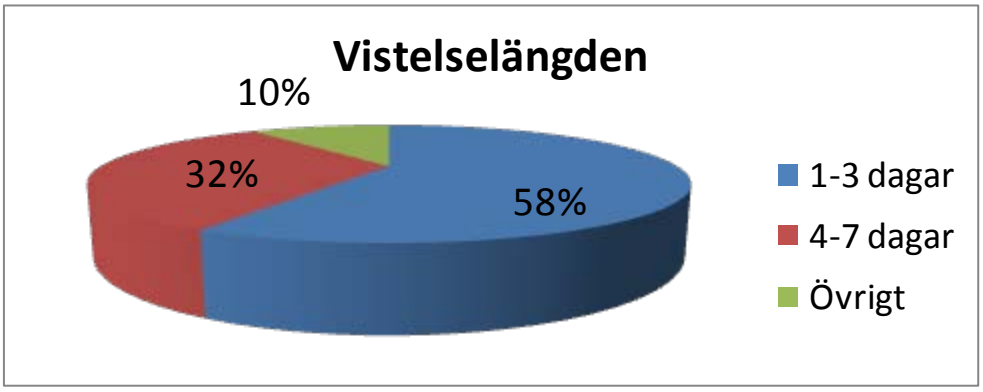
Figur 12. *Respondenternas resesyfte*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Den femte frågan som är betydande för undersökningen är resenärernas vistelselängd i Stockholm. Diagrammet visar att högsta andelen resenärer vistas mellan en 1-3 dagar (58 %). Den grupp resenärer som hamnar i den kategorin är främst affärsresenärer. Därefter är det 32 procent som vistas mellan 4-7 dagar. Endast 10 procent spenderar en längre period än 7 dagar i Stockholm. I den kategorin är det främst studenter som stannar en längre period, mellan 3-6 månader.

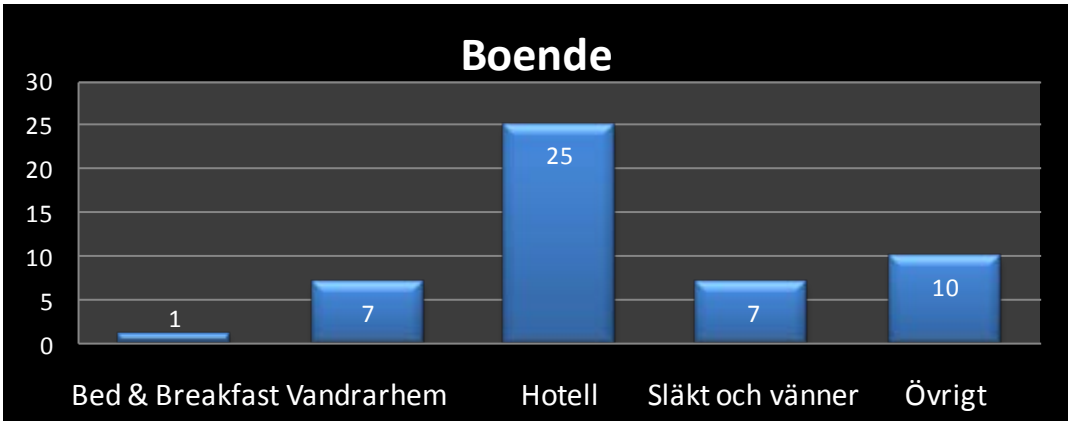
Figur 13. *Respondenternas vistelse längd i Stockholm*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Den påföljande frågan handlade om var resenärerna bor under sin vistelse i Stockholm. Alternativ som respondenterna kunde välja mellan är Bed & Breakfast, hotell, vandrarhem, släkt och vänner samt ett annat slags boende. Endast två procent bor i Bed & Breakfast, denna boendeform är inte ett attraktivt boende för lågprisresenärerna. Betydligt fler väljer att bo i vandrarhem och hos släkt och vänner. Största andelen resenärer väljer att bo i hotell, hela 50 procent. Det är främst affärsresenärer som väljer att bo i hotell under sin vistelse. Tio av respondenterna (20 %) väljer att bor i ett annan slags boendeackommodation. Den gruppen består främst av studenter som bor i studentlägenheter.

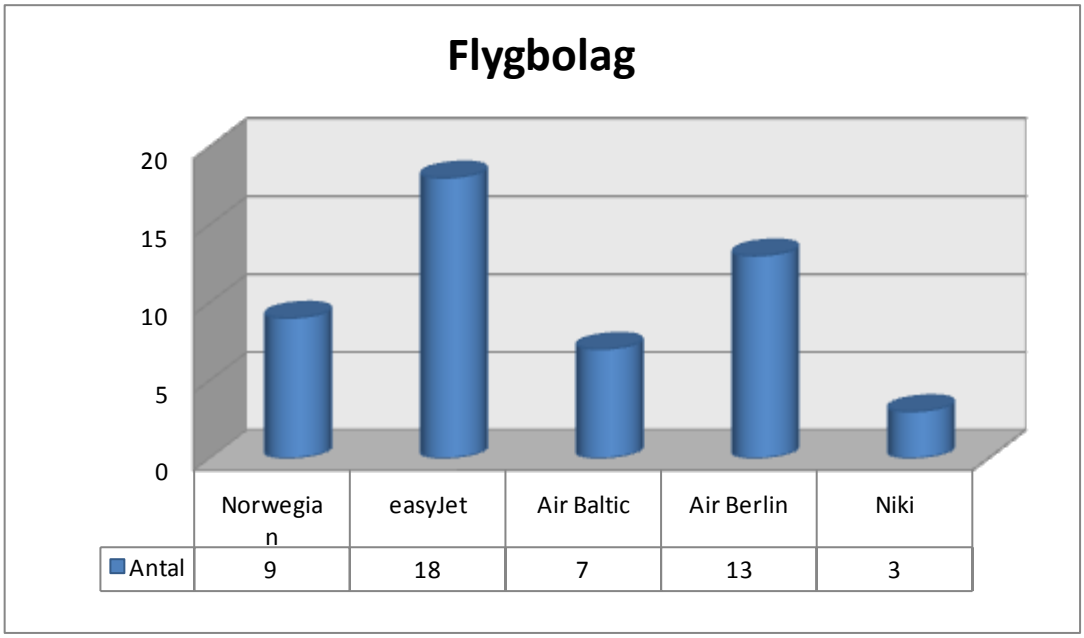
Figur 14. *Respondenternas val av boende*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

