



PASSAGERARPROGNOS 2026–2032

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2026–597

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År oktober 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	4
4 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2026	5
5 REGRESSIONSSKATTNINGAR	7
6 PLANERAT UTBUD	8
7 OMVÄRLDSFAKTORER.....	8
8 PASSAGERARPROGNOSER	9

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 2026–2032.

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 till exempel den nu pågående konflikten i Mellanöstern.

För att få en så bred bild som möjligt ges flygbranschens aktörer en 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:

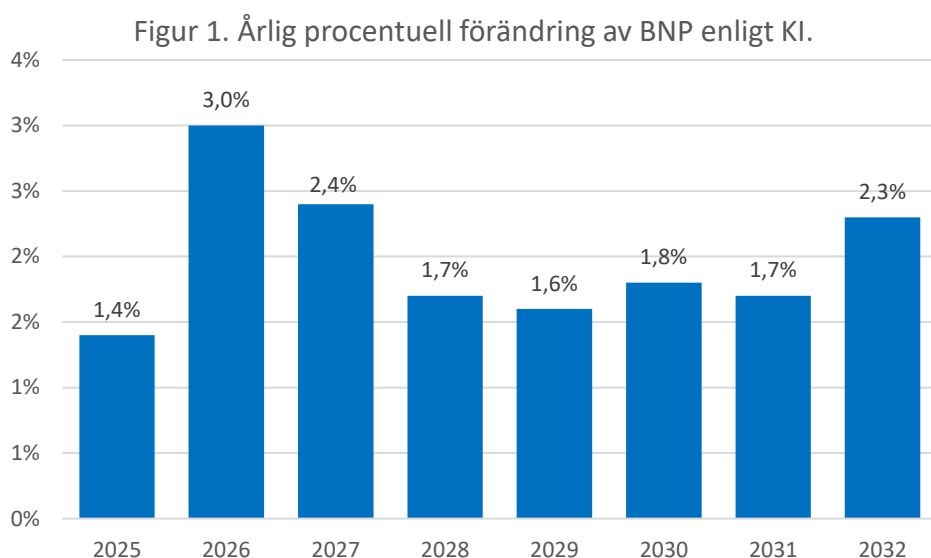
”Återhämtningen i den svenska ekonomin har kommit långt och lågkonjunkturen ebbar ut.” Såväl hushållens konsumtion som investeringarna och exporten bidrar till att tillväxten i BNP blir 3 procent i år. Nästa år mattas tillväxten av när högre inflation och räntor medför att hushållens köpkraft ökar långsammare. Återhämtningen har hittills i hög grad varit produktivitetsdriven och arbetsmarknaden har därför släpat efter. Efterfrågan på arbetskraft tar mer fart 2027 och arbetslösheten sjunker. Höga globala energipriser får successivt större genomslag på svensk inflation och KPIF-inflationen blir högre än Riksbankens inflationsmål 2027 men faller tillbaka mot målnivån i slutet av året. Riksbanken höjer styrräntan i slutet av 2026 och fortsätter att höja den till 2,75 procent i början av 2028”.

¹ Gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll.

² Konjunkturläget september 2026.

När det gäller scenariot för perioden 2028–2030 skriver KI: ”Den globala tillväxten blir under perioden 2028–2030 något lägre än medelvärdet sedan år 2000. Den svagare utvecklingen förklaras främst av en långsammare befolkningstillväxt, samt en avtagande produktivitetstillväxt i tidigare snabbväxande ekonomier såsom Kina. Även exportmarknadens tillväxt blir något svag i ett historiskt perspektiv. Utöver den lägre globala BNP-tillväxten bidrar förändrade handelsmönster till att importefterfrågan hos Sveriges handelspartners ökar i långsammare takt”.

