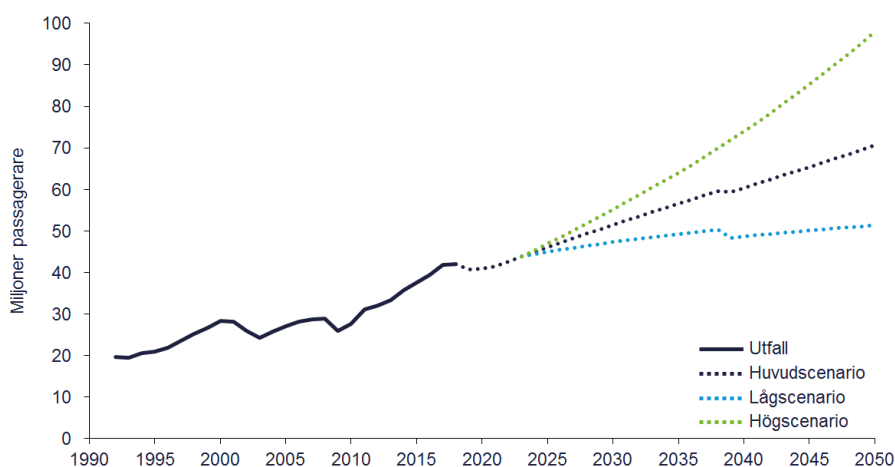


SWEDAVIAS LÅNGTIDSPROGNOS 2019-2050

1 SAMMANFATTNING

Antalet passagerare på Swedavias flygplatser har mer än fördubblats sedan 1992. Efterfrågan på flygresor väntas fortsätta öka, men i långsammare takt än tidigare. Mellan 2018 och 2050 antas i huvudscenariot en passagerarökning på i snitt **1,6 procent per år** på Swedavias flygplatser. Drygt 70 miljoner passagerare kan enligt huvudscenariot komma att resa till/från någon av Swedavias flygplatser 2050.



Figur 1. Utfall och prognos för totalt antal passagerare på Swedavias flygplatser.

Swedavias långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	51	71	98
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	0,6%	1,6%	2,7%

Huvudscenariot är vår bästa bedömning av den framtida utvecklingen och inte ett uttryck för en målsättning för Swedavia. Vidare bedöms att utvecklingen håller sig mellan låg- och högscenariot med en sannolikhet på uppskattningsvis 80 procent.

2 PROGNOSMETODIK OCH PROGNOSANTAGANDEN

Den mest vedertagna metoden vid framtagandet av långsiktiga trafikprognoser inom flyg utnyttjar det historiska sambandet mellan BNP-utvecklingen och efterfrågan på flygresor. Metoden tillämpas av såväl många andra stora flygplatser som branschorganisationer som IATA, ACI och ICAO.

På Swedavias flygplatser är sambandet mellan BNP-utvecklingen och efterfrågan på utrikes flygresor mycket starkt och under den senaste tioårsperioden, 2008-2018, var korrelationskoefficienten 0,81¹

Inrikes trafikutveckling påverkas i högre utsträckning av andra faktorer som befolkningsutveckling och utvecklingen av alternativa transportmedel.

2.1 Generella prognosförutsättningar

Den långsiktiga trafikprognosen bygger på följande förutsättningar.

- Prognosen är efterfrågebaserad och beaktar inte eventuella kapacitetsproblem i luftrum och/eller i respektive flygplats infrastruktur.
- Befolkningen i Sverige antas öka till 11,9 miljoner invånare år 2050 enligt SCB:s befolkningsprognos från april 2019.
- Prognoser från globala institutioner, som US Energy Information indikerar ett stigande oljepris från dryga \$70 per fat 2018 till strax under \$110 per fat 2050.
- En fullständig övergång till fossilfritt flyg genomförs enligt flygets färdplan inom initiativet Fossilfritt Sverige, med 100% biojetbränsle 2045. Delmål är 5% 2025 enligt Swedavias strategiska mål samt 15% 2030 vilket motsvarar 100% biojetbränsle på inrikestrafiken.
- Swedavia driver inom ramen för det nationella basutbudet 10 flygplatser fram till och med 2038. Från och med 2039 antas det att Bromma Stockholm Airport läggs ner till följd av att arrendeaftalet med Stockholms stad löper ut 2038. Det antas i huvudscenariot att all utrikestrafik och ungefär 70% av inrikespassagerarna från Bromma Stockholm Airport väljer att fortsätta flyga, men från Stockholm Arlanda Airport i stället. Resterande inrikestrafik antas välja alternativa färdsätt eller minska sitt resande. Ökningen i antal rörelser som sker på Stockholm Arlanda Airport i samband med nedläggningen av Bromma Stockholm Airport antas bli mindre än rörelseminskningen på Bromma Stockholm Airport. Detta följer av antagandet att genomsnittstorleken per flygplan på Stockholm Arlanda Airport, uttryckt i antal passagerare per rörelse, inte antas påverkas av Brommanedläggningen. Eftersom Bromma Stockholm Airport har trafik till andra Swedaviaflygplatser kommer även deras trafikvolym att påverkas.
- Skillnaderna i trafikvolym mellan Swedavias regionala flygplatser för utrikestrafik baseras på befolkningsutveckling per upptagningsområde.

¹ Korrelationskoefficienten uttrycks som ett värde mellan 1 och -1, där 0 anger inget samband, 1 anger maximalt positivt samband och -1 anger maximalt negativt samband.

Befolkningsutvecklingen som tillämpats används även i Trafikverkets långsiktiga prognoser².

Huvudsakliga prognosantaganden

Trafikutvecklingen i Europa har till stor del drivits av lågkostnadsbolagen sedan millennieskiftet. Sedan 2001 har LCC-andelen inom Europa ökat från 5% till 41% år 2018 och LCC-bolagen stod i Sverige för 36% av den internationella säteskapaciteten.³ Även om LCC-bolagen fortsätter att växa kommer deras tillväxttakt långsiktigt att avta. LCC-bolagens kraftiga tillväxt har bidragit till ett kraftigt växande fritidsresande både inom Europa och Sverige. Fritidsresandet förväntas fortsätta öka, både när det gäller inkommande besökare från andra länder och utresande resenärer som är bosatta i Sverige. Den förväntade trafikutvecklingen är i huvudsak baserad på nedan förutsättningar.

- Den genomsnittliga BNP-utvecklingen antas vara 2,1 procent per år enligt prognoser från Konjunkturinstitutet och OECD.
- BNP-elasticiteten antas avta från dagens nivå på ungefär 1,7 för att stabiliseras strax över 1,1 fram till 2050 till följd av att flygmarknaden i Sverige blir mer mogen.
- Kostnadsökningar för flygbolagen i form av exempelvis bränsleprisökning (dels ökat oljepris och dels övergång till biojetbränsle) och andra kostnadsökningar leder till stigande flygpriser vilket delvis hämmar efterfrågeutvecklingen.
- Stora kapacitetstillskott för europeiska flygbolag i form av omfattande flygplansleveranser bidrar till en fortsatt utbudsökning vilket leder till fortsatt priskonkurrens.
- Ett aktivt linjeutvecklingsarbete bidrar till en ökad internationell tillgänglighet i form av nya direktförbindelser.
- Sveriges attraktivitet som turistland fortsätter att utvecklas positivt vilket medför en ökning av antalet inkommande resenärer.
- Konkurrensen från alternativa transportmedel bedöms som förhållandevis begränsad.

2.2 Scenarier

Då osäkerheten är stor vid genomförandet av långtidsprognoser är det viktigt att analysera andra möjliga utfall. I denna långtidsprognos har därför ett hög- och ett lågscenario beräknats utöver huvudscenariot. Bedömningen är att sannolikheten för att trafikutvecklingen ligger mellan låg och högscenariot är uppskattningsvis 80 procent. Respektive scenario baseras på följande förutsättningar.

² Källa: Trafikverket, ”Befolkning och sysselsättning per län och kommun”
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/gallande-forutsattningar-och-indata/>
(2019-05-30)

³ Källa: CAPA (Center for Aviation)

2.2.1 Högsenariot

Högsenariot antar samma ekonomiska tillväxttakt som i huvudscenariot men efterfrågan på både utrikes- och inrikes flygresor påverkas positivt av att flygbolagen lyckas med strukturellt långsiktiga förändringar, exempelvis i form av stora produktionsförbättringar som metoder att framställa biobränsle eller att elektrifiera flyget till rimlig kostnad vilket möjliggör en klimatomställning för flyget till låg kostnad. Därigenom skulle även förutsättningar kunna skapas för att flyget långsiktigt skulle bli brett accepterat som ett klimatsmart transportmedel. Samtidigt gynnas flygtrafiken även av bristande konkurrens från alternativa transportmedel där satsningar på väg och järnväg får begränsad påverkan på transportsystemet. Högsenariot förutsätter att majoriteten av nedan förutsättningar inträffar.

- Omfattande och långsiktiga produktionsförbättringar och effektiviseringar bland flygbolagen medför lägre driftkostnadsutveckling vilket möjliggör fortsatt låga biljettpriser.
- En snabb och effektiv miljöanpassning gör flyget till ett klimatsmart transportmedel.
- Fortsatt låga räntenivåer vilket leder till långsiktigt låga finansiella kostnader för flygbolagen.
- Omfattande liberaliseringar av globala luftfarten möjliggör för flygbolagen att utveckla linjenätet
- Bil- och tågtrafiken hämmas av kapacitetsbrist och infrastrukturproblem vilket bidrar till en högre efterfrågan än väntat på flygresor.
- Sverige lyckas bättre än förväntat med satsningar på turism vilket leder till fler inkommande besökare än väntat.