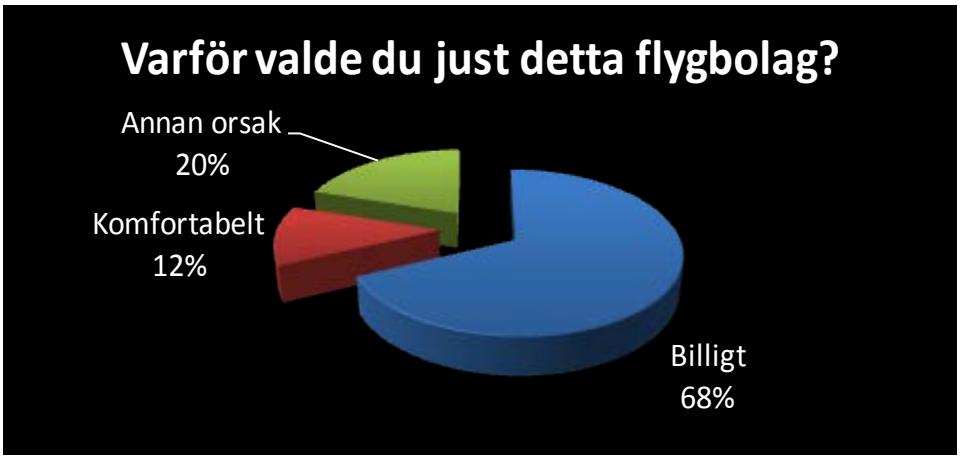
Följande fråga som ställdes var vilken slags lågprisflygbolag resenärerna flyger med och vad främsta orsaken är till valet av flygbolag. Som tabellen nedan visar väljer flest resenärer att resa med EasyJet, 36 procent av respondenterna(18 stycken). Därefter kommer Air Berlin med sina 24 procent (13 stycken). Den främsta orsaken till varför respondenterna väljer att flyga med just det flygbolaget är att det är billigt. Därefter är det andra orsaker som spelar in vid valet av flygbolag. Ena av orsakerna är att det inte fanns några alternativa flyg till just Stockholm. Exempelvis menar resenärerna från Baltikum att det inte finns andra flygalternativ än flygbolaget Air Baltic. På grund av det är valmöjligheten begränsad. Andra orsaker till valet av flygbolag är att flygbolaget har direktlinjer och förbindelser utan mellan landningar och byten. Resenärerna avstår från att spendera tid på byta flyg och mellanlanda, istället väljer de lågprisbolaget som har direkta flygförbindelser.

Figur 15. *Respondenternas val av flygbolag*



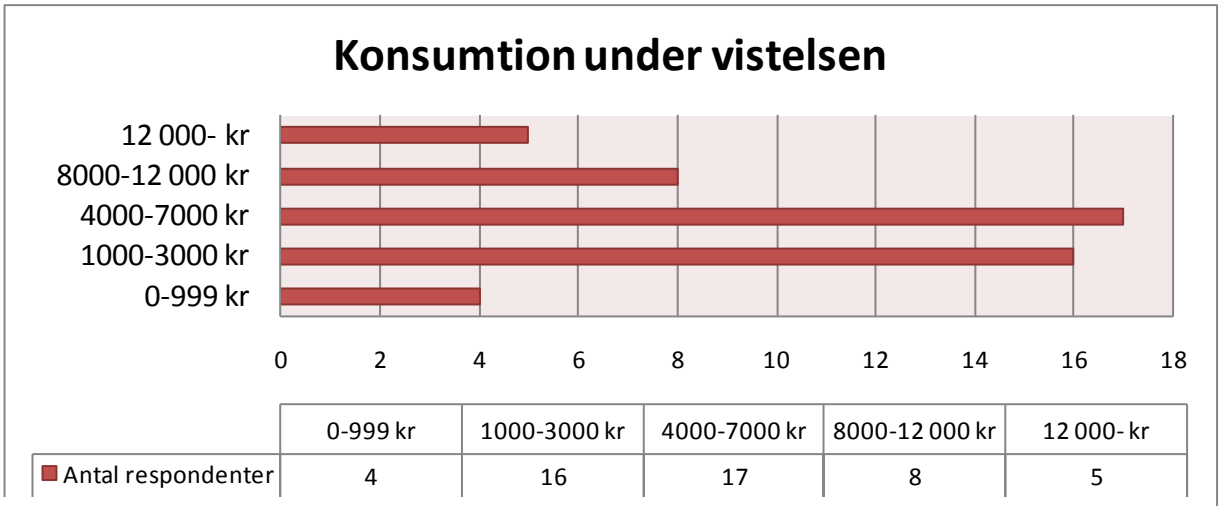
Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Figur 16. *Respondenternas anledning till val av flygbolag*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Konsumtionen under resenärernas vistelse är också en viktig fråga i undersökningen. Resenärerna hade möjlighet att berätta hur mycket pengar de gör sig av under sin vistelse i Stockholm. Det som tabellen nedan visar är att 34 procent av respondenterna (17 respondenter) spenderar mellan 4000-7000 kronor under sitt besök. Därefter är det 32 procent (16 respondenter) som spenderar mellan 1000-3000 kronor under sitt besök. Cirka 16 procent (8 respondenter) spenderar mellan 8000 -12000 kronor och 10 procent mer än 12000 kronor.
Det som framkommer i undersökningen är att affärsresenärernas konsumtion under vistelsen är relativ hög. De flesta hamnade i kategorin 4000-7000 kr och en lite del i kategorin 1000-3000 kr. Detta kan bero på att det är oftast deras företag som betalar flygresan och hotellbesöket. På grund av det har de mera pengar att spendera jämfört med privatresenären. En annan faktor som man behöver ha i åtanke är att även privatresenärerna hamnar i kategorin 4000-7000. Men de spenderar längre tid på destinationen. Utifrån dessa reslutat kan man konstanterna att oavsett om resenären är affärs- eller privatresenär så spenderas cirka 1000 kronor om dagen. Respondenterna som spenderar mer än 12000 kronor enligt undersökningen är studenter som besöker Stockholm för att utbilda sig och därmed bor i flera måndater i staden.
Figur 17. *Respondenternas konsumtion under besöksvistelsen*



