



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 april 2024

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 getts möjlighet att lämna synpunkter på en första preliminär prognos.

3 Den ekonomiska utvecklingen

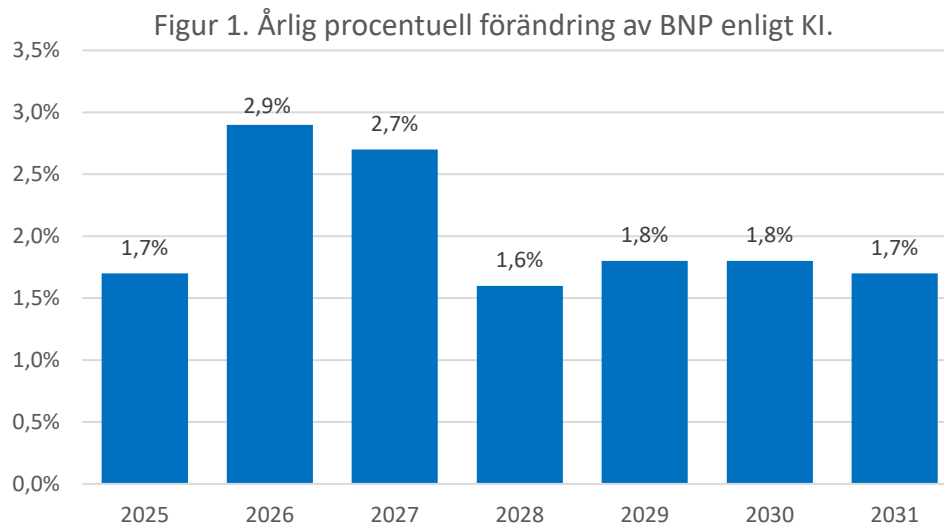
I sin senaste prognos² skriver Konjunkturinstitutet bland annat följande om läget och framtidsutsikterna för den svenska ekonomin:

”Sverige befinner sig i en lågkonjunktur. Inkommen data tyder på att den ekonomiska utvecklingen blir svag det första halvåret i år när hög inflation och stor osäkerhet om den framtida ekonomiska utvecklingen håller tillbaka hushållens konsumtion och företagens investeringar. Hushållen har ett högt sparande i utgångsläget och reallönerna ökar i år. När inflationen vänder nedåt bidrar det till att hushållen ökar konsumtionen snabbare, vilket blir en viktig drivkraft för återhämtningen som inleds under det andra halvåret i år. Osäkerheten om när optimismen återvänder är dock stor och det finns en risk att den svaga konjunkturutvecklingen fortsätter längre än vad som prognosticeras. Återhämtningen i ekonomin fortsätter nästa år men lågkonjunkturen består och arbetslösheten är tydligt förhöjd ännu i slutet av 2026. Riksbanken bedöms inte ändra styrräntan i år eller nästa år”.

¹ Gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll.

² Konjunkturläget mars 2025.

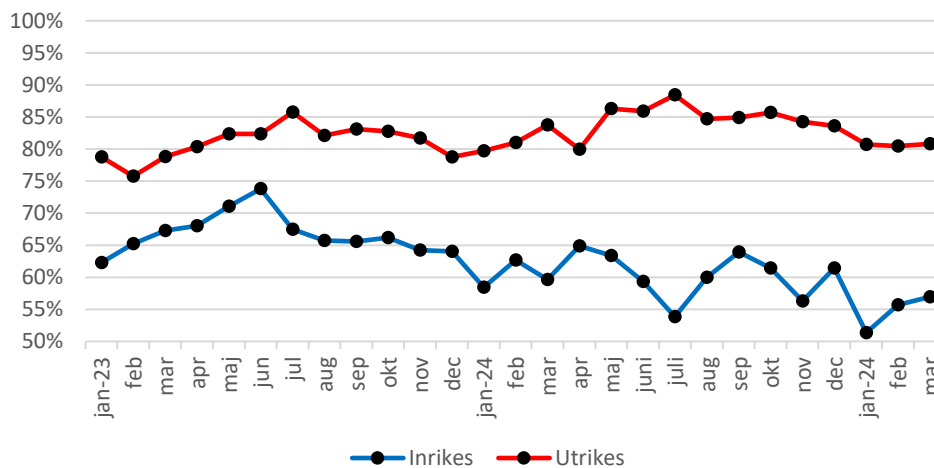
I figur 1 visas den prognosticerade BNP-utvecklingen fram till och med 2031.