Ovan antaganden motiverar en genomgående högre tillväxttakt än i huvudscenariot. Utvecklingen i högsenariot motsvarar nästintill den faktiska tillväxten mellan 1992 och 2018 under hela prognosperioden.

2.2.2 Lågsenariot

Lågsenariot präglas av en mer pessimistisk syn på flygets utveckling med omfattande restriktioner på flyget samt en ökad protektionism och stora satsningar på alternativa transportmedel. Scenariot förutsätter att majoriteten av nedan förutsättningar inträffar.

- Höga kostnader hos flygbolagen som förs över på konsumenterna i form av höjda biljettpriser vilket hämmar efterfrågan.
- Internationella politiska restriktioner för att minska flygresandet av klimatskäl.
- Sverige hamnar delvis utanför framväxten av nya linjer i Europa, främst på grund av det geografiska avståndet samt en förhållandevis begränsad folkmängd.
- Sverige misslyckas i satsningar på ökad europeisk och utomeuropeisk inkommande turism.

- Globaliseringen begränsas på grund av politisk, militär och ekonomisk osäkerhet.
- Stora investeringar och subventioneringar på alternativa transportmedel, däribland tåg men även nya transportformer dämpar efterfrågan på flyg.
- Alternativa mötesformer, tack vare ny teknik och digital utveckling, minskar resebehovet.

2.3 Avgränsningar

2.3.1 Elflyg

Swedavia har valt att ej specifikt modellera framtida elflyg i denna långtidsprognos. Swedavia bedömer att det finns en betydande potential för elektrifiering inom flyget. Potentialen finns i första hand på kortare distanser med mindre flygplan. Med nuvarande teknik begränsas räckvidden till c:a 400 km, men räckvidden och den möjliga flygplansstorleken förväntas öka under prognosperioden. Därtill förväntas hybridplan baserat på dagens flygplanstyper med en eller flera eldrivna motorer i kombination med traditionella motorer utvecklas för längre distanser. En övergång till elflyg kan leda till en justering av strukturen i inrikestrafiken med fler avgångar med mindre flygplan samt fler direktförbindelser som inte trafikerar Stockholm. Även om utvecklingen av el- och hybridflyg och därmed påverkan på prognosen är osäker, är den preliminära bedömningen att passagerarvolymen inte påverkas i någon avgörande omfattning. Det avgörande antagandet för långtidsprognosen är att klimatomställningen genomförs inom flyget och att den innebär ökade kostnader som slår igenom på biljettpriserna; totalprognosen beaktar därför inte i hur stor utsträckning omställningen sker genom biobränsle respektive elektrifiering.

2.3.2 Bromma Stockholm Airport

Swedavias arrendeavtal med Stockholms stad om Bromma Stockholm Airport sträcker sig till 2038. I denna prognos antas att Bromma Stockholm Airport trafikerar som vanligt fram till och med 2038 och sedan antas det att 70% av den passagerarvolymen flyttar till Stockholm Arlanda Airport 2039. I denna prognos antas ingen stegvis ned- eller upptrappning på någon av Swedavias flygplatser att ske före utgången av 2038. Eftersom hela prognosen är efterfrågebaserad, förutsätter den att tillräcklig kapacitet finns tillgänglig på Arlanda för att kunna hantera 70% av trafiken på Bromma.

2.3.3 Klimatpåverkan

I denna prognos antas att flyget fortsatt omfattas av EU ETS och således får en kostnadsökning per ton koldioxidutsläpp. Swedavia har beaktat det nya avtalet CORSIA som omfattar utsläpp på global nivå, till skillnad från EU ETS. Swedavia antar att CORSIA och EU ETS ej kommer att påverka flygtrafiken kostnadsmässigt dubbelt, utan att de två systemen kommer att samordnas. Ett grundantagande i långtidsprognosen är att flyget genomför sin klimatomställning enligt branschens färdplan och att resenärerna i allt väsentligt får bära de högre

produktionskostnaderna via biljettpriset. Därför antas att inga ytterligare miljöavgifter eller skatter läggs på flygresandet under prognosperioden.

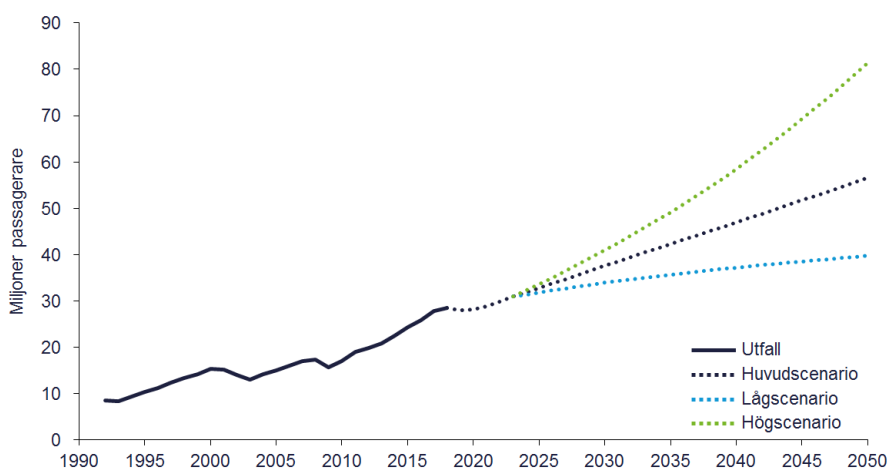
2.3.4 Flygmarknaden

Flygmarknaden antas fungera som den gör i nuläget. Det finns tendenser till större konsolideringar av flygbolag i Europa, dock bedöms tidsaspekt och påverkan på passagerarvolymerna väldigt osäkra i nuläget. Det geopolitiska läget med bland annat bilaterala luftfartsavtal, en osäkerhet inom Europa med Brexit och pågående handelskrig antas ej påverka flygtrafiken på lång sikt.

3 FÖRVÄNTAD PASSAGERAR- OCH RÖRELSEUTVECKLING VID SWEDAVIAS FLYGPLATSER 2018-2050

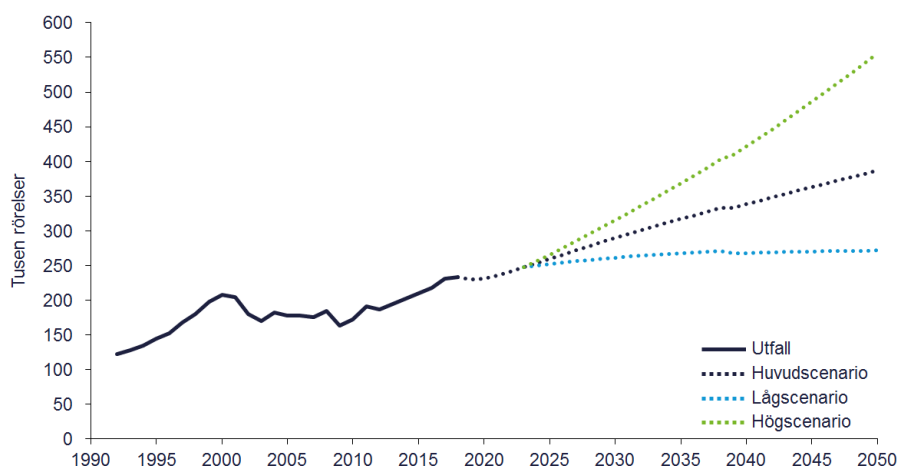
3.1 Utrikes trafik

Antalet utrikes passagerare vid Swedavias flygplatser ökar till knappt 57 miljoner år 2050. Det motsvarar en årlig tillväxttakt på 2,2%. Det är primärt fler inkommande resenärer från andra länder men även utresande svenska resenärer som bidrar till trafikökningen.



Figur 2. Utfall och prognos för antal utrikes passagerare på Swedavias flygplatser.

Antalet utrikes passagerarrörelser förväntas uppgå till drygt 387 tusen flygrörelser 2050.



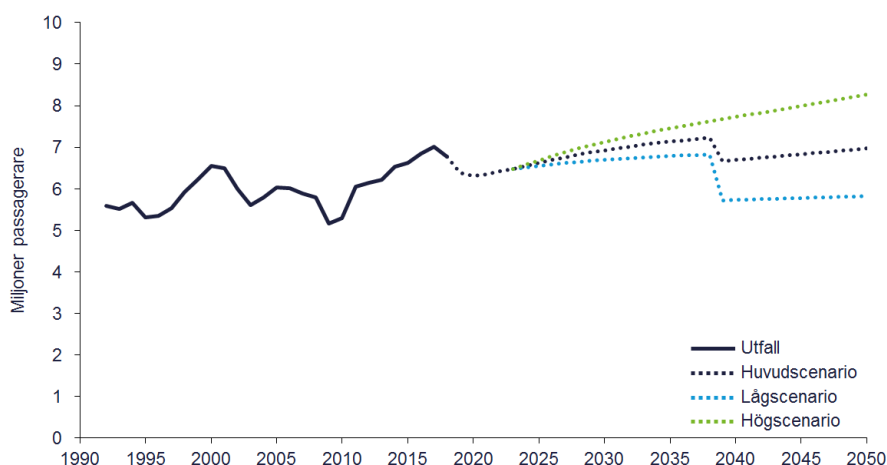
Figur 3. Utfall och prognos för antal utrikes rörelser för passagerarflyg på Swedavias flygplatser.

Tabell 1. Passagerarvolym och antal passagerarrörelser utrikes år 2050 per scenario för Swedavias flygplatser.

