



PASSAGERARPROGNOS 2025–2031

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2025-2214

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År oktober 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	4
4 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2025	5
5 REGRESSIONSSKATTNINGAR	6
6 PLANERAT UTBUD	7
7 PROGNOSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
8 PASSAGERARPROGNOSER	9
9 KOLDIOXID - RÄKNEEXEMPEL.....	11

1 Bakgrund

Prognoser över antal passagerare tas fram för att utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftssättning, men också för att ge omvärlden myndighetens bedömning av flygtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Prognoser görs för avresande passagerare i linje-, charter- och taxitrafik på de svenska trafikflygplatserna och för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS¹-avgiften. Prognosen omfattar perioden 2025–2031.

2 Metod

Prognoserna har tagits fram i samarbete med Trafikverket och bygger på en kombination av kvantitativa och kvalitativa bedömningar, där de senare får en större betydelse när det finns osäkerheter som kan vara svåra att kvantifiera (se avsnitt 7).

För att få en så bred bild som möjligt har flygbranschens aktörer fått möjlighet att lämna synpunkter på en första preliminär prognos.

3 Den ekonomiska utvecklingen

I sin senaste prognos² skriver Konjunkturinstitutet bland annat följande om läget och framtidsutsikterna för den svenska ekonomin:

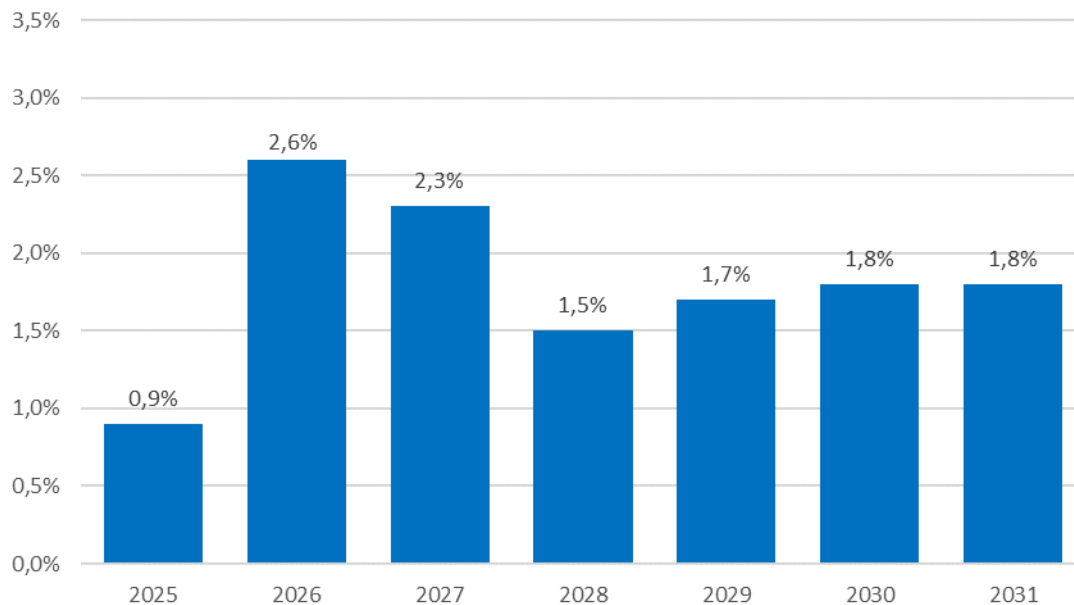
”En försiktig konjunkturåterhämtning syns i den svenska ekonomin. Hushållen har ökat konsumtionen fyra kvartal i rad och deras syn på ekonomin har fortsatt att förbättras under sommaren. Hushållens konsumtion blir en viktig drivkraft för den fortsatta återhämtningen. BNP-tillväxten blir högre det andra halvåret i år än det första halvåret. Tillväxten stiger sedan ytterligare nästa år, då framför allt hushållen får del av den expansiva statsbudgeten. Det dröjer trots det till 2027 innan lågkonjunkturen är över. Återhämtningen på arbetsmarknaden släpar inledningsvis efter något, vilket är ett normalt mönster under en konjunkturåterhämtning. Den höga inflationen under sommaren faller tillbaka under resten av året. Nästa år blir inflationen betydligt lägre än 2 procent som en följd av sänkningar av matmomsen och elskatten men den tillfällig nedtryckta inflationen föranleder inga ytterligare

¹ Gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll.

