



TSL
2025-6642

Turbulens eller perfekt storm?

En analys av inrikesflygets utveckling 2016–2025

© Transportstyrelsen

Sjö och luft

Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2025-6642

Författare Ekeström Malin, Lokrantz Malin och Sandén Henrik

Månad År Januari 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Sedan början av 1990-talet och fram till covid-19-pandemin pendlade passagerarantalet inom inrikesflyget mellan 6 och 8 miljoner passagerare årligen. Efter pandemin verkar såväl utbudet som efterfrågan på inrikes flygresor ha hittat en ny lägre nivå jämfört med tidigare. Den här rapporten syftar till att beskriva vilka bakomliggande faktorer som kan förklara det svenska inrikesflygets utveckling under perioden mellan 2016 och 2025. Vidare jämförs utvecklingen på den svenska marknaden med utvecklingen på inrikesmarknaderna i Norge, Skottland och Finland.

Sverige befinner sig i en lågkonjunktur sedan ett antal år tillbaka. Lågkonjunkturer bidrar till att såväl hushåll som företag och andra organisationer har mindre pengar att röra sig med, vilket i sin tur troligtvis dämpar efterfrågan på flygresor.

Den digitala utvecklingen och användandet av digitala mötestjänster har vuxit de senaste tio åren. Pandemin gjorde att användandet av dessa verktyg blev en naturlig och accepterad del av arbetslivet. Många företag och organisationer har digitala möten som det första valet i sina mötes- och resepolicyer.

Mellan 2018 och mitten av 2025 togs den svenska flygskatten ut. Skatten innebar i sig en prisökning som minskade efterfrågan på flygresor. Dessutom kan skatten ha bidragit till att förändra normer och värderingar kring resande, vilket kan ha haft en dämpande effekt på efterfrågan på flygresor.

Det finns tecken på att miljöfrågor idag inte värderas lika högt av allmänheten som de gjorde när flygskatten infördes. Det talar för att det framförallt är andra faktorer än engagemang för miljön som har påverkat utvecklingen av inrikesflyget de senaste åren. Något som stärker den bilden är att svenskarnas utrikesflygande i högre grad ligger närmare de nivåer som rådde före pandemin.

Reallönerna i Sverige har minskat samtidigt som flygbiljettpriserna har ökat, vilket påverkar privatresenärernas möjlighet att välja flyget. Det har sannolikt haft en dämpande effekt på flygresandet.

Tågets andel av marknaden för de sträckor där tåget är ett rimligt alternativ till flyget har ökat. Det handlar framförallt om sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Det i kombination med att priset på tågbiljetter på åtminstone en av dessa sträckor tycks ha minskat medan priset på flygbiljetter har ökat gör det troligt att det har skett en delvis förflyttning av passagerare från flyg till tågets fördel.

Flera av flygbolagens största kostnadsposter har ökat under de senaste tio åren. Under samma period har den svenska kronan varit svag i förhållande till den amerikanska dollarn. En svag krona gör att högre priser på bränsle och leasing, som handlas på världsmarknaden, blir än mer märkbart för svenska flygbolag. Samtidigt dämpas den effekten för flygbolag som också har intäkter i andra valutor än den svenska kronan.

Under perioden har marknadskoncentrationen ökat inom svenskt inrikesflyg. Detta har påverkat både utbud och biljettpriser negativt. Med färre operatörer har konkurrensen försvagats och prispresen minskat, vilket kan ha dämpat efterfrågan. Detta gäller i första hand de sträckor som trafikeras av ett flygbolag.

Utbudet och efterfrågan påverkas av varandra, vilket sammantaget har skapat en nedåtgående spiral. Lågkonjunkturen och den svaga efterfrågan bidrar sannolikt till att flygbolagen avvaktar med att utöka sitt utbud, vilket i sin tur sätter ett tryck uppåt på biljettpriserna och dämpar efterfrågan ytterligare.

Sammantaget är det tydligt att det finns en rad faktorer som har dämpat både utbudet och efterfrågan på marknaden för inrikesflyg. Pandemin bidrog till ett abrupt avbrott i trafiken och snabbade dessutom på och förstärkte effekten av vissa av de faktorer som redan hade en dämpande effekt på inrikesflyget.

Summary

Since the early 1990s and until the COVID-19 pandemic, the number of passengers in the Swedish domestic air transport system fluctuated between 6 and 8 million passengers annually. After the pandemic, both supply and demand for domestic air travel seem to have reached a new lower level compared to previous levels. This report aims to describe the underlying factors that can explain the development of Swedish domestic air transport during the period between 2016 and 2025. Furthermore, the development in the Swedish market has been compared to the development in the domestic markets in Norway, Scotland and Finland.

Sweden has been in an economic downturn for several years. The weak economic development has had a negative effect on the economic situation for households, companies and organizations, which in turn is likely to have decreased the demand for air travel.

Digital development and the use of online meeting platforms have increased over the past ten years. The pandemic made the use of these platforms a natural and accepted part of working life. Many companies and organizations have put digital meetings as the first choice in their meeting and travel policies.

Between 2018 and mid-2025, Sweden levied an aviation tax. The tax itself entailed a price increase that reduced demand for air travel. In addition, the tax may have contributed to changing norms and values related to air transport, which may have reduced demand for air travel.

There are indications that environmental issues are not as highly valued by the public today as when the aviation tax was introduced, suggesting that it is mainly factors other than environmental commitment that have influenced the development of domestic aviation in recent years. The Swedish international air travelling is getting increasingly closer to pre-pandemic levels which further supports this conclusion.

Real wages in Sweden have decreased while airfares have increased. This has affected individuals' ability to choose air travel and has likely reduced air travel demand.

Rail transport has gained market share in Sweden for routes where it is a reasonable alternative to air travel. This is primarily the case for the routes of Stockholm–Malmö and Stockholm–Gothenburg. Combined with the fact that the price of train tickets on at least one of these routes appears to have decreased while the price of air tickets has increased, it is likely that there has been a partial shift of passengers from air transport to rail transport.

Several of the airlines' largest cost items have increased over the past ten years. During this time period, the Swedish krona has been weak in relation to the US dollar. A weak krona means that increasing prices for fuel and leasing, which are traded on the world market, are even more noticeable for Swedish airlines. At the same time, the effect is reduced for airlines that also have revenues in currencies other than the Swedish krona.

During the period, market concentration has increased in Swedish domestic aviation. This has negatively affected both supply and ticket prices. With fewer operators, low competition has developed and price pressure has decreased, which may have lowered the demand. This primarily applies to the routes served by only one airline.

Supply and demand are affected by each other, which mutually have created a downward spiral. The economic downturn and weak demand are likely to contribute to airlines holding back on expanding their supply, which results in increasing ticket prices and further decreases the demand for air travelling.

Overall, there are a number of factors that clearly have reduced both supply and demand in the domestic aviation market. The pandemic contributed to an abrupt disruption in air traffic and furthermore accelerated and amplified the effect of some of the factors that already had a dampening effect on Swedish domestic aviation.

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	6
INNEHÅLL	8
1 INLEDNING	10
1.1 Liberalisering skapade konkurrens på marknaden	10
1.2 Covid-19-pandemin drabbade flyget hårt	10
1.3 Syfte och frågeställningar	11
1.4 Genomförande	11
1.5 Avgränsningar	12
2 UTBUDET	14
2.1 Flygbolag pressas av ökade kostnader	14
2.1.1 Bränsle	14
2.1.2 Luftfartyg	15
2.1.3 Växelkurseffekter	18
2.1.4 Avgifter	19
2.1.5 Flygskatten	21
2.2 Marknadsaktörerna	22
2.2.1 Marknadskoncentration och konkurrens	22
2.2.2 Inträdeshinder	23
2.2.3 In- och utträde på marknaden	24
2.2.4 Ekonomisk kris har lett till rekonstruktioner	25
2.3 Biljettpriset	25
2.3.1 Dynamisk prissättning	26
2.3.2 Konkurrensens påverkan på biljettpriset	26
3 EFTERFRÅGAN	29
3.1 Biljettpriset	29
3.1.1 Prisutveckling	29
3.1.2 Priskänslighet	31
3.2 Substitut	32
3.2.1 Alternativa färdsätt	32
3.2.2 Biljettpriser i relation till varandra	34
3.3 Tjänsteresenärer	35
3.3.1 Tjänsteresenärers efterfrågan har minskat mest	35
3.3.2 Staten minskar sitt flygresande	35
3.3.3 Kommuner och regioners riktlinjer	37
3.3.4 Företag drar ner på sitt resande	38
3.3.5 Kulturförändring bland arbetstagare	39
3.3.6 Bromma flygplats	39

3.4	Privatresenärer	40
3.4.1	Privatresandet har återhämtat sig bättre	40
3.4.2	Lägre reallöner	40
3.4.3	Miljö- och klimatskäl	41
3.5	Konkurrens från flygplatsen i Köpenhamn	42
4	UTBLICK	45
4.1	Pandemins påverkan stor men Norge är ett särfall	45
4.2	Inrikesflyget har olika förutsättningar	47
4.3	Resenärssammansättningen skiljer sig åt	48
4.4	Styrdokument för resor betonar kostnadseffektivitet	48
4.5	Den ekonomiska utvecklingen varierar	49
5	DISKUSSION	51
5.1	Lågkonjunktur, högre biljettpriser och lägre köpkraft dämpar efterfrågan	51
5.2	Digitala möten har blivit vardag	51
5.3	Mötes- och resepolicyer	52
5.4	Klimatskäl påverkade mer före pandemin	52
5.5	Privatresenärerna driver tillväxten	52
5.6	Tåget och Köpenhamns flygplats har tagit marknadsandelar	53
5.7	Flygbolagen möter högre kostnader	53
5.8	Marknadskoncentrationen har förstärkts	54
5.9	Utbud och efterfrågan – en växelverkan	55
5.10	Pandemin förstärkte utvecklingen	56
6	SLUTORD	57
	REFERENSER	58

1 Inledning

Marknaden för svenskt inrikesflyg har genomgått betydande förändringar under de senaste decennierna, präglade av avreglering, hårdnande konkurrens och den omvälvande globala chock som pandemin utgjorde. Efter pandemin har passagerarnivåerna inte kommit tillbaka till samma nivåer som tidigare. I detta kapitel beskrivs bakgrunden till rapporten, dess syfte, hur arbetet har genomförts och avgränsningar.

1.1 Liberalisering skapade konkurrens på marknaden

Under 1980-talet skedde en stark tillväxt av inrikesflyget och på tio år ökade passagerarvolymen med över 250 procent. Antalet passagerare i inrikestrafiken nådde sin topp år 1990 med 8,7 miljoner passagerare. Under denna period var marknaden starkt reglerad; SAS och Linjeflyg (delvis ägt av SAS) hade 1991 tillsammans över 95 procent av inrikesmarknaden (Regelutredningen, 2005).

Liberaliseringen av inrikesmarknaden inleddes i början av 1990-talet och motiverades av den starka volymtillväxten, behovet av konkurrenskraft inför EU:s liberalisering och positiva erfarenheter från motsvarande avreglering i USA år 1978. Konkurrensen ökade kraftigt de första åren efter liberaliseringen. År 2001 kontrollerade SAS tillsammans med det delägda Skyways nästan 90 procent av inrikesmarknaden (Regelutredningen, 2005).

År 2011 stod SAS för 42 procent av inrikespassagerarna, och utöver detta fanns tre flygbolag – Malmö Aviation, Norwegian och Golden Air – som var och ett hade en marknadsandel som översteg 10 procent (Transportstyrelsen, 2013).