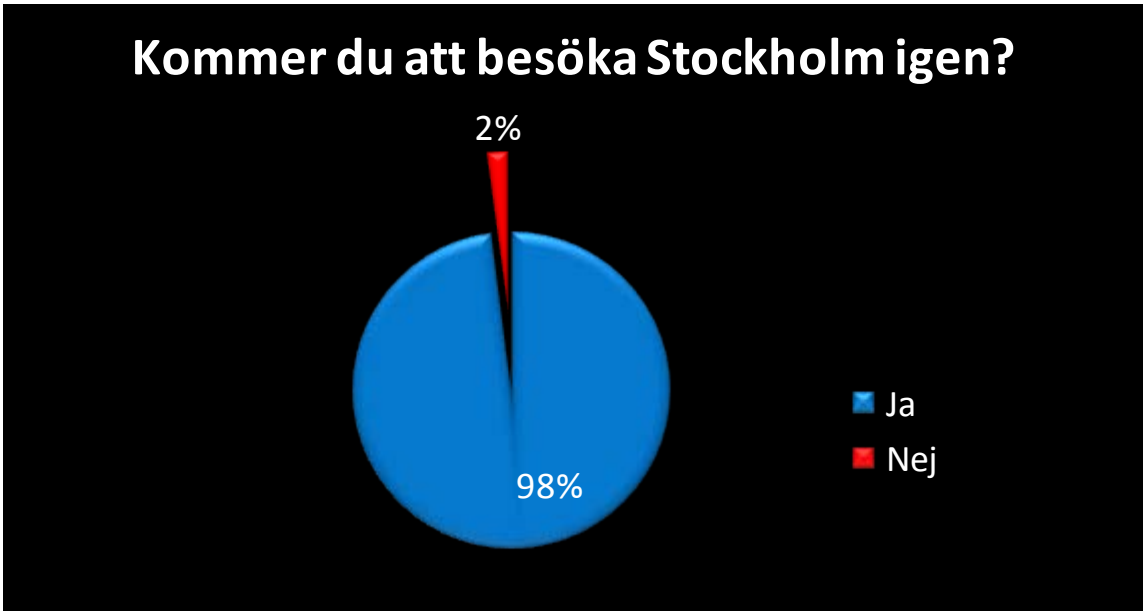
Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

I frågan: Har du besökt Stockholm tidigare? Svarade hela 70 procent Ja och 30 procent Nej. I följdfrågan där respondenterna frågades om de skulle vilja besöka Stockholm igen svarade 98 procent Ja och bara 2 procent Nej. Detta visar att resenärerna är återkommande besökare och att de är positivt inställda gentemot Stockholm. Det är en betydande faktor för just den regionala utvecklingen. Ju fler besökare som kommer desto högre påverkan blir det ekonomiskt. [81]

Figur 18. *Respondenternas besöksregelbundenhet*

Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

Diagram 19. *Respondenternas villighet att besöka Stockholm igen*



Källa: *Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06*

[81] Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06

5 Analys

5.1 Regional utveckling

Enligt Turismens utredningsinstitut kan det uppstå flertal olika regionala effekter vid skapande av nya flygförbindelser, men främst handla det om ekonomiska och sociala. Detta kan handla om sysselsättningsskapande, generell ekonomisk tillväxt, skatteeffekter, ökad turistisk omsättning och utveckling av det regionala näringslivet. [82] Utifrån sammanställningen av diagram gällande Stockholms besöksnäring och enkätundersökningen kan slutsatsen dras att likande effekter har uppsåt i Stockholm. Mellan årsperioden 2002-2007 ökade de kommersiella övernattningarna med 5,7 procent. Året efter gjordes totalt 8,7 miljoner övernattningar på hotell, vandrarhem och stugbyar i Stockholmslän.[83] Vad det gäller kommersiella övernattningar svarar hotell för cirka 8 av 10 övernattningar i Stockholms län. Volymmässigt har hotellen upplevt också största ökningen under år 2008. Det har lett till hotellantalet har vuxit i Stockholm samt tillgången till rum ökar snabbare.[84] Hotellrumantalet ökade med 7 procent i Stockholms stad och 4 procent i Stockholms län jämfört med 2007. Den främsta övernattningsgästen som dominerar övernattningarna i hotell under största delen av året är affärsresenären. Detta reslutat har författaren påträffat även i sin enkätundersökning. Även där är affärsresenärernas främsta boendeform hotell.

