

Välkomna till Swedavia och Stockholm Arlanda Airport



Fokus på utveckling av världens mest klimatsmarta flygplatser

Jonas Abrahamsson

VD och koncernchef Swedavia



Swedavia

Swedavia äger, driver och utvecklar 10 flygplatser i hela Sverige. Vi skapar den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten.



En bransch som skapar mervärde

1 miljon resenärer
850 nya arbetstillfällen

24 miljarder
SEK i skatt

130 miljarder
SEK till BNP

180 000
Arbetstillfällen



45%

av utrikesresandet vid Swedavias flygplatser görs av resenärer bosatta utomlands. Besöksnäringen genererar 130 miljarder SEK till BNP varje år.

En fjärdedel

av utrikesresenärerna på Swedavias flygplatser har som resesyfte att träffa släkt och vänner. I dag är cirka 2 miljoner av Sveriges invånare utrikesfödda.*

Antalet flygresor

som varje individ gör har minskat sedan 1999 – men det är fler som reser.

Hållbar utveckling och en internationell förebild



Swedavias målbild 2025

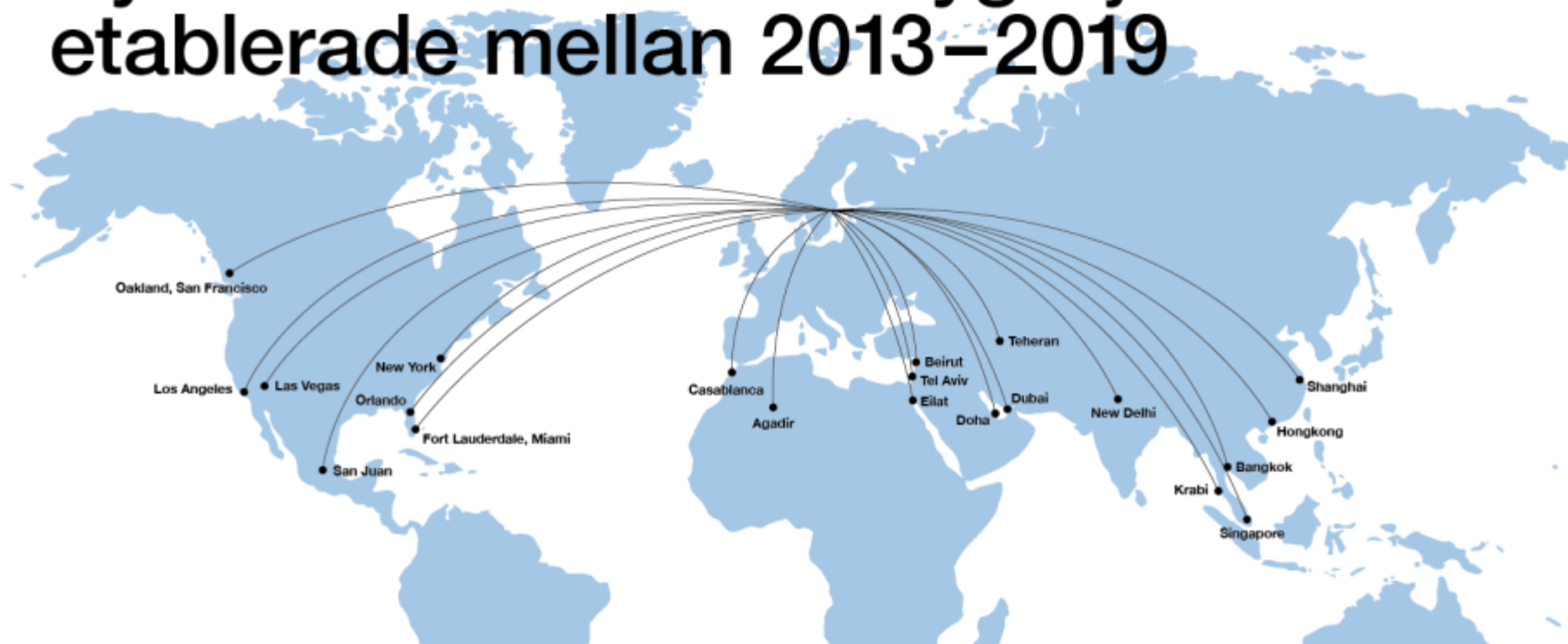
- vara en internationell förebild inom hållbarhet,
- erbjuda smidiga och inspirerande reseupplevelser,
- vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser,
- vara en tillväxtmotor för Sverige.



A photograph of two women walking through an airport terminal. The woman on the left is smiling and looking back over her shoulder. She has long, curly brown hair and is wearing a dark green blazer. The woman on the right is walking away from the camera, wearing a white blouse and a black skirt, with a red bag and a black bag. The background shows a busy airport with other people and bright lights.

Ett tillgängligt Sverige
skapar möjligheter
och konkurrenskraft

Nya interkontinentala flyglinjer etablerade mellan 2013–2019



2013

Casablanca, Royal Air Maroc
New York, Norwegian
Bangkok, Norwegian
Fort Lauderdale, Norwegian
Tel Aviv, SAS
Teheran, Iran Aseman Airlines
Dubai, Emirates

2014

Los Angeles, Norwegian
Oakland (San Francisco),
Norwegian

2015

Hong Kong, SAS
Las Vegas, Norwegian
San Juan, Norwegian

2016

Los Angeles, SAS
Beirut, Germania

2017

Singapore, Singapore Airlines
Delhi, Air India
Eilat, SAS
Agadir, Air Arabia Maroc
Miami, SAS