4 Passagerarutvecklingen 2025

Antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna uppgick under årets första kvartal till 3,46 miljoner. Jämfört med samma period 2024 är det en minskning med drygt 120 000 passagerare vilket motsvarar ett tapp på 3,4 procent. Inrikestrafiken har minskat med närmare 9 procent, medan utrikestrafiken låg en procent lägre. I figur 2 visas passagerarutvecklingen från januari 2023 i förhållande till 2019 års passagerarvolym.

Figur 2. Andel passagerare per månad i förhållande till 2019



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, en viss avmattning kan dock skönjas under årets första kvartal. Antalet inrikespassagerare under årets första kvartal, i förhållande till 2019, uppgår till knappa 55 procent vilket är drygt 5 procentenheter lägre än under samma period 2024. Med några få undantag har i princip alla inrikeslinjer tappat passagerare jämfört med före pandemin. Till exempel har passagerarvolymen på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö minskat med 62 respektive 67 procent. Flera medelstora sträckor som exempelvis de mellan Stockholm och Ängelholm, Ronneby respektive Östersund har mer än hälften av passagerarna försvunnit.

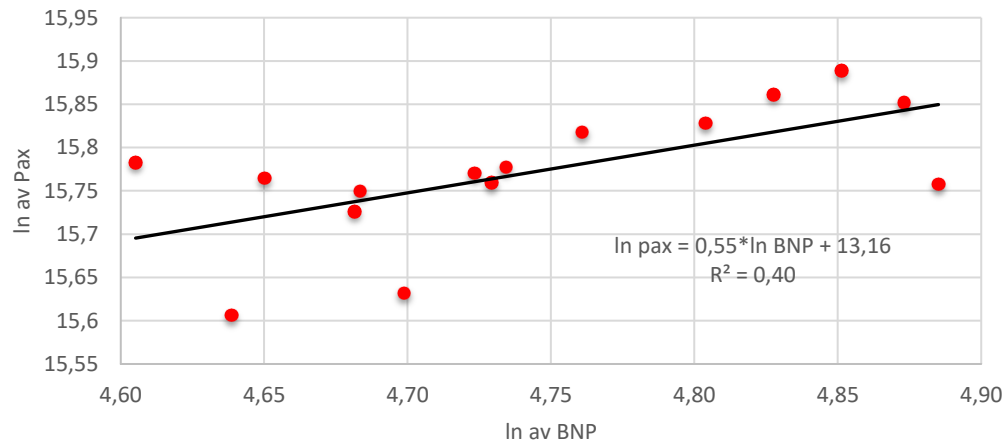
För utrikestrafiken uppgår andelen av 2019 års passagerarantal under första kvartalet i år till 80 procent vilket är i stort sett samma som för 2024.

5 Regressionsskattningar

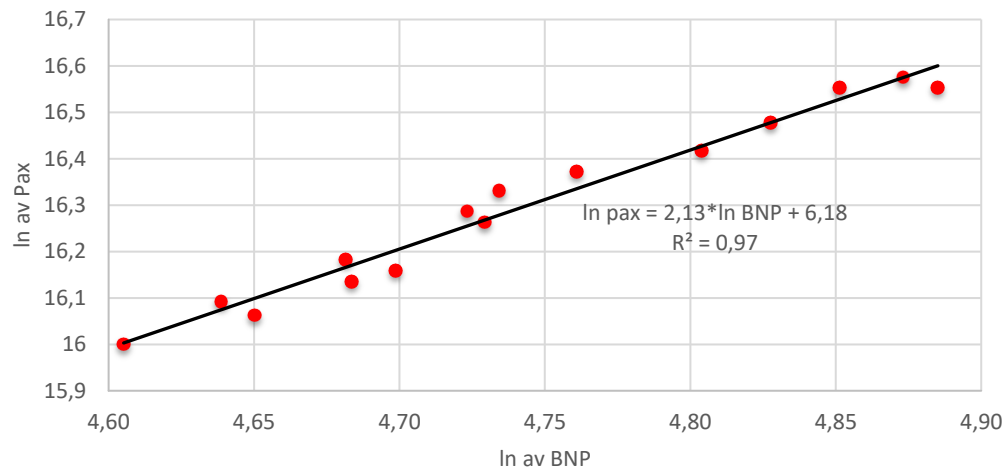
I figurerna 3 och 4 nedan visas regressionsskattningar för inrikes respektive utrikes trafik baserat på åren 2005-2019, det vill säga åren före pandemin. BNP används som förklarande variabel för både inrikes och utrikes. Man kan se att sambandet mellan BNP- och passagerarutvecklingen är starkare