Enligt rapporten *Fakta om besöksnäringen i Stockholm, Statistik för samt fram till augusti 2009* framkommer det att besökarenas vistelselängd ligger i genomsnitt på 2,5 nätter. Detta mönster kunde uppsatsförfattaren se även i sin egen enkätundersökning, där högsta andelen lågprisflygresenärer vistas i Stockholm mellan 1-3 dagar.[85] Enligt rapporten ligger konsumtionen på besöksdestinationen för affärsresenärer på cirka 2 300 kronor per dygn.[86] Likande resultat påträffades i enkätundersökningen där högsta andelen resenärer spenderar mellan 4000-7000 kronor under hela besöksvistelsen.[87]Vilket är cirka 2 300 kronor per dygn. Följden av ökningen i den kommersiella sektorn är att det har uppstått en tillväxt på 15,1 miljarder svenska kronor. Den totala turist- och reseindustrin omsatte ungefär 90 miljarder kronor i Stockholmsregionen.[88] Sysselsättningen i Stockholmsregionen under år 2008 motsvarade ungefär 18 200 sysselsatta varav 12 400 i själva staden. Besöksnäringens påverkan har varit betydande inom branscherna restaurang med 6 200 sysselsatta och logi med 9 900 sysselsatta. Utöver sysselsättningen har skatteintäkter ökat år 2008 till 2,9 miljarder kronor för hela regionen. Effekterna som Turismens utredningsinstitut tar upp ses tydligt i den regionala utvecklingen av Stockholm. Även Donzelli menar att flygtrafik kan vara en framstående arbetsgivare och generera den regionala ekonomin, exempelvis kan enskild flygförbindelse generera ekonomiska välfärdsvinster på cirka 14,6 miljoner euro per år.[89] Likaså beskriver Grahm och Dennis i sin Malta exempel att följden av framträdandet av lågprisflyg har varit att turismen har blivit betydande bidragsgivare vad det gäller välstånd och bestått av 22 procent av landets BNP och 27 procent av sysselsättningen.[90]

---

[82] Turismens Utredningsinstitut, 2005
[83] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009
[84] Ibid
[85] Egen enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06
[86] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009
[87] Egen enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06
[88] Fakta om besöksnäringen i Stockholm, 2009
[89] Donzelli, M, 2010
[90] Grahm, A, Dennis, N, 2010

På grund av den globaliserade ekonomin påverkas vissa regioner till omorganisering för att det ska uppstå regional utveckling. Som Jauhiainen påstår kan vissa regioner utvecklas utan statlig påverkan som innebär att regionala gränser förändras för en ekonomisk utveckling. Detta innebär att organisationer och människor kan dra nytta av dessa förändringar ekonomiskt.[91] Exempel på förändringar kan vara uppkomsten av nya flygförbindelser. Dessa kan skapa regionala effekter som kan innebära bland annat generell ekonomisk tillväxt, ökad turistiskt omsättning, sysselsättningskapande etc. Som nämnt tidigare har kommersiella övernattingarna ökat vilket har bidragit till att hotell och vandrarhem har expanderat i Stockholmsregionen vilket i sin tur innebär att organisationer och människor kan dra nytta av detta ekonomiskt i och med att flera turister har möjlighet att besöka och bo i regionen. Besökarna av den kommersiella sektorn omsätter mest, de har bidragit till en tillväxt på 15,1 miljarder svenska kronor i Stockholmsregionen år 2008 vilket är en ökning med 2 procent. Den totala turism- och reseindustrin omsatte ungefär 90 miljarder svenska kronor i regionen. Regionala utvecklingen av Stockholmsregionen har även skett genom att besökarnas konsumtion under vistelsen har ökat, som innebär att den lokala ekonomin påverkats positivt. Jauhiainen menar också att regionen är ett medel för social interaktion där sociala strukturer möts.[92] I och med att passagerarantalet till Stockholmsregionen ständigt ökar uppstår flera sociala interaktioner mellan besökarna och befolkningen. Dessa interaktioner gynnar befolkningen genom att besökarna behöver service och befolkningen kan bidra med detta. Resultatet av detta är att sysselsättningen ökar i regionen och därmed utvecklas regionen. Detta har Stockholmsregionen upplevt inom logi och restaurang branschen.

5.2 Besöksfrekvensen och besöksprofilen

Som Rebollo et al. påvisar i sin artikel *Spread of Low- Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain* att regioner i Europa som använder sig av lågprisflyg hade en radikal ökning av resenärsflödet till regionen. Liknande reslutat framkom gällande Stockholmsregionen. Under år 2008 har flygtrafiken vuxit med 3,5 procent till 22,6 miljoner passagerare. Flygplatsen som dominerade flygtrafiken var Arlanda flygplats med 80 procent av flygresorna. Statistiken visade även att sex av tio passagerare kommer från Europa och att det ständigt sker en successiv ökning av passagerarantalet för utrikesflyget. I enkätundersökningen kan man se tydligt att italienarna dominerar flygtrafiken följt av österrikarna. Observationer under en 10-års-period visar att utrikesflyget har ökat sin kvot av det totala passagerarantalet från 59 till 71 procent till och från Stockholm.[93] Granskning av lågprisflygbolaget Ryanairs flygförbindelser från Spanien till Stockholm visade ökning av flygstolkapaciteten med 170 000 flygstolar år 2009. Detta innebär att efterfrågan är relativt stor mellan dessa flyglinjer och att passagerarantalet har ökat. Flygbolaget Norwegian som trafikerar från Spanien hade också en ökning av resenärer samma år.[94] Rebollo et al. menar att ju flera flyg som trafikeras från och till flygplatserna desto högre förstärkning blir det i regionala utvecklingen. Flygplatser med hög lågprisflyg trafik har högre genomslag inom den regionala ekonomin.[95]