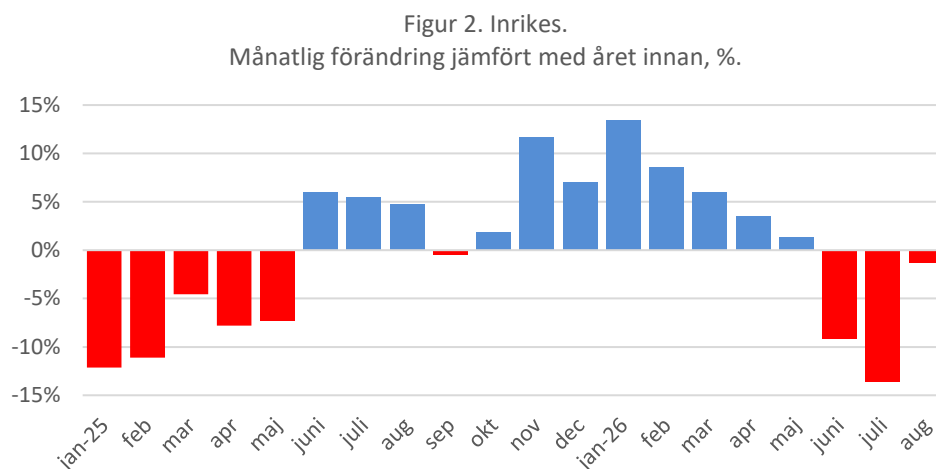
I figur 1 visas den prognosticerade svenska BNP-utvecklingen fram till och med 2032”.



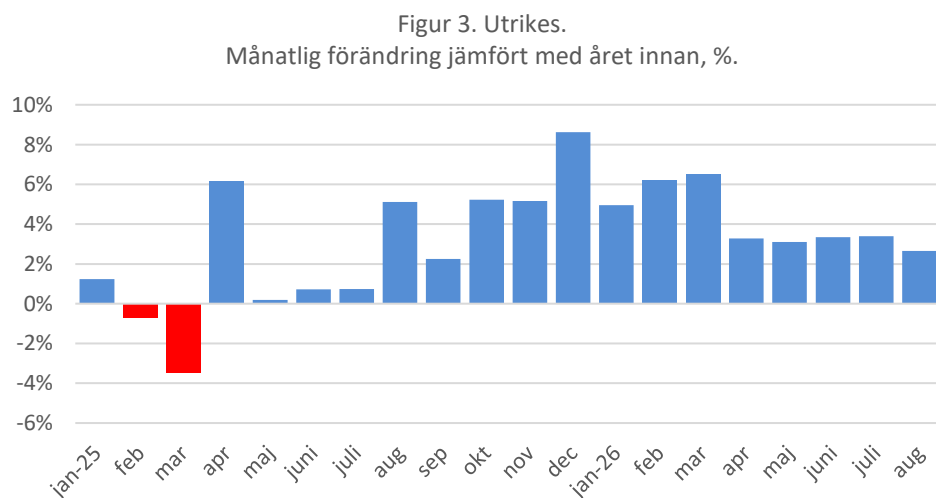
4 Passagerarutvecklingen 2026

Antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna uppgick under perioden januari till augusti till närmare 12 miljoner. Jämfört med samma period 2025 är det en ökning med 3,3 procent. Utrikestrafiken ökade med 3,9 procent och inrikestrafiken med 1,1 procent. Trots att inrikestrafiken ökade var antalet passagerare färre jämfört med 2024 (även om man räknar bort skottdagen 2024). I figurerna 2 och 3 visas passagerarutvecklingen i form av månadsförändringar från januari 2025

fram till och med augusti 2026.



Efter en stark inledning av 2026 har tillväxttakten i inrikestrafiken successivt minskat och var under sommaren till och med negativ. För utrikes visar figur 3 en lång period av obruten tillväxt.



I tabell 1 nedan visas andelen passagerare i förhållande till antalet 2019.