2018

Shanghai, China Eastern
Orlando, Norwegian
Krabi, Norwegian
Doha, Qatar Airways

2019

Beirut, SAS

Tillsammans
möjliggör vi för
människor att mötas



Stockholm Arlanda Airports utvecklingsprogram

Peder Grunditz

Flygplatsdirektör

24 juni 2019

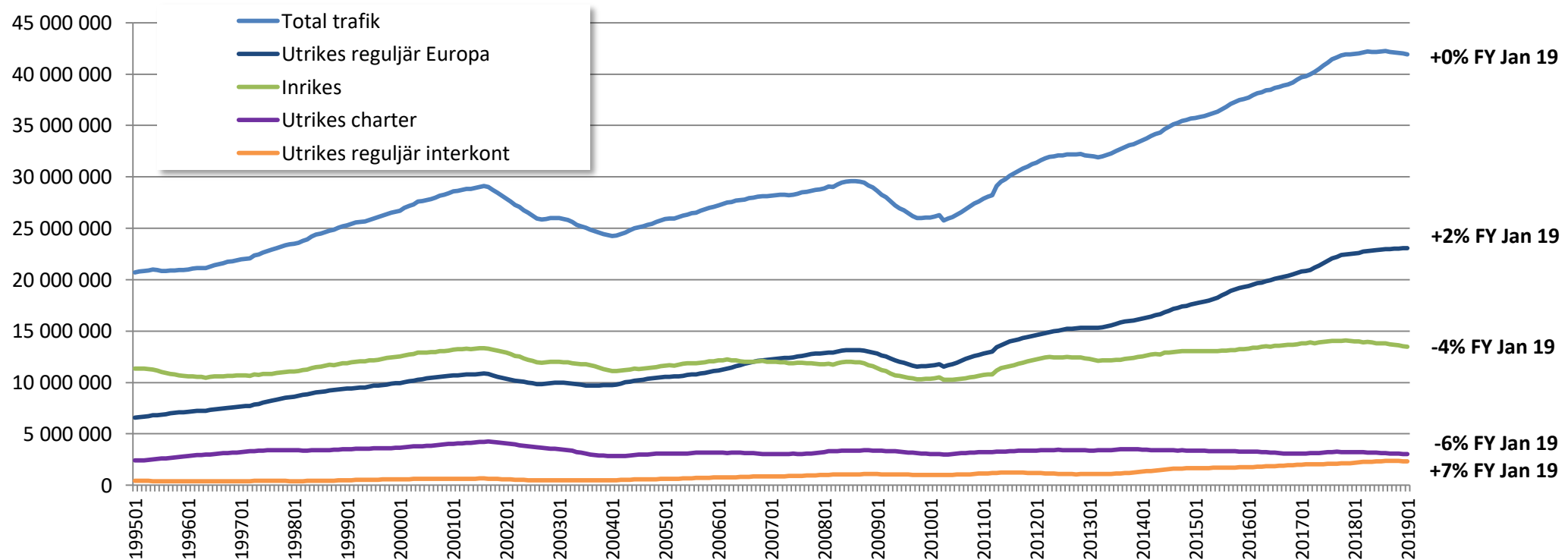


Utvecklingsprogrammet – en investering för att möta långsiktiga kundbehov

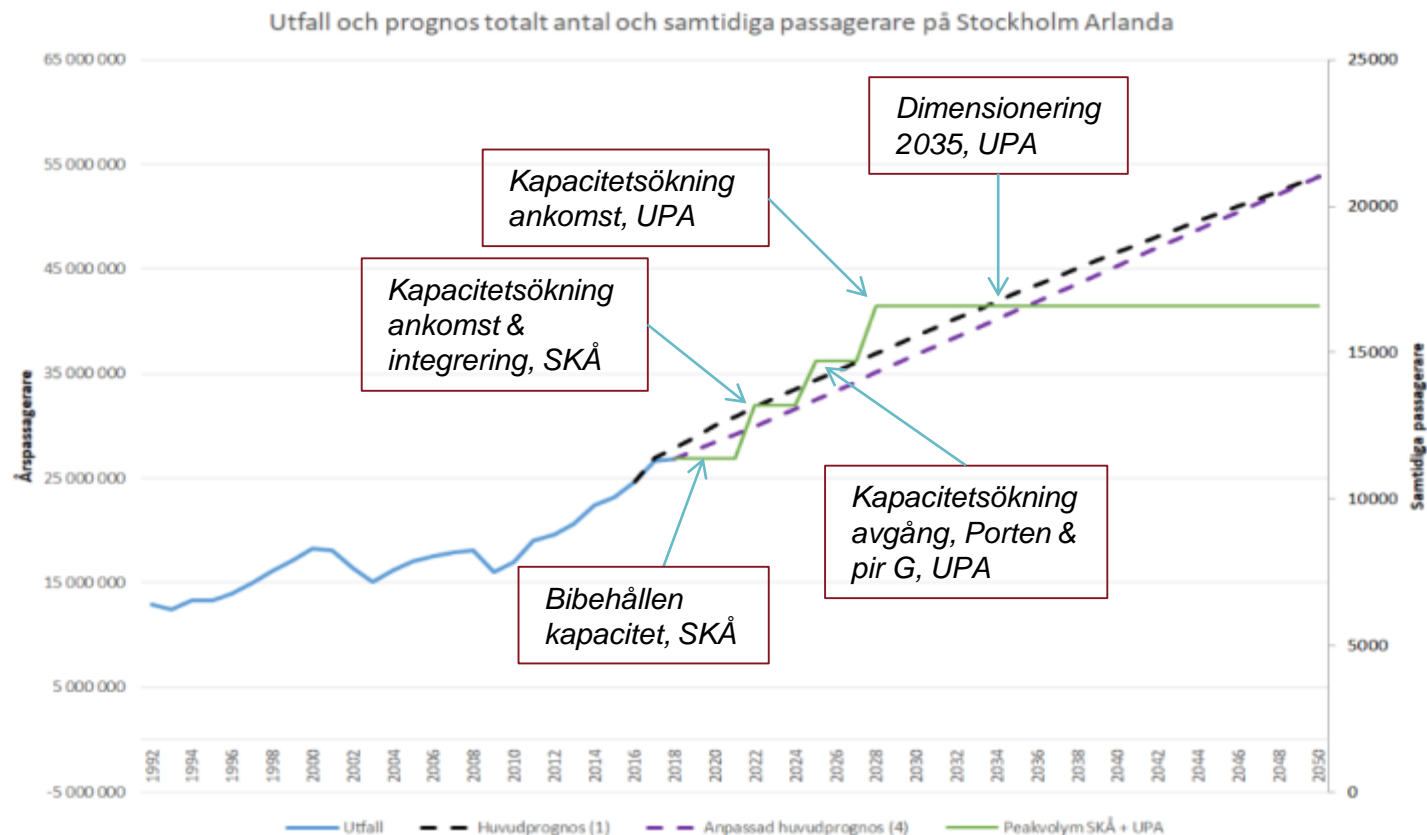
- Behov av en mer flexibel infrastruktur
- Otillräcklig kapacitet efter en lång period av hög tillväxt
- Behov av anpassningar för nya säkerhetskrav
- En förutsättning för att ha kvar optionen att lägga ned Bromma 2038

Nedgång efter en lång period med obruten trafik tillväxt

Årlig passagerarvolym på Swedavias 10 flygplatser per segment
(rullande 12 månader)



Kapacitets- och passagerarutveckling Arlanda



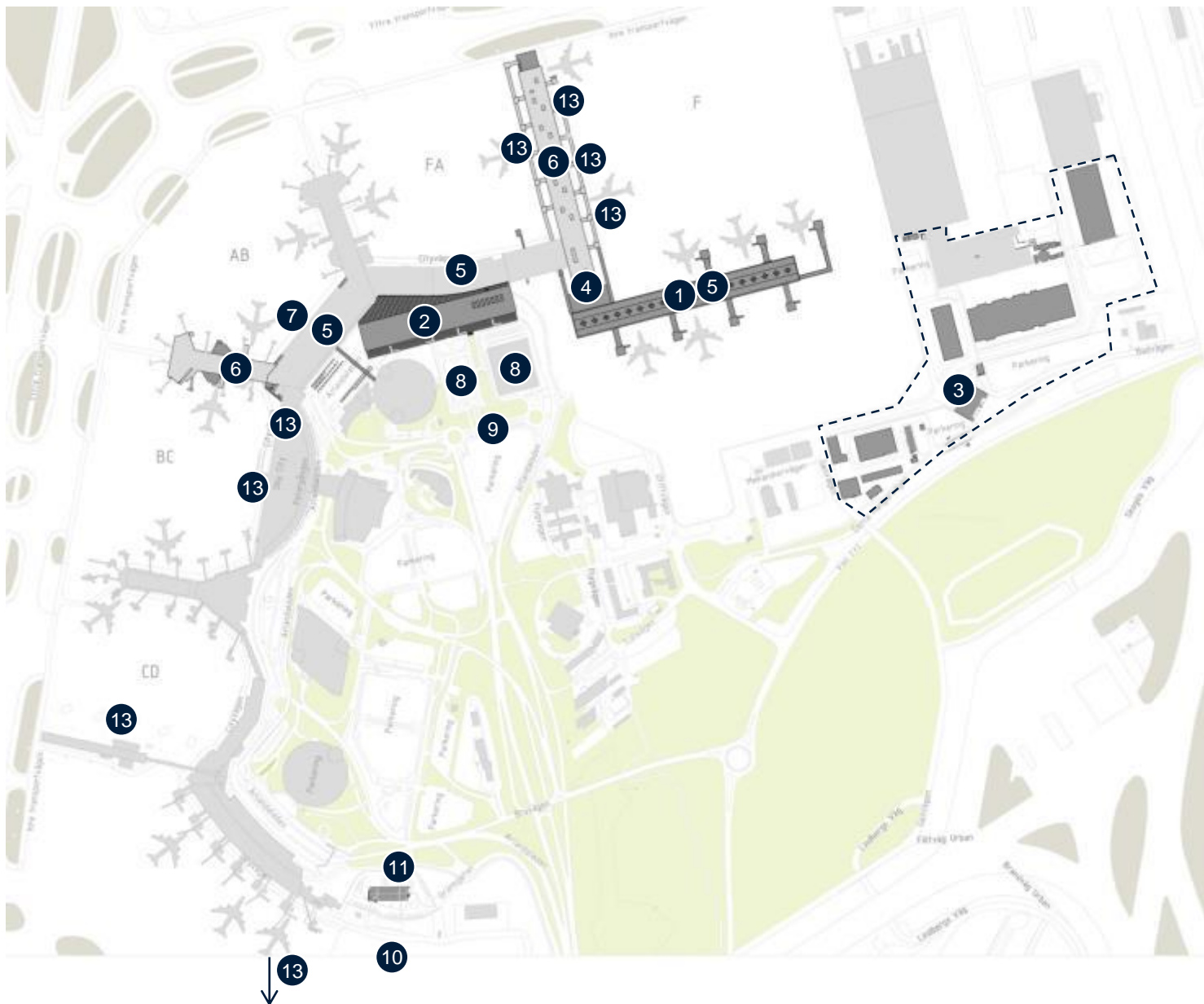
Diagrammet visar utfall och prognos för passagerare, ihop med planerad kapacitetsökning från utvecklingsprogrammet (UPA) och snabba kapacitetsåtgärder

Viss underkapacitet kan skönjas under åren fram till 2022, därefter kommer kapacitetstillskottet ikapp.

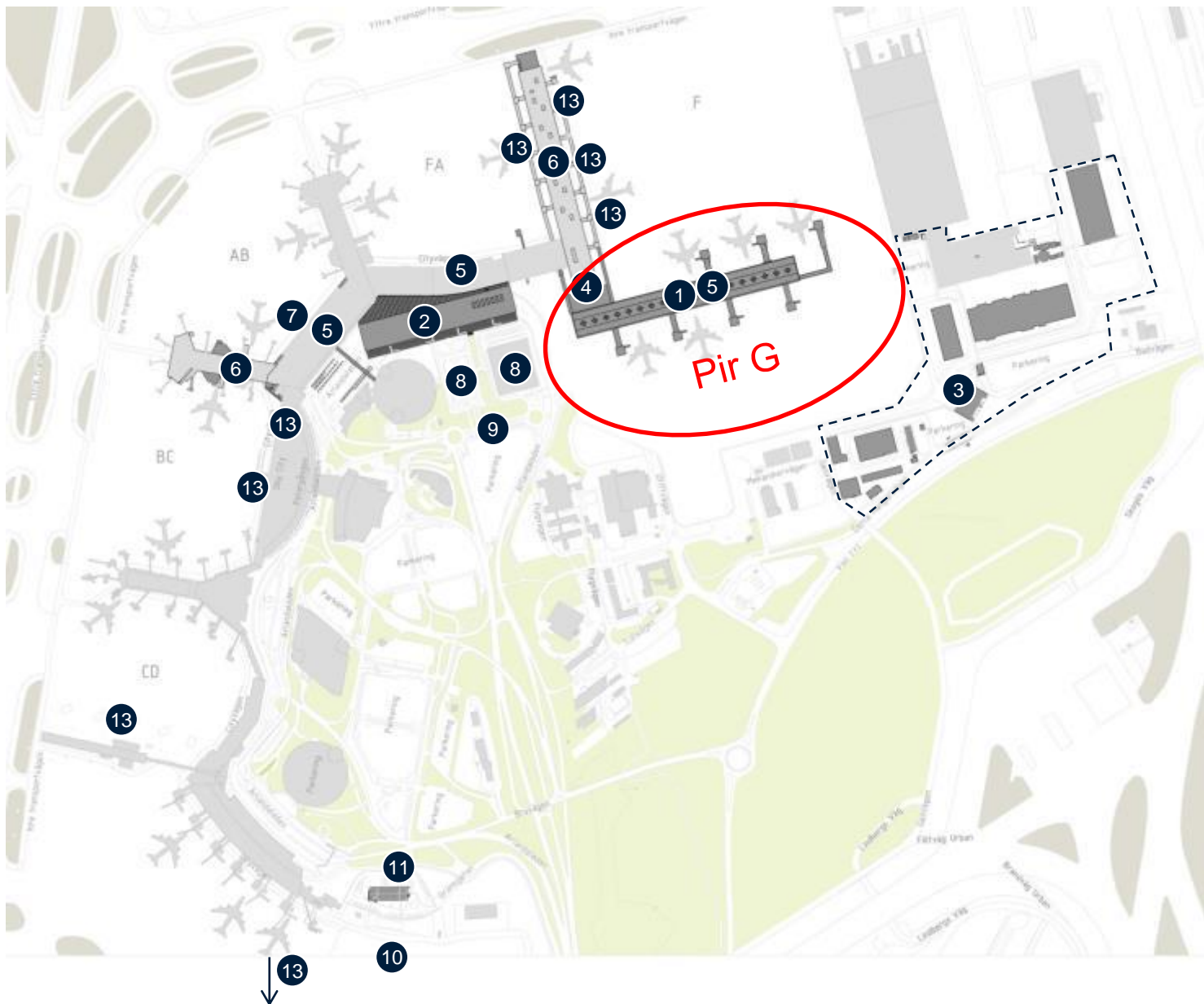
UPA dimensioneras för år 2035, vilket också illustreras då kapacitetslinjen möter passagerarprognosen detta år. För att detta ska vara möjligt krävs dock en peakbreddning jämfört dagens (2018 års) struktur på ca 10%.