² Konjunkturläget september 2025.

räntesänkningar”. I figur 1 visas den prognosticerade BNP-utvecklingen fram till och med 2031.

Figur 1. Årlig procentuell förändring av BNP enligt KI.

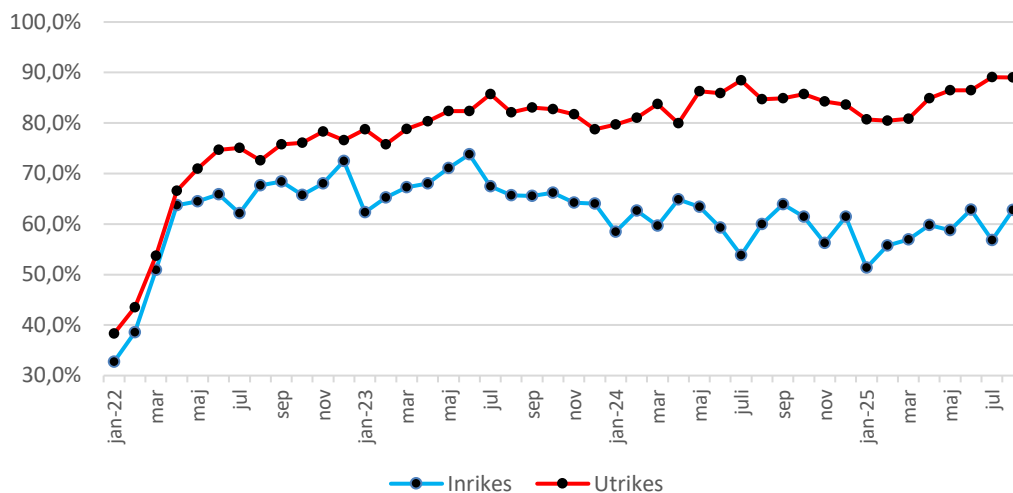


4 Passagerarutvecklingen 2025

Antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna uppgick under årets första åtta månader till 11,58 miljoner. Jämfört med samma period 2024 är det en ökning med 0,2 procent. Inrikestrafiken har minskat med närmare 4 procent, medan utrikestrafiken ökade 1,4 procent. I figur 2 visas passagerarutvecklingen från januari 2022 i förhållande till 2019 års

passagerarvolymen.

Figur 2. Andelar av 2019 års passagerarvolymen



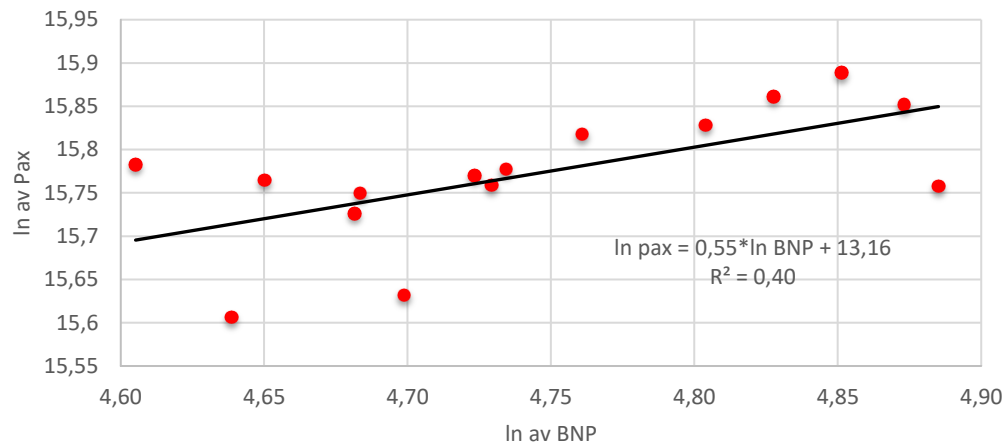
Att lägga märke till är att andelen för inrikestrafiken har minskat trendmässigt, och särskilt tydligt blir det efter juni 2023. För utrikestrafiken syns en svag ökning över tid. Antalet inrikespassagerare under årets första åtta månader i förhållande till 2019, uppgår till drygt 58 procent vilket är 2 procentenheter lägre än under samma period 2024.