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 ($2 \cdot 0,55$) för inrikes och cirka 4,3 procent för utrikes ($2 \cdot 2,13$).

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 årets sommarprogram (april-oktober) väntas antalet inrikesavgångar minska med 13 procent jämfört med motsvarande period 2024. Antalet utbudna flygstolar väntas minska med 6 procent. För utrikestrafiken väntas antal avgångar och utbudna flygstolar ligga något under 2024 årsnivå.

7 Prognosförutsättningar

- Lågkonjunkturen i Sverige fortsätter och en vändning väntas komma till stånd först en bit in i 2025. Den viktigaste faktorn för att återhämtningen dröjer är enligt Konjunkturinstitutet fortsatt återhållsamma hushåll. Lågkonjunkturen väntas kvarstå även under 2026.
- Svag passagerarutveckling under årets första kvartal. Inrikes var antalet passagerare som nämnts 9 procent färre än under samma månader 2024, utrikes var nedgången 1 procent.
- Flygskatten som infördes 2018 försvinner fr.o.m. juli månad.
- Den svenska kronan har under senare tid stärkts gentemot bland annat Euron och den amerikanska dollarna. Huruvida detta är tillfälligt, eller början på en trend är för närvarande svårt att veta.
- 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.
- De geopolitiska riskerna är höga och kan komma att ytterligare påverka världsekonomin negativt. USA har efter presidentvalet infört kraftigt höjda tullar gentemot omvärlden, däribland Kina som svarat med motåtgärder. Dessutom är nyckfullheten i USA:s agerande i sig ett stort problem
- Fortsatta leveransproblem av flygplan, motorer och andra nödvändiga komponenter. Detta skulle kunna förvärras ytterligare om ”tullkriget” eskalerar.
- Svårigheter för flygbolag att rekrytera exempel piloter och flygtekniker.

³ Official Airline Guide: Senast uppdaterad 2025-04-15.

- 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

Mot bakgrund av det som nämns i föregående avsnitt har Transportstyrelsen valt att skriva ned höstens prognos. Detta gäller för såväl inrikes som utrikes och antal fakturerbara passagerare.

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

2024		4 226	
2025	3 600	3 867	4 230
2026	3 600	3 933	4 250
2027	3 600	4 051	4 450
2028	3 600	4 091	4 550
2029	3 600	4 132	4 650
2030	3 600	4 174	4 800
2031	3 600	4 215	5 000
Diff. 2024-2031	– 626	– 11	774
Diff. 2024-2031, %	– 15 %	0 %	18 %
Andel av 2019	52 %	60 %	72 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2024		13 027	
2025	12 750	13 350	13 800
2026	13 600	14 188	14 800
2027	14 200	15 017	16 000
2028	14 600	15 533	16 600
2029	15 000	16 135	17 300
2030	15 500	16 760	17 800
2031	16 400	17 373	18 400
Diff. 2024-2031	3 373	4 346	5 373
Diff. 2024-2031, %	26 %	33 %	41 %
Andel av 2019	106 %	112 %	119 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2024		17 253	
2025	16 350	17 217	18 030
2026	17 200	18 121	19 050
2027	17 800	19 068	20 450
2028	18 200	19 625	21 150
2029	18 600	20 267	21 950
2030	19 100	20 933	22 600
2031	20 000	21 588	23 400
Diff. 2024-2031	2 747	4 335	6 147
Diff. 2024-2031, %	16 %	25 %	36 %
Andel av 2019	89 %	96 %	104 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2024		15 451	
2025	14 642	15 419	16 147
2026	15 404	16 229	17 060
2027	15 941	17 076	18 314
2028	16 299	17 575	18 941
2029	16 657	18 150	19 657
2030	17 105	18 747	20 240
2031	17 911	19 333	20 956
Diff. 2024-2031	2 460	3 882	5 505
Diff. 2024-2031, %	16 %	25 %	36 %
Andel av 2019	91 %	98 %	106 %