Status utvecklingsprogram





- 1 NY PIR (PIR G)
- 2 PORTEN OCH TEMPORÄR BUSSANGÖRING
- 3 NYTT DRIFTOMRÅDE
- 4 "KNUTPUNKTEN"
- 5 NYTT BAGAGESYSTEM (BAGAGE 2050)
- 6 OMBYGGNINGAR I PIR B
 - Ankommande non-Schengen ("11x")
 - Avgående Schengen/non-Schengen
 - Bussgater
- 7 TRANSFERGÅNG A-B PIR
- 8 PARKERINGSKAPACITET TERMINAL 5
 - Parkeringsdäck
 - Nytt P-hus / angöringshus
- 9 OMBYGGNING AV LANDSIDE TERMINAL 5
- 10 REMOTEUPPSTÄLLNINGSPLATSER RAMP E
- 11 NY VIP/CIP
- 12 CENTRAL GODSMOTTAGNING (CGM)
- 13 SNABBA KAPACITETSÅTGÄRDER



- 1 NY PIR (PIR G)
- 2 PORTEN OCH TEMPORÄR BUSSANGÖRING
- 3 NYTT DRIFTOMRÅDE
- 4 "KNUTPUNKTEN"
- 5 NYTT BAGAGESYSTEM (BAGAGE 2050)
- 6 OMBYGGNINGAR I PIR B
 - Ankommande non-Schengen ("11x")
 - Avgående Schengen/non-Schengen
 - Bussgater
- 7 TRANSFERGÅNG A-B PIR
- 8 PARKERINGSKAPACITET TERMINAL 5
 - Parkeringsdäck
 - Nytt P-hus / angöringshus
- 9 OMBYGGNING AV LANDSIDE TERMINAL 5
- 10 REMOTEUPPSTÄLLNINGSPLATSER RAMP E
- 11 NY VIP/CIP
- 12 CENTRAL GODSMOTTAGNING (CGM)
- 13 SNABBA KAPACITETSÅTGÄRDER

En funktionell pir i skandinaviskt uttryck
med en attraktiv och tilltalande atmosfär
för både resenärer och anställda.

Arkitektoniskt koncept:

*En isklar glasbox med nordisk glöd, placerad på en tung
och solid bas.*





Plan 5 – Avgående non-Schengen



Plan 4 – Ankommande non-Schengen



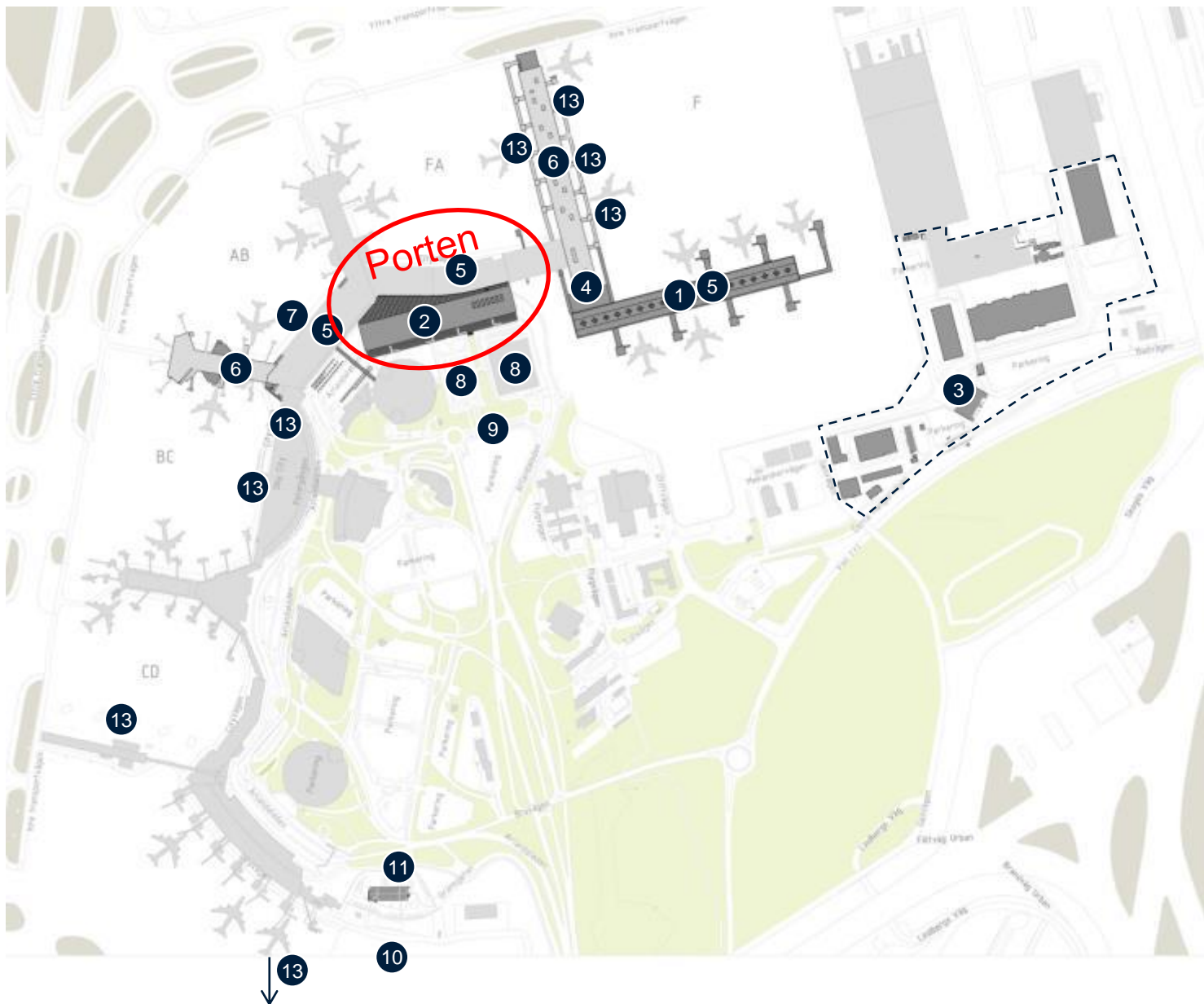
Plan 3 - Schengen



Knutpunkten



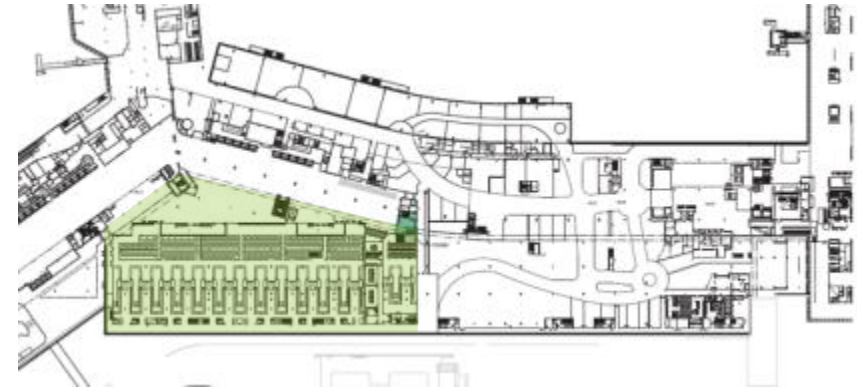
Sektion på piren



- 1 NY PIR (PIR G)
- 2 PORTEN OCH TEMPORÄR BUSSANGÖRING
- 3 NYTT DRIFTOMRÅDE
- 4 "KNUTPUNKTEN"
- 5 NYTT BAGAGESYSTEM (BAGAGE 2050)
- 6 OMBYGGNINGAR I PIR B
 - Ankommande non-Schengen ("11x")
 - Avgående Schengen/non-Schengen
 - Bussgater
- 7 TRANSFERGÅNG A-B PIR
- 8 PARKERINGSKAPACITET TERMINAL 5
 - Parkeringsdäck
 - Nytt P-hus / angöringshus
- 9 OMBYGGNING AV LANDSIDE TERMINAL 5
- 10 REMOTEUPPSTÄLLNINGSPLATSER RAMP E
- 11 NY VIP/CIP
- 12 CENTRAL GODSMOTTAGNING (CGM)
- 13 SNABBA KAPACITETSÅTGÄRDER

Ny central säkerhetskontroll, plan 3

Ny central säkerhetskontroll som servar hela Terminal 5. Kontrollen är ca 7 500 m² och inrymmer 24 st flöden inklusive "fast track" samt tre personflöden i direkt anslutning till ny kontroll.

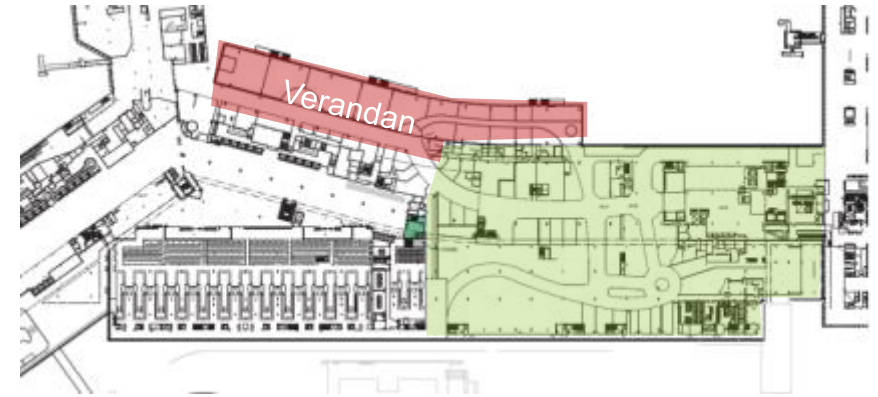


Ny handelsplats, plan 3

Porten utgör merparten av den centrala delen av den nya handelsplatsen. Inkluderat "Verandan" kommer den centrala handelsplatsen att uppgå till 11 000 m².