Under samma period har utrikestrafiken haft en uppåtgående trend. Hittills i år uppgår andelen till 85 procent av 2019 års passagerarantal. Jämfört med 2024 är det en ökning med drygt 1 procentenhet.

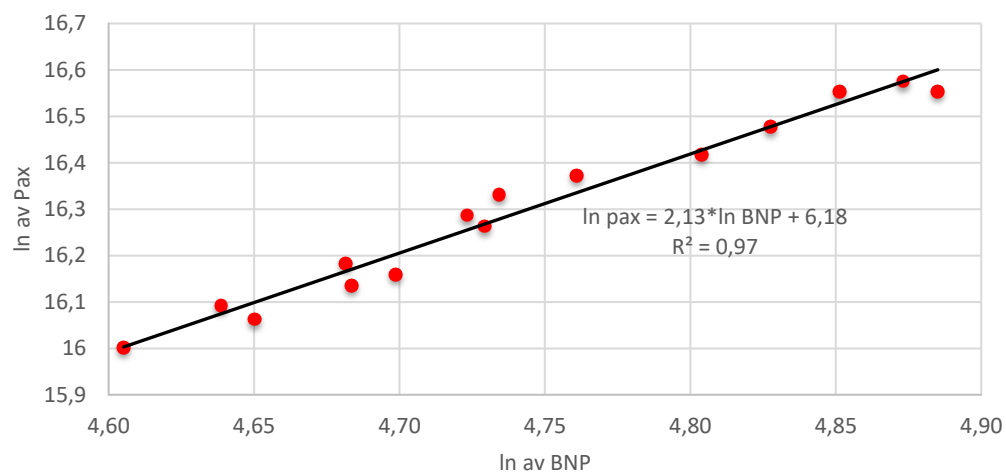
5 Regressionsskattningar

I figurerna 3 och 4 nedan visas regressionsskattningar för inrikes respektive utrikes trafik baserat på åren 2005-2019, det vill säga åren före pandemin. BNP används som förklarande variabel för både inrikes och utrikes. Man kan se att sambandet mellan BNP- och passagerarutvecklingen är starkare för utrikestrafiken (figur 4), bland annat genom att punkterna där är mer centrerade kring den skattade linjen jämfört med inrikes (figur 3).

Figur 3. Regression för inrikes passagerare



Figur 4. Regression för utrikes passagerare



Parametrarna 0,55 och 2,13 är båda statistiskt signifikanta och innebär att: Om BNP ökar med 2 procent så ökar efterfrågan med 1,1 procent ($2 * 0,55$) för inrikes och cirka 4,3 procent för utrikes ($2 * 2,13$).

6 Planerat utbud

Det finns historiskt en stark korrelation mellan passagerarutveckling och sätesutbud. Därför är den utbudna kapaciteten en viktig faktor i prognosframtagningen. För att få en bild av hur utbudet kan tänkas

utvecklas används tidtabellsdatabasen OAG³. För kommande vinterprogram (oktober-mars) väntas antalet inrikesavgångar och antal utbudna flygstolar minska med 3,1 procent vardera jämfört med motsvarande period 2024. För utrikestrafiken väntas antal avgångar och utbudna flygstolar öka med cirka 7 respektive 8 procent jämfört med 2024.