Under åren före pandemin (2016–2019) hade marknaden tre huvudsakliga aktörer. Sett till antalet passagerare stod SAS för cirka 46 procent av marknaden, BRA för drygt 30 procent och Norwegian för drygt 20 procent (exklusive trafik med allmän trafikplikt), medan ett fåtal mindre flygbolag tillsammans stod för återstoden. Under denna period var inrikesflyget förhållandevis stabilt kring 7–8 miljoner passagerare per år.

1.2 Covid-19-pandemin drabbade flyget hårt

Med covid-19-pandemin, som inleddes i slutet av 2019, genomlevde luftfarten en mycket omskakande period. Under våren 2020 minskade antalet passagerare med upp till 98 procent jämfört med motsvarande period 2019, och stora delar av flygplansflottan stod stilla. För inrikesflyget innebar detta att nästan hela nätverket av linjer tillfälligtvis upphörde, med endast ett fåtal samhällskritiska linjer i drift. Dessa linjer upprätthölls delvis genom statliga upphandlingar av samhällsviktiga transporter, men ofta med kraftigt reducerad frekvens. Kapaciteten reducerades till omkring 20 procent

av den normala, och belägningsgraden på de avgångar som genomfördes sjönk till i genomsnitt 55 procent under 2020 (Transportstyrelsen, 2021).

Flygbolagen drabbades hårt av pandemin, som blev samhällspåverkande i Sverige under 2020. Då en stor del av deras kostnader är fasta, var det inte möjligt att skala ned dessa i takt med passagerarbortfallet. Under pandemin varslades eller permitterades stora delar av personalen inom flygbranschen, inklusive piloter, kabinpersonal, tekniker, säkerhets- och markpersonal. Mot slutet av 2020 gick det att se vissa tecken på att flygmarknaden börjat stabiliserats.

Sedan pandemin började klinga av har inte inrikestrafiken växt i samma takt som utrikesflyget. Resandet mellan de större städerna föll kraftigt, i synnerhet på sträckor där tåget utgör ett jämförbart alternativ. De regionala flygplatserna drabbades särskilt hårt. Många av dem förlitar sig på en betydande andel tjänsteresenärer, vars resande i princip upphörde helt under pandemin. Regeringen införde därför ett särskilt stödpaket för regionala flygplatser och garanterade vissa flyglinjer för att säkra grundläggande tillgänglighet i landet (Transportstyrelsen 2021).

Under de år som har följt på pandemin har inrikesflyget ännu inte kommit i närheten av de passagerarnivåer som föregick den. Krisen har varit djupare och mer långvarig än tidigare nedgångar, som exempelvis terrorattackerna mot amerikanska institutioner 2001. Vad är det som har hänt och vad är det som pågår?

1.3 Syfte och frågeställningar

Rapportens syfte är att identifiera och utreda de bakomliggande faktorerna till det svenska inrikesflygets utveckling, i synnerhet efter pandemin.

Följande frågeställningar ska besvaras:

- Vilka bakomliggande faktorer kan förklara det svenska inrikesflygets utveckling mellan 2016 och 2025?
- Hur skiljer sig utvecklingen av inrikesflyget i Sverige från andra jämförbara länder och vad kan det bero på?

1.4 Genomförande

Ett klassiskt angreppssätt för att beskriva marknader är utifrån utbud och efterfrågan. Det används bland annat för att förklara marknadsmekanismer och hur marknader reagerar på faktorer som påverkar antingen säljaren eller köparen. För att besvara rapportens frågeställningar görs en genomgång av faktorer som påverkar utbudet respektive efterfrågan på marknaden för inrikesflyg.

Dessutom görs en beskrivning av utvecklingen av inrikesflyget i ett antal jämförbara länder. Jämförelsen med andra länder inkluderar Norge, Finland och Skottland. Valet av dessa länder baseras på att de på flera sätt delar relevanta förutsättningar med Sverige.

För att besvara frågeställningarna har bland annat bearbetning och analys genomförts av data dels från Transportstyrelsens rörelseregister, dels från externa källor. Om inget annat anges är det Transportstyrelsens egna data som har använts.

Dessutom har bakgrundsintervjuer genomförts med representanter för följande branschaktörer:

- SAS
- BRA
- Norwegian
- Transportföretagen Flyg
- Sveriges Regionala Flygplatser
- Swedavia.

I slutskedet av arbetet hölls ett diskussionsmöte till vilket samtliga aktörer som nämnts ovan var inbjudna. Därutöver har även samtal hållits med Trafikverket, Konkurrensverket, Svenska Resebransch Föreningen och Konsumentverket.

I rapporten benämns flygbolag som ett samlingsnamn för de bolag som marknadsför flygbiljetter. Det gör att även företag som inte själva utför trafik men är den part som agerar på marknaden inkluderas. I vissa andra sammanhang benämns dessa som reseorganisatörer.

I rapporten används SAS, BRA och Norwegian som benämning på respektive koncern om inget annat nämns.

1.5 Avgränsningar

Analysen har avgränsats till perioden 2016–2025. Denna avgränsning inkluderar ett par år innan pandemin, vilket gör det möjligt att se om några av de faktorer som påverkar utbudet och efterfrågan hade börjat förändrats redan före pandemin.

Rapporten avgränsas till den kommersiella inrikestrafiken. Därmed har trafik med allmän trafikplikt inte beaktats.

Analysen av passagerare, säten, avgångar och flygbolag har avgränsats till att endast inkludera de sträckor som har haft mer än 2 000 passagerare per år.

Vid analysen av biljettpriser har enbart sträckor utan stopp inkluderats.

2 Utbudet

En av pusselbitarna för att förklara vad som har hänt med det svenska inrikesflyget under åren 2016–2025 är utbudet. I detta kapitel beskrivs vad som påverkar utbudet på marknaden för inrikesflyg och på vilka sätt detta har förändrats under perioden.

2.1 Flygbolag pressas av ökade kostnader

Företag bestämmer utbudet av en vara eller tjänst bland annat utifrån de kostnader som företagen möter. Flygbolag bedriver verksamhet som är kapitalintensiv och beroende av jetbränsle som insatsvara. Oljepriser, kapitalkostnader och växelkurser påverkas mycket av omvärldsfaktorer såsom finanskriser och en orolig omvärld. Det gör flygbranschen utsatt för stora fluktuationer i sina kostnader. I detta avsnitt beskrivs utvecklingen av några av de största kostnadsposter som flygbolag möter.

2.1.1 Bränsle

Bränslekostnaden utgör ofta en stor del av kostnaden för en enskild flygning. Utifrån SAS årsredovisning beräknas bränslekostnaden stå för 23–24 procent av rörelsekostnaderna¹ under perioden november 2022 till oktober 2024 (SAS, u.å.). Motsvarande siffra för BRA var 30 procent² för åren 2023 och 2024 (BRA, 2025). Norwegian's kostnader för flygbränsle utgjorde 33 procent³ av rörelsekostnaderna år 2024 (Norwegian, u.å.).

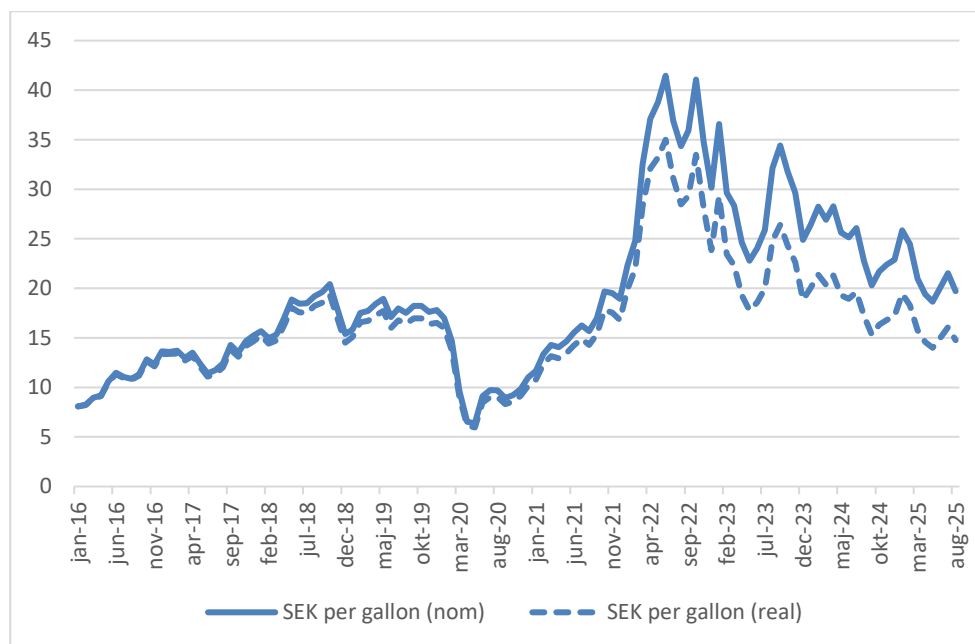
Bränsle och personal utgör de två största kostnadsposterna för flygbolag (IATA, 2025a). Till skillnad från personalkostnaderna är kostnaderna för bränsle en större osäkerhetsfaktor för flygbolagen. Det beror dels på att priset på världsmarknaden är relativt volatilt, dels på att bränslet ofta handlas i dollar och därmed påverkas ytterligare av förändringar i växelkursen (se avsnitt 2.1.3).

Bränslepriserna har fluktuerat under perioden 2016–2025. Priset nådde en rejäl topp våren 2022 för att sedan sjunka igen. I augusti 2025 var priset på jetbränsle i dollar 117 procent högre än vad det var i januari 2016. Priset i svenska kronor hade ökat med 144 procent på grund av att kronan hade försvagats gentemot dollarn. Justerat för inflation hade priset i svenska kronor ökat med 82 procent (figur 1).

¹ Kostnader för personal, bränsle, luftfartsavgifter, övriga externa kostnader inklusive leasing samt av- och nedskrivningar.

² BRA klassificerar sina kostnader på ett annat sätt än SAS och Norwegian. Flygbränsle utgör 30 procent av det som BRA kallar kostnad såld vara, som inkluderar passagerarkostnader, bränslekostnader, tekniska kostnader, leasingkostnader, avrese- och driftkostnader och övriga kostnader.

³ Norwegian exkluderar avskrivningar, amorteringar och flygplansleasing i sin beräkning.



Figur 1. Bränslekostnad för jetbränsle i SEK per gallon i nominella och reala termer (i 2016 års prisnivå)

Källa: Egen bearbetning av data från Federal Reserve Bank of St. Louis och Riksbanken

Eftersom kostnaden för flygbränsle historiskt har varit en stor del av flygbolagens kostnader och eftersom priset fluktuerat, har många flygbolag säkrat sina bränslekostnader (genom så kallad hedging) för att minska den omedelbara ekonomiska risken vid kortsiktiga svängningar i bränslepriset (Transportstyrelsen, 2009). Sedan pandemin har flygbolag delvis frångått sina policyer för säkring av bränslekostnader.

SAS (u.å.) uppger i sin årsredovisning för åren 2023–2024 att företaget, på grund av rådande osäkra och volatila marknadsförhållanden, har frångått sin policy som säger att de ska säkra 40–80 procent av kommande 12 månaders förväntade förbrukning. Som resultat har flygbolaget under en period inte säkrat något bränsle alls. Norwegian å sin sida uppger att de har säkrat 70 procent av bränslet för 2025 (Norwegian, 2025b).

2.1.2 Luftfartyg

De flesta flygbolag finansierar sina luftfartyg genom leasing eller genom lån från kreditinstitut. Det är vanligt med olika finansieringslösningar inom ett och samma flygbolag (Transportstyrelsen, 2023).