Totalt kommer lösningen för hela Terminal 5 innehålla ca 16.500 m² kommersiell yta.

Förutom kommersiella ytor finns ytor för operativa funktioner gångstråk, WC, sittytor, informationsytor och liknande funktioner.



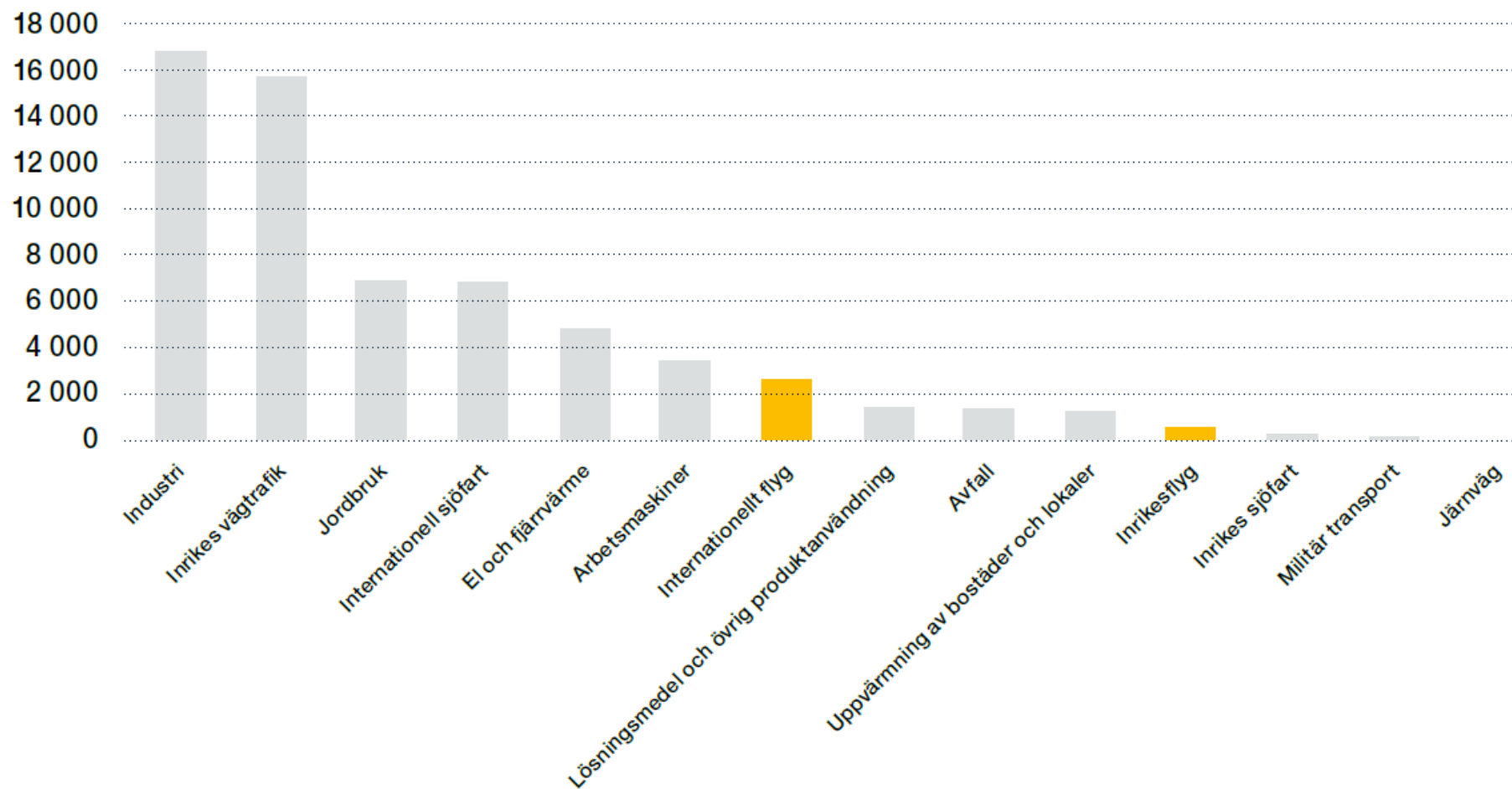
Utformning av den nya centrala handelsplatsen, Porten och Verandan



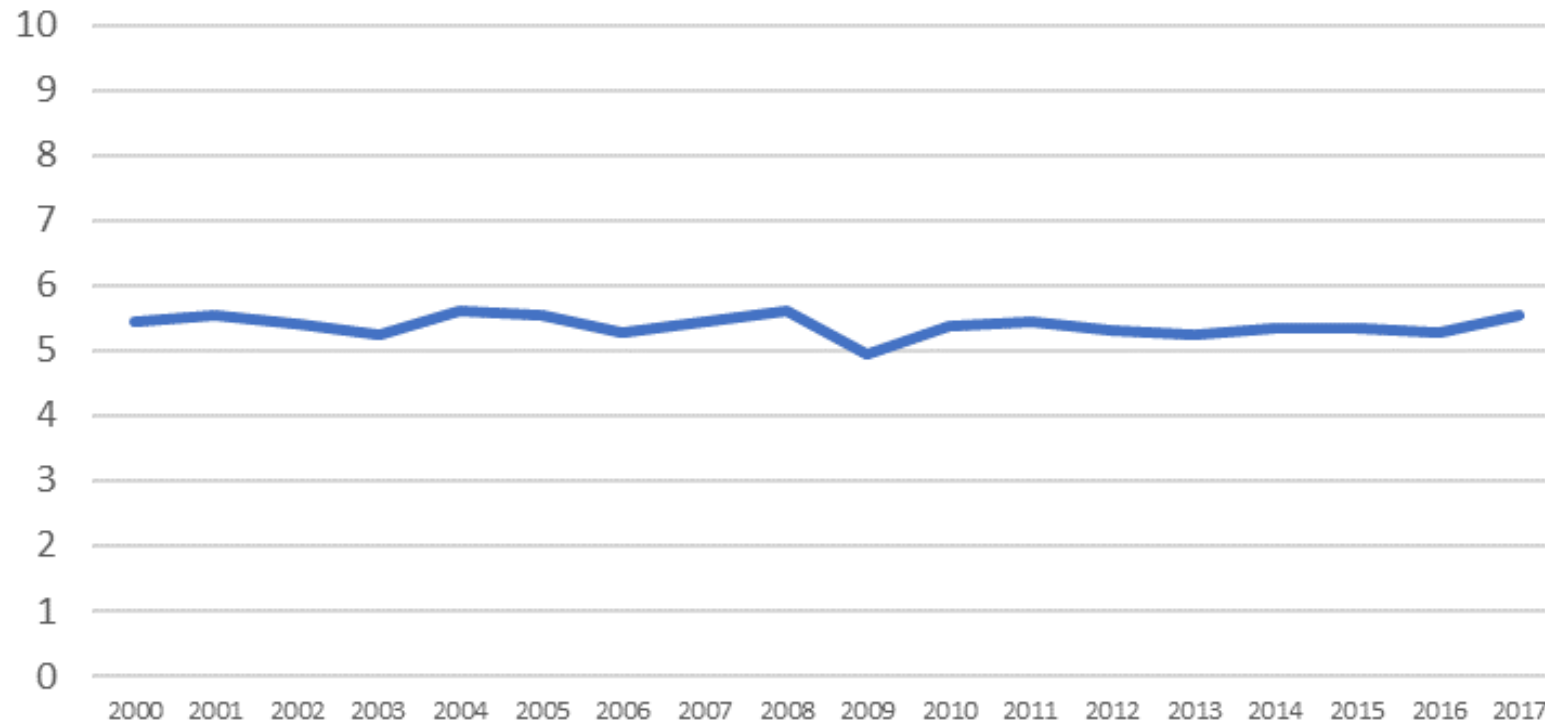
Sammanfattning utvecklingsprogrammet

- Vi uppnår effektivare och mer logiska resenärsflöden genom incheckning, säkerhetskontroll och det kommersiella utbudet.
- Vi skapar snabbare och enklare flöden för transferresenärer.
- Terminalen blir mer flexibel med internationellt sett korta gångavstånd.
- Vi löser kapacitetsbristen för hantering av stora flygplan.
- Vi hanterar nya säkerhetskrav för bagageröntgen.
- En stor del av de förberedande investeringarna är redan genomförda.
- Integrering av inrikes- och utrikesterminalerna tillför kapacitet som är nödvändig för en framtida nedläggning av Bromma.
- Investeringarna behövs för att hantera dagens trafikvolym och för att uppnå samma kundnöjdhet som övriga nordiska huvudstadsflygplatser.