Swedavias långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerarvolym 2050 (miljoner)	40	57	81
Utrikes årlig passagerarutveckling 2018-2050	1,1%	2,2%	3,3%
Utrikes passagerarrörelser 2050 (tusen)	272	387	556
Utrikes årlig rörelseutveckling 2018-2050	0,5%	1,6%	2,8%

3.2 Inrikes trafik

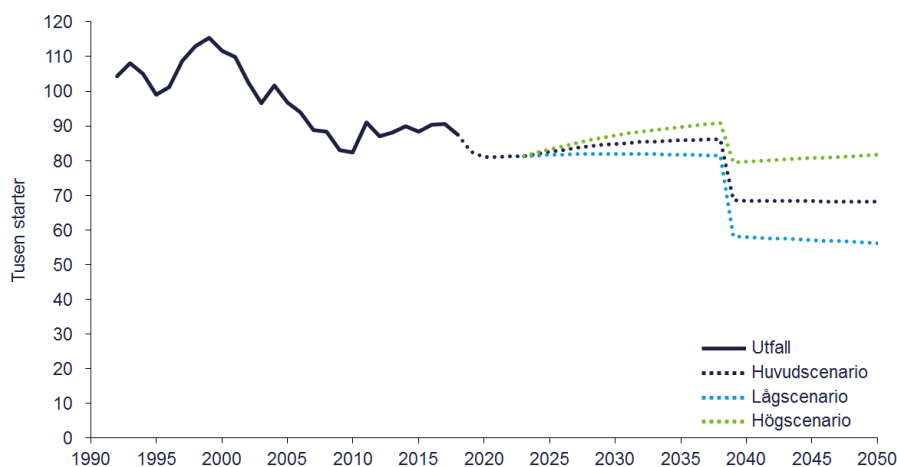
Antalet inrikes avresande passagerare antas öka med i snitt 0,1 procent per år till knappt 7 miljoner avresande resenärer.



Figur 4. Utfall och prognos för antal inrikes avresande passagerare på Swedavias flygplatser.

Större flygplan, en ökad fyllnadsgrad och en nedläggning av Bromma Stockholm Airport årsskiftet 2038/2039 medför en rörelsenedgång på i snitt -0,8 procent per år till cirka 68 tusen inrikes starter.

Tillväxttakten fram till 2038 är -0,1 procent per år. Mellan 2038 och 2039 minskar antal inrikes starter med -21% till följd av att flygplanstorleken inrikes ökar kraftigt på grund av överflytt från Bromma till Arlanda. Från 2039 till 2050 är den årliga takten tillbaka på -0,1 procent per år.



Figur 5. Utfall och prognos för antal inrikes starter för passagerarflyg på Swedavias flygplatser.

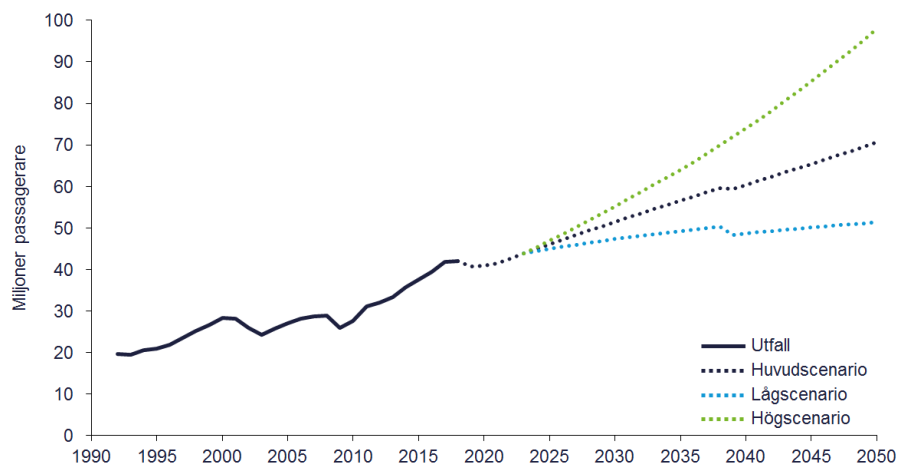
Tabell 2. Antal avresande passagerare och antal starter för passagerarflyg inrikes år 2050 per scenario för Swedavias flygplatser.

Swedavias långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	5,8	7,0	8,3
Inrikes årlig passagerarutveckling 2018-2050	-0,5%	0,1%	0,6%
Inrikes starter 2050 (tusen)	56,2	68,1	81,6
Inrikes årlig rörelseutveckling 2018-2050	-1,4%	-0,8%	-0,2%

3.3

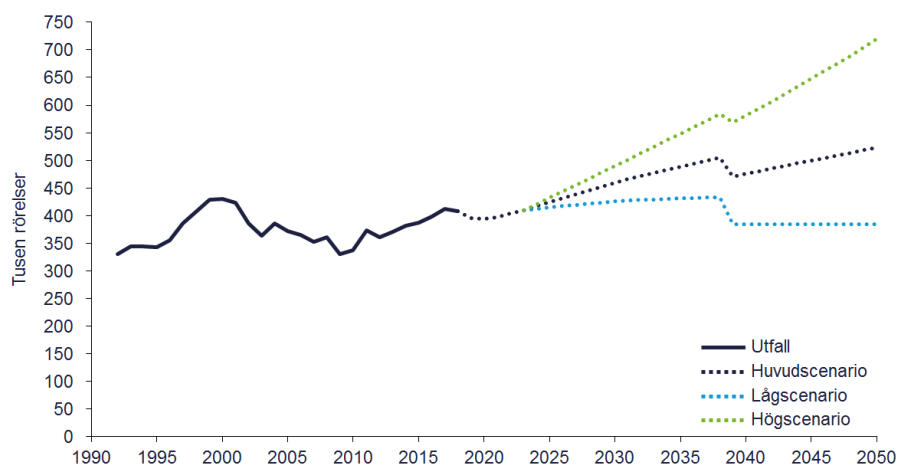
Total trafik

Totalt förväntas knappt **70 miljoner passagerare** resa till/från någon av Swedavias flygplatser 2050. I snitt ökar det totala antalet passagerare med **1,6 procent** per år.



Figur 6. Utfall och prognos för totalt antal passagerare på Swedavias flygplatser.

Trenden med en ökad kabinstorlek i kombination med en ökad fyllnadsgrad leder till en förväntad rörelseutveckling på i snitt 0,8 procent. År 2050 prognostiseras 523 tusen flygrörelser för passagerarflyg vid Swedavias flygplatser.



Figur 7. Utfall och prognos för totalt antal rörelser för passagerarflyg på Swedavias flygplatser.

Tabell 3. Passagerarvolym och antal passagerarrörelser totalt år 2050 per scenario för Swedavias flygplatser.

Swedavias långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	51	71	98
Årlig passagerarutveckling 2018-2050	0,6%	1,6%	2,7%
Totalt antal passagerarrörelser 2050 (tusen)	384	523	720
Årlig rörelseutveckling 2018-2050	-0,2%	0,8%	1,8%

3.3.1 Förväntad trafikutveckling per flygplats

Tabellerna nedan redovisar den förväntade passagerar- och rörelseutvecklingen per flygplats.

Tabell 4. Antal passagerare utrikes per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

	Utrikes passagerare		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	21 557 474	43 322 835	101%
Göteborg Landvetter Airport	5 404 780	11 103 114	105%
Bromma Stockholm Airport	309 079	0	-100%
Malmö Airport	979 734	1 881 404	92%
Luleå Airport	91 161	137 871	51%
Umeå Airport	84 762	141 146	67%
Åre Östersund Airport	30 875	49 953	62%
Visby Airport	13 383	18 629	39%
Kiruna Airport	4 367	5 755	32%
Ronneby Airport	40	1 042	2505%
Swedavia	28 475 655	56 661 750	99%

Tabell 5. Antal avresande passagerare inrikes per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

	Inrikes avresande passagerare		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	2 644 623	3 863 657	46%
Göteborg Landvetter Airport	701 426	699 470	0%
Bromma Stockholm Airport	1 096 255	0	-100%
Malmö Airport	584 100	567 359	-3%
Luleå Airport	555 112	660 248	19%
Umeå Airport	473 483	477 400	1%
Åre Östersund Airport	240 556	230 062	-4%
Visby Airport	227 237	195 454	-14%
Kiruna Airport	136 075	161 877	19%
Ronneby Airport	111 972	110 906	-1%
Swedavia	6 770 837	6 966 433	3%

Tabell 6. Antal passagerare totalt per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

	Totalt antal passagerare		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	26 846 720	51 050 149	90%
Göteborg Landvetter Airport	6 807 631	12 502 054	84%
Bromma Stockholm Airport	2 501 589	0	-100%
Malmö Airport	2 147 933	3 016 123	40%
Luleå Airport	1 201 384	1 458 366	21%
Umeå Airport	1 031 728	1 095 946	6%
Åre Östersund Airport	511 986	510 076	0%
Visby Airport	467 857	409 538	-12%
Kiruna Airport	276 516	329 509	19%
Ronneby Airport	223 984	222 854	-1%
Swedavia	42 017 328	70 594 615	68%

Tabell 7. Antal flygrörelser utrikes för passagerarflyg per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

	Utrikes passagerarrörelser		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	171 008	293 310	72%
Göteborg Landvetter Airport	47 445	80 875	70%
Bromma Stockholm Airport	5 930	0	-100%
Malmö Airport	6 435	9 961	55%
Luleå Airport	610	818	34%
Umeå Airport	991	1 391	40%
Åre Östersund Airport	247	382	55%
Visby Airport	185	217	17%
Kiruna Airport	59	71	20%
Ronneby Airport	6	18	198%
Swedavia	232 916	387 042	66%