[91] Jauhiainen, J, 2000
[92] Ibid
[93] Turismens Utredningsinstitut, 2005
[94] http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20
[95] Rebollo, V, Fernando and Lvars Baidal, ,J, Josep, A, 2009

Grahm och Dennis undersökningsresultat skiljer sig en hel del med uppsatsförfattarens enkätundersökningsresultat. I Grams och Dennis exempel vistas lågprisflygresenärerna på Malta mellan 11-12 dagar medan besökarna till Stockholm vistas mellan 1-3 dagar.[96] Detta kan innebära att Malta är en sol och bad destination därför vistas besökarna längre där. Medan Stockholm är en kulturturism destination. En annan variabel som Grahm och Dennis tar upp är att lågprisflyg transporterar unga och förmögna resenärer. Detta kunde uppsatsförfattaren se i sin egen enkätundersökning. Där högsta antalet resenärer fanns i ålderskategorin 26-45 år. Däremot i Grahm och Dennis exempel bor resenärerna i självhushåll eller hos släkt och vänner. [97] I Stockholm bor resenärerna främst i hotell. [98]
I sitt exempel tar Rebollo et al. upp att det främsta resesyftet för lågprisflygresenärerna till Spanien är semester- och fritidsresor.[99] Likande mönster kan ses i enkätundersökningen av Stockholm där främsta resesyftet också är semesterrelaterat, hela 50 % av resenärerna besöker Stockholm för att semestra.[100]

[96] Grahm, A, Dennis, N, 2010
[97] Ibid
[98] Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06
[99] Rebollo, V, Fernando and Lvars Baidal, J, Josep, A, 2009
[100] Enkätundersökning 2010-05-05, 2010-05-06

6 Resultat och diskussion

Syftet med uppsatsen är att undersöka och belysa hur lågprisflyg kan påverka och utveckla turismen i en region. För att kunna besvara syftet använde sig författaren av två forskningsfrågor. Den första frågan är: Har lågprisflyget bidragit till regional utveckling? Resultatet visar att kommersiella övernattningarna hade ökat med 5,7 procent mellan årsperioden 2002-2007. Året efter blev det totala övernattningsantalet 8,7 miljoner på hotell, vandrarhem och stugbyar i Stockholmsregionen. Följden av detta var att hotellantalet och kapaciteten ökade med 7 procent i hela regionen. Det som också framkommer i undersökningen är att resenärerna vistas i Stockholm mellan 1-3 dagar. Affärsresenärerna är den grupp som spenderar mest pengar under sin vistelse, ungefär 2 300 kronor per dag. De övriga lågprisflygresenärerna spenderar 4000-7000 kronor under hela sin vistelse. Alla dessa ovannämnda faktorer har lett till att det har uppstått en tillväxt på 90 miljarder svenska kronor i Stockholmsregionen. Sysselsättningen under år 2008 motsvarade ungefär 18 200 sysselsatta i hela regionen därav 12 400 i Stockholmstaden. Dessutom har skatteintäkterna ökat till 2,9 miljarder kronor år 2008 för hela regionen.

Den andra forskningsfrågan är: Hur många fler besökare har lågprisflyget bidragit med till Stockholm? Resultatet visar att år 2008 har flygtrafiken ökat med 3,5 procent till 22,6 miljoner passagerare. Arlanda flygplats dominerade flygtrafiken och bestod av 80 procent av flygresorna. Det som kan konstateras är att sex av tio passagerare kommer från Europa och att det konstant sker en successiv tillväxt av passagerarantalet för utrikesflyget. Det är främst från Italien och Österrike som lågprisflygresenärerna kommer ifrån. Det har skett ökning av utrikesflyget där passagerareantalet steg från 59 till 71 procent till och från Stockholm. Båda lågprisflygbolagen Ryanair och Norwegian har upplevt en ökning av passagerarantalet från olika destinationer runt om i Spanien till Stockholm. Exempelvis hade Ryanair en ökning år 2009 på 170 000 flygstolar till Stockholm. Resultatet visar även att lågprisflygresenärerna som besöker Stockholm är återkommande besökare, 70 procent av respondenterna har varit i Stockholm tidigare. Dessutom är de positivt inställda mot Stockholm, hela 98 procent skulle vilja besöka Stockholm igen i framtiden.

Det som författaren kan konstatera är att det har varit svårt att dra konkreta slutsatser gällande lågprisflyget och dess påverkan på Stockholmsregionen. Den främsta orsaken är att det är svårt att precisera att det är just lågprisflygresenärerna som har stått för den regionala utvecklingen och inte de andra resenärerna. Eftersom det är stor mängd av olika slags resenärer som besöker Stockholm ständigt. Det författaren kan påstå är att det är kombination av alla slags resenärer som har bidragit till regional utveckling, men resenären som har bidragit mest till den regional utvecklingen är lågprisflygresenären. Det man kan fastställa är att den totala flygstolkapaciteten har vuxit, som innebär att en ökning av lågprisflygresenärer. Största andelen lågprisflygresenärer bor i hotell (50 %) under sitt besök i Stockholm. Det har påverkat hotellen genom att övernattningsantalet har vuxit under de senaste åren, vilket har lett till expandering och utvecklig av nya hotell i Stockholmsregionen. Följden av det har varit att många människor har blivit sysselsatta.

6.1 Förslag till fortsatt forskning

Under uppsatsen gång har författaren stött på flera aspekter som inte tillämpades i uppsatsen för att de inte berörde uppsatssyftet, men behövs ha i åtanke. Ena av dem var lågprisflygets påverkan på miljön. Miljön är en viktig fråga i vår globaliserade värld. I och med det ständigt skapas nya flygförbindelser mellan olika destinationer och länder måste det ha någons slags inverkan på miljön. Det är en aspekt som skulle kunna undersökas i en framtida forskning, det vill säga hur påverkar lågprisflyget den globala miljön. Vilka konsekvenser bidrar lågprisflyget med inom ett miljöperspektiv?

