



TSL
2025-3903

Utvecklingen på marknaden för inrikesflyg - det första kvartalet 2025

© Transportstyrelsen

Sjö och luft

Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2025-3903

Författare Ekeström Malin

Månad År Juni 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Sedan årsskiftet har det skett förändringar på den svenska marknaden för inrikesflyg, till stor del på grund av samarbetet mellan SAS och Braathens Regional Airlines (BRA). När årets första kvartal har passerat ser Transportstyrelsen ett behov av att följa upp utvecklingen på inrikesmarknaden, inom ramen för myndighetens marknadsövervakningsuppdrag.

Flygtrafiken inrikes har minskat under det första kvartalet 2025, jämfört med motsvarande kvartal 2024. Minskningen syns i antalet avgångar, antalet utbudna säten och antalet passagerare.

Samarbetet mellan SAS och BRA innebär att BRA har upphört med inrikestrafik under sitt eget varumärke. Sedan 2024 har även Ryanair dragit sig ur den svenska inrikesmarknaden. Dessa förändringar har lett till att SAS, som redan tidigare var den dominerande aktören på inrikesmarknaden, har stärkt sin ställning ytterligare. Generellt har konkurrensen minskat på inrikes flyglinjer det första kvartalet 2025 jämfört med samma kvartal 2024.

Även om denna rapport endast ger en övergripande bild av konkurrensläget på marknaden för inrikesflyg ger detta en indikation på att konkurrensen är svagare än på länge. Vilka konsekvenser som SAS förstärkta dominans kommer att få på utbud och biljettpriser inom inrikesflyget återstår att se. Transportstyrelsen kommer, inom ramen för sitt marknadsövervakningsuppdrag, följa utvecklingen på inrikesmarknaden.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	5
2 TRAFIKUTVECKLINGEN.....	5
2.1 Flygtrafiken inrikes fortsätter att minska	5
2.2 Det nya normalläget.....	7
3 ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ MARKNADEN	8
3.1 Samarbetet mellan SAS och BRA inlett	8
3.2 SAS dominans har stärkts	8
4 PÅVERKAN PÅ KONKURRENSEN	9
4.1 Minskad eller utebliven konkurrens på ett antal sträckor	9
4.2 Konkurrensverkets utredning	11
4.3 Konkurrensen på inrikesmarknaden	11
5 REFERENSER.....	14

1 Inledning

Sedan årsskiftet har det skett förändringar på den svenska marknaden för inrikesflyg, till stor del på grund av samarbetet mellan SAS och Braathens Regional Airlines (BRA). Dessutom har flygbolaget Ryanair lämnat den svenska inrikesmarknaden.

Transportstyrelsen har ett marknadsövervakningsuppdrag som bland annat syftar till att följa och analysera transportmarknaderna ur ett konkurrensperspektiv. Inom ramen för marknadsövervakningen publicerade Transportstyrelsen under hösten 2024 en rapport om hur flygtrafiken skulle kunna komma att påverkas av de förändrade förutsättningarna inom inrikesflyget¹.

När årets första kvartal har passerat ser Transportstyrelsen ett behov av att göra en kortare uppföljning av utvecklingen på inrikesmarknaden. Rapporten baseras på Transportstyrelsens flygtrafikdata om inget annat anges.

2 Trafikutvecklingen

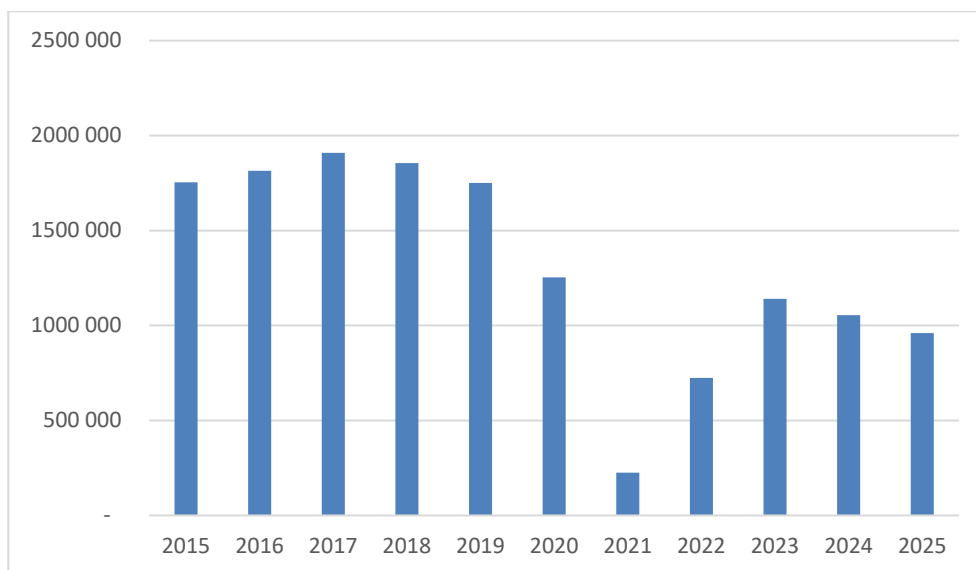
2.1 Flygtrafiken inrikes fortsätter att minska