Svenska koldioxidutsläpp (1 000 ton)

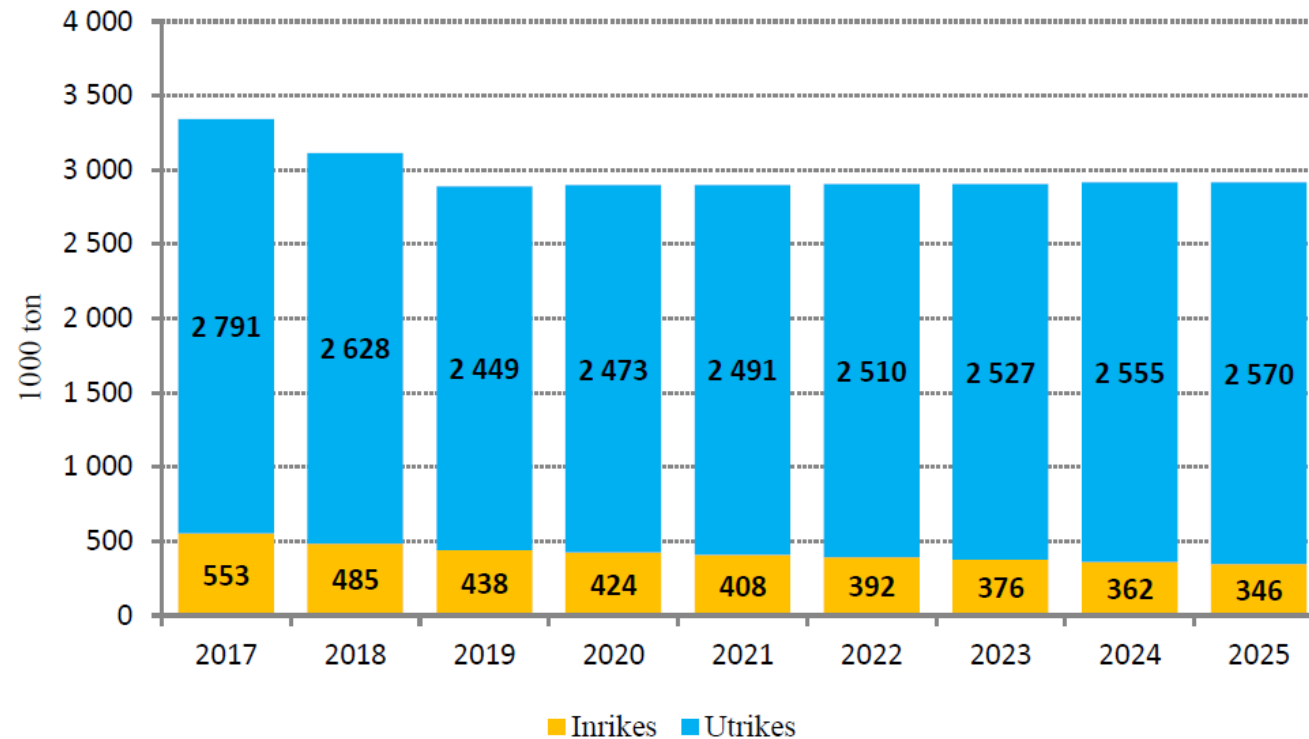


Koldioxidutsläpp från svenska befolkningens flygresor (Mton)



- Antalet flygresor har ökat med ca 40%
- Utsläppen oförändrade

Transportstyrelsens prognos över det svenska flygets utsläpp



- Antalet flygresor bedöms öka med ca 13%
- Utsläppen bedöms minska med 13% (utan biobränsle)

2030 ska allt inrikesflyg vara fossilfritt

2045 ska allt flyg som startar vid svenska flygplatser vara fossilfritt

Swedavias arbete med flygets klimatomställning

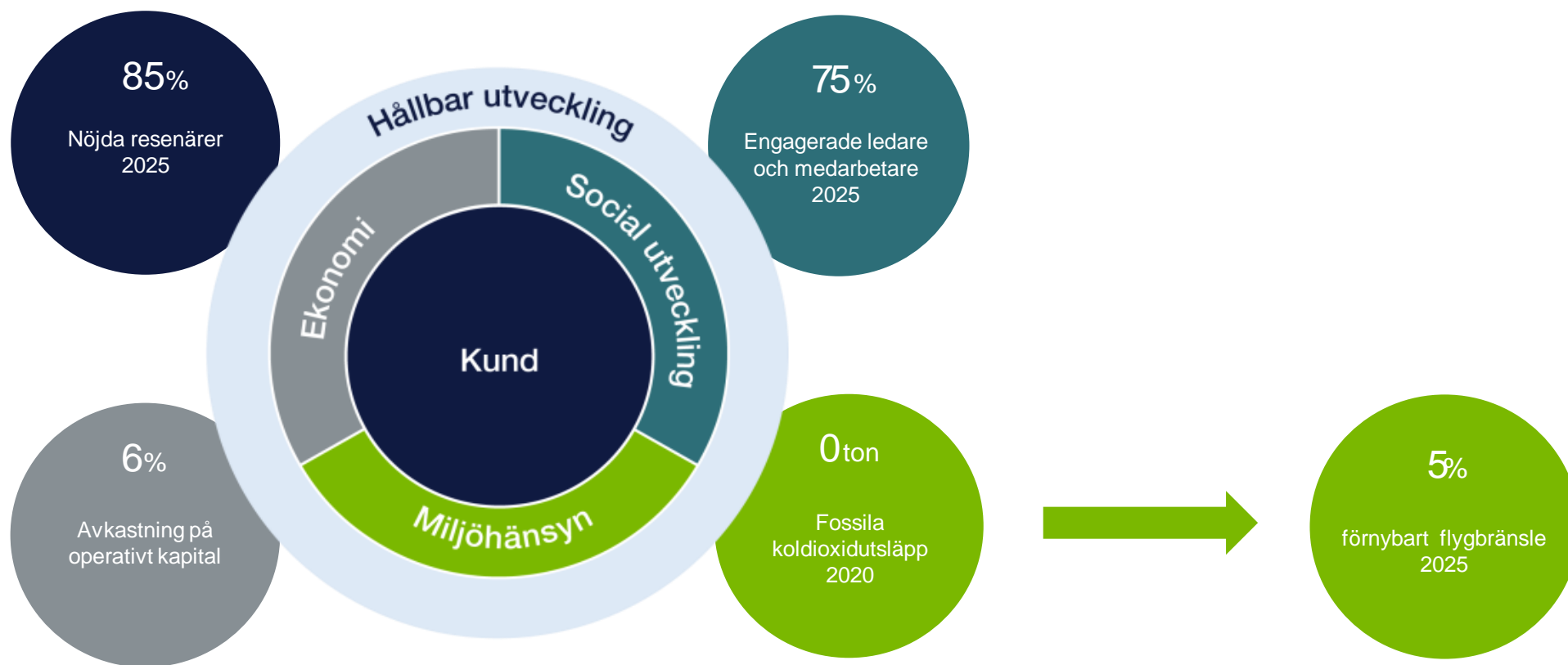


Swedavias uppdrag

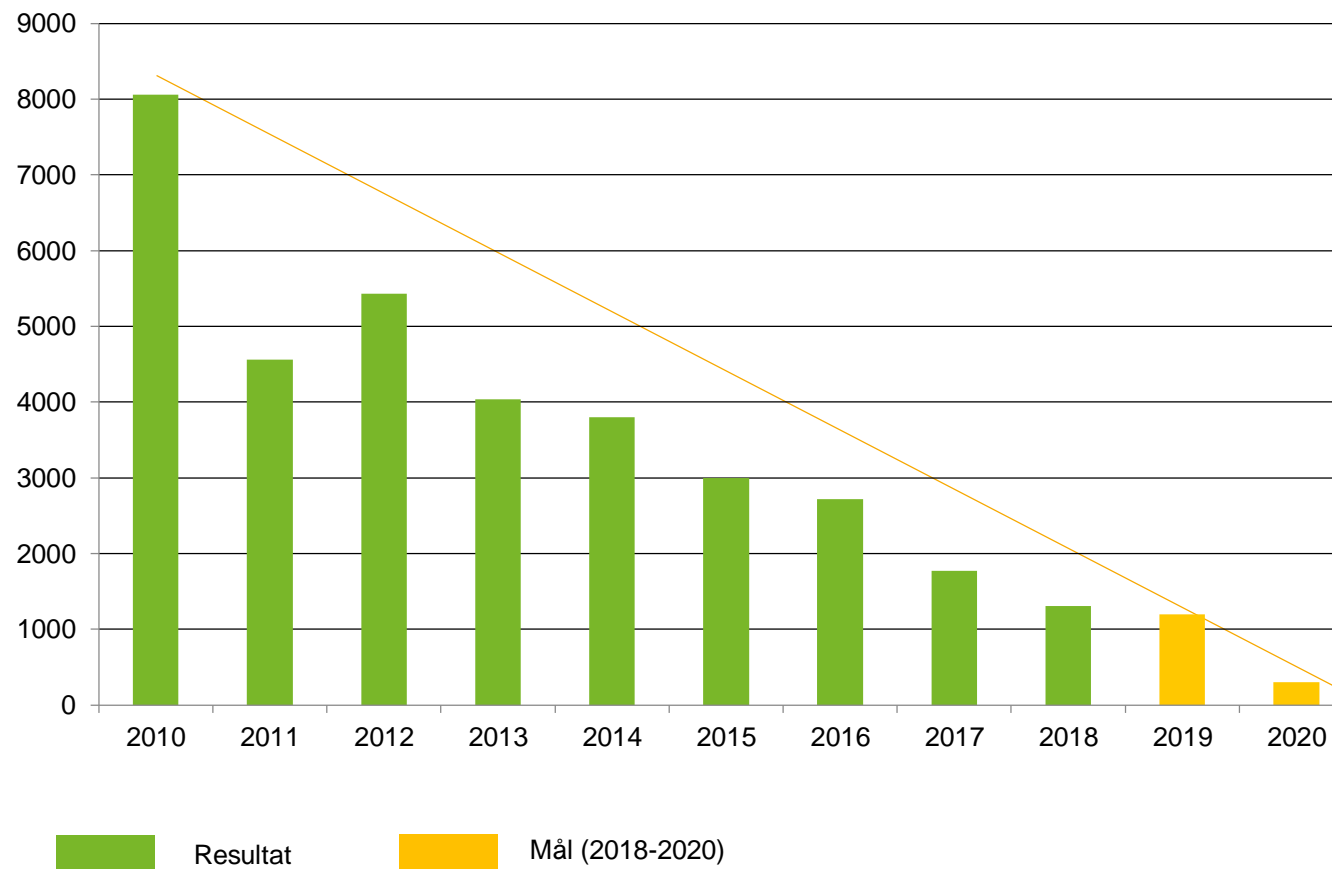
Äga, driva och utveckla flygplatser samt inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Som statligt ägt bolag ska Swedavia även vara ett föredöme inom hållbar utveckling.



Swedavias hållbarhetshjul



Swedavias mål - 0 ton fossil koldioxid 2020



Ett proaktivt miljöarbete – samlat miljömål



Fossilfria flygtransporter 2045 (FFT2045)

Innovationskluster startat tillsammans med
RISE, SAS och Swedavia.