Ett annat ämne som kan undersökas är hur lågprisflyget har påverkat resbyråerna de senaste 10 åren. I och med att största delen av flygbiljettförsäljning sker genom Internet för lågprisflygbolagen. Detta har påverkat resebyråerna i och med att flygresenären har blivit mera flexibel och har möjlighet att söka själv på Internet efter utbudet som passar honom/henne, därmed förlorar resbyråerna sin funktion.

Källförteckning

Tryckta källor

Andersson, Lennart (1987) ”Probleminriktining och kärna - krav på (regional) geografi” sid 22-32 i Ymer 1987 *Regionalgeografi* Red Margareta Elg, SSAG Stockholm

Bryman, A, (2002), *Samhällsvetenskapliga metoder,* Liber AB, Malmö.

Donzelli, M, (2010), *The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy*, Journal of Air Transport Management 16 p. 121- 126, Public Investment Evaluation Unit, Ministry of Economic Development, Rome, Italy. Hämtad från: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGP-4XDFDHH-1&_user=651649&_coverDate=05%2F31%2F2010&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=search&_sort=d&_docanchor=&view=c&_acct=C000035258&_version=1&_urlVersion=0&_userid=651649&md5=d31a2fff2867d8e6218677518fa1ddc7 2010-04-15

Edling, C, Hedström, P, (2003), *Kvantitativa metoder – grundläggande analysmetoder för samhälls- och beteendevetare*, Studentlitteratur, Lund.

Eliasson, A, (2006), *Kvantitativ metod från början*, Studentlitteratur, Lund.

Frändber, L, (2000), Fritidens globalisering ur ett rörlighetsperspektiv- en kunskapsöversikt, Göteborgs universitet, Göteborg.

Grahm, A, Dennis, N, (2010), *The impact of low cost airline operations to Malta*, Journal of Air Transport Management p.127-136, University of Westminster, 35 Marylebone Road, London. Hämtad från: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGP-4X24BY7-1&_user=651649&_coverDate=05%2F31%2F2010&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=search&_sort=d&_docanchor=&view=c&_acct=C000035258&_version=1&_urlVersion=0&_userid=651649&md5=23a6a03ed59217b6a1f4c0f1c9d8a0ec 2010-05-02

Holme, I,M, & Solvang, B.K, (1997), *Forskningsmetodik- om kvalitativa och kvantitativa metoder,* Studentlitteratur, Lund.

Knox, P.L & Martson, S.A, (2007), *Places and regions in global context: human geography*, Upper Saddle River, New Jerasy.

Kua, Juliana and Baum, Tom, *Perspectives on the Development of Low-cost Airlines in South-east Asia*, (2004), Current Issues in Tourism, 7:3, p 262-276. Hämtad från: http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a908068241&db=all 2010-04-12

Jauhiainen, J. (2000), *Regional Development and Regional Policy – European Union and the Baltic Sea Region*, University of Turku, Centre for Extension Studies, Publication A79, ISBN: 951-29-1677-0.

Rebollo, V, Fernando and Lvars Baidal,J, Josep A, (2009), *Spread of Low- Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain*, Regional Studies, 43:4, p.559- 570. Hämtad från: http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a792758506&db=all 2010-04-15

Wärneryd, O, (1987) " Regionen - för studier av möten i rum och tid" sid 83-92 *i* Ymer 1987 *Regionalgeografi* Red Margareta Elg, SSAG Stockholm

Elektroniska källor

Atmospheric Chemistry Departement
http://www.atmosphere.mpg.de/enid/Information_2/Low_cost_airlines_-_development_61i.html 2010-04-15
http://www.atmosphere.mpg.de/enid/Information_2/Low_cost_airlines_-_development_61i.html 2010-05-20

Budget airline guide – *low-cost information center*
http://www.budgetairlineguide.com/low-cost-airlines-history 2010-04-15

Commercial overnight stays Stockholm, 2010 January, Stockholm Visitors Board
http://www.stockholmtown.com/upload/Comm_overnight_stays_2010-01.pdf

Euromonitor International
http://www.euromonitor.com/Croatia_strong_potential_for_tourism_growth 2010-04-15

European low fares airline association (ELFAA)
http://www.elfaa.com/statistics.htm 2010-05-20

Fakta om besöksnäringen i Stockholm, Statistik för samt fram till augusti 2009, Stockholm Visitors Board. Hämtad från:
http://www.stockholmtown.com/templates/page____17795.aspx

Nationalencyklopedins hemsida
http://www.ne.se.till.biblextern.sh.se/lang/ryanair-ltd 2010-04-19

Norwegians hemsida
https://www.norwegian.se/om-oss/fakta-om-norwegian/historia/ 2010-05-17
https://www.norwegian.se/om-oss/fakta-om-norwegian/

Turismens utrednings instituts hemsida
http://www.turismensutredningsinstitut.se/forelasningar.php 2010-05-17

Turismens Utredningsinstitut, *Lågkonstnadflyget- en möjlighetsrevolution för den svenska rese- och besöksnäringen,* Göteborg. Hämtad från:
http://www.shr.se/upload/dokument/Pressmeddelanden/L%C3%A5gkostnadsflyget%20en%20m%C3%B6jlighetsrevolution.pdf 2010-05-19

Bilagor

Bilaga 1 Enkätundersökning lågprisflygresenärer
Bilaga 2 Kommersiella övernattningar i de nordiska huvudstäderna
Bilaga 3 Ankommande och avresande flygpassagerare
Bilaga 4 Övernattningar i kommersiella boendeformer
Bilaga 5 Kapacitet, beläggning och logiintäkter