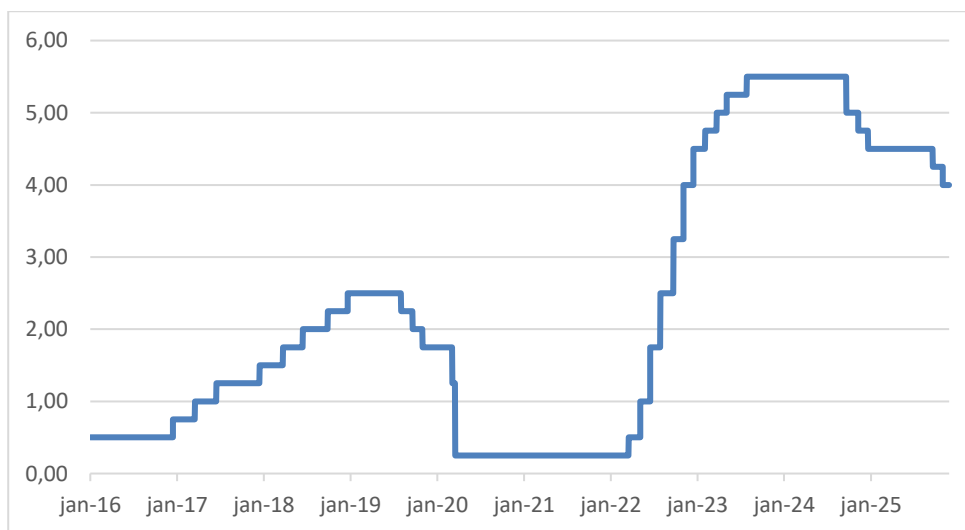
Leasing möjliggör för flygbolagen att fokusera på sina kärnkostnader i stället för att binda kapital i att äga och underhålla flygplan. Leasing ger också flygbolagen flexibilitet att anpassa sin flotta efter rådande efterfrågan och marknadsförhållanden. Leasing kan i sin tur göras på olika sätt och med

olika typer av avtal, till exempel genom operationell leasing⁴ eller wet lease⁵.

Över tid har det blivit vanligare att flygbolag använder sig av leasing för att finansiera luftfartyg. Omkring hälften av världens flygplansflotta finansieras genom leasing (Wandelt et al, 2023). I oktober 2024 bestod nära 85 procent av SAS flygplansflotta av leasade luftfartyg.

Under perioden 2023–2024 utgjorde kostnaderna för leasing i stora drag omkring 10 procent av kostnaderna för SAS, BRA och Norwegian, vilket kan jämföras med bränslekostnaderna som utgjorde mellan två till tre gånger mer (SAS, u.å.; BRA, 2025; Norwegian, 2025).

Leasingavgiften för en flygplanstyp påverkas av en rad olika faktorer, till exempel av centralbankernas styrränta (Acumen, 2025). Figur 2 visar utvecklingen av den centrala styrräntan i USA (federal fund target rate). Skälet till att den amerikanska styrräntan har valts för att illustrera utvecklingen är för att många leasingbolag är amerikanska. Styrräntan har höjts successivt sedan pandemin och nådde en toppnotering på 5,5 procent i juli 2023. Där låg den kvar fram till september 2024, då Federal Reserve började sänka räntan. Räntan ligger dock fortfarande högre än före pandemin.



Figur 2. Utvecklingen av federal funds target range

Källa: Egen bearbetning av data från Federal Reserve Bank of St. Louis

⁴ Operationell leasing, eller dry lease, innebär att flygbolag hyr in eller ut ett luftfartyg utan besättning. Luftfartyget opereras inom det inhyrande flygföretagets drifttillstånd (AOC).

⁵ Wet lease innebär att flygbolag hyr in eller ut ett luftfartyg med besättning. Luftfartyget opereras inom det uthyrande flygföretagets drifttillstånd (AOC).

Att räntan har ökat är en indikation på att leasingkostnaderna som flygbolagen möter också har ökat, precis som kostnaden för finansiering hos banker och kreditinstitut.

Den kostnad som flygbolagen betalar för leasing påverkas dock av många andra faktorer än ränteläget. Kostnaden beror bland annat på längd på avtalet och luftfartygets värde. Leasingkostnaden sägs ha blivit mer volatil sedan pandemin (Acumen, 2025).

Kostnaden för leasing beror också på tillgången på luftfartyg. Något som har skapat ett tryck uppåt på leasingkostnader är att det sedan 2019 råder kapacitetsbrist på luftfartyg. IATA (2025b) menar att kapacitetsbristen på världsmarknaden beror på flera faktorer. Till exempel svårigheter att få upp tillverkningen igen efter pandemin på grund av bland annat arbetskraftsbrist, ökade priser och svårigheter att få tag på flygplansdelar.

Kapacitetsbristen kan ha påverkat leasingkostnaden negativt. Utifrån de samtal som Transportstyrelsen har hållit med ett antal flygbolag inom ramen för arbetet med rapporten verkar den globala kapacitetsbristen inte utgöra en begränsande faktor för utbudet inom svenskt inrikesflyg. Däremot har det uppstått tillfällig kapacitetsbrist som påverkat svenskt inrikesflyg. Ett exempel på det var när det bolag som tidigare flugit på vissa sträckor på uppdrag av SAS sa upp avtalet i förtid inför att BRA skulle börja flyga på uppdrag av SAS år 2025. Det gjorde att det några månader under 2024 och 2025 var kapacitetsbrist som påverkade vissa inrikeslinjer, till exempel trafiken på sträckan Sundsvall–Stockholm.

Flera flygbolag har under perioden också ensat sina luftfartygsflottor. Det görs bland annat för att kunna hålla nere kostnaderna för reparationer och ökar flexibiliteten för hur personalen kan användas. Det har gjort att fördelningen mellan olika storleksgrupper av luftfartyg på den svenska inrikesmarknaden har förändrats under 2016–2025. Transportstyrelsens rörelseregister visar att knappt 76 procent av avgångarna i början av perioden gjordes med luftfartyg i storleken 50–99 och 100–149 säten. Efter pandemin har luftfartyg i storleken 100–149 säten i princip fasats ut på den svenska inrikesmarknaden. Mellan 2021 och 2024 flögs över hälften av antalet avgångar med luftfartyg i storleken 50–99. Under 2025 har istället över hälften av avgångarna flugits med luftfartyg med 150–199 säten.

Sammanfattningsvis är det troligt att leasingkostnaderna för flygbolagen på inrikesmarknaden har ökat under perioden 2016–2025. Kostnadsökningen för leasing och inköp av äldre flygplan har förstärkts på grund av växelkurseffekter.

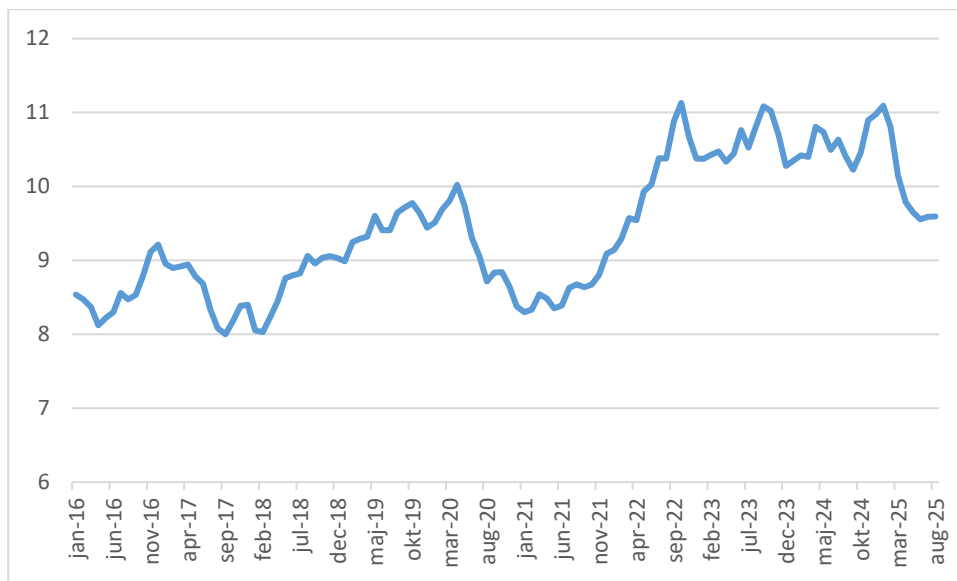
2.1.3 Växelkurseffekter

Flygbolag är exponerade för betydande valuta- och ränterisker på grund av att de verkar i en kapitalintensiv sektor med insatsvaror som generellt handlas i andra valutor än den inhemska. Såväl jetbränsle som lån och leasing av flygplan handlas ofta i utländsk valuta. För att minska riskerna säkrar många flygbolag bland annat framtida bränslepriser, utländska valutakurser och räntor (Merkert och Swidan, 2019). Det här gör att när priserna för bränsle, lån och leasing går upp på världsmarknaden samtidigt som den svenska kronan försvagas blir effekten för flygbolagen än större.

SAS (u.å.) uppger att de är exponerade för flera växelkurser, bland annat den amerikanska dollarn, norska och danska kronan samt euron. Exponeringen gäller både intäkter och kostnader men förhållandet mellan intäkter och kostnader i olika valutor skiljer sig åt, vilket påverkar effekten av en förändrad kurs. SAS exemplifierar i sin årsredovisning att en procents försvagning av den svenska kronan jämfört med dollarn uppskattas minska resultatet för 2024/2025 med 133 miljoner kronor och motsvarande försvagning gentemot den norska kronan istället skulle kunna innebära en ökning på 80 miljoner kronor.

Övriga flygbolag på den svenska inrikesflygmarknaden har varit, och är, exponerade i olika utsträckning beroende på om verksamheten bedrivs i flera länder eller inte. Exponeringen för dollarn på kostnadssidan utifrån bränsle och finansiering av luftfartyg gäller troligtvis de flesta flygbolagen. Deras förutsättningar för att hantera ökade kostnader vid en försvagad krona kan därför till stor del bero på i vilken utsträckning de har intäkter i andra valutor som kan dämpa effekten.

Den svenska kronan har försvagats gentemot dollarn sett till hela tioårsperioden (figur 3). I januari 2016 var kursen 8,54 och i oktober 2025 var den 9,43. Under 2025 har värdet sjunkit från toppnoteringen i januari på 11,09. Det innebär i praktiken att flygbolag troligtvis har fått ökade kostnader för bränsle, lån och leasing. Samtidigt som det är möjligt att det skett en viss lättnad under 2025.



Figur 3. Svenska kronans värde gentemot amerikanska dollarn januari 2016 till oktober 2025

Källa: Egen bearbetning av data från Sveriges Riksbank

2.1.4 Avgifter

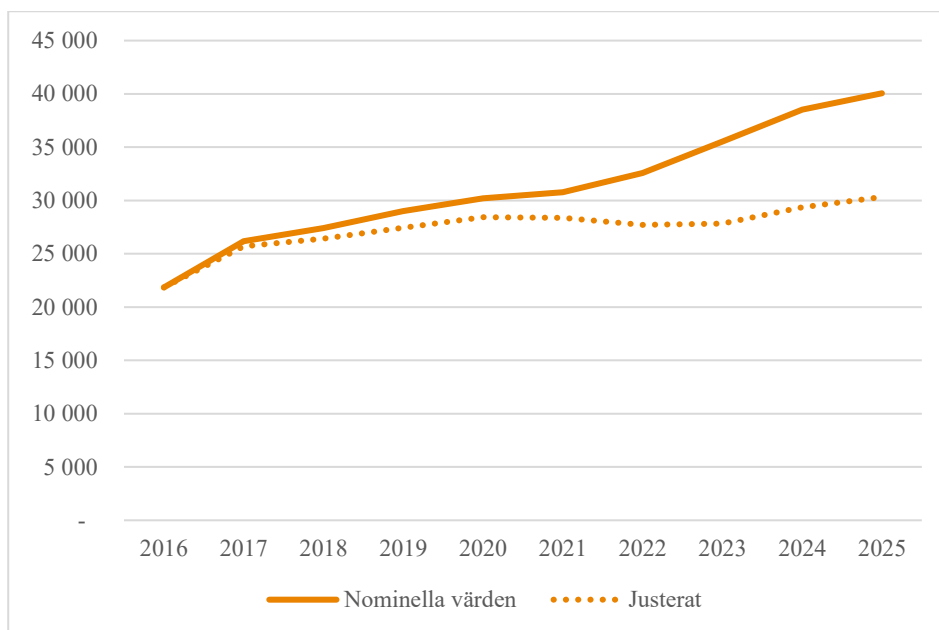
Avgifter är en stor kostnadspost för flygbolag. Det inkluderar bland annat avgifter relaterat till luftfartyget (exempelvis start- och landningsavgifter och terminalavgift) och till passagerare (exempelvis passageraravgifter och GAS⁶).