Gemensam upphandling av förnybart flygbränsle

- Swedavia har upphandlat förnybart flygbränsle sedan 2016.
- Under 2019 tog Swedavia initiativ till en gemensam upphandling av förnybart flygbränsle.
- Syftet med upphandlingen är att fler företag och organisationer ska minska koldioxidutsläppen från de egna tjänsteflygresorna och främja en storskalig produktion av förnybart flygbränsle.
- Bränslet köps in som en tjänst och tankas in på någon av Swedavias 10 flygplatser. Detta ger en faktisk reduktion av koldioxid vid utsläppskällan d v s det handlar inte om en klimatkompensation.

2018



2023-2025



2025-2030

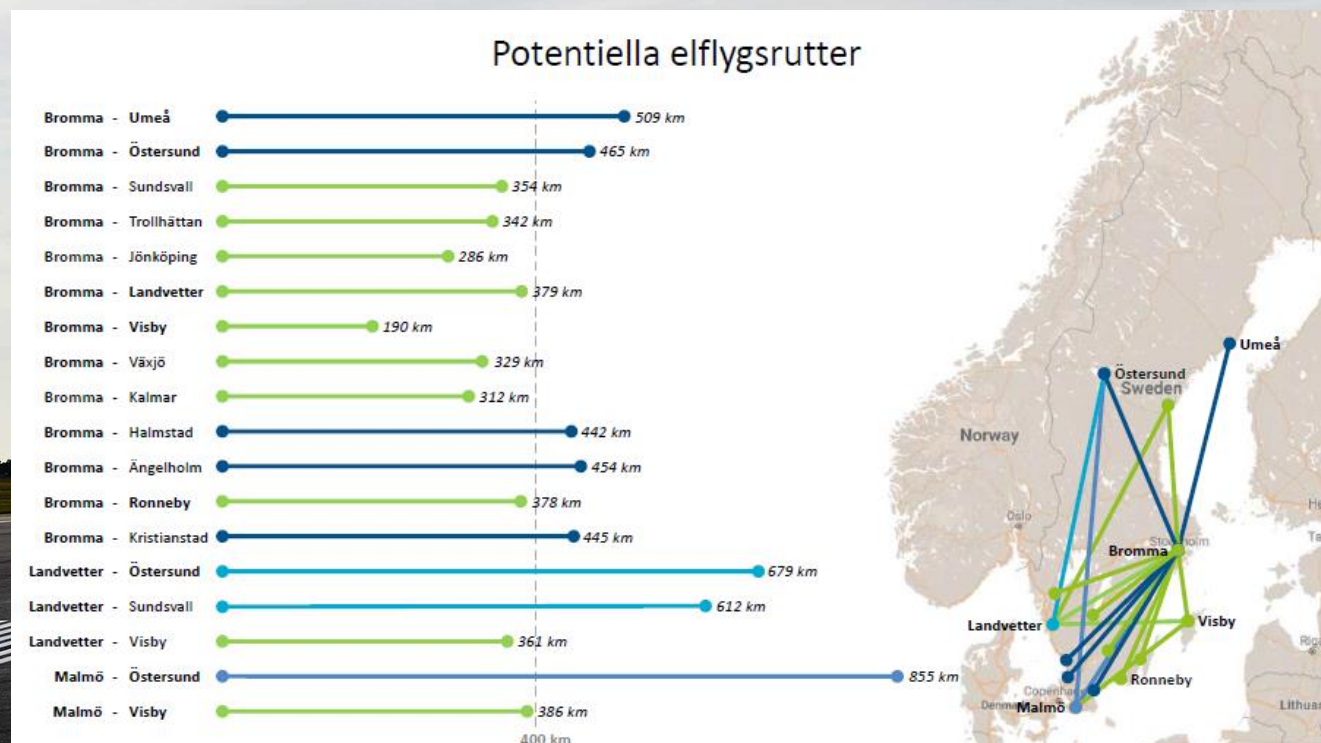


2030-



Elflyg

Konsortiet ELISE (Elektrisk lufttransport i Sverige) bildades i december 2018 med målet att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Konsortiet samlar bland annat flygindustri, myndigheter och akademi.



Möjligheter

- Nödvändigt för att klara klimatmålen och för att leverera på flygets Färdplan för fossilfritt flyg – vi behöver elektrifiera allt som går
- Betydligt lägre underhållskostnad och upp mot 90 % lägre bränslekostnad (bränsle + underhåll utgör upp mot 40 % av flygbolagens driftskostnader)
- Lägre buller
- Helt nya linjeutvecklingsmöjligheter
- Ny trafikstruktur med byten och transfer
- Ökad tillgänglighet utanför storstäderna
- Elflyg mellan Stockholm – Göteborg långt innan ett ev. höghastighetståg?

Swedavias roll

- Kartlägga och säkerställa att det finns energiförsörjning och energikapacitet för att kunna hantera elflyg vid Swedavias flygplatser.
- Kartlägga och säkerställa laddinfrastruktur och laddlösningar för elflyg.
- Samordna elflygens energibehov med marktransporternas elektrifiering.
- Säkerställa att elflygplanen kan hanteras i det flygplatsnära luftrummet samt i övrigt hanteras på marken (andra behov av underhåll, placering remote m.m.).
- Säkerställa att miljötillstånden kan hantera elflyg (antal rörelser, flygvägar m.m.)
- Ställa flygplatser till förfogande som testarena för elflyg – skapar ömsesidigt lärande samt möjlighet att kravställa och att påverka utvecklingen (UME och/eller OSD).

Strategisk inriktning för Swedavia gällande elflyg

- Flygplatser har en central roll i elflygsutvecklingen.
- Swedavia ska se till att det kommer att gå att hantera elflygplan på Swedavias tio flygplatser. Elflygplan behöver kunna starta, landa, underhållas och laddas vid Swedavias flygplatser.
- För att säkerställa detta ska Swedavia redan från början vara en aktiv part i frågor som rör elflyg och flygplatsinfrastruktur.
- Swedavia ska primärt ingå i etablerade projekt och satsningar kring elflyg (ex. Green Flyway).
- Swedavia ska ingå i ELISE:s Advisory Board och därmed få tidig insyn i teknikutvecklingen samt även få möjlighet att kravställa utifrån ett flygplatsperspektiv.



Vad kan jag som resenär göra för att minska utsläppen från mina flygresor?

Välj flygbolag med ung flygplansflotta

- 15-20 % bränsleeffektivare än flygplanen från början av 2000-talet
- Snittförbrukningen är mindre än 0,3 l/passagerarmil
- I praktiken: ARN-CPH 10-12 liter eller ARN-HER knappt 50 liter / passagerare

Packa lätt

- 1 kg mindre packning kan spara 1,2 miljoner ton bränsle under ett år

Klimatreducera med biobränsle/förnybart flygbränsle

- Reducerar CO2 utsläppen mellan 70-85 %
- Minskar höghöjdseffekten
- Stimulerar efterfrågan, produktion och utveckling av fossilfria bränslen

Klimatkompensera



Globalisering & Tillgänglighet

Värde för regionen & Konkurrenskraft

- Export Industri
- Investeringar
- Besöksnäring
- Släkt & Vänner
- Akademiskt & Kulturellt utbyte



Air cargo

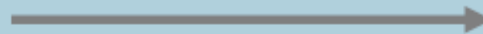
Air cargo accounts for less than 1% of global transport by volume but 35% of global transport by value.