Flyget – både inrikes och utrikes – påverkades mycket kraftigt av covid 19-pandemin. Antalet passagerare inom utrikesflyget har börjat närma sig de nivåer som rådde före pandemin medan inrikesflyget inte har gjort det. Antalet passagerare inrikes under det första kvartalet 2025 var bara drygt hälften av antalet passagerare motsvarande kvartal 2019.

Figur 1 visar att passagerarantalet ökade fram till 2023 efter det kraftiga fallet 2021. Därefter har antalet passagerare minskat både 2024 och 2025. Med några få undantag har i princip alla inrikeslinjer tappat passagerare jämfört med före pandemin. De linjer som har ökat sett till antalet passagerare är antingen linjer med förhållandevis få passagerare och/eller linjer som är upphandlade av Trafikverket².

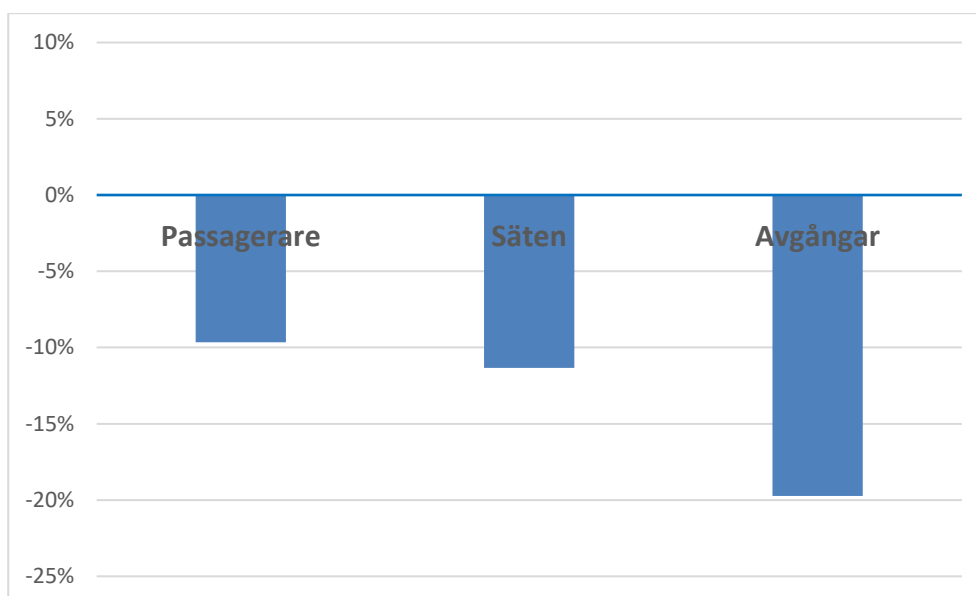
¹ Nya förutsättningar för inrikesflyget, Transportstyrelsen (2024).

² Antalet avresande passagerare från Arvidsjaur, Gällivare, Lycksele, Hemavan Tärnaby, Sälen, Kramfors-Sollefteå var fler under det första kvartalet 2025, jämfört med motsvarande kvartal 2019.



Figur 1. Antal avresande inrikespassagerare under respektive års första kvartal

Trafiken från Stockholm (Arlanda och Bromma) fortsatte att minska det första kvartalet 2025 jämfört med samma kvartal 2024. Minskningen syns i antalet passagerare, antalet utbudna säten och antalet avgångar. Figur 2 visar den procentuella förändringen mellan kvartalen.