7 Prognosförutsättningar

- Konjunkturen i Sverige börjar återhämta sig mot slutet av året, driven av framförallt en ökad konsumtion hos hushållen. Exporten väntas bli relativt svag i år och under nästa år.
- Flygskatten som infördes 2018 togs bort i juli.
- Antalet inrikespassagerare var under perioden januari till september cirka 3,5 procent färre jämfört med samma period 2024, dock så ökade trafiken under sommaren men var ojämnt fördelad mellan flygplatserna. Den större delen av ökningen har varit på Norrlandstrafiken framförallt på sträckorna mellan Stockholm och LLA, UME, KRN och SFT. När det gäller utrikestrafiken så ökade antalet passagerare (jan-sep) cirka 1,5 procent jämfört med 2024.
- Enligt tidtabell-databasen OAG⁴ väntas antalet inrikesavgångar minska med 3 procent under kommande vinterprogram (26 oktober 2025 – 28 mars 2026) jämfört med året innan. Detsamma gäller för antal utbudna flygstolar. För utrikestrafiken väntas antal avgångar öka med närmare 7 procent och stolsutbudet med cirka 8 procent.
- EU-förordningen ReFuelEU Aviation om krav på inblandning av SAF trädde i kraft i juli 2025. För närvarande är kravet att inblandning av SAF-bränslen ska uppgå till minst 2 procent. Mot slutet av prognosperioden är kravet minst 6 procent.
- Den fria tilldelningen av utsläppsrätter inom EU (EU-ETS) kommer att upphöra fr.o.m. 2026. Detta innebär ökade kostnader för bolagen och kan leda till höjda biljettpriser.
- Drastisk minskning av konkurrensen på den svenska inrikesmarknaden. Minskad konkurrens innebär ofta lägre utbud och högre biljettpriser.
- Fortsatt ryckighet kring USA:s tullpolitik.

³ Official Airline Guide: Uppdaterad 2025-09-21.

⁴ Senast uppdaterad 2025-08-31

- Nytt frihandelsavtal mellan EU och Mercosur⁵ är på väg att beslutas.
- Fortsatta leveransproblem av flygplan, motorer och andra nödvändiga komponenter.
- Fortsatta svårigheter för flygbolag att rekrytera exempel piloter och flygtekniker.
- Förändrat resebeteende där fysiska möten i en allt högre grad ersätts av virtuella möten. Detta påverkar i synnerhet inrikesflyget och kortdistansflyg inom Europa.
- Flera stora företag och offentliga aktörer har infört restriktioner för flygresor i sina hållbarhetsstrategier

Som synes finns en hel del osäkerheter där flertalet kan betraktas som nedåtrisker. Att kvantifiera dessa är av flera skäl svårt, framförallt på grund av att det saknas adekvata data, men också på grund av komplexiteten i att försöka förstå marknadsdynamiken vid olika typer av förändringar. Vi har dock gjort en del beräkningar utifrån olika antaganden, men kan konstatera att det blir allt för stor spridning av hur stora effekterna blir beroende av vilka antaganden som görs.

8 Passagerarprognoser

I tabellerna 1-4 visas prognossiffror fördelat på inrikes, utrikes och antalet fakturerbara passagerare.

Tabell 1. Antal avresande passagerare **inrikes**, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2024		4 226	
2025	3 900	4 080	4 150
2026	3 900	4 138	4 300
2027	3 900	4 194	4 450
2028	3 800	4 222	4 550
2029	3 800	4 257	4 650
2030	3 800	4 299	4 800
2031	3800	4 339	5 000
Diff. 2024-2031	– 426	113	774
Diff. 2024-2031, %	– 10 %	3 %	18 %
Andel av 2019	54 %	62 %	72 %