Source: Boeing, World Air Cargo Forecast 2018-2037



Flygtillgänglighet

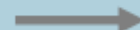
DIREKT



ARN

Destination

INDIREKT



ARN

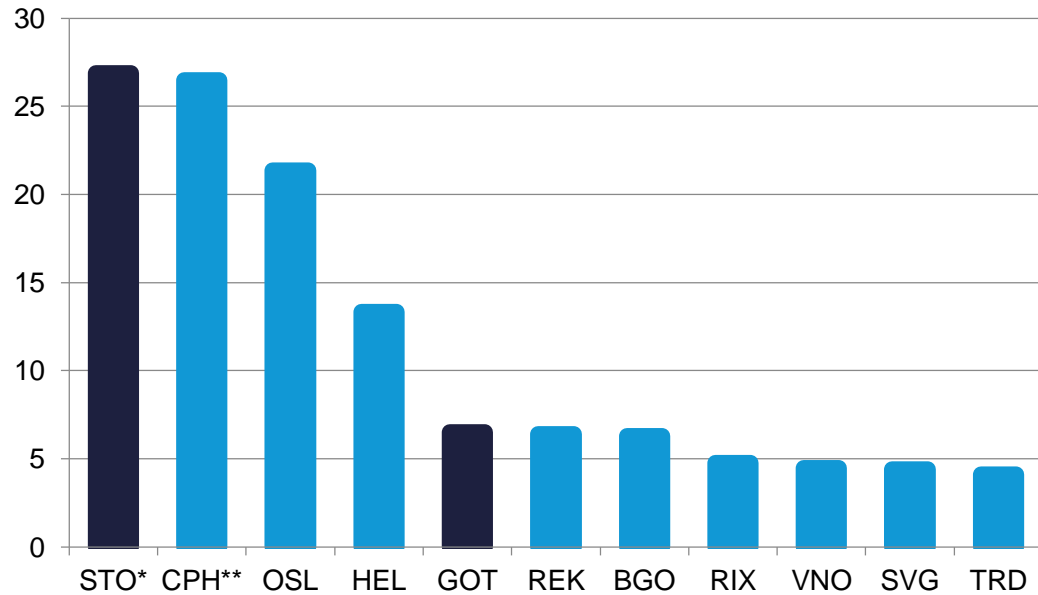
Destinationer



Mälardalen

Den största marknaden i regionen

Stockholmsregionen har flest O&D passagerare

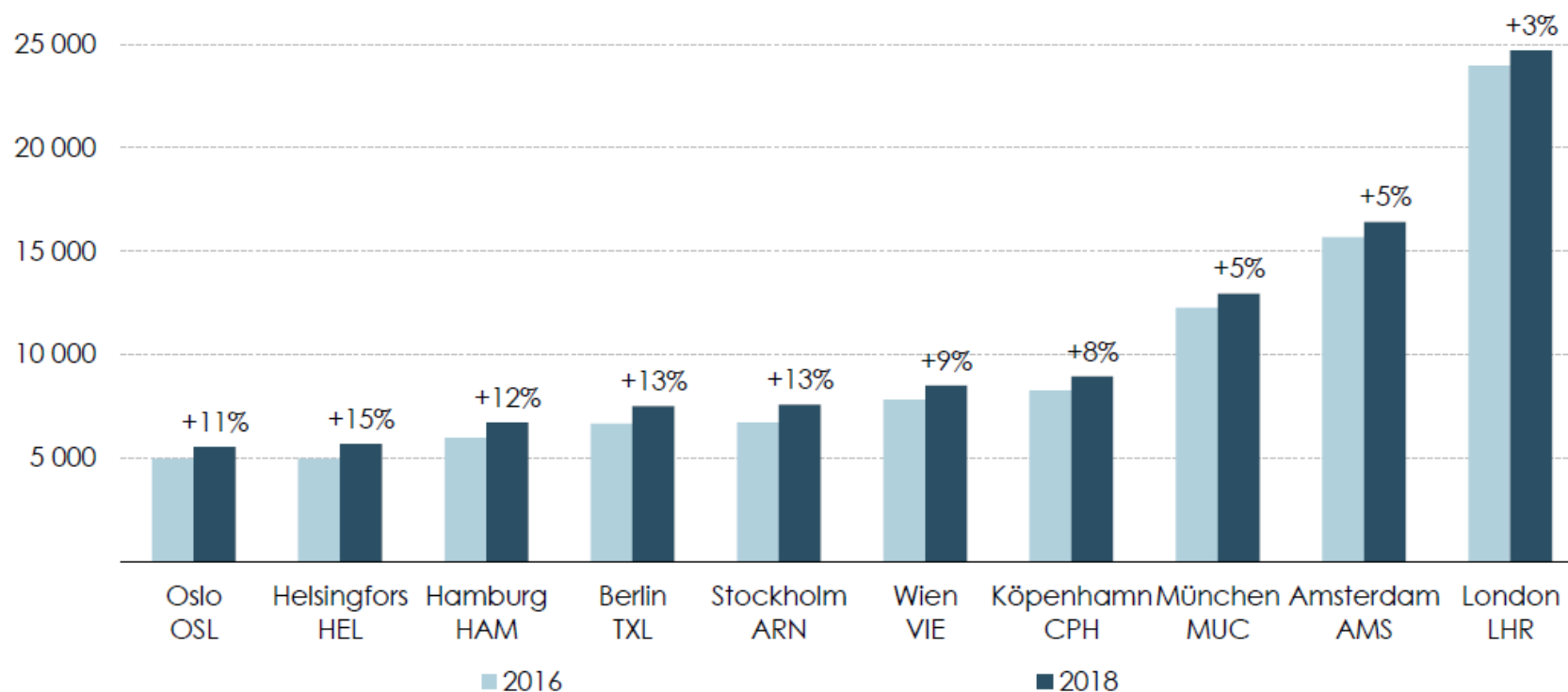


Source: Airport-IS * incl. ARN+BMA+NYO ** incl. CPH+MMX



Arlandas utrikes tillgänglighet ökar i takt med Berlin, och snabbare än i Köpenhamn och Oslo

Total utrikes tillgänglighet 2016 och 2018, samt procentuell förändring
Tillgänglighetsindex



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

Källa: Copenhagen Economics baserat på SEO Economic Research (2019).

Utveckling av Flygtillgänglighet

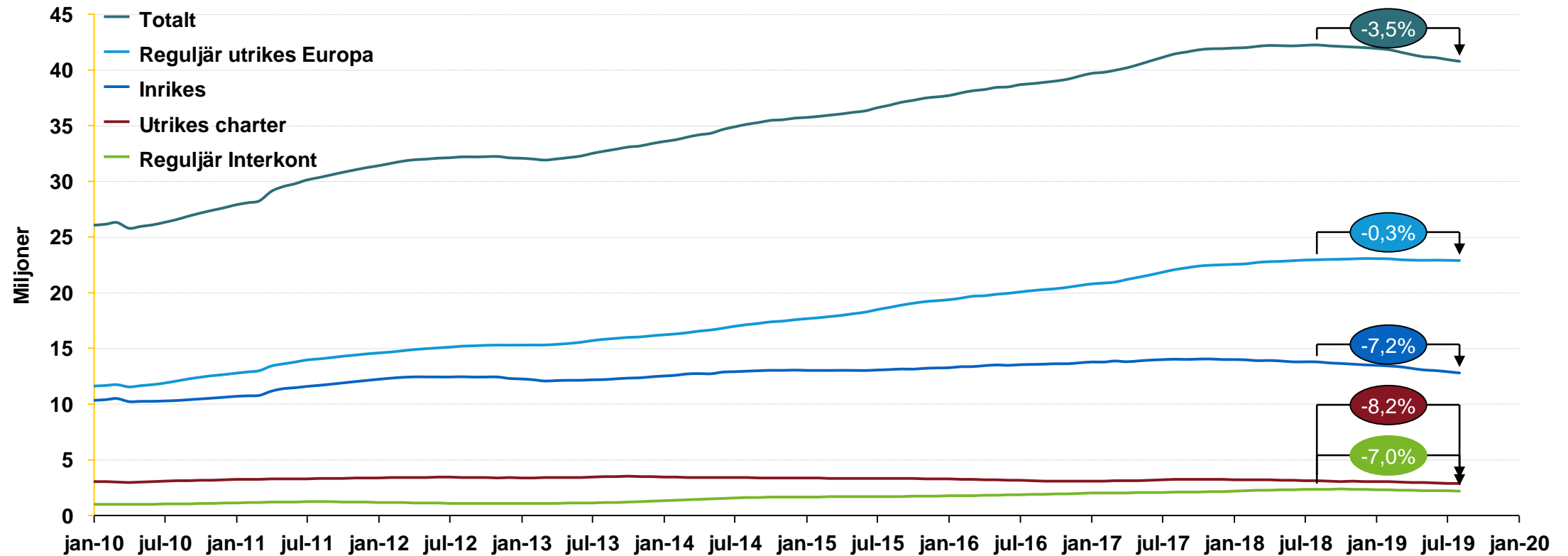
- Destination
- Frekvens
- Tidtabell
- Globala (Regionala) Nav



Stagnerad Tillväxt

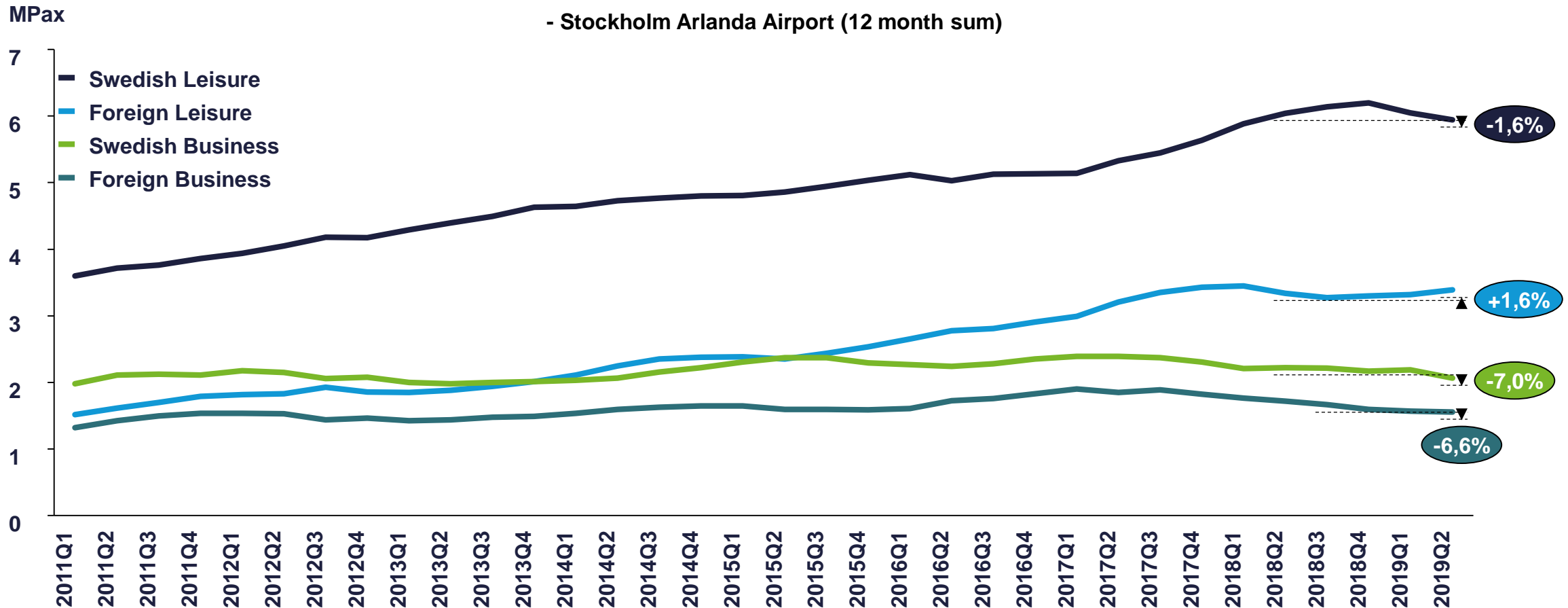
40,8 miljoner resenärer på Swedavias flygplatser – Januari- Augusti 2019

Årlig passagerarvolym på Swedavias flygplatser (rullande 12 månader)

