



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 maj 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	4
4 PASSAGERARARE FÖRSTA KVARTALET 2026	5
5 REGRESSIONSSKATTNINGAR	7
6 PLANERAT UTBUK	8
7 PROGNOFÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
8 PASSAGERARPROGNOSER	10

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. I tidigare års utgåvor har rapporten haft med ett avsnitt som handlar om hur passagerarprognoserna kan tänkas påverka flygets utsläpp av koldioxid baserat på den framtagna passagerarprognosen, detta finns inte med denna gång. Skälet till detta är att vi behöver titta närmare på regelverken kring EU-förordningen om ReFuelEU Aviation. Planen är att återkomma med en ny beräkning under hösten.

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 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:

”Tillväxten i den svenska ekonomin bromsar in det första kvartalet i år när både den offentliga konsumtionen och hushållens konsumtion växer långsammare. Kriget i Mellanöstern har en viss dämpande effekt på ekonomin framöver. Bland annat driver de höga oljepriserna på inflationen. Momssänkningen på livsmedel i april verkar dock åt andra hållet och i år och nästa år blir KPIF-inflationen fortsatt något lägre än inflationsmålet på 2 procent. BNP-tillväxten blir starkare efter sommaren när de

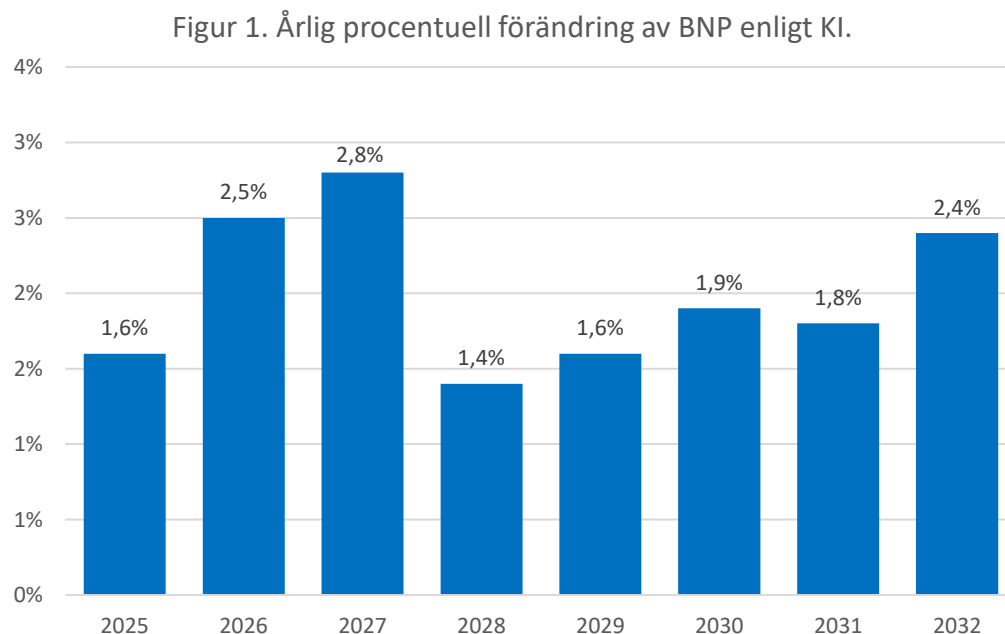
¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

² Konjunkturläget mars 2026.

makroekonomiska effekterna av kriget börjar klinga av och den inhemska efterfrågan växer snabbare. Lågkonjunkturen ebbar ut mot slutet av 2026. Återhämtningen på arbetsmarknaden tar längre tid och det dröjer till slutet av 2027 innan arbetslösheten har minskat till en ungefär normal nivå.

Kriget i Mellanöstern har ökat osäkerheten på ett globalt plan, skapat omfattande störningar på de internationella energimarknaderna, med bland annat kraftigt stigande oljepris som följd. Detta dämpar den ekonomiska aktiviteten i omvärlden något. Den globala tillväxten blir trots det i det närmaste normal i ett historiskt perspektiv både i år och nästa år. Kriget bedöms därmed endast få mindre negativa effekter på svensk utrikeshandel”.