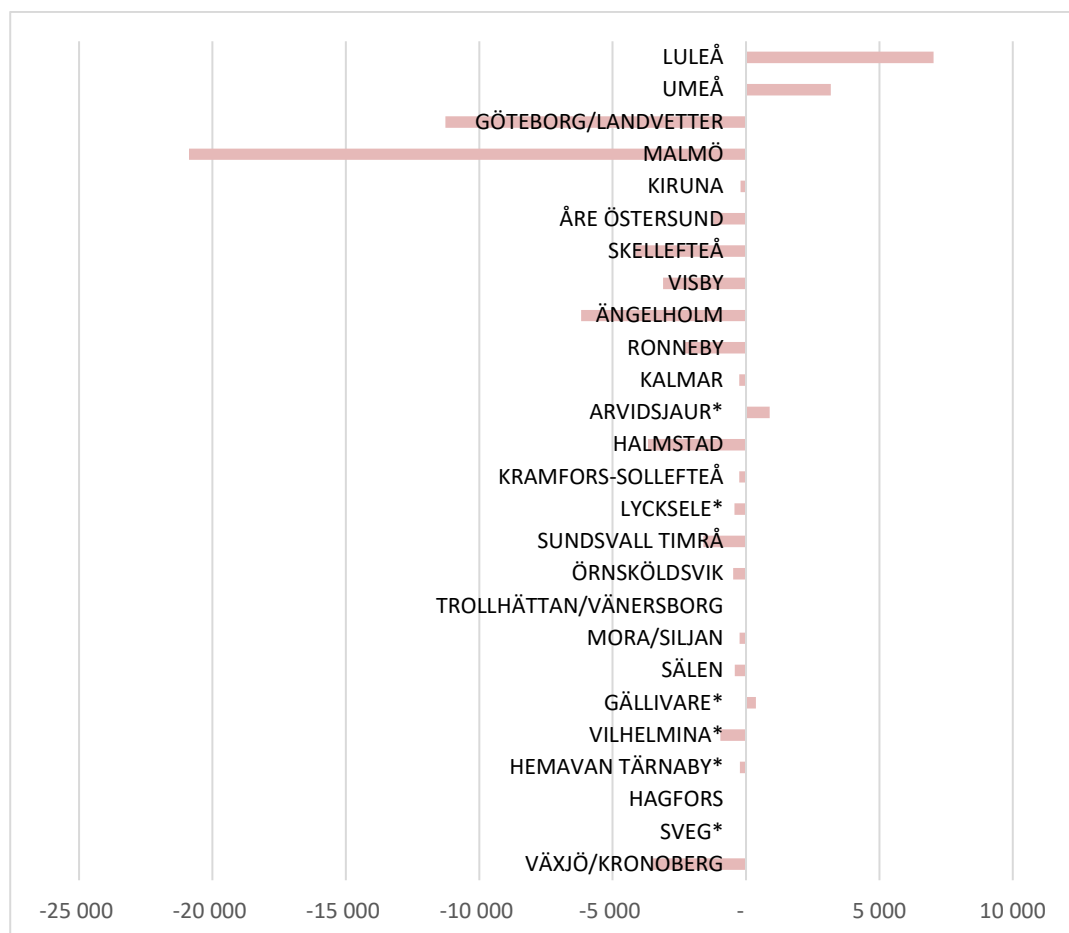


Figur 2. Procentuell förändring mellan Q1 2024 och Q1 2025 av avresande passagerare, utbudna säten och avgångar från Arlanda och Bromma

2.2 Det nya normalläget

Transportstyrelsen (2025a) bedömer att antalet passagerare inom inrikestrafiken kommer att ligga kvar på i stort sett samma nivå som nu fram till 2031, vilket är så långt som myndighetens trafikprognos sträcker sig. Med andra ord skulle den nuvarande nivån kunna ses som det nya normalläget. En förklaring till denna nya lägre nivå kan vara de bestående effekter som pandemin resulterade i, bland annat för affärsresenärer. Numera finns det större möjligheter till och större vana av att använda digitala mötesplattformar, vilket sannolikt är ett skäl till att människor har ändrat sitt resebeteende.

Figur 3 visar hur mycket antalet avresande passagerare har förändrats per inrikes destination från Stockholms flygplatser (Arlanda och Bromma) mellan det första kvartalet 2024 och motsvarande kvartal 2025.