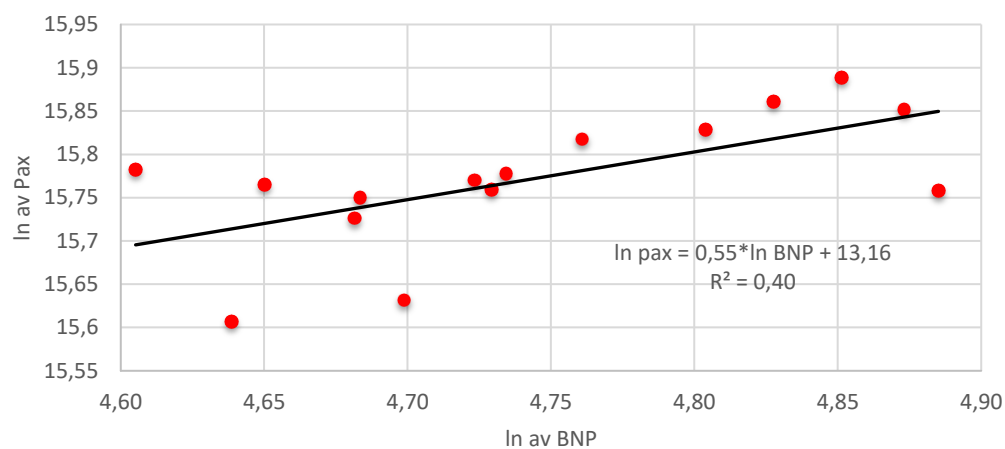
Tabell 1. Andel av 2019 (jan-aug)

År	Inrikes	Utrikes	Summa
2024	61 %	84 %	77 %
2025	58 %	85 %	77 %
2026	59 %	89 %	80 %

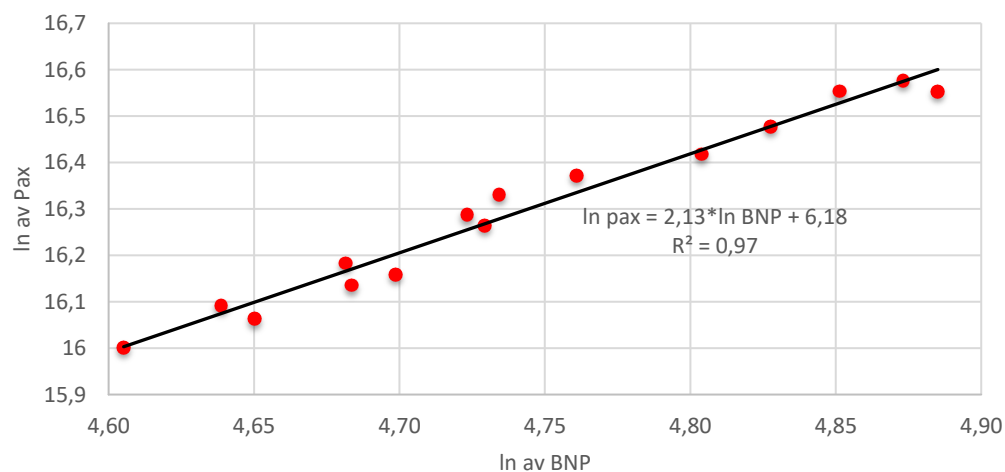
5 Regressionsskattningar

I figurerna 4 och 5 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 5), bland annat genom att punkterna där är mer centrerade kring den skattade linjen jämfört med inrikes (figur 3).

Figur 4. Regression för inrikes passagerare



Figur 5. 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 utbud³

Det finns historiskt en stark korrelation mellan passagerarutveckling och sätesutbud. Därför är sätesutbudet en viktig faktor i prognosframtagningen. För att få en bild av hur utbudet kan tänkas utvecklas används bland annat tidtabellsdatabasen OAG⁴. För kommande vinterprogram (oktober-mars) väntas sätesutbudet vara i det närmaste oförändrat jämfört med året innan. Det gäller för både in- och utrikestrafiken. När det gäller antalet avgångar så väntas en minskning i inrikestrafiken, medan utrikes ser ut att vara på ungefär samma nivå som förra vintern.