Tabell 8. Antal starter inrikes för passagerarflyg per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

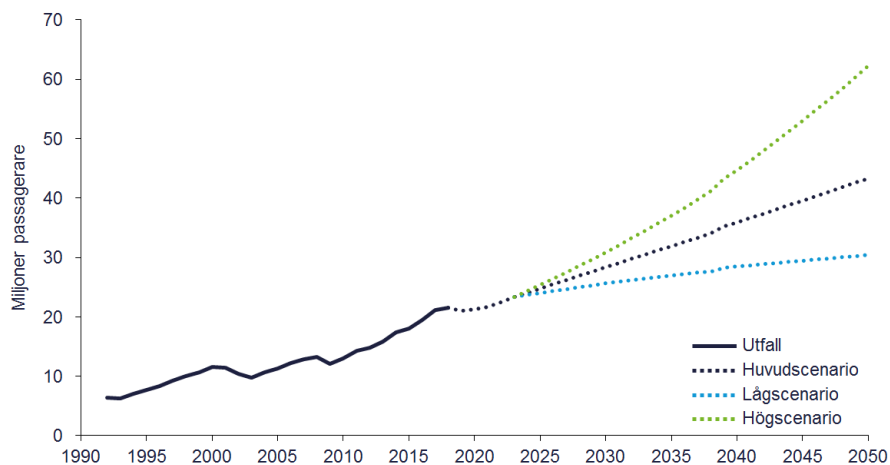
	Inrikes starter passagerarflyg		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	29 617	36 219	22%
Göteborg Landvetter Airport	8 215	7 111	-13%
Bromma Stockholm Airport	20 571	0	-100%
Malmö Airport	7 140	5 717	-20%
Luleå Airport	5 078	4 734	-7%
Umeå Airport	5 699	4 338	-24%
Åre Östersund Airport	3 483	2 908	-17%
Visby Airport	4 518	3 754	-17%
Kiruna Airport	1 169	1 219	4%
Ronneby Airport	2 069	2 091	1%
Swedavia	87 557	68 090	-22%

Tabell 9. Antal flygrörelser totalt för passagerarflyg per Swedaviaflygplats 2018 och 2050.

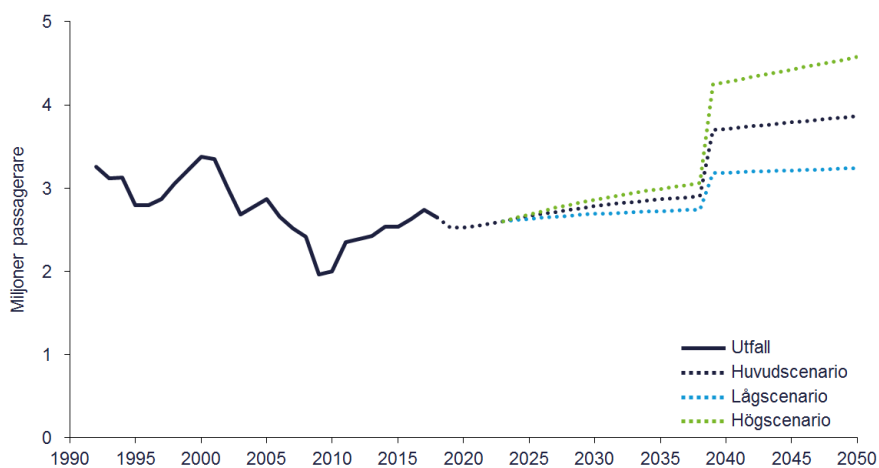
	Totalt antal passagerarrörelser		
	2018	2050	Utv
Stockholm Arlanda Airport	230 241	365 749	59%
Göteborg Landvetter Airport	63 874	95 097	49%
Bromma Stockholm Airport	47 072	0	-100%
Malmö Airport	20 714	21 395	3%
Luleå Airport	10 766	10 285	-4%
Umeå Airport	12 389	10 068	-19%
Åre Östersund Airport	7 213	6 197	-14%
Visby Airport	9 220	7 725	-16%
Kiruna Airport	2 397	2 508	5%
Ronneby Airport	4 144	4 200	1%
Swedavia	408 030	523 223	28%

4 BILAGA – PROGNOSE PER FLYGPLATS

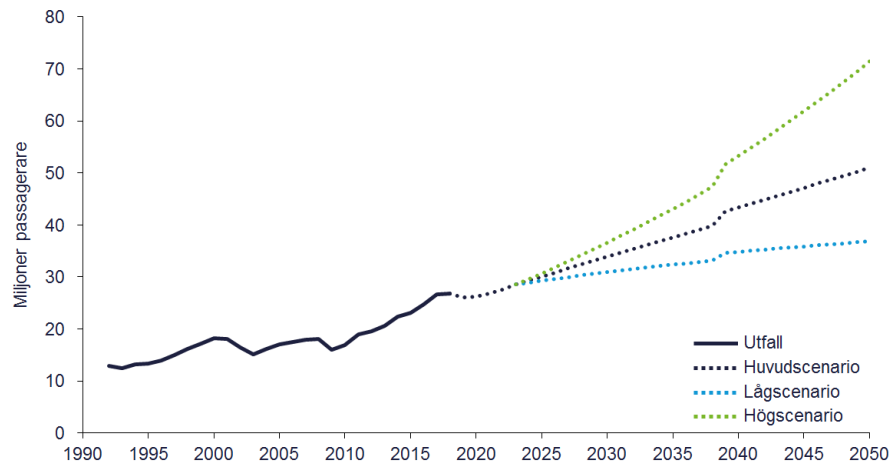
4.1 Stockholm Arlanda Airport



Figur 8. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Stockholm Arlanda Airport



Figur 9. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Stockholm Arlanda Airport.

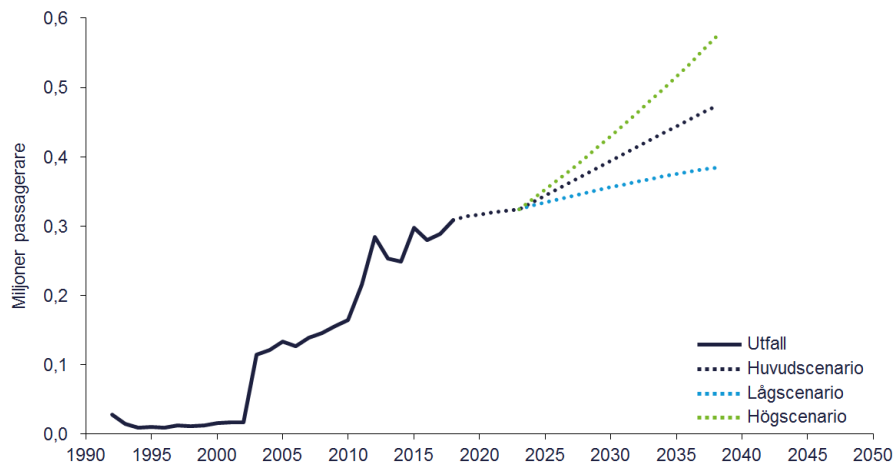


Figur 10. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Stockholm Arlanda Airport.

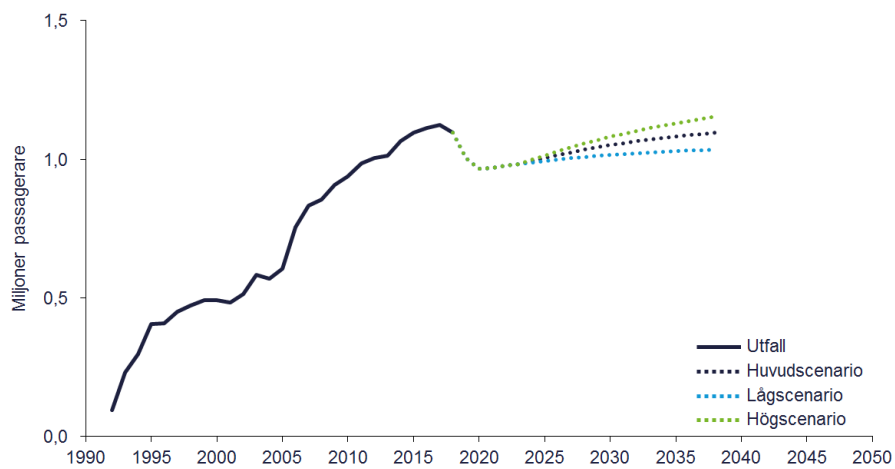
Tabell 10. Passagerarvolym år 2050 för Stockholm Arlanda Airport.

Stockholm Arlanda Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	30,4	43,3	62,3
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	1,1%	2,2%	3,4%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	3,2	3,9	4,6
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,6%	1,2%	1,7%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	36,9	51,1	71,4
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	1,0%	2,0%	3,1%

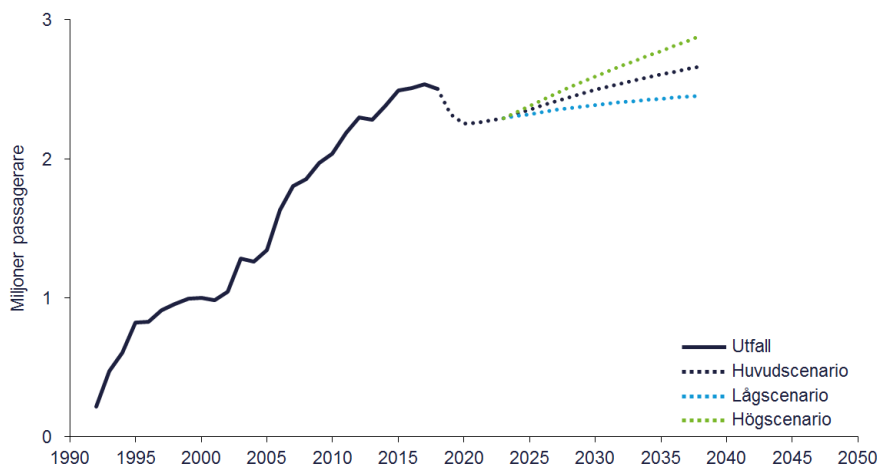
4.2 Bromma Stockholm Airport



Figur 11. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Bromma Stockholm Airport



Figur 12. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Bromma Stockholm Airport.