Bilaga 1

Enkätundersökning lågprisflygresenärer

Sex ☐ Male ☐ Woman

Age ☐ 0-15 ☐ 16-25 ☐ 26-45 ☐ 46-60 ☐ 61-

Country _____

Travel purpose ☐ Holiday ☐ Business trip ☐ Other

_____

_____

Duration of stay ☐ 1-3 Days ☐ 4-7 Days ☐ Other

Accommodation ☐ Bed&Breakfast ☐ Hotel ☐ Hostel ☐ Relatives and friends ☐ Other

Airline

Category 1 ☐	Category 2 ☐
Low-cost airline:	*Traditional airline*:
Ex. Norwegian, Ryanair	Ex. SAS, Air France
easyJet, Flybe	British Airways, Lufthansa
Air Baltic	Finn air
_____	_____

Why that airline? ☐ Cheap ☐ Comfortable ☐ Other

_____

_____

Consumption during a stay ☐ 0-999 SEK ☐ 1000-3000 SEK ☐ 4000-7000 SEK ☐ 8000- 12000 SEK

Have you visited Sweden before? ☐ Yes ☐ No

_____

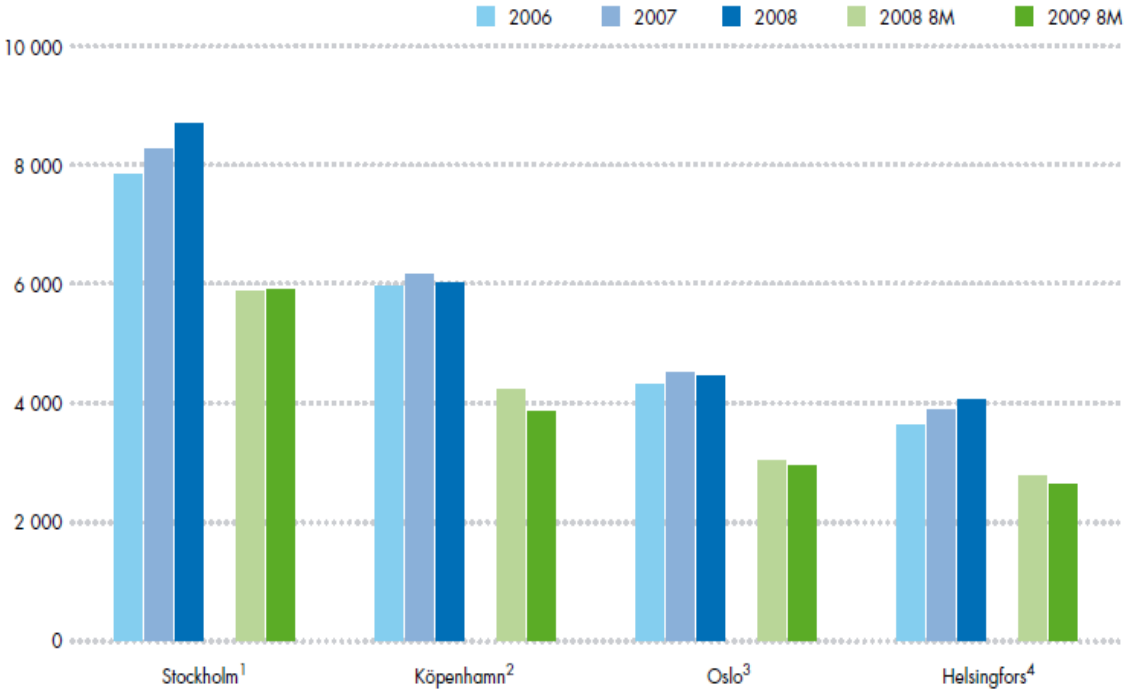
Will you visit Sweden again? ☐ Yes ☐ No

Bilaga 2

Kommersiella övernattningar i de nordiska huvudstäderna, 2006-2008

Diagram 1. Kommersiella övernattningar i de nordiska huvudstäderna, 2006–2008, 2008 8M–2009 8M (1 000-tal)

Källa: Tillväxtverket och SCB, Visit Denmark, Statistics Norway, Statistics Finland



Tabell 1. Kommersiella övernattningar i de nordiska huvudstäderna, 2006–2009 8M

Källa: Tillväxtverket och SCB, Visit Denmark, Statistics Norway, Statistics Finland

	Antal					Förändring, %		
	2006	2007	2008	2008 8M	2009 8M	2007	2008	2009 8M
Stockholm[1]	7 862 567	8 297 756	8 707 347	5 896 041	5 909 403	5,5	4,9	0,2
Köpenhamn[2]	5 967 602	6 168 093	6 035 125	4 227 783	3 851 182	3,4	–2,2	–8,9
Oslo[3]	4 314 974	4 505 011	4 446 883	3 034 286	2 949 551	4,4	–1,3	–2,8
Helsingfors[4]	3617 165	3 875 483	4 045 611	2 755 248	2 608 432	7,1	4,4	–5,3

[1] Stockholms lan [2] Region Hovedstaden [3] Oslo/Akershus [4] Helsingfors, Esbo och Vanda

Fakta om besöksnäringen i Stockholm 2009 **9**

Bilaga 3

Ankommande och avresande flygpassagerare 1998, 2004-2008 (1000-tal) Flygplatser i Stockholm

Tabell 5. Ankommande och avresande flygpassagerare 1998, 2004–2008 (1 000-tal) Flygplatser i Stockholmsregionen