⁵ Består av länderna Argentina, Bolivia, Brasilien, Paraguay och Uruguay

Tabell 2. Antal avresande passagerare **utrikes**, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2024		13 027	
2025	13 150	13 280	13 400
2026	13 600	14 188	14 400
2027	14 100	15 017	16 000
2028	14 500	15 501	16 600
2029	14 800	16 068	17 300
2030	14 900	16 690	17 800
2031	15 900	17 336	18 600
Diff. 2024-2031	2 873	4 309	5 573
Diff. 2024-2031, %	22 %	33 %	43 %
Andel av 2019	103 %	112 %	120 %

Tabell 3. **Totalt** antal avresande passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2024		17 253	
2025	17 050	17 360	17 550
2026	17 500	18 326	18 700
2027	18 000	19 211	20 450
2028	18 300	19 723	21 150
2029	18 600	20 324	21 950
2030	18 700	20 989	22 600
2031	19 700	21 675	23 600
Diff. 2024-2031	2 447	4 422	6 347
Diff. 2024-2031, %	14 %	26 %	37 %
Andel av 2019	88 %	97 %	105 %

Tabell 4. Antal **fakturerbara** passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2024		15 451	
2025	15 269	15 547	15 717
2026	15 672	16 412	16 747
2027	16 120	17 205	18 314
2028	16 389	17 663	18 941
2029	16 657	18 202	19 657

2030	16 747	18 797	20 240
2031	17 642	19 411	21 135
Diff. 2024-2031	2 191	3 960	5 684
Diff. 2024-2031, %	14 %	26 %	37 %
Andel av 2019	89 %	98 %	107 %

9 Koldioxid - räkneexempel

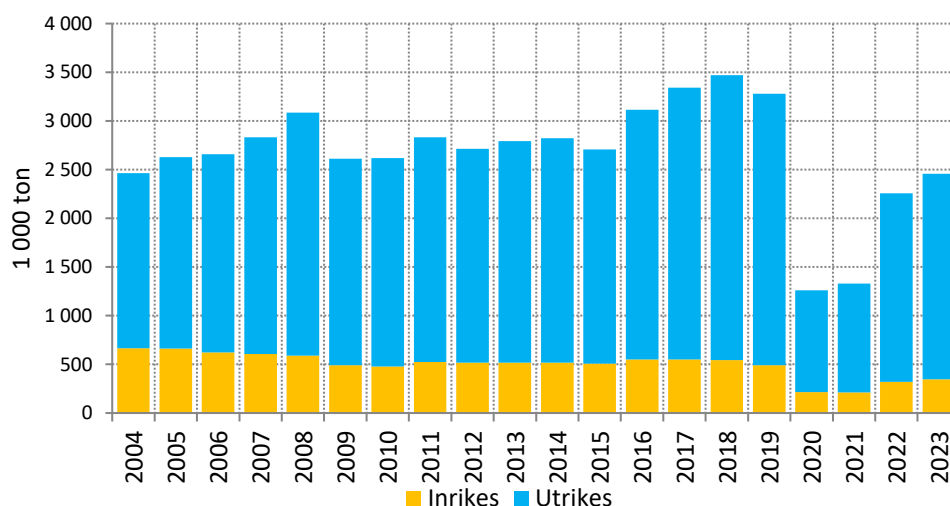
Baserat på den trendmässiga utvecklingen av genomsnittliga utsläpp per passagerare redovisas här några räkneexempel på hur koldioxidutsläppen för passagerarflyget kan komma att utvecklas fram till och med 2031.

Beräkningar görs för såväl inrikes flygresor som för resor till/från Sverige.

9.1 Utvecklingen 2004 - 2023⁶

Vid förbränning av fossila bränslen bildas koldioxid. I figur 6 nedan visas flygets utsläpp av koldioxid mellan 2004 och 2023. Rapporteringen av flygets utsläpp baseras på bränsleanvändningen för inrikes flygresor samt det bränsle som tankats i Sverige för utrikes flygresor.