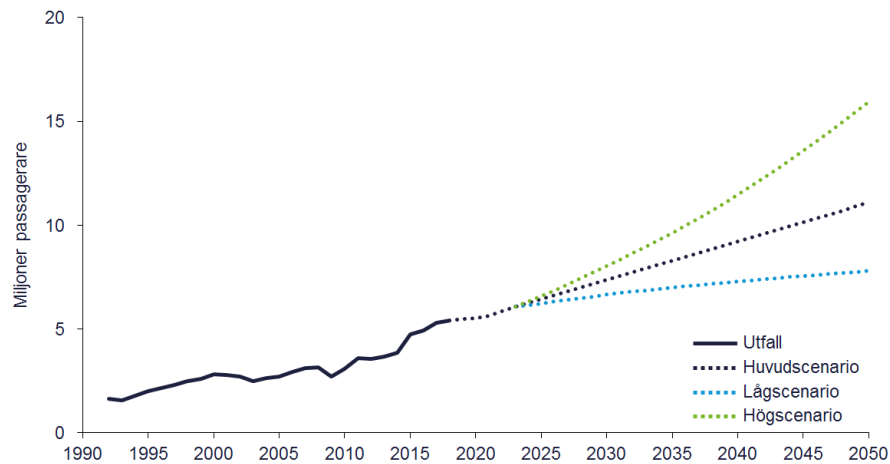


Figur 13. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Bromma Stockholm Airport.

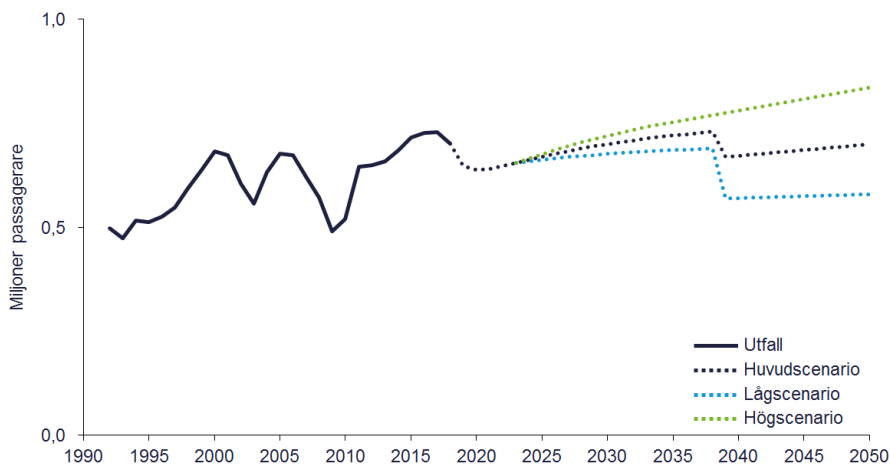
Tabell 11. Passagerarvolym år 2038 för Bromma Stockholm Airport.

Bromma Stockholm långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2038 (miljoner)	0,4	0,5	0,6
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2038	1,1%	2,2%	3,1%
Inrikes avresande passagerare 2038 (miljoner)	1,0	1,1	1,2
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2038	-0,3%	0,0%	0,3%
Totalt antal passagerare 2038 (miljoner)	2,5	2,7	2,9
Total årlig tillväxttakt 2018-2038	-0,1%	0,3%	0,7%

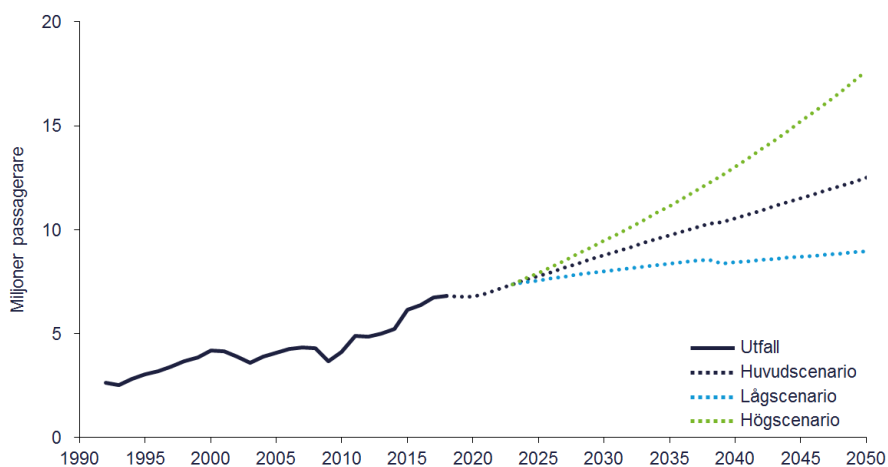
4.3 Göteborg Landvetter Airport



Figur 14. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Göteborg Landvetter Airport



Figur 15. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Göteborg Landvetter Airport.

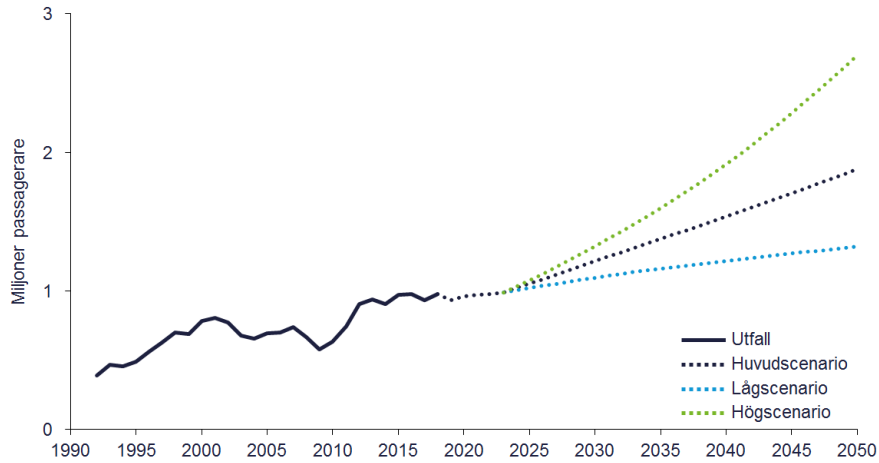


Figur 16. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Göteborg Landvetter Airport.

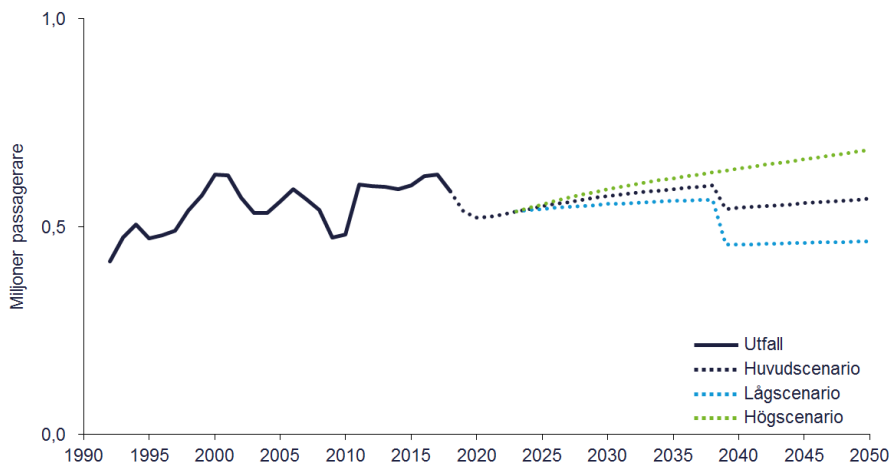
Tabell 12. Passagerarvolym år 2050 för Göteborg Landvetter Airport.

Göteborg Landvetter långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	7,8	11,1	16,0
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	1,2%	2,3%	3,4%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,6	0,7	0,8
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,6%	0,0%	0,5%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	9,0	12,5	17,6
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	0,9%	1,9%	3,0%

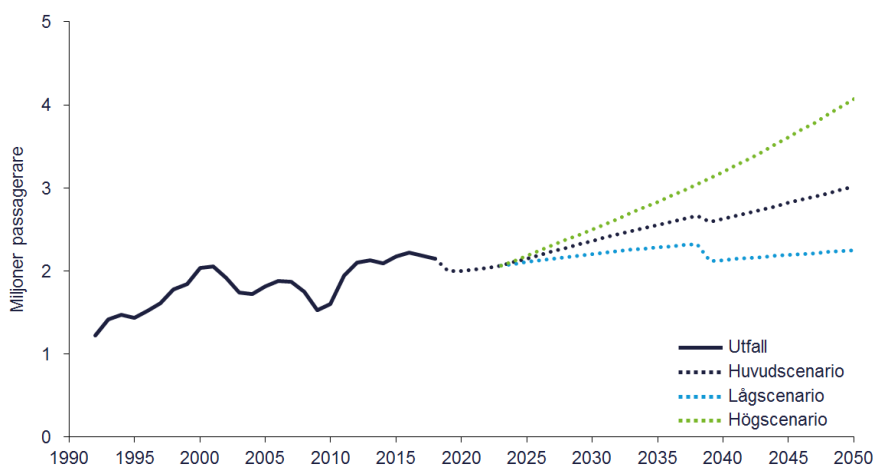
4.4 Malmö Airport



Figur 17. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Malmö Airport



Figur 18. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Malmö Airport.