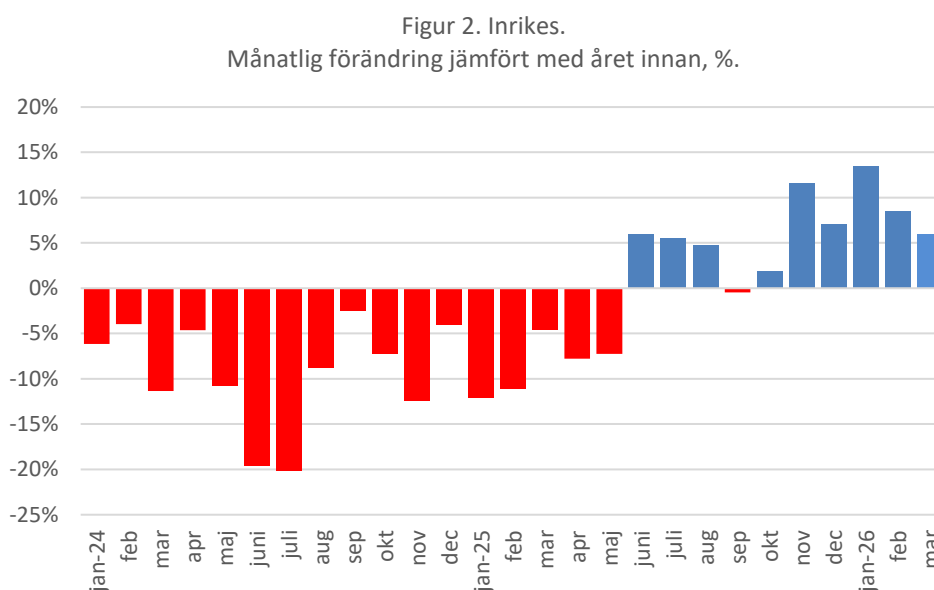
I figur 1 visas den prognosticerade BNP-utvecklingen fram till och med 2032.



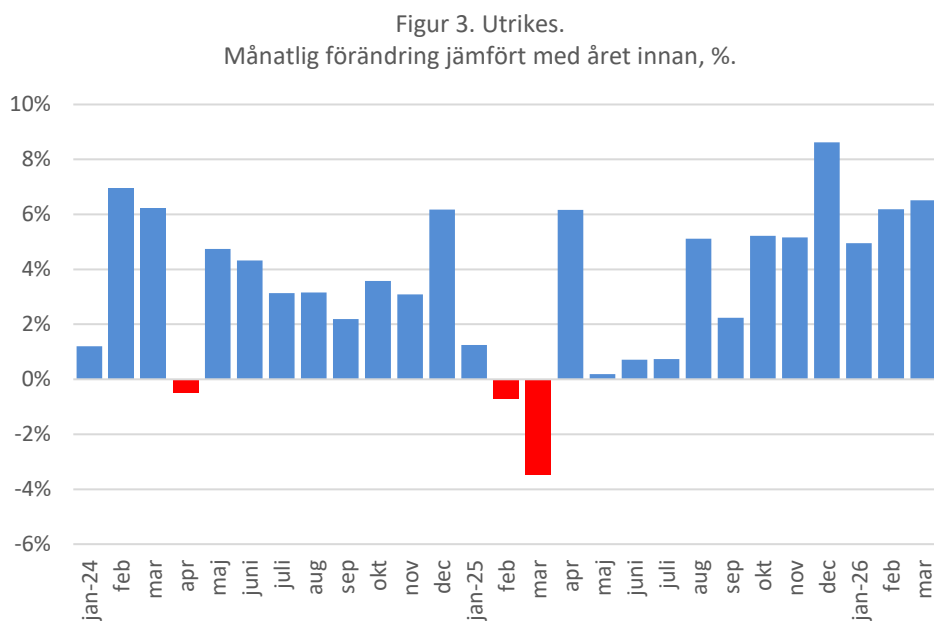
4 Passagerare första kvartalet 2026

Antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna uppgick under årets första kvartal till närmare 3,7 miljoner. Jämfört med samma period 2025 är det en ökning med 6,8 procent. Utrikestrafiken ökade med 5,9 procent och inrikestrafiken med 9 procent. Trots den stora ökningen i inrikestrafiken var antalet passagerare på ungefär samma nivå som under 2024 (justerat för skottdagen 2024). I figurerna 2 och 3 visas passagerarutvecklingen i form av månadsförändringar från januari 2024

fram till och med mars i år.



Under hela 2024 och fram till mitten av förra året så minskade antalet inrikespassagerare kontinuerligt, och som till viss del kan förklaras av ett minskat utbud under första halvåret 2025.