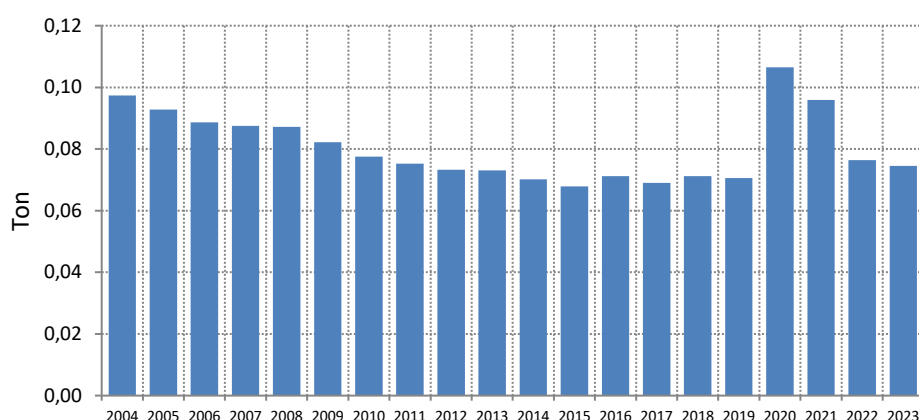
Figur 5. Flygtrafikens utsläpp av koldioxid 2004–2023



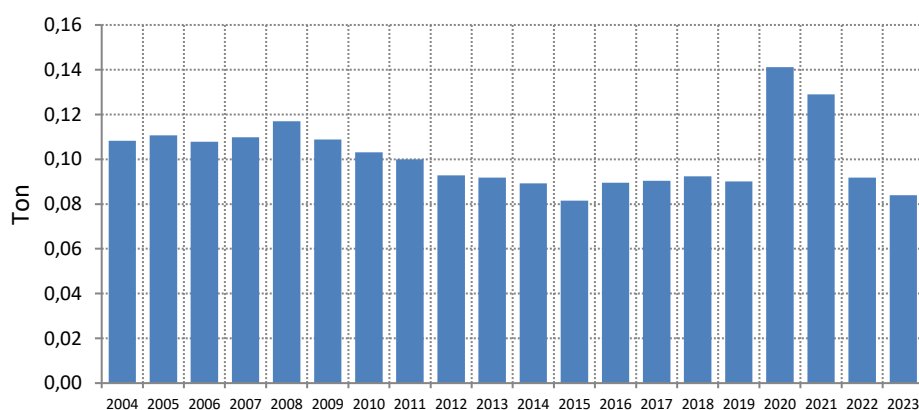
⁶ Källa: <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

Mellan 2004 och 2019⁷ ökade utsläppen med 33 procent. Ökningen kan i sin helhet hänföras till utrikestrafiken. För inrikestrafiken har utsläppsmängden minskat och det beror i huvudsak på en svagare passagerartillväxt jämfört med utrikestrafiken. Under samma period ökade antalet passagerare på de svenska flygplatserna med 62 procent. Det innebär att koldioxidutsläppen per passagerare minskade med 18 procent under perioden. I de två följande figurerna visas utsläppen per passagerare mellan 2004 och 2023 för in- respektive utrikestrafiken.

Figur 6. CO₂-utsläpp per inrikes passagerare 2004–2023



Figur 7. CO₂-utsläpp per utrikes passagerare 2004–2023



Som framgår så låg utsläppen (per passagerare) under pandemiåren (2020 och 2021) på en relativt hög nivå vilket till stor del beror på historiskt mycket låga beläggningsgrader.

⁷ På grund av pandemin kan det vara mer relevant att jämföra med 2019 istället för 2022.

I modellberäkningarna av de totala utsläppen antas en svag minskning av utsläppen per passagerare fram till 2031, bland annat mot bakgrund av flygplanen blir alltmer bränsleeffektiva. Från och med den 1 juli i år börja EU-förordningen ReFuelEU Aviation (EU 2023/2405) att gälla. I samband med detta ändras den nuvarande lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, däribland flygfotogen. Det innebär att de tidigare gällande reduktionsnivåerna⁸ sänks från 4,5 procent till 2 procent för 2025, och från 27 procent till 6 procent för 2031.