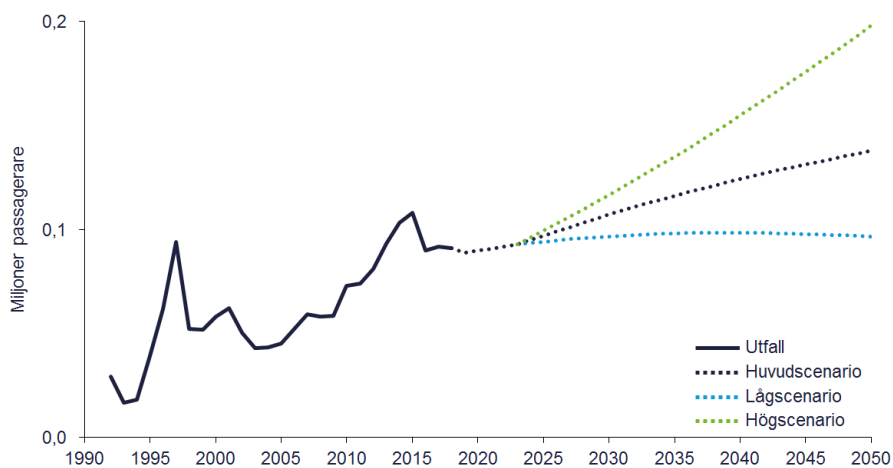


Figur 19. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Malmö Airport.

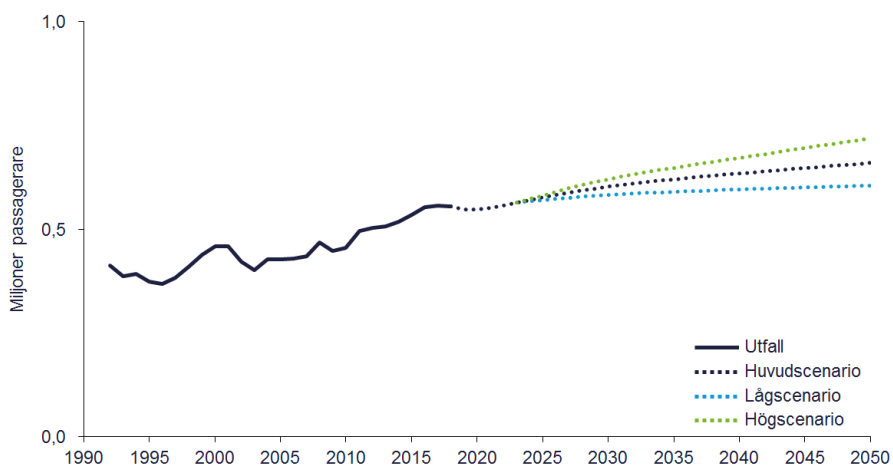
Tabell 13. Passagerarvolym år 2050 för Malmö Airport.

Malmö Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	1,3	1,9	2,7
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,9%	2,1%	3,2%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,5	0,6	0,7
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,7%	-0,1%	0,5%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	2,3	3,0	4,1
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	0,1%	1,1%	2,0%

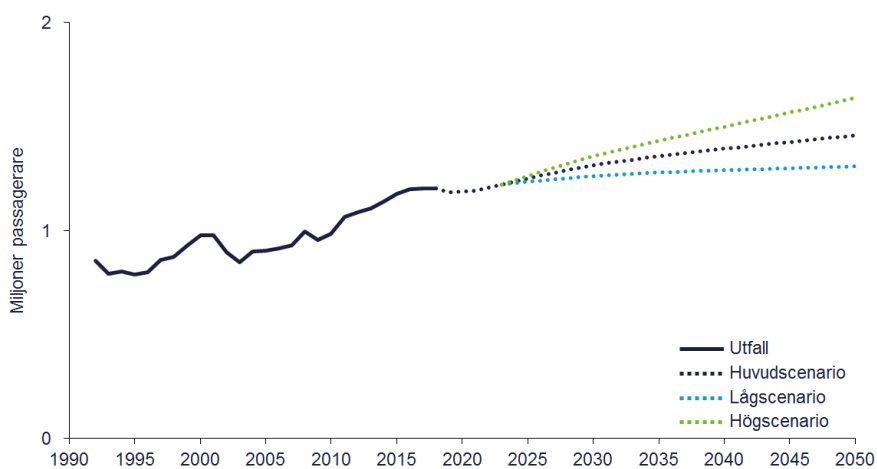
4.5 Luleå Airport



Figur 20. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Luleå Airport



Figur 21. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Luleå Airport.

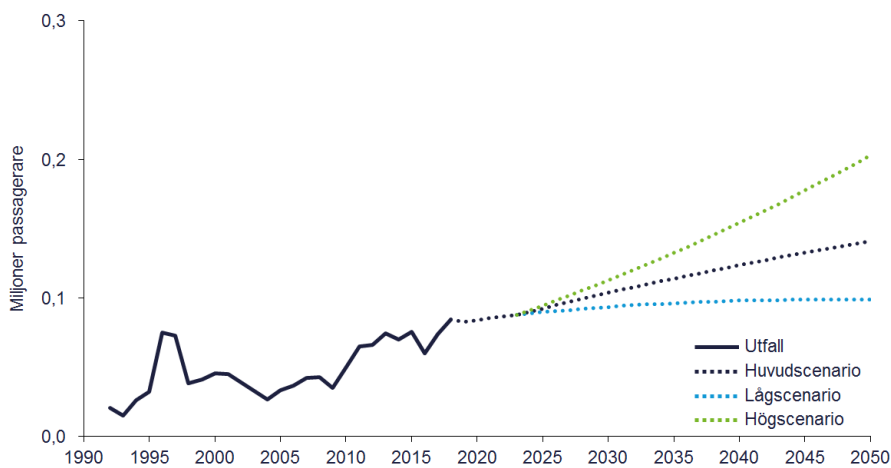


Figur 22. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Luleå Airport.

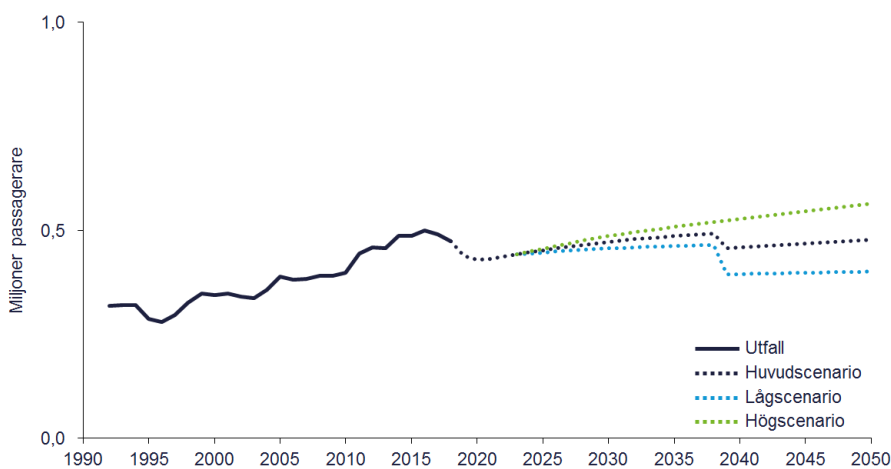
Tabell 14. Passagerarvolym år 2050 för Luleå Airport.

Luleå Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	0,10	0,14	0,20
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,2%	1,3%	2,5%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,61	0,66	0,72
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,3%	0,5%	0,8%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	1,3	1,5	1,6
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	0,3%	0,6%	1,0%

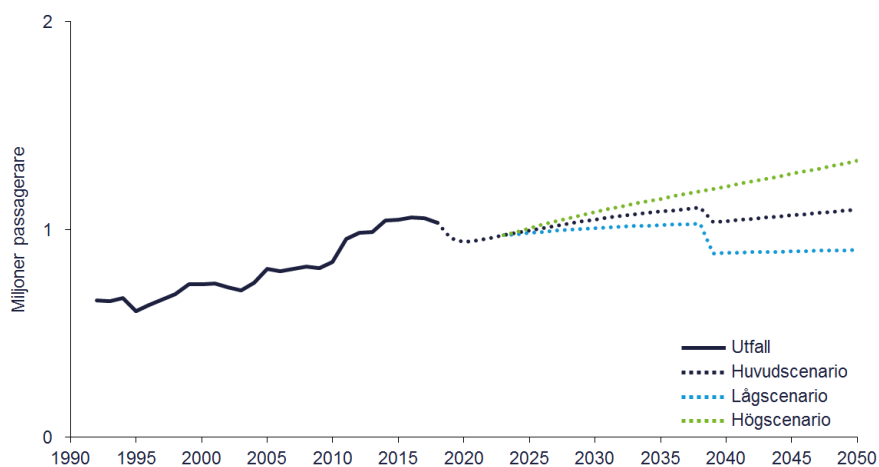
4.6 Umeå Airport



Figur 23. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Umeå Airport.



Figur 24. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Umeå Airport.