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

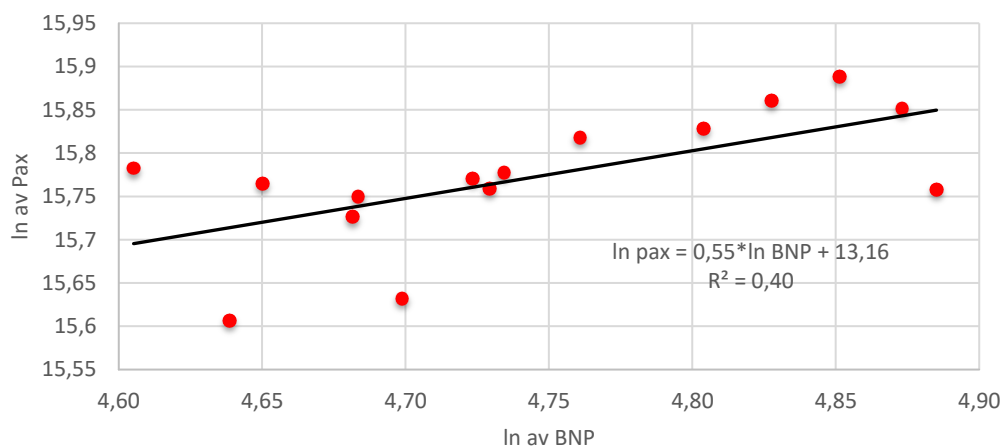
Tabell 1. Andel av 2019 (jan-mar)

År	Inrikes	Utrikes	Summa
2024	60,2%	81,5%	73,8%
2025	54,8%	80,7%	71,3%
2026	59,7%	85,4%	76,2%

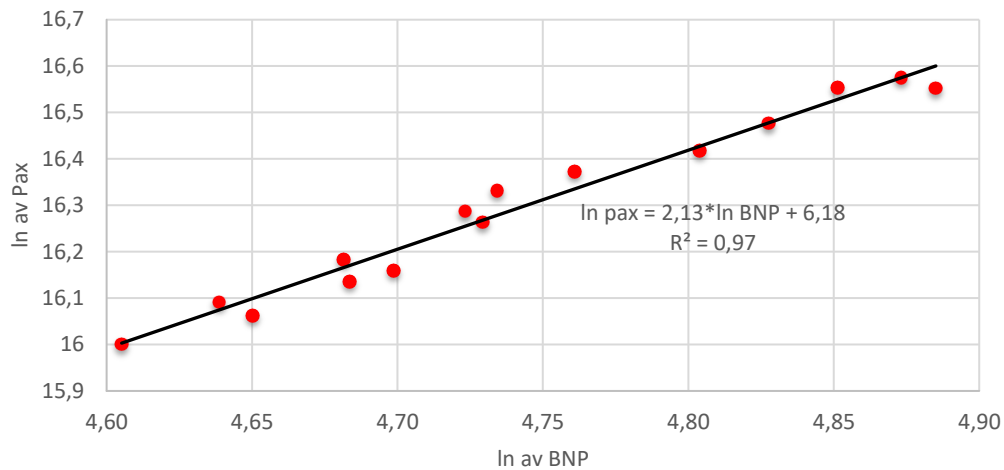
5 Regressionsskattningar

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 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 den utbudna kapaciteten en viktig faktor i prognosframtagningen. För att få en bild av hur utbudet kan tänkas utvecklas används tidtabellsdatabasen OAG⁴. För kommande sommarprogram (april-oktober) väntas antalet inrikesavgångar minska med 1 procent och antal utbudna flygstolar med 4 procent jämfört med motsvarande period 2025. För utrikestrafiken väntas antal avgångar och utbudna flygstolar öka med cirka 5,5 respektive 7 procent jämfört med 2025.

7 Prognosförutsättningar

- Konjunktoren i Sverige börjar återhämta sig mot slutet av året, driven av framförallt en ökad konsumtion hos hushållen. Kriget i Mellanöstern bedöms endast få mindre negativa effekter på svensk utrikeshandel. Enligt Konjunkturinstitutets basprognos som presenterades i slutet av mars, antas

³ Avser reguljär trafik.