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.

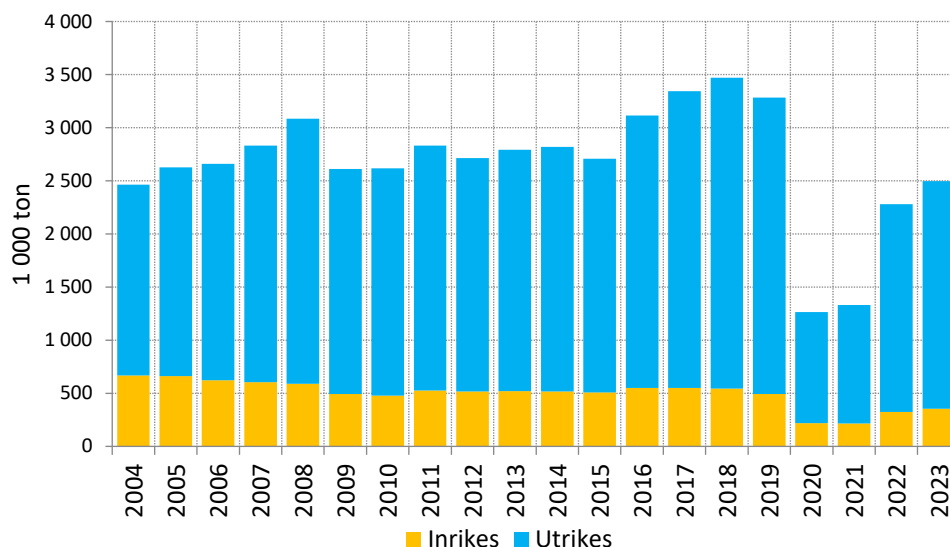
9.1 Utvecklingen 2004 - 2023⁴

I figur 6 nedan visas flygets utsläpp av koldioxid mellan 2004 och 2022.

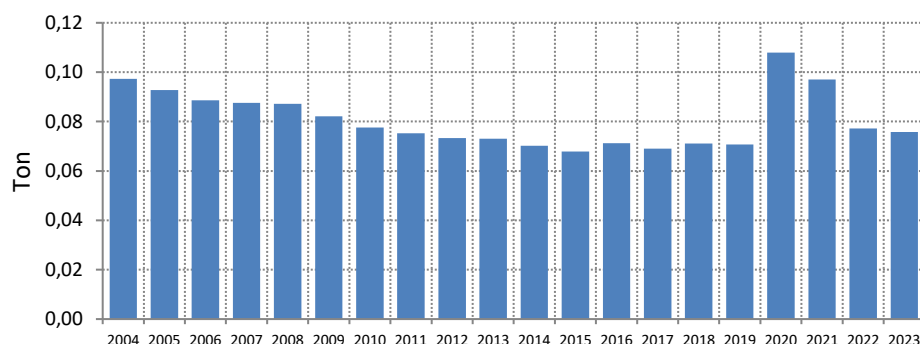
Rapporteringen av flygets utsläpp av baseras på bränsleanvändningen för inrikes flygresor samt det bränsle som tankats i Sverige för utrikes flygresor.