7 Omvärldsfaktorer

- Priset på jetbränsle har återigen ökat efter en period med fallande priser. Enligt IATA⁵ var spotpriset på europamarknaden (vecka 40) 115 procent högre än under motsvarande vecka 2025.
- Fortsatta leveransproblem av flygplan, motorer och andra nödvändiga komponenter.
- Fortsatt brist på nyckelpersonal, till exempel flygtekniker/mechaniker.
- Drastisk minskning av konkurrensen på den svenska inrikesmarknaden där det enskilt största bolaget nu har en marknadsandel på över 80 procent. Minskad konkurrens innebär ofta lägre utbud och högre biljettpriser.
- Förändrat resebeteende där fysiska möten i allt högre grad ersätts av virtuella möten är en av förklaringarna till att inrikesflyget utvecklats svagt under efter pandemin. I Transportstyrelsens rapport "*Turbulens eller perfekt storm*"⁶ konstateras att antalet tjänsteresor med flyg minskat med omkring 60 procent under perioden 2016 - 2025.
- Flera stora företag och offentliga aktörer har infört restriktioner för flygresor i sina hållbarhetsstrategier.

³ Avser reguljär trafik.

⁴ Official Airline Guide.

⁵ [IATA - Fuel Price Monitor](#)

⁶ [Turbulens eller perfekt storm? - Transportstyrelsen](#)

- Regeringsskifte innebär en ökad osäkerhet om den kommande transport- och klimatpolitiken.
- Den fria tilldelningen av utsläppsrätter inom EU (EU-ETS) har upphört att gälla. Detta innebär ökade kostnader för bolagen och kan leda till höjda biljettpriser.
- EU-förordningen ReFuelEU Aviation ställer krav på inblandning av hållbart flygbränsle (SAF). Sedan 1 januari 2025 är kravet att inblandning av SAF ska uppgå till minst 2 procent. Mot slutet av prognosperioden är kravet minst 6 procent. Det är lägre krav jämfört med den nationella modell som tidigare tillämpades i Sverige.

Som synes finns en hel del osäkerheter där flertalet kan betraktas som nedåtrisker vars effekter på resandet är mer eller mindre svåra att kvantifiera. Transportstyrelsen bedömer att de största riskerna för utvecklingen på den svenska flygmarknaden är prisutvecklingen på jetbränsle, geopolitik, leveranser av flygplan och flygplansmotorer och brist på flygtekniker.

8 Passagerarprognoser

I tabellerna 2–5 visas prognoserna för antalet avresande passagerare inrikes, utrikes, totalt samt antalet fakturerbara passagerare.

Tabell 2. Antal avresande passagerare **inrikes**, tusental.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		4 190	
2026	4 169	4 230	4 301
2027	4 052	4 285	4 474
2028	4 066	4 325	4 577
2029	4 058	4 363	4 670
2030	4 054	4 406	4 821
2031	4 047	4 447	5 003
2032	4 053	4 503	5 134
Diff. 2025–2032	-137	313	944
Diff. 2025–2032, %	-3%	7%	23%
Andel av 2019	58%	65%	74%

Tabell 3. Antal avresande passagerare **utrikes**, tusental.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		13 365	
2026	13 565	13 830	14 037
2027	13 965	14 547	15 551
2028	14 325	15 078	16 168
2029	14 661	15 597	16 744
2030	15 067	16 201	17 465
2031	15 450	16 793	18 136
2032	16 041	17 627	19 072
Diff. 2025–2032	2 676	4 262	5 707
Diff. 2025–2032, %	20%	32%	43%
Andel av 2019	104%	114%	123%

Tabell 4. **Totalt** antal avresande passagerare, tusental.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		17 555	
2026	17 734	18 060	18 338
2027	18 017	18 832	20 025
2028	18 390	19 404	20 745
2029	18 719	19 960	21 414
2030	19 121	20 607	22 286
2031	19 497	21 241	23 139
2032	20 093	22 130	24 206
Diff. 2025–2032	2 538	4 575	6 651
Diff. 2025–2032, %	14%	26%	38%
Andel av 2019	90%	99%	108%

Tabell 5. Antal **fakturerbara** passagerare, tusental.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		15 716	
2026	15 876	16 168	16 417
2027	16 130	16 859	17 927
2028	16 464	17 371	18 572
2029	16 758	17 869	19 171
2030	17 118	18 449	19 951
2031	17 455	19 016	20 715
2032	17 988	19 812	21 670
Diff. 2025–2032	2 272	4 096	5 954
Diff. 2025–2032, %	14%	26%	38%
Andel av 2019	91%	100%	110%