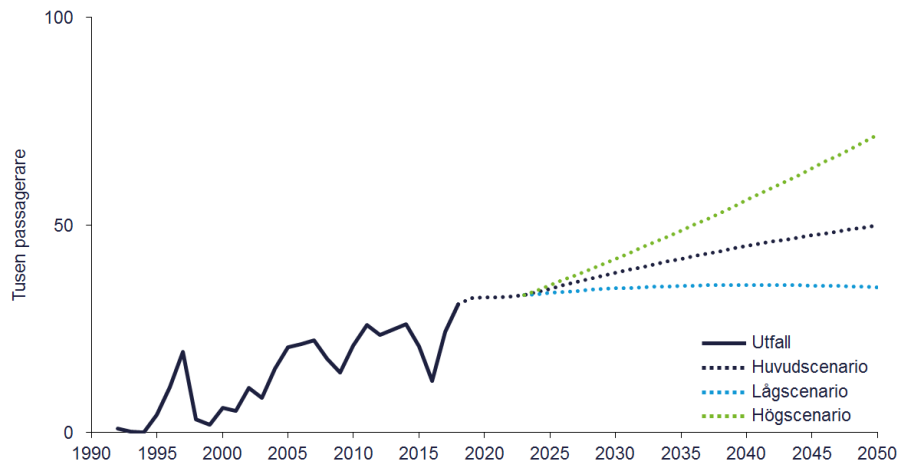


Figur 25. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Umeå Airport.

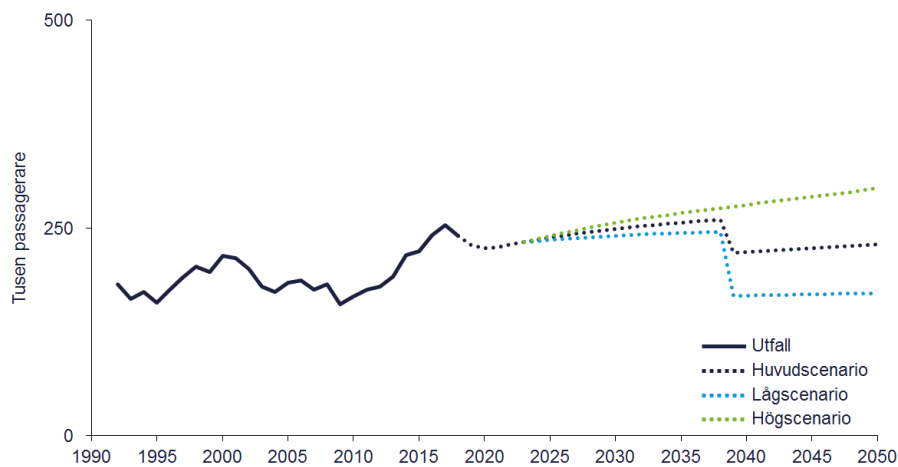
Tabell 15. Passagerarvolym år 2050 för Umeå Airport.

Umeå Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	0,10	0,14	0,20
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,5%	1,6%	2,8%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,40	0,48	0,56
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,5%	0,0%	0,5%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	0,9	1,1	1,3
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,4%	0,2%	0,8%

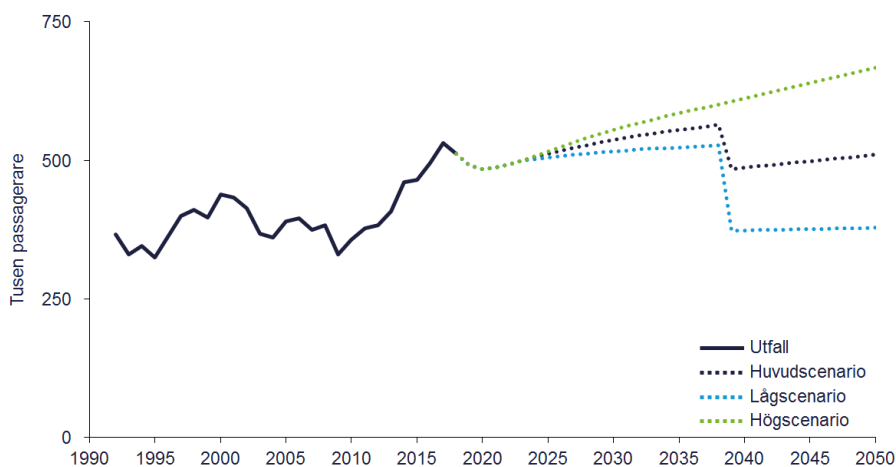
4.7 Åre Österstund Airport



Figur 26. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Åre Österstund Airport.



Figur 27. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Åre Österstund Airport.

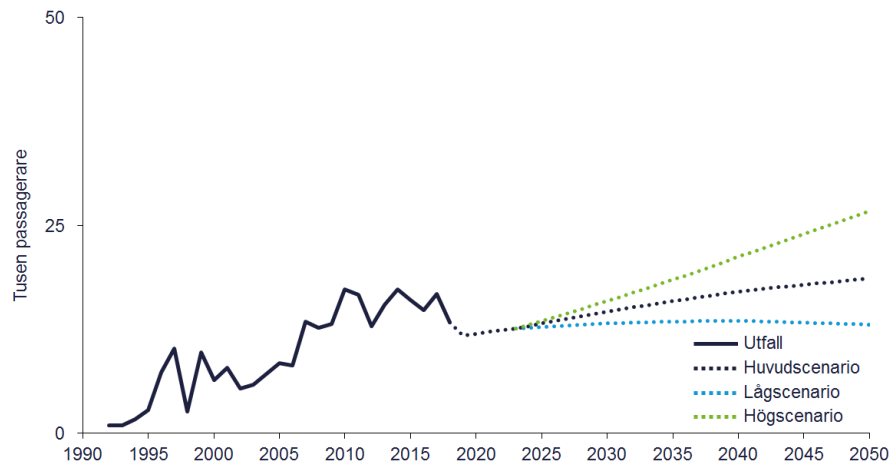


Figur 28. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Åre Östersund Airport.

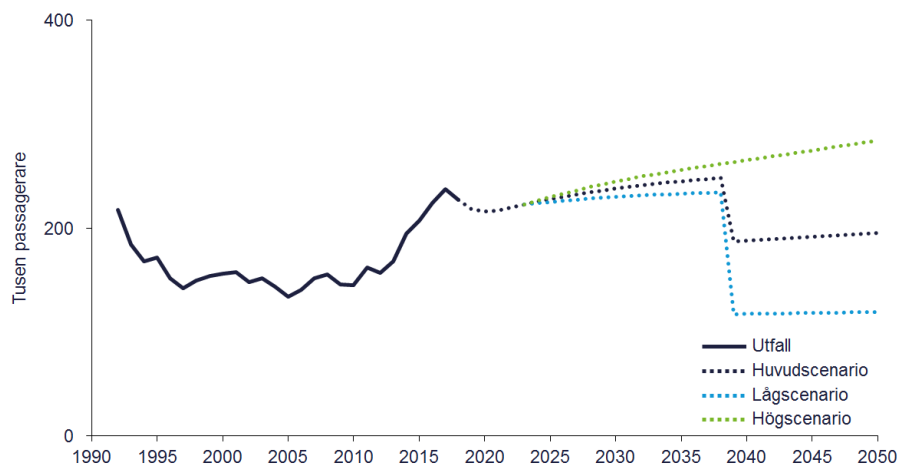
Tabell 16. Passagerarvolym år 2050 för Åre Östersund Airport.

Åre Östersund Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	0,04	0,05	0,07
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,4%	1,5%	2,7%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,17	0,23	0,30
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-1,0%	-0,1%	0,7%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	0,38	0,51	0,67
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,9%	0,0%	0,8%

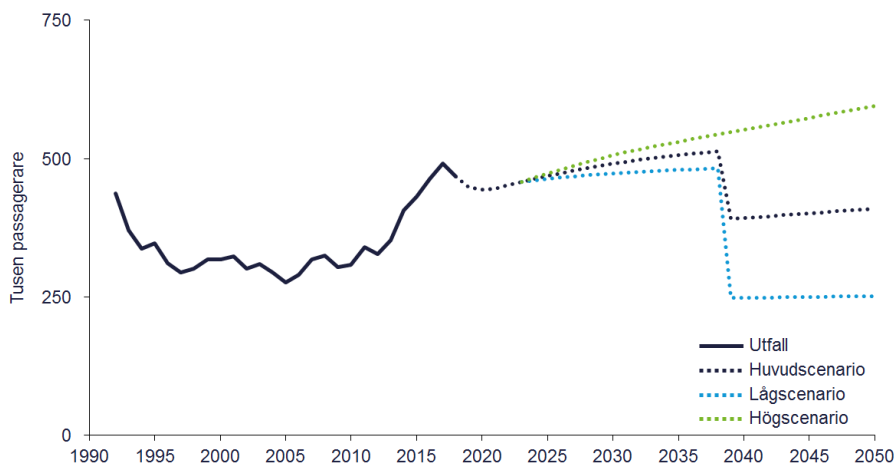
4.8 Visby Airport



Figur 29. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Visby Airport.



Figur 30. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Visby Airport.