En stor del av avgifterna betalas till flygplatserna. Det är svårt att på ett övergripande sätt beskriva hur avgifterna ser ut och utvecklats över tid. Det beror dels på att avgifternas struktur varierar mellan olika flygplatser, dels på att de baseras på exempelvis luftfartygets egenskaper och antalet passagerare och därför kan variera mellan olika flygningar. Utvecklingen av avgifterna illustreras av ett exempel. Det är dock viktigt att poängtera att det kan skilja sig mellan olika flygplatser, flygplan och antalet passagerare på en avgång.

I figur 4 visas avgiftsutvecklingen⁷ för en flygning på sträckan Stockholm Arlanda (ARN)–Luleå (LLA) med en Boeing 737–800 Winglets med 129 passagerare, varav 15 är transferpassagerare. För den här flygningen har avgifterna ökat med 75 procent i nominella värden och 34 procent justerat för inflation (med 2016 som basår).

⁶ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

⁷ Avgifterna som finns med i exemplet är avgasavgift, bagageavgift, bulleravgift, GAS, klimatdifferentiering CO₂, passageraravgift, passagerarhantering, PRM-avgift, ramptjänst, slotkoordinering, startavgift, terminaltjänstavgift och undervägsavgift.



Figur 4. Avgifter för en flygning mellan Stockholm Arlanda och Luleå i löpande priser och justerat för inflation

Under perioden 2016–2025 utgjorde passageraravgiften störst andel av de totala avgifterna för exempelflygningen. Passageraravgiftens andel har dock minskat sedan 2017.

Flygbolag betalar också avgifter till Transportstyrelsen för tillsyn, tillstånd och registerhållning. Utifrån fem fiktiva flygbolag går det att exemplifiera hur avgifterna har utvecklats för olika typer av flygbolag. Information om de fiktiva flygbolagen presenteras i tabell 1.

Tabell 1. Fem fiktiva flygbolag

	OL-kategori*	Antal luftfartyg	Vikt	Antal flygplanstyper
Bolag 1	OL A	40	>30 ton	4
Bolag 2	OL A	40	>30 ton	1
Bolag 3	OL A	12	<30 ton	1
Bolag 4	OL B	6	9 ton	4
Bolag 5	OL B	4	2 ton	2

*OL står för operativ licens. En operativ licens behövs för att få bedriva flygverksamhet. Kategori A omfattar flygföretag med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är 10 ton eller mer och/eller har 20 säten eller fler. Kategori B är övriga flygföretag med operativ licens.

I tabell 2 visas hur Transportstyrelsens avgifter har utvecklats för de fiktiva flygbolagen. I nominella termer har avgifter för tillsyn, tillstånd och registerhållning ökat för alla fem flygbolagen. Justerat för inflation har istället tre av de fiktiva bolagen fått en avgiftsminskning. För det flygbolag med störst och tyngst luftfartyg, som dessutom har flera olika typer av luftfartyg, har avgifterna ökat med 39 procent i nominella värden och 5,2 procent justerat för inflation mellan 2016 och 2025.

Tabell 2. Förändring i avgifter för tillsyn, tillstånd och registerhållning för fem fiktiva flygbolag 2016–2025

	Nominellt	Justerat för inflation*
Bolag 1 (OL A)	39,0%	5,2%
Bolag 2 (OL A)	30,4%	-1,3%
Bolag 3 (OL A)	25,7%	-4,8%
Bolag 4 (OL B)	37,2%	3,8%
Bolag 5 (OL B)	2,3%	-22,6%
Medel	32,6%	0,4%

*Justerat för inflation med hjälp av KPI med 2016 som basår. För 2025 har ett medel för januari-oktober använts.

2.1.5 Flygskatten

Sverige är ett av flera europeiska länder som har infört flygskatt. Andra länder som har haft någon form av skatt på flygresor är bland andra Storbritannien, Österrike, Tyskland, Nederländerna och Norge. Den svenska flygskatten⁸ infördes den första april 2018 och togs bort den sista juni 2025. Flygskatten betalades för passagerare som reste från en flygplats i Sverige. Beloppet varierade i tre nivåer beroende på passagerarens slutdestination och räknades upp årligen. Skattebeloppet för inrikesflyg var 60 kronor 2018 och hade räknats upp successivt till 77 kronor när skatten togs bort 2025. Om flygskatten hade inkluderats i exempelflygningen illustrerad i figur 4 hade den utgjort mellan 18 och 20 procent av den årliga kostnaden på flygningen mellan Luleå och Stockholm Arlanda.

Det är inte självklart att flygbolag kan föra över ökade kostnader, för exempelvis en skatt, till passagerarna. Detta beskrivs mer utförligt under avsnitt 2.3.2. Bernardo et al. (2024) menar att påverkan på lågkostnadsbolag av en flygskatt är större och att deras utbud minskar mer än för andra flygbolag på marknaden. En förklaring menar forskarna är att en större andel av passagerare med nätverksflygbolag är transferpassagerare och

⁸ Flygskatten reglerades i lag (2017:1200) om skatt på flygresor.

därmed ofta inte omfattas av flygskatten i ett land där de mellanlandar. De uppskattar att möjligheten att föra över kostnaden varierar mellan 20 och 56 procent och att priseffekten är större på lågkostnadsresor.

2.2 Marknadsaktörerna

En viktig faktor som påverkar utbudet – vid sidan om kostnaderna – är konkurrenssituationen och aktörerna på marknaden.

2.2.1 Marknadskoncentration och konkurrens

Den svenska inrikesmarknaden har under perioden 2016–2025 framförallt dominerats av flygbolagen SAS, BRA och Norwegian. På vissa sträckor har också andra aktörer varit stora, till exempel Ryanair och Västflyg (Västflyg har inget eget AOC eller OL⁹ utan trafiken utförs av flygbolaget Nyxair). År 2025 är det fyra flygbolag som bedriver inrikes flygtrafik i Sverige. Motsvarande siffra 2016 var sju flygbolag.

Under perioden har också utbudet minskat. Antalet inrikeslinjer har minskat från 33 till 16 linjer. Samtidigt har antalet avgångar och säten minskat.

Bolagen på den svenska inrikesmarknaden har till viss del olika karaktär och olika inriktning på sin verksamhet. Flygbolagen har delvis olika affärsidé och vänder sig i viss utsträckning till olika kundgrupper. Flygbolagen på den svenska inrikesmarknaden har också riktat in sig delvis på olika linjer. Vissa linjer kan också utgöra komplement till andra linjer, både inrikes och utrikes. Det senare är troligtvis mer relevant för trafik till Arlanda eftersom de flesta större utrikeslinjerna går från Arlanda.

För att beskriva en marknads funktionalitet används ofta flera olika begrepp. Marknadskoncentration beskriver ett strukturellt förhållande på marknaden, medan konkurrens snarare beskriver företagets beteende på marknaden. Består marknaden av *ett* företag så har det ofta stora möjligheter att utnyttja sin position för att till exempel hålla priser uppe och inte anpassa sig lika mycket för marknads behov. *Ett fåtal* företag på en marknad ger ofta större konkurrens men företagen har ofta utrymme att agera strategiskt och beakta konkurrenters beteende när de sätter priser och kapacitet, vilket dämpar konkurrensen (Konkurrensverket, 2024).

Marknadskoncentration kan mätas på flera sätt. Ett sätt är att mäta hur stor marknadsandel de fyra största flygbolagen har tillsammans (CR-4). Ett annat är att räkna ut det så kallade Herfindahl-Hirschman indexet (HHI). HHI kan anta värden mellan 1 och 10 000 där 10 000 är ett monopol och 1 innebär oändligt många små företag. CR-måttet kan anta värden upp till 100 (Konkurrensverket, 2024). Båda dessa mått har använts tidigare på

⁹ För att få bedriva trafik som transporterar passagerare eller frakt behövs ett drifttillstånd, Air operator certificate (AOC) och en operativ licens (OL).

inrikesmarknaden av Trafikanalys (2024) och Transportstyrelsen (2025) som har konstaterat att det råder en hög marknadskoncentration.

Sedan årsskiftet 2024/2025 har BRA slutat flyga under eget namn och Ryanair har slutat flyga inrikes. Bortsett från linjerna med allmän trafikplikt är det fyra flygbolag som tillsammans har hela marknaden 2025. De två största är SAS (83 procent) och Norwegian (16 procent). Därutöver finns två aktörer, Västflyg (vars trafik utförs av Nyxair) och Amapola, som tillsammans har drygt 1 procent av marknaden.

År 2025¹⁰ uppgår CR-4 på inrikesmarknaden till 100 och HHI kan beräknas till drygt 7 140. Det innebär att de fyra största bolagen har hela marknaden och att det finns en mycket hög marknadskoncentration.

Koopmans och Lieshout (2016) menar att de flesta flygmarknader kan beskrivas som differentierade oligopolmarknader. Detta eftersom det är få aktörer som erbjuder till viss del differentierade produkter sett till exempelvis service ombord, antal frekvenser, bagageregler och flygtid.

I kontexten svenskt inrikesflyg 2025 är det ett fåtal sträckor där mer än en aktör bedriver trafik och därmed skulle kunna beskrivas som oligopol. Övriga linjer är snarare monopol. De två minsta aktörerna har visserligen monopol på de linjer som de bedriver men de utgör inte en reell konkurrent till de två stora flygbolagen sett till inrikesmarknaden som en helhet.

2.2.2 Inträdeshinder

En hög marknadskoncentration är ett mindre problem om det är lätt för företag inom angränsande marknader eller andra länder att komma in på marknaden. Att andra företag lätt kan komma in på marknaden gör det svårare för ett dominerande företag att behålla marknadsakt. I de fall det förekommer inträdeshinder på en marknad ökar dock risken för bristande konkurrens. Inträdeshinder kan till exempel vara strategiska, naturliga eller regulatoriska. Beroende på vilken typ av inträdeshinder som finns kan det också påverka sannolikheten att ett företag med stor andel av marknaden också har marknadsakt. Om det finns strategiska inträdeshinder ökar risken för att företag också har marknadsakt, ett exempel på ett strategiskt inträdeshinder kan vara att företaget låser upp kunder i långa kontrakt eller investerar i överkapacitet (Konkurrensverket, 2024).

Ett potentiellt inträdeshinder för att starta upp trafik inrikes i Sverige är faktumet att det krävs en stor initial investering. Det handlar bland annat om flygplanskapacitet, underhållsorganisation och personal. Det gäller framförallt för nya flygbolag eller bolag som inte har någon överkapacitet att nyttja. I dialogen med branschaktörerna inom ramen för arbetet med

¹⁰ Baserat på passagerarnivåer fram till och med oktober.

denna rapport framkom att det är dyrare och svårare att starta upp en inrikeslinje än att starta upp en utrikeslinje. Förklaringen till detta är att flygbolaget behöver komma upp i antal frekvenser för att vara relevant på den svenska inrikesmarknaden. På inrikesmarknaden är det än viktigare att kunna erbjuda en passande tidtabell än vad det i allmänhet är på utrikesmarknaden. Ett inträdeshinder som relaterar till tidtabeller är tillgång till slottider. Slotsförordningen¹¹ styrs av så kallade historiska rättigheter¹², vilket innebär att det flygbolag som nyttjade en slottid föregående period har rätt till den slotten i nästkommande period.