Figur 3. Förändring av antalet avresande passagerare från Arlanda och Bromma, fördelat på destination, mellan Q1 2024 och Q1 2025

* Sträckan mellan dessa flygplatser och Arlanda är upphandlad mot allmän trafikplikt. Därutöver är även sträckan mellan Pajala och Luleå upphandlad.

Minskningen är tydligast på medellånga sträckor, framförallt där tåget är en naturlig konkurrent till flyget. Det gäller exempelvis sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, där tåget kan konkurrera tidsmässigt med flyget. Antalet passagerare har ökat på sträckorna Stockholm–Umeå och Stockholm–Luleå, där restidsfördelen gentemot tåget är betydande.

Tåget har tagit marknadsandelar från flyget sedan pandemin. Pandemin slog inte lika hårt mot tågtrafiken som den gjorde mot flygtrafiken, och tågtrafiken har i stort sett nu samma passagerarnivåer som rådde före pandemin, även om det varierar mellan olika sträckor (Transportstyrelsen, 2025b).

3 Ändrade förutsättningar på marknaden

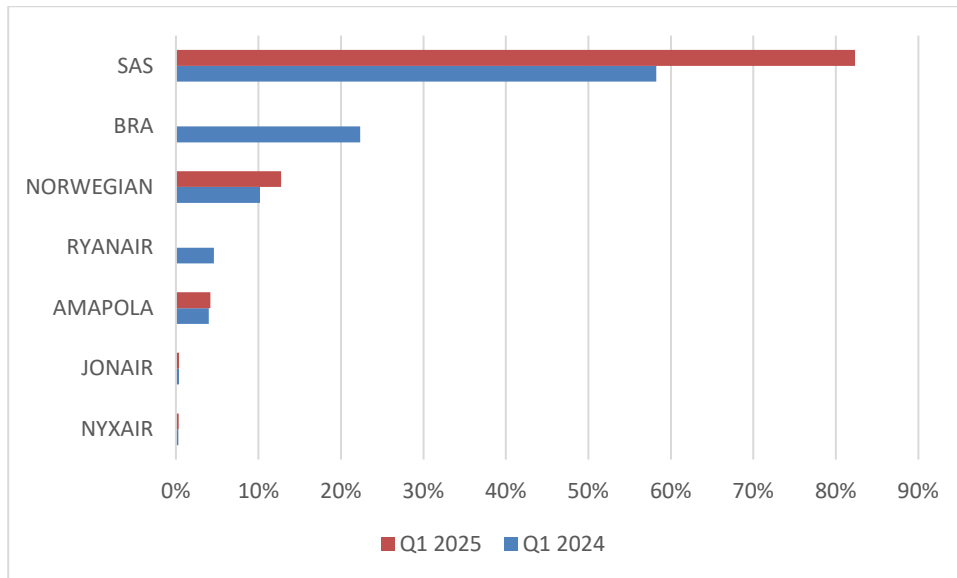
3.1 Samarbetet mellan SAS och BRA inlett

Sedan den 1 januari 2025 har BRA upphört med sin reguljära inrikestrafik från Bromma flygplats. BRA kommer istället att ägna sig åt kontraktsflygningar åt researrangörer och andra flygbolag. I samband med att flygbolaget meddelade att de lägger ner sin egen reguljärtrafik, meddelade de även att de har ingått ett avtal med SAS, som innebär att BRA kommer att flyga på uppdrag av SAS primärt med Arlanda som bas (BRA, 2024).

I och med samarbetet med SAS upphör BRA att bedriva inrikestrafik under sitt eget varumärke. Bakgrunden uppges vara reguljärtrafikens olönsamhet i kombination med en allt större efterfrågan på kontraktsflygningar. I och med samarbetet kommer BRA utöka sin luftfartygsflotta och rekrytera fler piloter och kabinpersonal (BRA, 2024).

3.2 SAS dominans har stärkts

I och med att BRA har upphört med inrikestrafik under sitt eget varumärke har SAS, som redan före samarbetet med BRA var den dominerande aktören inom inrikesflyget, stärkt sin ställning på marknaden ytterligare. Under det första kvartalet 2024 reste omkring 58 procent av inrikespassagerarna (avresande från Stockholm) med SAS, medan BRA:s andel av avresande passagerare var 22 procent. Samma kvartal 2025 var motsvarande siffra för SAS 82 procent (figur 4).