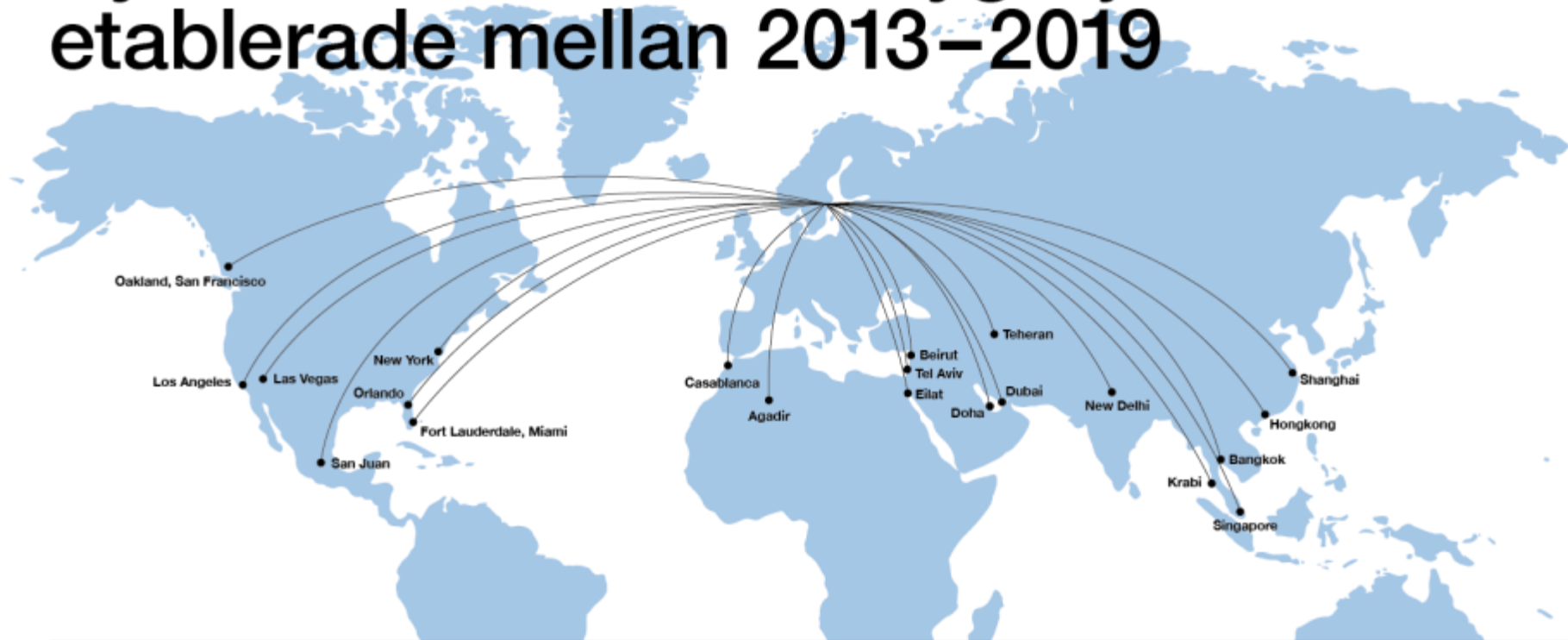


Tillväxt i utländska besökare

Departing passengers swedish vs. foreign passengers
- Stockholm Arlanda Airport (12 month sum)



Nya interkontinentala flyglinjer etablerade mellan 2013–2019



2013

Casablanca, Royal Air Maroc
New York, Norwegian
Bangkok, Norwegian
Fort Lauderdale, Norwegian
Tel Aviv, SAS
Teheran, Iran Aseman Airlines
Dubai, Emirates

2014

Los Angeles, Norwegian
Oakland (San Francisco),
Norwegian

2015

Hong Kong, SAS
Las Vegas, Norwegian
San Juan, Norwegian

2016

Los Angeles, SAS
Beirut, Germania

2017

Singapore, Singapore Airlines
Delhi, Air India
Eilat, SAS
Agadir, Air Arabia Maroc
Miami, SAS

2018

Shanghai, China Eastern
Orlando, Norwegian
Krabi, Norwegian
Doha, Qatar Airways

2019

Beirut, SAS

New routes 2019 – Stockholm Arlanda

April 2019
Neapel, SAS
Catania, SAS
Reykjavik, SAS
Pristina, Norwegian

June 2019
Marseille, SAS
Beirut, SAS
Visby, Air Leap
Madrid, Air Europa

August 2019
Åbo, Air Leap

November 2019
Luxembourg, SAS



10

New routes 2018 – Stockholm Arlanda

January 2018
Turin, Blue Air

February 2018
Chambéry, SAS

March 2018
Bilbao, Norwegian
Reykjavik, Norwegian
Verona, SAS
Gazipasa, SAS
Birmingham, SAS
Aarhus, SAS
Berlin, easyJet

April 2018
Örnköldsvik, SAS

June 2018
Konya, SunExpress
Saint Petersburg, S7 Airlines
Rhodes, SAS
Shanghai, China Eastern

July 2018
Lycksele/Vilhelmina – Amapola
Flyg/Nyx Air

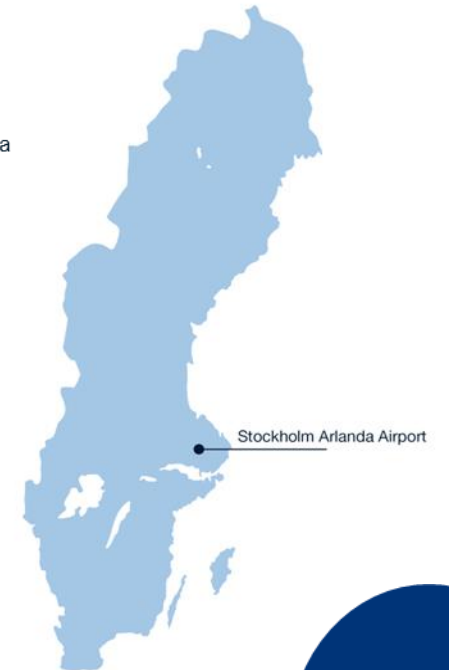
August 2018
Karmfors/Hemavan – Amapola
Flyg/Spring Air

September 2018
Gällivare – Regional Jet/Nordica
Arvidsjaur – Regional Jet/Nordica

October 2018
Tallinn, Air Baltic
Tallinn, Norwegian
Krabi, Norwegian
Orlando, Norwegian
Berlin (SXF), EasyJet

November, 2018
Oulu, SAS

December, 2018
Östersund, Norwegian

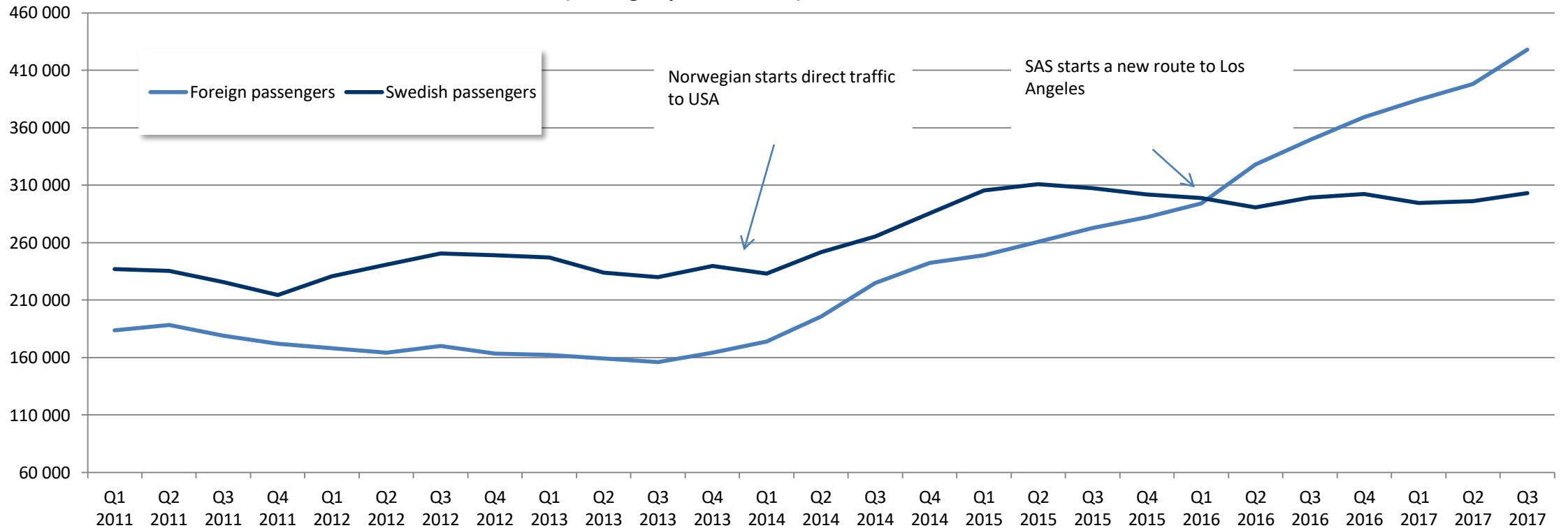


27

SAS and Norwegian has increased capacity and stimulated demand



Comparison Swedish and foreign passengers between Sweden and the US
(moving 4-quarter values)



Utveckling av Tillgänglighet

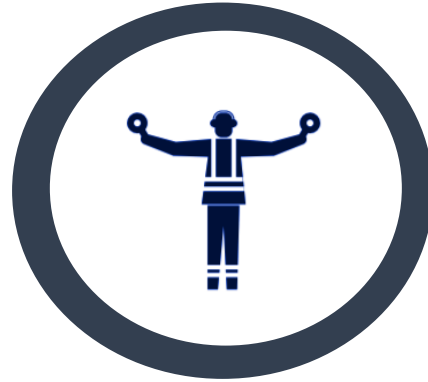


Destination



MARKNAD

- Efterfrågan
- Passagerare & Frakt
- Handelsutbyte
- Investeringar
- Turism
- Befolkningstillväxt & Mix



UPPTAGNINGSSOMRÅDE

- Inrikes Flyg
- Utrikes & Närområde Flyg
- Intermodalitet



DESTINATION

- Samarbete
- Konkurrenskraft
- Marknadsföringl



NEW ROUTES

- Investering
- Marknadsstimulans
- Marknadsandel

Utmaningar

- Konjunktur
- Geopolitisk utveckling
- Växelkurs – Krona
- Volatilt Bränslepris
- Klimatdebatt
- Flygskatt
- Resepolicies
- Lönsamhet i branschen
- En bransch i förändring
- Konkurrens
- Intermodalitet



TACK!