Ytterligare ett hinder är att ett flygbolag som redan är etablerad på en viss sträcka har kunnat arbetat upp ett bra resursutnyttjande och därför sannolikt kan uppnå en lägre kostnad per passagerare. Ett flygbolag som vill komma in på en sträcka behöver konkurrera med pris, vilket kan innebära att det behöver bedriva sin verksamhet med små eller inga marginaler till en början. En redan etablerad aktör kan också använda sig av olika typer av kundlojalitetsprogram och bonussystem, som låser in kunderna. Det gör det svårare för nya aktörer att etablera sig på marknaden.

2.2.3 In- och utträde på marknaden

Utöver mått på marknadskoncentration finns det mått på konkurrensen. Det är emellertid relativt svårt att göra det för marknaden för inrikesflyg. Det beror framförallt på två faktorer. Den ena är att flera flygbolag bedriver både inrikes- och utrikestrafik och det är svårt att särskilja verksamhet utifrån de olika marknaderna sett till exempelvis anställda, intäkter och kostnader. Det andra är att de senaste fem åren har bolagen i olika omgångar genomgått stora förändringar som beror på kriser som egentligen härstammar utanför själva flygmarknaden, till exempel covid-19-pandemin.

Konkurrensverket (2024) menar att frekvensen på in- och utträde på en marknad kan vara en del i att beskriva marknadsdynamiken. Vidare menar de att en låg marknadsdynamik ofta hör ihop med höga inträdeshinder. De senaste fem åren har antalet flygbolag på den svenska inrikesmarknaden gått från sex till fyra. Åren 2022 och 2023 var det sju flygbolag på marknaden.

Ryanair, Skåneflyg och Västflyg är de bolag som har kommit in på marknaden de senaste fem åren. Det finns en viss skillnad mellan Ryanairs inträde respektive Västflygs och Skåneflygs inträde. Ryanairs inträde utgjorde en större påverkan på både utbudet och antalet passagerare än vad Västflygs och Skåneflygs inträde gjorde. Ytterligare en skillnad är att Ryanair trädde in på linjer med redan befintlig trafik, medan Västflyg och Skåneflyg gick in på linjer utan befintlig trafik. Ryanair lämnade den

¹¹ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.

¹² På engelska kallas detta för grandfather rights.

svenska inrikesmarknaden 2024 och Skåneflyg lämnade den svenska inrikesmarknaden 2023.

2.2.4 Ekonomisk kris har lett till rekonstruktioner

I princip alla flygbolag drabbades hårt ekonomiskt av pandemin. Riksgälden fick 2020 i uppdrag av regeringen att ställa ut statliga kreditgarantier inom två olika program, varav det ena var direkt riktat mot flygbolag. Inom ramen för garantiprogrammet ställdes en kreditgaranti om 1,5 miljarder kronor ut till SAS våren 2020. Samtidigt ställde den danska staten ut motsvarande kreditgaranti till SAS (Riksgälden, 2020a). I slutet av 2020 ställdes även en garanti ut till BRA på 200 miljoner kronor (Riksgälden, 2020b). Norwegian ansökte också om kreditgaranti men fick avslag eftersom företaget inte bedömdes ekonomiskt redbart redan i slutet av 2019 (det vill säga innan pandemin). Det berodde på att Riksgälden bedömde att det var mycket hög risk att företaget inte skulle kunna fullgöra sina ekonomiska åtaganden och inte kunna hantera ytterligare skuldsättning (Riksgälden, 2020c).

Sedan 2020 har SAS, Norwegian och BRA, som de senaste åren varit de tre största flygbolagen på inrikesmarknaden, genomgått olika former av processer för att hantera den ekonomiska situationen och undvika konkurs.

SAS redovisade ett minusresultat på över 10 miljarder kronor för räkenskapsåret 2019/2020 (Dagens Näringsliv, 2020). SAS genomgick en omfattande rekonstruktion mellan 2022 och 2024, där både ett amerikanskt Chapter 11-förfarande¹³ och en svensk företagsrekonstruktion ingick. Air France-KLM, Castlelake och danska staten blev nya huvudägare och befintliga aktieägare förlorade sina innehav. Samtidigt bytte SAS allians från Star Alliance till SkyTeam.

Även Norwegian har genomgått en rekonstruktion som inleddes 2020 och avslutades 2021. Bolaget uppger själva att resultatet blev en starkare ekonomi, anpassad flygplansflotta och en förenklad och effektiv organisation (Norwegian, 2025a).

BRA, som inte uppvisat vinst sedan 2018, tvingades till en första rekonstruktion 2020 och en andra mellan november 2023 och mars 2024. Hösten 2025 gick ett av dotterbolagen i konkurs och efter det beviljades också delar av koncernen ytterligare en rekonstruktion som fortfarande pågår när den här rapporten skrivs.

2.3 Biljettpriset

En av de viktigaste faktorerna som avgör utbudet på en marknad är företagens möjlighet att ta ut ett pris som är tillräckligt stort för att täcka

¹³ Chapter 11-process är en företagsrekonstruktion under amerikansk domstol.

kostnaderna. Generellt går det att säga att priset som ett företag sätter åtminstone behöver täcka marginalkostnaden, vilket är den kostnad som uppstår av att producera ytterligare en vara eller tjänst.

2.3.1 Dynamisk prissättning

Flygbolag har ofta avancerade prismodeller och använder dynamisk prissättning. Dynamisk prissättning handlar om att priset för samma vara kan variera över tid och utgår från den tillgängliga informationen ett flygbolag har vid tiden för prissättningen. Dynamisk prissättning kan antingen variera med varje enskild vara eller variera utifrån exempelvis dag eller vecka (Wittman och Belobaba, 2018).

Williams (2021) menar att flygbolag utgår från tre parametrar när de bestämmer priset. Det handlar om (1) flygkapacitet, (2) kategorisering av biljettyper och prissättning samt (3) intäktshantering. Intäktshantering innebär att bestämma hur många biljetter av varje typ till ett visst pris som ska finnas tillgängliga att köpa vid olika tidpunkter.

Williams (2021) visar att flygpriser följer prisdynamiska modeller väl. Det betyder att priset tenderar att öka under perioder när bokningar görs och är oförändrade eller till och med sjunker under andra perioder. Generellt ökar också flygpriser ju kortare tid det är kvar till flygningens avgång. Det, menar författaren, indikerar att de som bokar flygresor sent är mindre priskänsliga.

Utöver att priset tenderar att öka närmare avresan visar Williams (2021) också att gapet mellan olika prisklasser ökar över tid och att utbudet av de billigare biljetterna minskar.

2.3.2 Konkurrensens påverkan på biljettpriset

Det är inte givet att flygbolag kan föra över ökade kostnader till passagerarna. Hur stor del som kan föras över beror på marknadsförhållandena och passagerares priskänslighet. På en monopolmarknad kan det i vissa fall vara möjligt att ta ut mer än den ökade kostnaden, i andra fall är det inte möjligt att föra över kostnadsökningar.

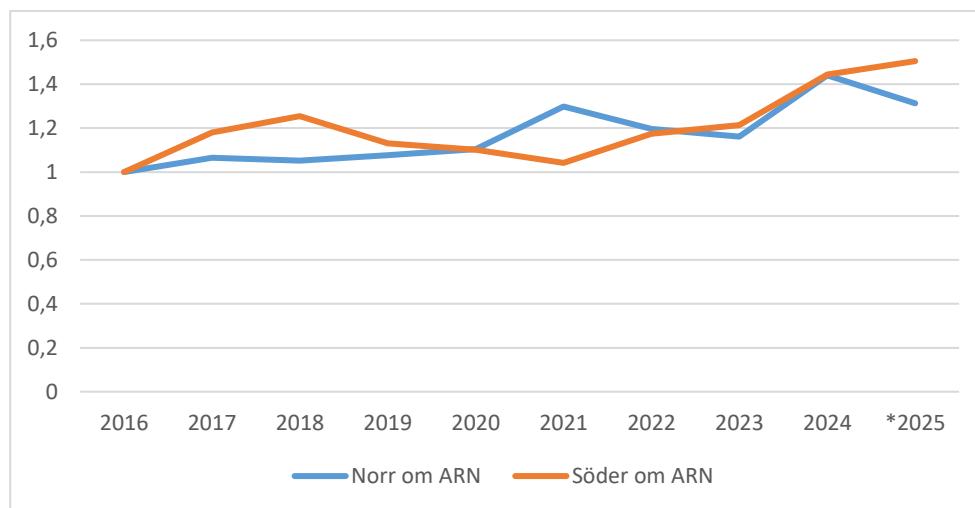
Eftersom de flesta flygmarknaderna är differentierade oligopol kan flygbolag på dessa marknader inte till fullo föra över ökade kostnader till passagerare utan att tappa kunder. Koopmans och Lieshout (2016) menar istället att mindre än 50 procent av ökade företagsspecifika kostnader kan föras över till konsumenterna på sådana marknader, medan sektorsövergripande kostnader kan föras över i större utsträckning.

I Sverige är inrikesmarknaden som helhet ett differentierat oligopol. Samtidigt ser marknadsförhållandena olika ut på olika linjer. Flygbolag som

flyger både på konkurrensutsatta och icke-konkurrensutsatta linjer kan använda de icke-konkurrensutsatta linjerna för att absorbera vissa ökade kostnader från de konkurrensutsatta.

I Sverige skulle det i praktiken kunna innebära att flygbolag som trafikerar flyglinjer både med och utan konkurrens delvis kan finansiera linjer med konkurrens med hjälp av linjer utan konkurrens. Detta för att kunna erbjuda lägre priser på linjer med konkurrens. Samtidigt menar Bernardo et al. (2024) att flygmarknaden har höga fasta kostnader och att vinstmarginalen på små linjer troligtvis är låg, även i de fall de inte är konkurrensutsatta. Det skulle kunna tala för att möjligheten att korsfinansiera mellan linjer varierar mellan olika svenska inrikeslinjer.

Figur 5 visar utvecklingen av det genomsnittliga biljettpriset på de tolv största sträckorna med kommersiell flygtrafik som går mellan Stockholm och flygplatser som ligger söderut respektive norrut från Stockholm¹⁴. Biljettpriset på sträckor söder om Stockholm har ökat mer än biljettpriset på sträckor norr om Stockholm under perioden 2016–2025. Under samma period har antalet flygbolag som bedriver trafik på sträckor söder om Stockholm minskat i högre grad än antalet flygbolag som bedriver trafik på sträckor norr om Stockholm. Sedan årsskiftet är det bara ett flygbolag som bedriver trafik på sträckorna söder om Stockholm (bortsett från Visby under högsäsong). På sträckorna norr om Stockholm är det två flygbolag som bedriver trafik på majoriteten av linjerna.



Figur 5. Genomsnittliga (löpande) priser på sträckor norr respektive söder om Stockholm

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket

¹⁴ Beräkningen inkluderar följande sträckor. Söder om Stockholm: Göteborg – Stockholm, Malmö – Stockholm, Kalmar – Stockholm, Ronneby – Stockholm, Visby – Stockholm och Ängelholm – Stockholm. Norr om Arlanda: Sundsvall – Stockholm, Skellefteå – Stockholm, Kiruna – Stockholm, Luleå – Stockholm, Umeå – Stockholm, Åre Östersund – Stockholm.