9.2 Beräkningar och resultat

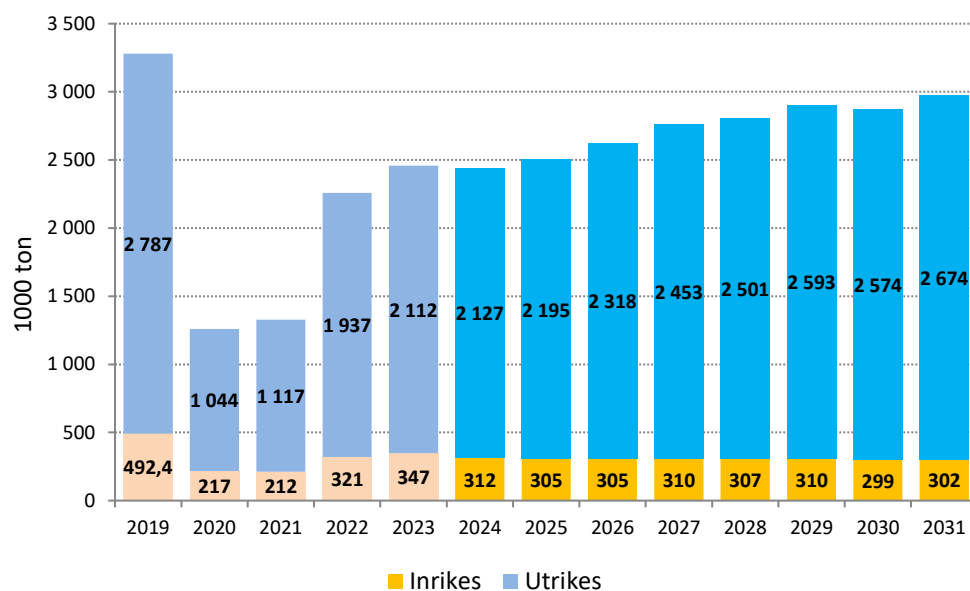
Beräkningen av utsläppen utgår alltså från antaganden om hur de genomsnittliga utsläppen per passagerare kommer att utvecklas fram till 2031. Dessa multipliceras sedan med de prognosticerade passagerarvolymerna.

För att slutligen få fram hur stora utsläpp av koldioxid som kan komma att genereras av passagerarflyget inom och till/från Sverige, görs en justering med hänsyn tagen till den förväntade effekten av ReFuelEU Aviation⁹.

Resultatet för huvudalternativen visas i figur 8 tillsammans med de faktiska nivåerna under 2019 - 2023. I tabellerna 5 och 6 visas även beräkningarna för hög- och lågalternativen.

⁸ Krav på miniminivåer för inblandning av biogena bränslen.

⁹ Enligt uppgift från Energimyndigheten är det rimligt att räkna med en verkningsgrad på mellan 75 och 85 procent. I våra beräkningar antas en verkningsgrad på 80 procent.

Figur 8. Uppskattning av flygets utsläpp av CO₂ 2024–2031Tabell 5. Beräkningar av **inrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2023		347	
2024		312	
2025	292	305	310
2026	288	305	317
2027	288	310	328
2028	277	307	331
2029	277	310	339
2030	264	299	334
2031	264	302	347
Förändring ton 2023-2031	– 83	– 45	0
Förändring % 2023-2031	– 24 %	– 13 %	0 %
Andel av 2019	54 %	61 %	71 %

Tabell 6. Beräkningar av **utrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2023		2 112	
2024		2 127	
2025	2 174	2 195	0
2026	2 221	2 318	2 352
2027	2 303	2 453	2 614
2028	2 340	2 501	2 679
2029	2 388	2 593	2 792
2030	2 298	2 574	2 745
2031	2 452	2 674	2 869
Förändring ton 2023-2031	340	562	757
Förändring % 2023-2031	16 %	27 %	36 %
Andel av 2019	88 %	96 %	103 %