⁴ Official Airline Guide.

att kriget tar slut under sommaren. Men även om kriget tar slut inom en relativt snar framtid så kommer det under överskådlig tid innebära betydligt högre bränslepriser jämfört med tiden före kriget. Priset på jetbränsle har mer än fördubblats jämfört med före krigsutbrottet, och väntas enligt bedömare ligga kvar på en relativt hög nivå även efter ett eventuellt krigsslut. Skälet till detta beror bland annat på att det tar tid att återställa leveranskedjorna, men också på att raffinaderikapacitet slagits ut. Eftersom bränslekostnaden utgör en så pass stor andel av flygbolagens kostnader så är det rimligt att räkna med högre biljettpriser än ”normalt” under åtskilliga månader, eller kanske till och med år framöver.

- Antalet inrikespassagerare ökade under årets första kvartal med 9 procent jämfört med samma period 2025. Det innebär att antalet passagerare befinner sig på ungefär samma nivå som första kvartalet 2024. När det gäller utrikestrafiken så ökade antalet passagerare (kvartal 1) med närmare 6 procent jämfört med 2025. Det kan vara värt att nämna att såväl in- som utrikestrafiken hade en svag utveckling första kvartalet 2025 jämfört med året innan.
- Enligt tidtabell databasen OAG väntas antalet inrikesavgångar minska med 1 procent under kommande sommarprogram jämfört med året innan. Utbudet av flygstolar väntas minska med 4 procent. För utrikestrafiken väntas antal avgångar öka med närmare 5,5 procent och stolsutbudet med cirka 7 procent. Detta kan naturligtvis snabbt komma ändras beroende på hur krisen i Mellanöstern kommer att utvecklas.
- 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. Det innebär lägre krav jämfört med den nationella modell som tidigare tillämpades i Sverige.
- 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.
- 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.
- Fortsatt stor geopolitisk osäkerhet.
- Nytt frihandelsavtal mellan EU och Mercosur⁵ är på väg att beslutas.

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

- Fortsatta leveransproblem av flygplan, motorer och andra nödvändiga komponenter.
- Förändrat resebeteende där fysiska möten i en allt högre grad ersätts av virtuella möten är en av förklaringarna till att inrikesflyget utvecklats svagt under de senaste åren. 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.

Som synes finns en hel del osäkerheter där flertalet kan betraktas som nedåtrisker. Den för närvarande största risken är att kriget i Mellanöstern tar ny fart. Det råder förvisso i skrivande stund vapenvila och det pågår samtal mellan parterna, men det kan inte uteslutas att dessa bryter samman och att det blir nya stridigheter. Det skulle i så fall omkullkasta de prognoser och beräkningar som redovisas i de två efterföljande avsnitten 8 och 9.

8 Passagerarprognoser

I tabellerna 2–4 visas prognossiffror fördelat på inrikes, utrikes och antalet fakturerbara passagerare.

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

År	Låg	Huvud	Hög
2025		4 190	
2026	3 700	4 065	4 190
2027	3 828	4 230	4 416
2028	3 836	4 262	4 510
2029	3 870	4 300	4 602
2030	3 910	4 344	4 753
2031	3 949	4 387	4 935
2032	4 000	4 445	5 067
Diff. 2025–2032	-190	255	877
Diff. 2025–2032, %	-5%	6%	21%
Andel av 2019	57%	64%	73%

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

Tabell 3. Antal avresande passagerare **utrikes**, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		13 365	
2026	13 015	13 700	13 906
2027	13 804	14 530	15 533
2028	14 218	14 967	16 048
2029	14 707	15 482	16 620
2030	15 309	16 115	17 300
2031	15 902	16 739	17 970
2032	16 726	17 606	18 901
Diff. 2025–2032	3 361	4 241	5 536
Diff. 2025–2032, %	25%	32%	41%
Andel av 2019	108%	114%	122%

Tabell 4. **Totalt** antal avresande passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		17 555	
2026	16 715	17 765	18 096
2027	17 632	18 760	19 949
2028	18 055	19 229	20 559
2029	18 577	19 781	21 222
2030	19 219	20 459	22 053
2031	19 851	21 126	22 905
2032	20 726	22 051	23 968
Diff. 2025–2032	3 171	4 496	6 413
Diff. 2025–2032, %	18%	26%	37%
Andel av 2019	92%	98%	107%

Tabell 5. Antal **fakturerbara** passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2025		15 716	
2026	14 751	15 904	16 150
2027	15 721	16 795	17 861
2028	15 926	17 215	18 406
2029	16 100	17 709	18 999
2030	16 473	18 316	19 594
2031	16 982	18 913	20 070
2032	18 555	19 741	21 458
Diff. 2025–2032	2 839	4 025	5 742
Diff. 2025–2032, %	18%	26%	37%
Andel av 2019	94%	100%	109%