Systematiska biljettprisökningar tenderar att vara mindre vanliga på konkurrensutsatta marknader och systematiska prisminskningar mer vanliga jämfört med icke-konkurrenssatta marknader (Williams, 2021). Utöver utebliven konkurrens på sträckor söder om Stockholm kan det också finnas andra förklaringar till ett högre biljettpris. Till exempel kan ett minskat antal passagerare och avgångar på sträckorna söder om Stockholm ha bidragit till ett högre biljettpris.

3 Efterfrågan

För att förklara vad som har hänt med inrikesflyget 2016–2025 behöver vi undersöka vad som kan ha påverkat efterfrågan. I detta kapitel beskriver vi vad som påverkar efterfrågan på inrikesflyg och på vilka sätt detta har förändrats under perioden.

3.1 Biljettpriset

Efterfrågan på flyg påverkas framförallt av biljettpriserna. Hur mycket efterfrågan påverkas vid en prisförändring beror på passagerarnas priskänslighet.

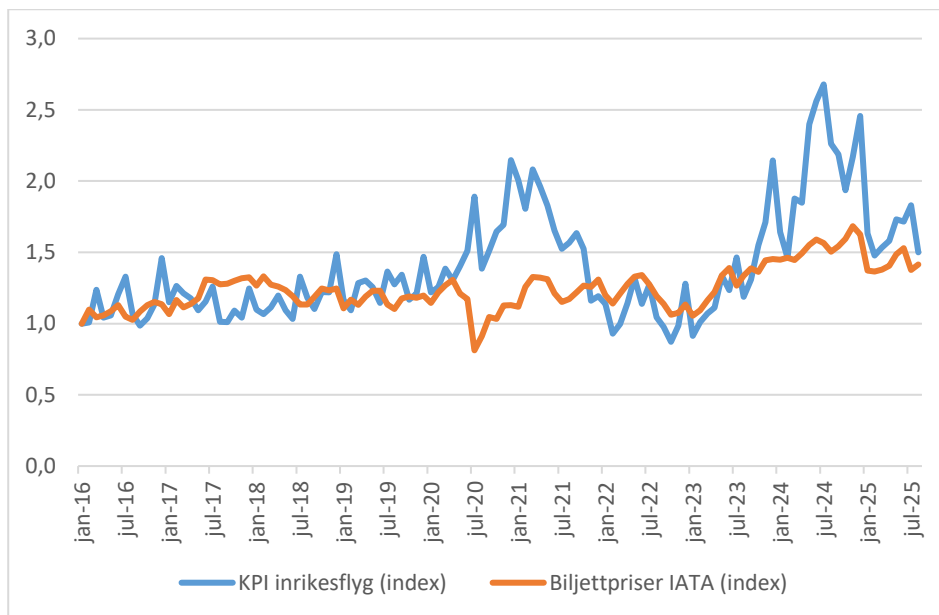
3.1.1 Prisutveckling

Det finns begränsade data över hur biljettpriserna har utvecklats över tid. Inom ramen för denna rapport har vi framförallt använt oss av biljettpriser som baseras på data från Trafikverket av de genomsnittliga listpris på biljetter som passagerare har mött när de har bokat sin biljett¹⁵. Kostnaden för tilläggstjänster ingår inte i dessa data. Data inkluderar inte heller skatter och avgifter och gör ingen skillnad på hur långt före avresan som bokningen har gjorts (Trafikverket, 2025a).

Statistiska centralbyrån (SCB) tar fram ett konsumentprisindex för inrikesflyget. Biljettpriset mäts på ett urval av resor som enligt SCB är de mest representativa. Biljettpriset mäts en månad i förväg samt under avgångsmånaden. Priserna innehåller skatter och avgifter och det är det lägsta tillgängliga priset som samlas in (SCB, 2025a). De innehåller dock inte kostnader för tilläggstjänster för passageraren, såsom avgift för bagage och val av sittplats (SCB, 2025b).

Figur 6 visar utvecklingen av biljettpriset från Trafikverket respektive SCB:s KPI för inrikesflyg. KPI för inrikesflyg har varierat mer över tid. Båda visar dock att priserna har ökat under perioden 2016–2025. Sedan pandemin har priserna i genomsnitt ökat fram till och med 2024. Det senaste året har dock priserna minskat i genomsnitt.

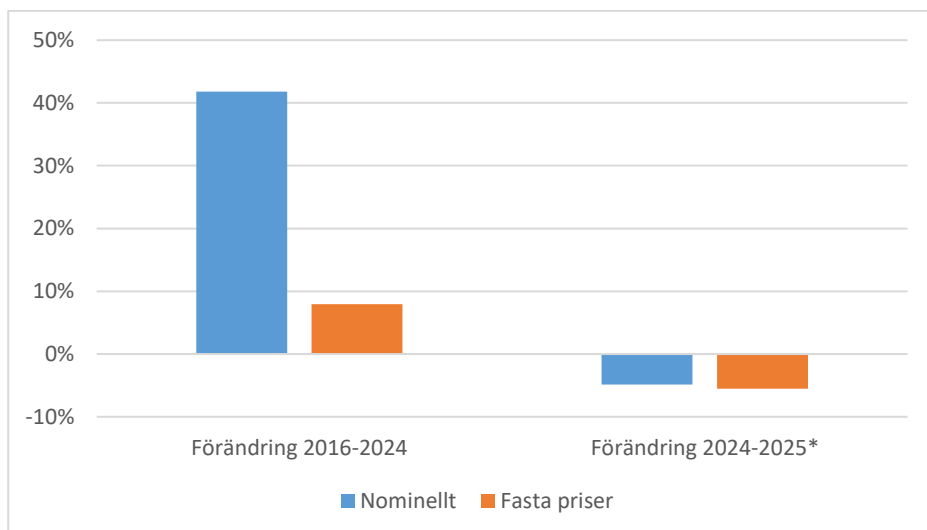
¹⁵ Data har inhämtats med hjälp av Trafikverket.



Figur 6. Indexerade genomsnittliga biljettpriser på inrikesflyget (Trafikverket) respektive SCB:s KPI för inrikesflyg

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket och SCB

I figur 7 visas förändringen av det genomsnittliga biljettpriset under perioden 2016–2024 och 2024–2025, i nominella termer och fasta priser. Mellan 2016 och 2024 steg det genomsnittliga biljettpriset med över 40 procent. Justerat för inflation var ökningen 8 procent. Under perioden januari till september 2025 har det genomsnittliga biljettpriset minskat jämfört med samma period 2024, både nominellt och justerat för inflation.



Figur 7. Genomsnittlig förändring av biljettpriset inrikes

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket och SCB

En svaghet med både KPI för inrikesflyg och biljettprisdata från Trafikverket är att ingen av dessa inkluderar kostnaden för tilläggstjänster. Tidigare var det framförallt lågkostnadsflygbolagen som tog betalt för tilläggstjänster medan andra bolag inkluderade tilläggstjänsterna i grundpriset. I samtal med flygbolag under arbetet med denna rapport har det framgått att det successivt har skett en strukturell förändring av flygbolagens prissättning, där de större nätverksbolagen som SAS har börjat att lägga allt fler tilläggstjänster utanför biljettens grundpris.

Enligt SAS (2025b) har flygbolaget genomfört en stegvis förändring av sin produkt under 2000-talet, där de har gått allt mer mot en enklare grundprodukt. Ett skäl till detta är enligt SAS själva att gruppen tjänsteresenärer – som tidigare var en relativt homogen grupp som reste frekvent och som ville ha en konstant servicenivå – har blivit mer differentierad. En del av tjänsteresenärerna är mer prismedvetna och vill inte betala för tjänster som inte nyttjas. Tjänsteresenärer som följer ett mer traditionellt resmönster och har krav på flexibilitet och servicenivå finns kvar, men SAS menar att även denna grupp under de senaste åren har börjat omvärdera sina resebehov på grund av ekonomi, hållbarhet och digitala möteslösningar.

Enligt SAS (2025b) införde flygbolaget mellan 2015 och 2018 en ny produkt för ekonomiresenärer, som innebär att passageraren kan få en billigare biljett om hen inte tar med sig en stor kabinväska ombord. Detta syftade till att möta både konkurrensen och efterfrågan på billiga resor som endast inkluderade det allra nödvändigaste.

Detta betyder att biljettpriserna kan se ut att ha legat relativt stabilt över tid, medan det priset som passageraren betalar – för *samma* sträcka och med *samma* typ av bagage och service som tidigare – har ökat. Det kan innebära att biljettpriserna för samma produkt kan ha ökat mer än vad som syns i de data som Transportstyrelsen har tillgång till. Samtidigt leder diversifiering av produkter till att passagerarna i högre utsträckning kan välja vad de vill betala för. Med andra ord kan det ha blivit billigare för de passagerare som exempelvis inte vill ha med sig bagage och nu kan välja bort det, till skillnad från förut då det ingick i priset.

3.1.2 Priskänslighet

Med hjälp av data över bland annat biljettpriser går det att beräkna hur mycket efterfrågan förändras när priset förändras. Detta kallas priselasticitet och är ett mått på hur känsliga passagerare är för prisförändringar. Det finns ett antal studier som har beräknat priselasticiteten för flyget. Kopsch (2012) är dock en av få som särskilt har riktat in sig på att göra det för svenskt inrikesflyg. Resultatet visar att flygpassagerare är mer priskänsliga på lång sikt än på kort sikt. Utifrån Kopsch (2012) beräkningar förväntas antalet

passagerare minska med 1,13 procent på lång sikt och 0,84 procent på kort sikt vid en prisökning på en procent.

Enligt bland andra Kopsch (2012) och Brons et al., (2001) är privatresenärer generellt mer priskänsliga än tjänsteresenärer. Dessa studier är förhållandevis gamla och förändrade omständigheter kan ha påverkat nivån på passagerares känslighet för prisförändringar. Samtidigt är det troligt att detta förhållande fortsatt borde gälla eftersom en tjänsteresenär inte kan vara lika flexibel i exempelvis val av resdag och restid, vilket är faktorer som minskar känsligheten för prisförändringar.

Passagerares priskänslighet kan också variera mellan olika sträckor, olika dagar och tid på dygnet. På sträckor där det saknas andra tillgängliga färdmedel påverkas troligen passagerare mindre av prisförändringar än på sträckor där det finns alternativ.

Enligt ekonomisk teori ökar generellt priskänsligheten ju högre priset är och ju lägre kvantitet som utbjuds på marknaden. På den svenska inrikesmarknaden har utbudet minskat och priset ökat (på en övergripande nivå). Det betyder att priskänsligheten sannolikt har ökat på en övergripande nivå.