Källa: LFV och Luftfartsstyrelsen

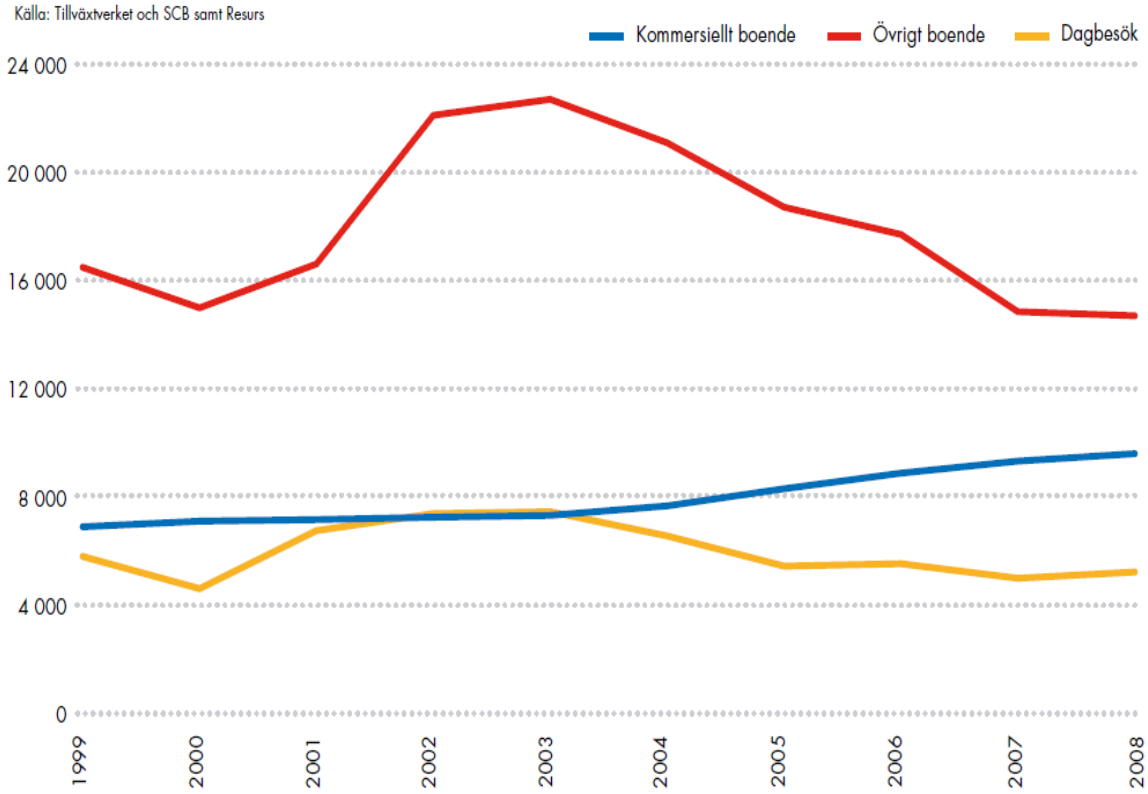
	1998	2004	2005	2006	2007	2008
Stockholm–Arlanda	16 148	16 254	17 101	17 539	17 877	18 107
Stockholm–Skavsta	210	1 347	1 741	1 773	1 995	2 480
Stockholm–Bromma	954	1 258	1 343	1 634	1 803	1 853
Stockholm–Västerås	96	242	221	183	179	187
Örebro Airport	154	87	86	85	84	70
Totalt	**17 562**	**19 188**	**20 492**	**21 214**	**21 938**	**22 696**

Bilaga 4

Övernattningar i kommersiella boendeformer, övrigt boende samt dagbesök 1999-2008, Stockholms län

Diagram 6. Övernattningar i kommersiella boendeformer, övrigt boende samt dagbesök 1999–2008, Stockholms län (1 000-tal)

Källa: Tillväxtverket och SCB samt Resurs



Bilaga 5

Kapacitet, beläggning och logiintäkter 2004-2008

Tabell 9a. Kapacitet, beläggning och logiintäkter* på hotell 2004–2008, Stockholms län

Källa: Tillväxtverket och SCB

	2004	2005	2006	2007	2008
Antal hotell	247	254	264	262	270
Rumskapacitet (miljoner)	8,2	8,3	8,5	8,6	9
Rumskapacitet (1 000-tal) per dygn	23	23	23	24	25
Belagda rum (miljoner)	4,5	4,8	5,1	5,4	6
Belagda rum (1 000-tal) per dygn	12	13	14	15	15
Beläggningsgrad, %	55	58	61	63	62
månd–torsd, %	63	65	68	72	70
fred–sönd, %	44	48	50	51	51
Intäkter (MSEK)	4 129	4 517	4 970	5 712	6 166
Intäkter per belagt rum, SEK	918	946	971	1 058	1 108
Intäkter per disponibelt rum, SEK	502	546	587	662	684

* Logiintäkter exkl moms och frukost.

Tabell 9b. Kapacitet, beläggning och logiintäkter* på hotell 2004–2008, Stockholms stad

Källa: Tillväxtverket och SCB

	2004	2005	2006	2007	2008
Antal hotell	112	115	119	122	127
Rumskapacitet (miljoner)	4,7	4,8	4,9	5,1	5
Rumskapacitet (1 000-tal) per dygn	13	13	13	14	15
Belagda rum (miljoner)	3,0	3,2	3,4	3,6	4
Belagda rum (1 000-tal) per dygn	8	9	9	10	10
Beläggningsgrad, %	64	67	69	71	70
månd–torsd, %	71	73	76	79	77
fred–sönd, %	55	58	61	61	60
Intäkter (MSEK)	2 838	3 100	3 419	3 965	4 389
Intäkter per belagt rum, SEK	943	975	1 007	1 101	1 154
Intäkter per disponibelt rum, SEK	600	651	698	779	805