Figur 4. Marknadsandelar inrikesflyget (utifrån antal avresande passagerare från Arlanda eller Bromma)

Ytterligare en förändring på marknaden är att Ryanair har lämnat den svenska inrikesmarknaden. Under det första kvartalet 2024 trafikerade flygbolaget fyra sträckor från Stockholm (till Luleå, Göteborg, Malmö och Skellefteå).

Norwegian har stärkt sin marknadsandel något under det första kvartalet 2025 jämfört med det första kvartalet 2024 och har ökat antalet avresande inrikespassagerare från Stockholm (figur 4). Bolaget har visserligen minskat sin marknadsandel marginellt på tre sträckor (Stockholm–Luleå, Stockholm–Umeå och Stockholm–Kiruna) men har samtidigt utökat sitt utbud med sträckan mellan Stockholm och Skellefteå, vilket är en av de sträckor som Ryanair trafikerade tidigare.

4 Påverkan på konkurrensen

4.1 Minskad eller utebliven konkurrens på ett antal sträckor

Generellt har konkurrensen minskat på inrikes flyglinjer det första kvartalet 2025 jämfört med samma kvartal 2024. Under det första kvartalet 2025 är det endast fyra inrikes flyglinjer där det råder konkurrens i termer av att det är minst två flygbolag som trafikerar sträckan. Motsvarande siffra det första kvartalet 2024 var tio linjer.

Som mest har samma linje två trafikerande flygbolag. På två av dessa linjer har antalet flygbolag minskat från tre till två mellan kvartalen (tabell 1).

Tabell 1. Flygbolag som bedrev trafik från Arlanda eller Bromma Q1 2024 och/eller Q1 2025

		2024 (Q1)	2025 (Q1)
Utebliven konkurrens	GÖTEBORG/LANDVETTER	BRA	X
		RYANAIR	X
		SAS	SAS
	MALMÖ	BRA	X
		RYANAIR	X
		SAS	SAS
	ÅRE ÖSTERSUND	BRA	X
		SAS	SAS
	ÄNGELHOLM	BRA	X
		SAS	SAS
	VISBY	BRA	X
		SAS	SAS
	RONNEBY	BRA	X
		SAS	SAS
Minskad konkurrens	LULEÅ	NORWEGIAN	NORWEGIAN
		RYANAIR	X
		SAS	SAS
	UMEÅ	BRA	X
		NORWEGIAN	NORWEGIAN
		SAS	SAS
	SKELLEFTEÅ	X	NORWEGIAN
		RYANAIR	X
		SAS	SAS
Oförändrat (endast en aktör)	KIRUNA	NORWEGIAN	NORWEGIAN
		SAS	SAS
	HALMSTAD	BRA	X
		X	SAS
	KALMAR	BRA	X
		X	SAS
	SUNDSVALL TIMRÅ	SAS	SAS
	SÄLEN	BRA	X
		X	SAS
	TROLLHÄTTAN/VÄNERSBORG	NYXAIR	NYXAIR
	ÖRNSKÖLDSEVIK	AMAPOLA FLYG AB	AMAPOLA FLYG AB
Ingen trafik	VÄXJÖ/KRONOBERG	BRA	X

Not. Tabellen inkluderar inte de sträckor som omfattas av allmän trafikpakt

På sex linjer har antalet flygbolag gått från två eller tre till ett mellan kvartalen och därmed har nu SAS naturligt monopol på samtliga dessa sträckor. Utöver dessa linjer har SAS övertagit tre linjer där det tidigare bara var BRA som trafikerade. Detta sammantaget ger SAS naturligt monopol på 9 inrikes flyglinjer av totalt 16 linjer (exklusive de linjer som bedrivs enligt allmän trafikplikt).

En av dessa sträckor (Bromma–Visby), kommer att börja trafikeras av Västflyg till sommaren 2025 (Västflyg, 2025a). Det är flygbolaget Nyxair som flyger på uppdrag av Västflyg.

Linjen mellan Stockholm och Växjö/Kronoberg trafikerades av BRA under det första kvartalet 2024 men inte av något bolag under det första kvartalet 2025. Däremot kommer Västflyg börja flyga sträckan mellan Bromma och Växjö/Kronoberg från juni 2025 (Västflyg, 2025b).