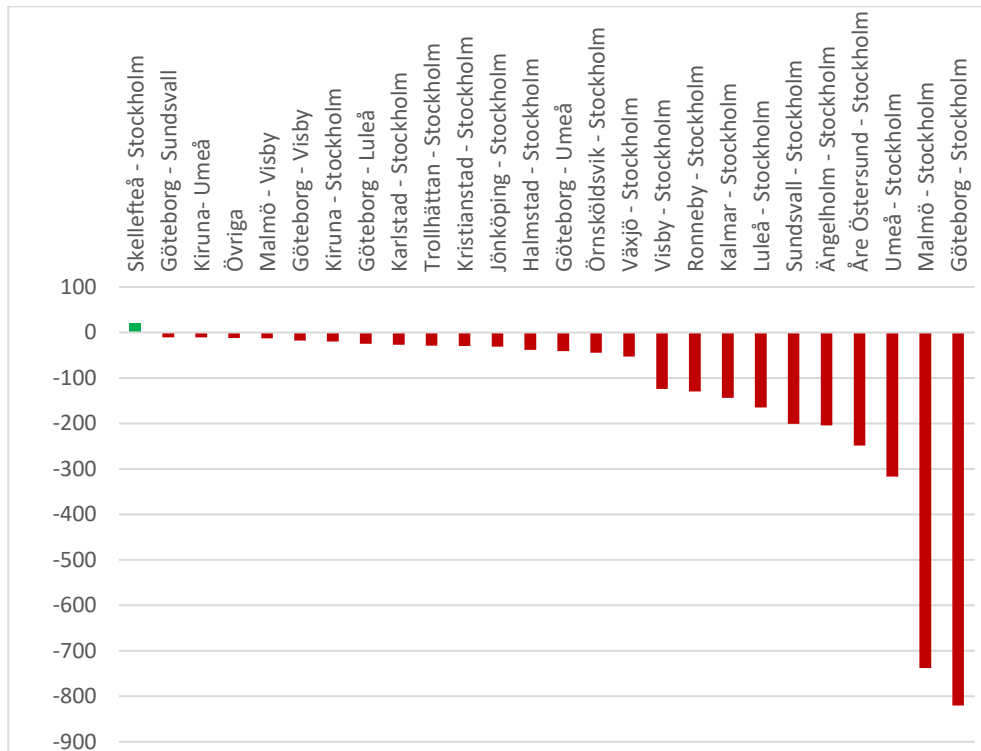
3.2 Substitut

Behovet av att resa mellan två punkter kan i många fall uppfyllas genom olika alternativ som i sin tur har olika egenskaper. Efterfrågan på inrikesflyg påverkas av vilka alternativa färdmedel som finns på olika sträckor. Valet av färdmedel beror på bland annat pris, tillgänglighet och restid.

3.2.1 Alternativa färd sätt

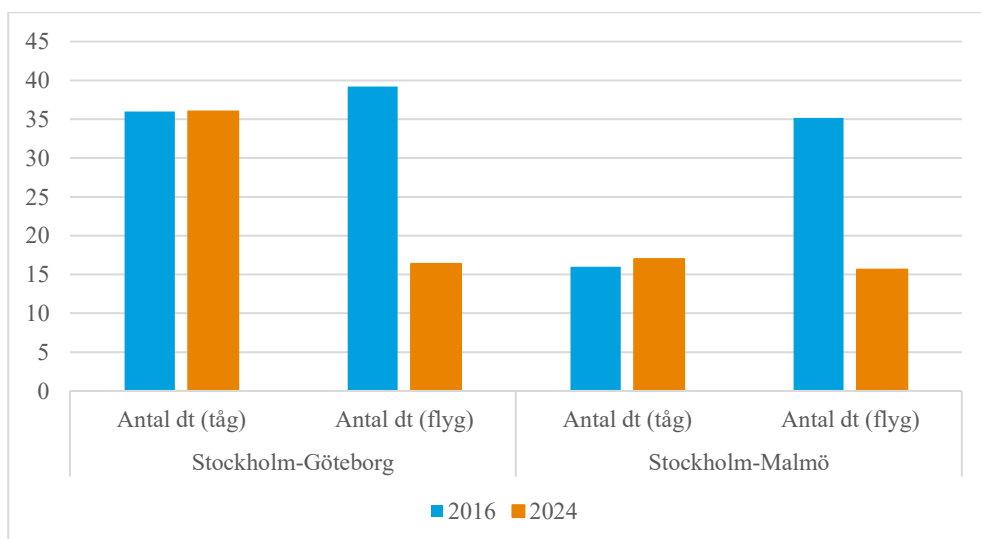
På flera sträckor inrikes kan tåg och flyg anses vara substitut, det vill säga att de fyller ungefär samma funktion. I andra fall är de komplement för att kunna ta sig hela sträckan. Ju kortare restiden är, desto större marknadsandel tar tåget generellt från flyget. På vissa sträckor kan även bil och buss vara alternativ, även om dessa trafikslag ofta inte kan konkurrera tidsmässigt med flyget på längre sträckor.

Figur 8 visar hur antalet passagerare inom inrikesflyget har förändrats mellan 2016 och 2024. De största passagerarminskningarna syns på två av de sträckor där tåg är ett tydligt substitut, nämligen Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.



Figur 8. Förändring av antalet passagerare per sträcka mellan 2016 och 2024

På sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö har utbudet av dagliga tågavgångar legat relativt stabilt under perioden, medan antalet flygavgångar har minskat kraftigt med nära 60 procent på sträckorna. Figur 9 visar antalet avgångar per dag för tåg respektive flyg på dessa två sträckor.



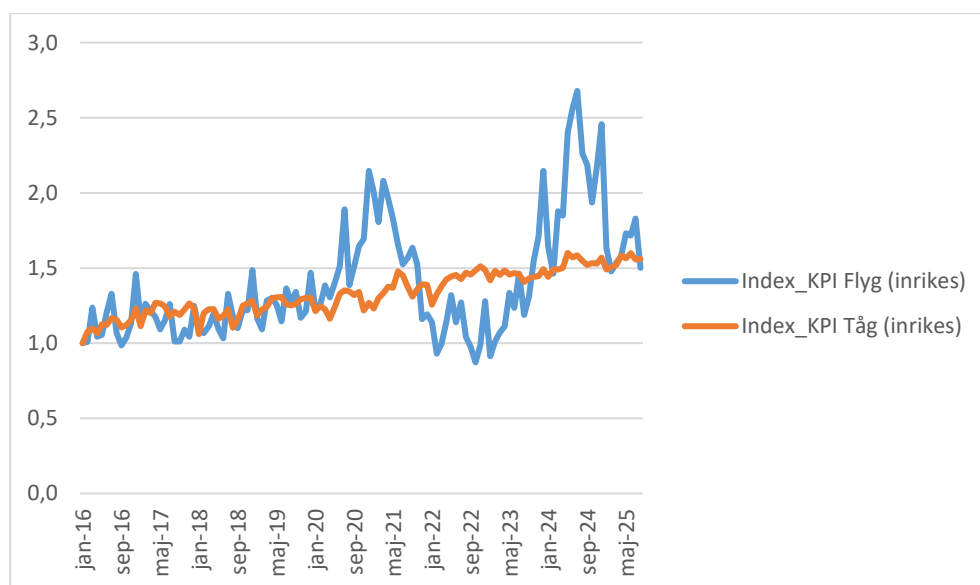
Figur 9. Antalet dagliga avgångar/dagliga turer (dt) per trafikslag

Källa: Transportstyrelsen

3.2.2 Biljettpriser i relation till varandra

Kopsch (2012) visar att det finns en korspriselasticitet mellan tåg och flyg, vilket innebär att trafikslagen faktiskt fungerar som substitut till varandra. När priset på flygbiljetter stiger så ökar efterfrågan på tåg, och när priset på flygbiljetter minskar så sjunker efterfrågan på tåg.

Informationen om utvecklingen av priset på både tågbiljetter och flygbiljetter är begränsad. Statistiska centralbyråns (SCB) tar fram ett konsumentprisindex för inrikes tågresor respektive inrikes flygresor, vars utveckling visas i figur 10. Utifrån KPI går det att konstatera att prisnivån för både inrikes tågresor och inrikes flygresor har ökat över tid. KPI för inrikesflyg har varit mer volatilt än KPI för tåg. Under perioden 2022–2024 ökade KPI för inrikesflyg snabbt medan KPI för inrikes tåg ökade måttligt i relativt stabil takt. Under 2025 har KPI för flyg sjunkit, medan KPI för tåg har fortsatt uppåt.



Figur 10. KPI för flyg inrikes och KPI för tåg inrikes

Källa: Egen bearbetning av data från SCB

Biljettpriserna skiljer sig också mellan olika linjer, såväl inom flyget som inom tåget. Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) samlar årligen in information om priset på tågbiljetter för ett antal linjer och biljettyper. På intercity, regionaltåg och snabbtåg har lägstapriset ökat, högstapriset har minskat och grundpriset är i stort sett oförändrat under perioden 2016–2024.

Eftersom insamlingsmetoderna skiljer sig åt mellan de olika datakällorna för tåg respektive flyg är det svårt att göra en strikt jämförelse. Det går dock att konstatera att KTH:s data visar att tågpriserna på sträckan Stockholm–Göteborg har minskat 2016–2024 medan data från Trafikverket visar att

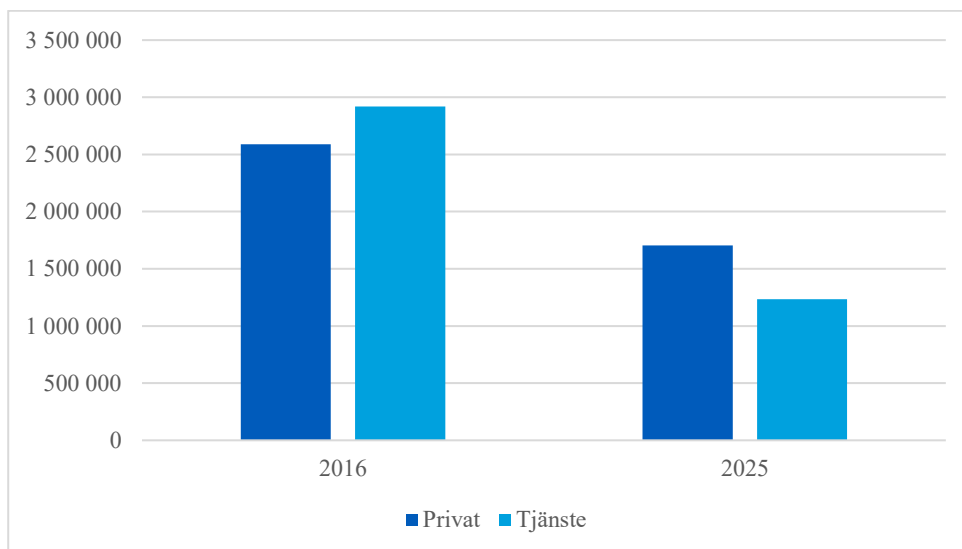
priset på flyg har ökat på sträckan (justerat för inflation). På sträckan Stockholm–Malmö har både tågpriserna och flygpriserna ökat justerat för inflation (KTH och Trafikverket).

3.3 Tjänsteresenärer

Faktorer som påverkar efterfrågan skiljer sig delvis mellan tjänsteresenärer och privatresenärer. I detta avsnitt beskrivs vilka faktorer som kan ha påverkat tjänsteresandet under perioden, utöver biljettpriset och alternativa färdssätt.

3.3.1 Tjänsteresenärers efterfrågan har minskat mest

Tjänsteresenärerna har minskat med omkring 60 procent under perioden 2016–2025. Minskningen av tjänsteresenärer började redan under 2017, samtidigt som antalet privatresenärer ökade. Denna utveckling fortsatte ända fram till pandemin. Tjänsteresenärerna utgjorde 53 procent av passagerarna inom inrikesflyget 2016 och utgör 42 procent av inrikespassagerarna år 2025¹⁶.



Figur 11. Antal passagerare per resenärsgrupp

Källa: Egen bearbetning av data från Swedavia och Transportstyrelsen

3.3.2 Staten minskar sitt flygresande

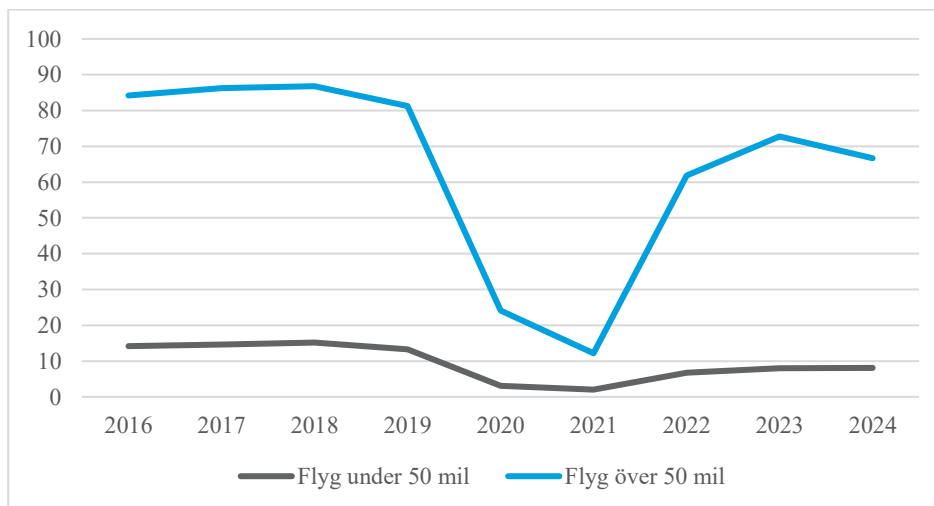
Statliga myndigheter flyger mindre. Det beror bland annat på att styrningen av statliga myndigheter riktar in sig på minskad miljöpåverkan och ökad digitalisering.