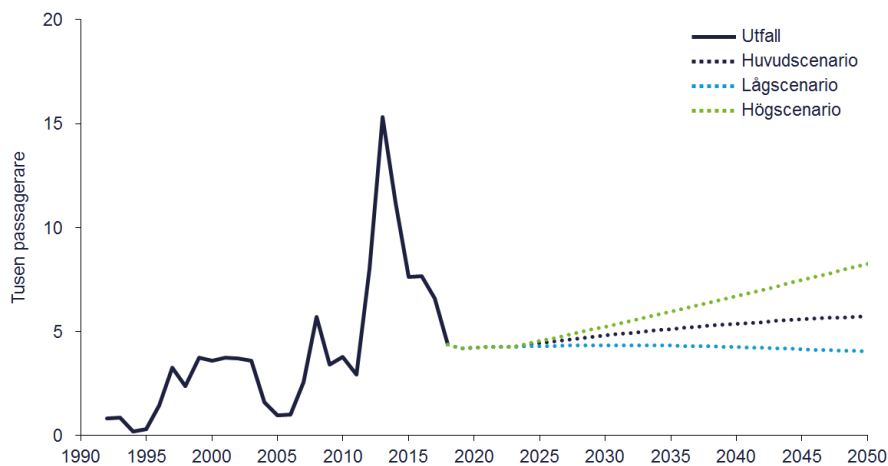


Figur 31. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Visby Airport.

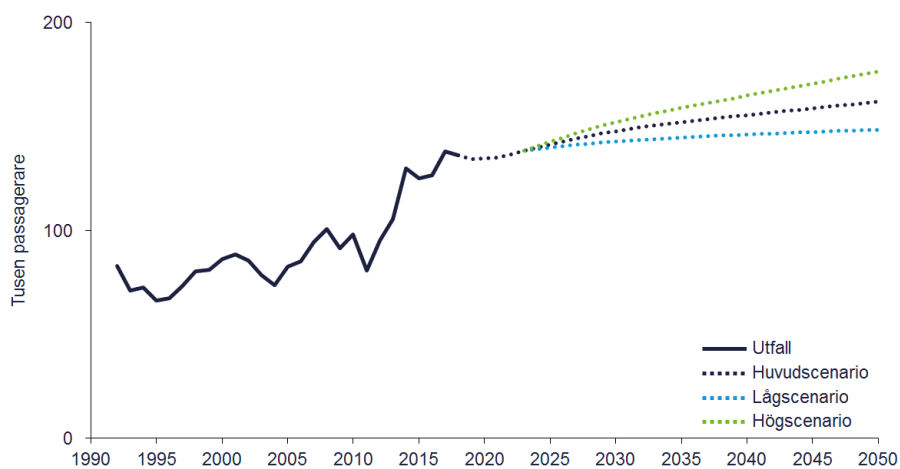
Tabell 17. Passagerarvolym år 2050 för Visby Airport.

Visby Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	0,01	0,02	0,03
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,1%	1,0%	2,2%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,12	0,20	0,28
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-2,0%	-0,5%	0,7%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	0,25	0,41	0,60
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	-1,9%	-0,4%	0,8%

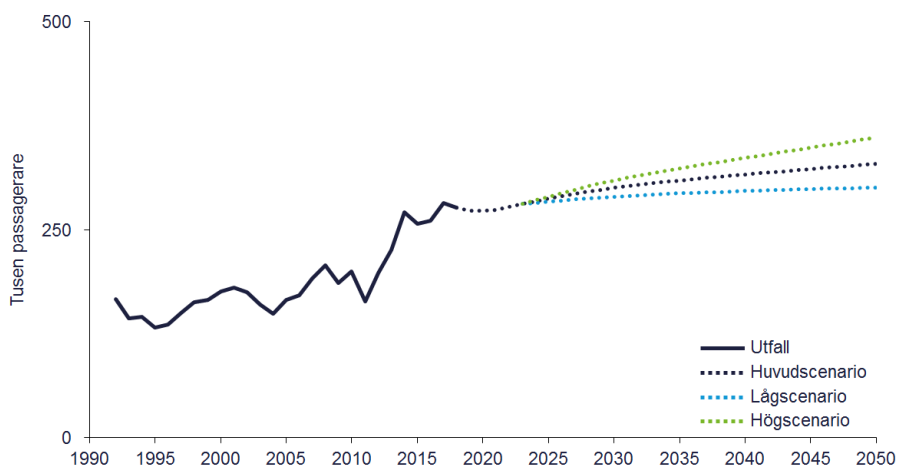
4.9 Kiruna Airport



Figur 32. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Kiruna Airport.



Figur 33. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Kiruna Airport.

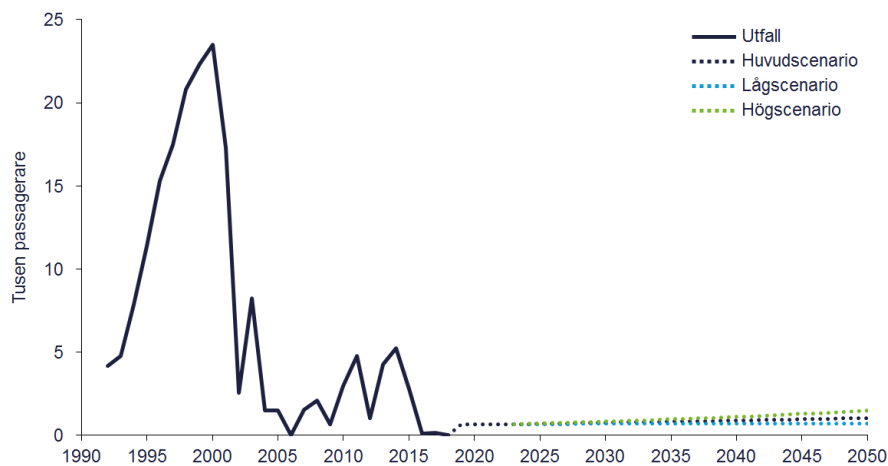


Figur 34. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Kiruna Airport.

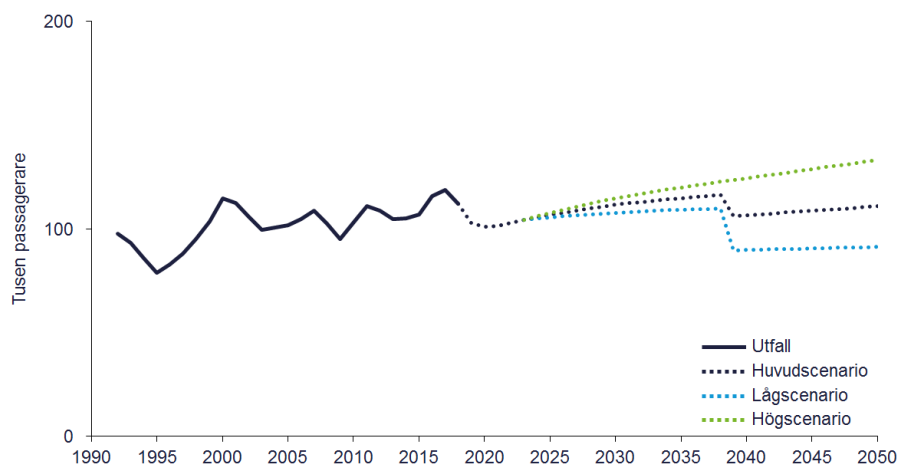
Tabell 18. Passagerarvolym år 2050 för Kiruna Airport.

Kiruna Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (miljoner)	0,004	0,006	0,008
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,2%	0,9%	2,0%
Inrikes avresande passagerare 2050 (miljoner)	0,15	0,16	0,18
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	0,3%	0,5%	0,8%
Totalt antal passagerare 2050 (miljoner)	0,30	0,33	0,36
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	0,3%	0,5%	0,8%

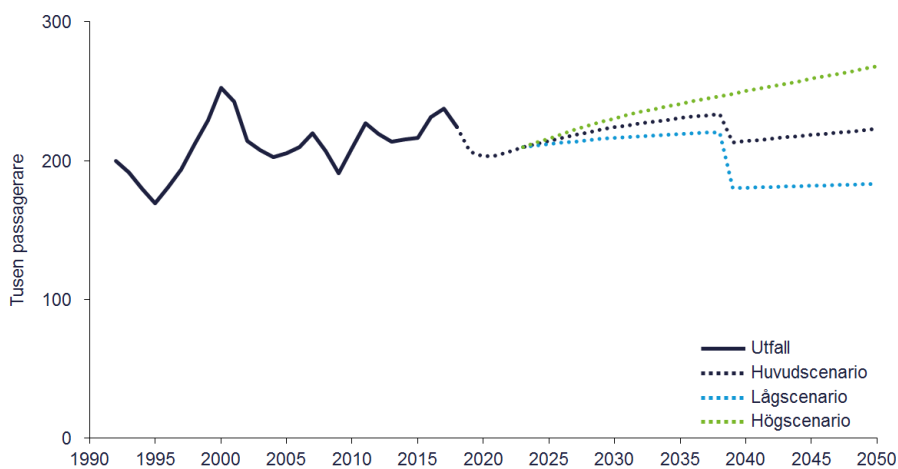
4.10 Ronneby Airport



Figur 35. Antal utrikes passagerare, utfall och prognos, för Ronneby Airport.



Figur 36. Antal inrikes avresande passagerare, utfall och prognos, för Ronneby Airport.



Figur 37. Totalt antal passagerare, utfall och prognos, för Ronneby Airport.

Tabell 19. Passagerarvolym år 2050 för Ronneby Airport.

Ronneby Airport långtidsprognos	Låg	Huvud	Hög
Utrikes passagerare 2050 (tusen)	0,7	1,0	1,5
Utrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	9,5%	10,7%	12,0%
Inrikes avresande passagerare 2050 (tusen)	91	111	133
Inrikes årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,6%	0,0%	0,5%
Totalt antal passagerare 2050 (tusen)	183	223	268
Total årlig tillväxttakt 2018-2050	-0,6%	0,0%	0,6%