4.2 Konkurrensverkets utredning

Eftersom SAS är den dominerande aktören på inrikesmarknaden, ledde SAS och BRA:s planer på samarbete till att Konkurrensverket gjorde en förstudie för att fatta beslut om det fanns skäl att utreda en potentiell överträdelse mot bestämmelser i konkurrenslagstiftningen (Transportstyrelsen, 2024b).

I december 2024 beslutade Konkurrensverket att lägga ner ärendet. Beslutet grundade sig bland annat på att det fanns osäkerheter som gjorde att en fortsatt utredning inte bedömdes kunna leda till ett ingripande som minskar skadan för konkurrensen och konsumenterna. En sådan osäkerhet var vad som hade hänt med BRA:s luftfartyg om de inte hade ingått samarbete med SAS. Enligt Konkurrensverket är det inte sannolikt att BRA hade kunnat hitta andra kunder för kapacitetsleverans på inrikesflygrutter i Sverige och samtidigt erhålla finansiering som möjliggjort fortsatt verksamhet. Om BRA däremot skulle gå i konkurs finns det en påtaglig risk för att BRA:s flygplan lämnar den svenska marknaden. Konkurrensverket påpekar dock att deras beslut om att lägga ner ärendet inte innebär ett ställningstagande till om samarbetet är i överensstämmelse med konkurrensreglerna (Konkurrensverket, 2024a).

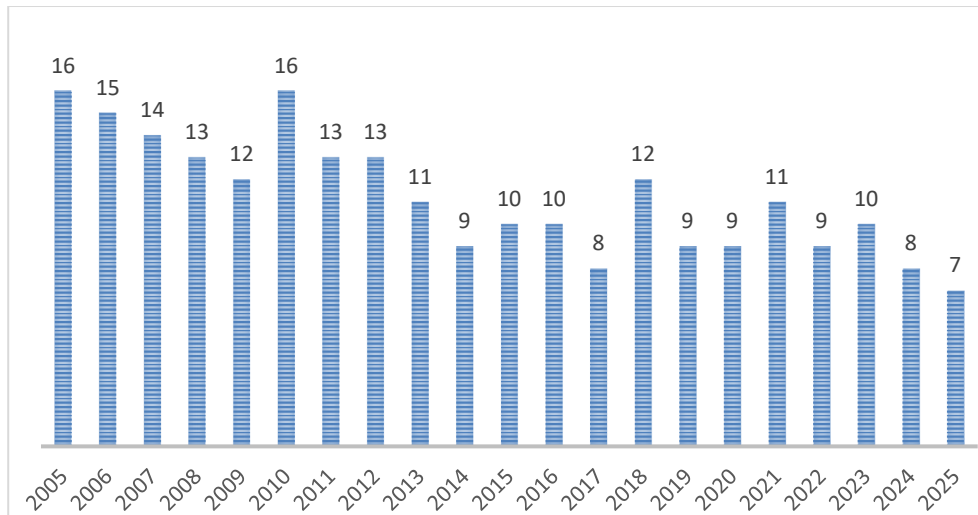
4.3 Konkurrensen på inrikesmarknaden

Det går att konstatera att SAS i hög grad dominerar den svenska inrikesflygmarknaden. I och med samarbetet med BRA och i och med att Ryanair har upphört med inrikestrafik saknas konkurrens på ett flertal svenska inrikeslinjer.

Ur en konsuments perspektiv råder det stark och välfungerande konkurrens när det finns många aktörer att välja mellan på en marknad, och att dessa

konkurrerar med både pris och kvalitet. Ett sätt att mäta konkurrensen på marknaden är att titta på antalet företag (Konkurrensverket, 2024b).

Sedan år 2005 har antalet aktörer på den svenska inrikesmarknaden varit i genomsnitt 11 stycken³. Som mest har antalet flygbolag varit 16 stycken sedan 2005. Det första kvartalet 2025 var det sju flygbolag som verkade på den svenska inrikesmarknaden (figur 5).



Figur 5. Antalet flygbolag på den svenska marknaden för inrikesflyg

Not: 2025 avser det första kvartalet. Diagrammet inkluderar även flygbolag som bedriver upphandlad trafik, men bara de flygbolag som hade minst 2000 passagerare på ett år (inrikes).