⁴ Källa: <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

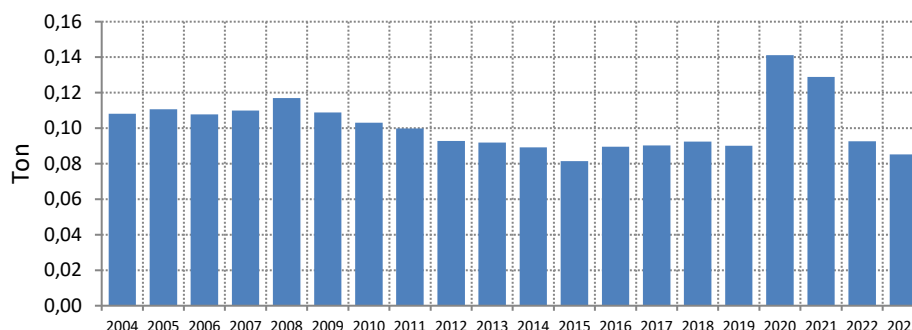
Figur 5. Flygtrafikens utsläpp av koldioxid 2004–2023



Mellan 2004 och 2019⁵ ökade utsläppen med 28 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 21 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

⁵ På grund av pandemin kan det vara mer relevant att jämföra med 2019 istället för 2022.

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 belägningsgrader.

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. En ytterligare aspekt att ta hänsyn till i modellberäkningarna är den så kallade reduktionsplikten som trädde i kraft den 1 juli 2021, och som innebär krav på inblandning av biobränsle i det vanliga flygfotogenet. För 2025 är kravet på inblandning 4,5 procent men kommer att öka successivt för att 2031 uppgå till minst 27 procent.

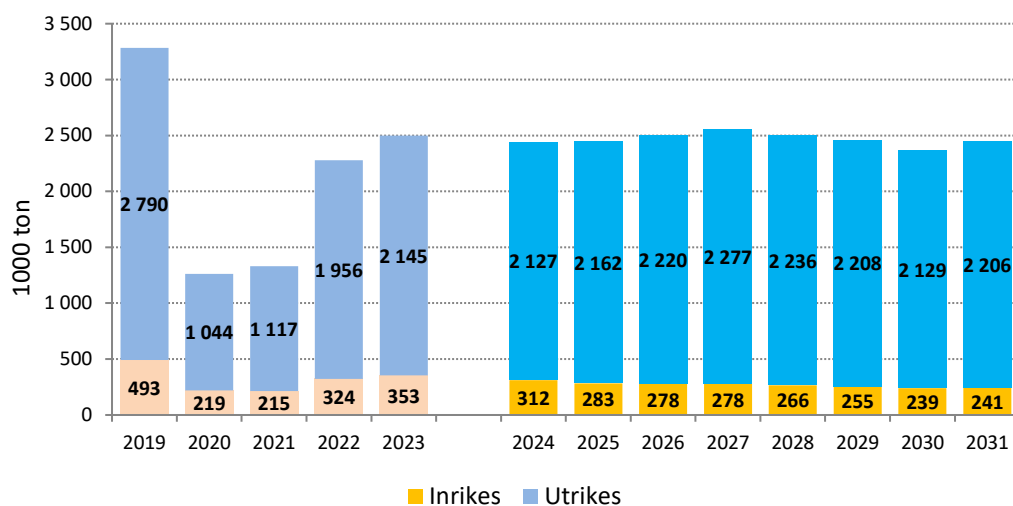
9.2 Beräkningar och resultat

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 reduktionsplikten⁶.

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.

⁶ 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 2024–2030Tabell 5. Beräkningar av **inrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2023		353	
2024		312	
2025	264	283	310
2026	254	278	300
2027	247	278	305
2028	234	266	295
2029	222	255	287
2030	206	239	275
2031	206	241	286
Förändring ton 2023-2031	– 147	– 112	– 67
Förändring % 2023-2031	– 42 %	– 32 %	– 19 %
Andel av 2019	42 %	49 %	58 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		2 145	
2024		2 127	
2025	2 065	2 162	2 235
2026	2 128	2 220	2 315
2027	2 154	2 277	2 427
2028	2 101	2 236	2 389
2029	2 053	2 208	2 367
2030	1 969	2 129	2 261
2031	2 083	2 206	2 337
Förändring ton 2023-2031	– 62	61	192
Förändring % 2023-2031	– 3 %	3 %	9 %
Andel av 2019	75 %	79 %	84 %