Ett annat sätt att få en bild av konkurrensläget är att mäta hur stor marknadsandel de fyra största företagen har sammanlagt. Detta mått kallas för CR-4 (Konkurrensverket, 2024b). Sett utifrån antalet passagerare låg CR-4 för den svenska marknaden för inrikesflyg på 98 procent år 2024. Motsvarande siffra femton år tidigare, det vill säga 2009, var 82 procent⁴. Med andra ord har koncentrationen varit hög även tidigare, även om den har ökat de senaste åren.

För att kunna dra slutsatser om konkurrensen på en marknad behöver måtten på marknadskoncentration kombineras med andra mått, till exempel mått på lönsamhet. Det måste finnas viss lönsamhet för företagen på en marknad, vilket gör att antalet företag blir stort på stora marknader och litet på små marknader. Få antal aktörer innebär svag konkurrens ur konsumenternas perspektiv, men normal lönsamhet ur företagets perspektiv. Därmed kan

³ Denna siffra inkluderar de flygbolag som bedriver upphandlad trafik. Siffran inkluderar de flygbolag som hade 2000 passagerare eller fler under respektive år.

⁴ Dessa siffror innehåller även den upphandlade trafiken. Om denna hade räknats bort hade koncentrationen varit ännu högre.

konkurrensen vara svag samtidigt som företagen saknar marknadsmakt (Konkurrensverket, 2024b).

Det var på grund av bristande lönsamhet som BRA valde att upphöra med sina egna reguljärflygningar för att flyga på uppdrag av SAS (Konkurrensverket, 2024a). Det talar för att det kan vara utmanande att uppnå lönsamhet inom inrikesflyget.

Även om denna rapport endast ger en övergripande bild av konkurrensläget på marknaden för inrikesflyg ger den en indikation på att konkurrensen är svagare än på länge. Vilka konsekvenser som detta kommer att få på utbud och biljettpriser inom inrikesflyget återstår att se. Transportstyrelsen kommer, inom ramen för sitt marknadsövervakningsuppdrag, följa utvecklingen på inrikesmarknaden.

5 Referenser

BRA (2024). Pressmeddelande: *Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS*. Tillgänglig:
<https://press.flygbra.se/posts/pressreleases/flygbolaget-bra-ingar-langsiktigt-avtal-med-s> (2025-04-23)

Konkurrensverket (2024a). *Misstänkt konkurrensbegränsande samarbete – inrikesflyg i Sverige (Dnr 740/2024)*. Tillgänglig:
<https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/konkurrens/beslut/avskrivningsbeslut/24-0740.pdf> (2025-04-23)

Konkurrensverket (2024b). *Att mäta konkurrensen i Sverige*. Tillgänglig:
https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyrer/uppdragsforskning/forskrappport_2024-6.pdf (2025-05-19)

Transportstyrelsen (2024). *Nya förutsättningar för inrikesflyget*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/rapport-bromma-2024.pdf> (2025-04-23)

Transportstyrelsen (2025a). *Passagerarprognos 2025-2031 – trafikprognos för svensk luftfart*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/luftfart/passagerarprognos-2025-2031.pdf> (2025-05-19)

Transportstyrelsen (2025b). *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/utveckling-av-utbud-och-priser-pa-jarnvagslinjer-i-sverige-1990-2024.pdf> (2025-05-14)

Västflyg (2025a). Pressmeddelande 8 maj 2025: *Genom lokala krafter och entreprenörer på Gotland öppnar vi nu en ny flyglinje mellan Visby Airport och Bromma Stockholm Airport*. Tillgänglig:
<https://vastflyg.se/pressmeddelande-genom-lokala-krafter-och-entreprenorer-pa-gotland-oppnar-vi-nu-en-ny-flyglinje-mellan-visby-airport-och-bromma-stockholm-airport/> (2025-05-19)

Västflyg (2025b). Pressmeddelande 23 april 2025: *Västflyg expanderar verksamheten – nyetablering av flyglinje mellan Växjö Småland Airport och Bromma Stockholm Airport*. Tillgänglig:
<https://vastflyg.se/pressmeddelande-vastflyg-expanderar-verksamheten-nyetablering-av-flyglinje-mellan-vaxjo-smaland-airport-och-bromma-stockholm-airport/> (2025-05-19)