¹⁶ Siffran avser perioden Q3 2024 – Q2 2025.

Många statliga myndigheter ska ha ett miljöledningssystem enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter, som trädde i kraft 2010. Miljöledningssystemet ska integrera miljöhänsyn i verksamheten så att hänsyn tas till verksamhetens direkta och indirekta miljöpåverkan på ett systematiskt sätt. De myndigheter som omfattas av kraven utgör ungefär 90 procent av antalet årsarbetskrafter i statliga myndigheter (Naturvårdsverket (2025a)).

Enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter ska myndigheterna utarbeta en mötes- och resepolicy. I förordningen preciseras inte vad den bör omfatta. Däremot finns sedan 2017 en vägledning för miljöledning i staten, som Naturvårdsverket har tagit fram. Av vägledningen framgår det att syftet med rese- och mötespolicyn är att minska utsläppen från myndighetens tjänsteresor. Det står också att policyn bör ange resfria mötesalternativ i första hand, samt att spårbunden trafik bör väljas i första hand när resor genomförs, framförallt för resor under 50 mil (Naturvårdsverket, 2017).

Ett sätt att ta reda på hur myndigheters flygresande har utvecklats över tid är att titta på utsläppsstatistik. De myndigheter som omfattas av förordningen har minskat sina utsläpp från flygresor med 24 procent 2024 jämfört med 2016 (figur 12). Procentuellt har flyg under 50 mil minskat mer, motsvarande knappt 43 procent.



Figur 12. Utsläpp från tjänsteresor med flyg i kiloton

Källa: Naturvårdsverket (2025b)

Naturvårdsverket skriver att utsläppen från tjänsteresor med flyg ökade mellan 2022 och 2023 men ligger i princip i nivå mellan 2023 och 2024. Naturvårdsverket menar att detta kan tolkas som att myndigheterna nu hittat en ny normalnivå efter pandemin (Naturvårdsverket, 2025a).

Att myndigheterna har minskat sitt resande med flyg kan bero på flera faktorer, till exempel digitala möten. Digitala möten är ett annat område där det finns tydlig styrning av de statliga myndigheterna. År 2011 fick Trafikverket ett uppdrag i sitt regleringsbrev att i samråd med ett antal andra myndigheter arbeta för att förbättra förutsättningarna för resfria möten inom och mellan myndigheter. I början deltog 20 myndigheter. År 2016 fick över 60 myndigheter i uppdrag i respektive regleringsbrev att arbeta enligt REMM-metoden (Resfria/digitala möten i myndigheter). År 2022 tillkom ytterligare myndigheter och nu är det närmare 100 myndigheter som deltar i samverkansarbetet (Trafikverket, 2023).

I en enkätundersökning från REMM riktad mot myndigheter¹⁷ svarade 89 procent att antalet digitala möten ökat sedan 2019. Totalt uppskattades digitala möten ha ökat med 363 procent mellan 2019 och 2022. I rapporten konstateras att digitala möten var vanliga under pandemin men har också lett till en kvarstående, enorm ökning (Trafikverket, 2023). I motsvarande undersökning 2025 konstaterar de att det inte längre finns ett syfte att fråga om omfattningen av digitala möten då samtliga myndigheter använder det i någon omfattning (Trafikverket, 2025b).

För de myndigheter som omfattas av miljöledning i staten låg antalet digitala möten på ungefär samma nivå mellan 2023 och 2024. Denna nivå motsvarar det dubbla jämfört med 2019 (Naturvårdsverket, 2025a).

Ytterligare en faktor som kan ha dämpat myndigheters resande är reserestriktioner av budgetskäl, till följd av den allmänna prisutvecklingen i samhället.

3.3.3 Kommuner och regioners riktlinjer

Transportstyrelsen saknar sammantagen information om hur kommuner och regioners flygresande har utvecklats över tid. En kartläggning av konsultföretaget Trivector från 2019 visade dock att hälften av landets kommuner aktivt försökte styra bort från flygresor till förmån för tåg (Dagens infrastruktur 2019).

En ny granskning av 226 kommuners resepolicyer, som gjordes av tidningen Miljö & Utveckling 2025, visar att flera kommuner har regler som begränsar inrikesflyg på kortare sträckor, ofta under 50–60 mil. Vissa kommuner kräver att tåg alltid ska provas först, medan det i andra policyer formuleras mer allmänt, exempelvis att flyget bör undvikas, vilket lämnar större utrymme för tolkning. Flera kommuner har dessutom infört interna ekonomiska styrmedel som har bidragit till ett minskat antal flygresor (Miljö & Utveckling, 2025).

¹⁷ Enkäten skickades till 190 svenska myndigheter varav 146 svarade på enkäten.

Den snabba utvecklingen av digitala mötesformer under pandemin har också påverkat kommunernas resepolicyer. Över 90 procent av kommunernas resepolicyer säger att resor ska undvikas när ett videomöte eller telefonsamtal kan ersätta dem. Kommunernas resepolicyer är också ett sätt att spara pengar (Miljö & Utveckling, 2025).

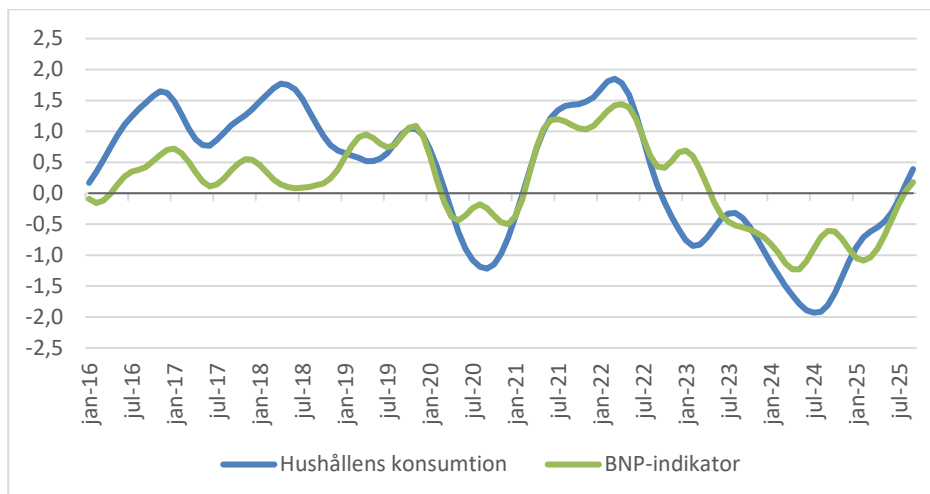
Samtidigt är skillnaderna stora mellan olika delar av landet. I norra Sverige anses flyget fortfarande vara en nödvändig del av resandet på grund av bristande alternativ, medan kommuner i södra Sverige ofta har möjlighet att ställa högre krav på att flyg undviks. Flyget ses i allt större utsträckning som det sista alternativet och kommunernas policyer har gått från att vara mer allmänna ambitioner till mer styrande verktyg som också kopplas till kommunernas klimatmål (Miljö & Utveckling, 2025).

3.3.4 Företag drar ner på sitt resande

Transportstyrelsen har ingen samlad information som visar hur företag har förändrat sitt flygresande under perioden. Det finns dock enskilda exempel som visar att det finns företag som har en ambition om att minska sitt resande. Enligt SvD (2021) är SEB, Volvo, Ericsson och Telia sådana exempel. Ericssons VD uppger att det är en viktig faktor både för miljön och för livskvaliteten. Enligt tidningen Chef (2019) har Telia uttalat att de sedan 2001 arbetat med att minska sina medarbetares tjänsteresande generellt, delvis för att dra ned på kostnader.

Enligt statistik från SCB var det år 2022 39 procent av företagen som främjar digitala möten framför tjänsteresor. Andelen är som högst bland informations- och kommunikationsföretag. Tyvärr går det inte att göra en jämförelse över tid eftersom statistiken inte har funnits tidigare.

En bidragande orsak till att företagen har hållit kvar vid de digitala mötesmöjligheter som öppnade sig under pandemin är lågkonjunkturen. Den svenska konjunkturen har varit svag efter pandemin. Figur 13 illustrerar två av SCB:s indikatorer för konjunkturutvecklingen. Ett värde under noll indikerar att ekonomin är svagare än den långsiktiga trenden medan ett värde över ett visar att utvecklingen är starkare än den långsiktiga trenden.



Figur 13. SCB:s BNP-indikator och indikator för hushållens konsumtion

Källa: Egen bearbetning av data från SCB

3.3.5 Kulturförändring bland arbetstagare

Det finns vissa tecken på att pandemin förändrat synen på arbetsrelaterat resande. En amerikansk studie visar att när distans- och hybridarbete blev vanligare under pandemin minskade vardagliga tjänsteresor kraftigt, och att dessa mönster i stor utsträckning består även efter restriktionernas slut (Caros, et al. 2025). I en studie från 2022 framkommer att många som började arbeta hemifrån under pandemin fortsatt gör det och därmed reser betydligt mindre i tjänsten, vilket förändrat både resvanor och arbetsnormer (Reiffer, 2022).

En kvalitativ studie från 2023 visar att många upplever minskat resande som positivt, då det ger ökad kontroll över tid, mindre stress och en känsla av förbättrad livskvalitet (Nikolaeva, 2022). SCB:s rapport Arbete hemifrån och arbetad tid 2019–2024 visar dessutom att distansarbete förblivit mycket vanligare än före pandemin, särskilt bland högutbildade yrkesgrupper (SCB, 2025b). Även detta ger en indikation om att den tidigare mindre sällan ifrågasatta rörligheten allt oftare har ersatts med mer tidseffektiva och för arbetstagaren bekväma lösningar.

Bilden som framträder är en förflyttning mot ett mer bekvämt och digitalt arbetsliv och det återstår att se om denna förflyttning är tillfällig eller permanent.

3.3.6 Bromma flygplats

Något som kan komma att förstärka nedgången av tjänsteresenärer på vissa sträckor är att BRA har upphört med sin trafik. Detta har resulterat i att många av de linjer mellan Stockholm och destinationer ute i landet som

tidigare gick både från Bromma och Arlanda nu enbart går från Arlanda. Det är troligt att en viss del av resenärerna som flög mellan Bromma och någon inrikes destination inte längre väljer flyget, exempelvis av tidsskäl, på grund av att de nu måste ta sig ut till Arlanda. De linjer som har försvunnit från Bromma och nu istället enbart går från Arlanda är:

- Göteborg - Stockholm
- Halmstad - Stockholm
- Kalmar - Stockholm
- Malmö - Stockholm
- Ronneby - Stockholm
- Sälen - Stockholm
- Umeå - Stockholm
- Visby - Stockholm
- Ängelholm - Stockholm.

3.4 Privatesenärer

Utöver biljettpriser och alternativa färdssätt, som beskrivs i avsnitten ovan, är det några faktorer som mer specifikt påverkar privatesenärers efterfrågan på flygresor. Dessa faktorer beskrivs i detta avsnitt.

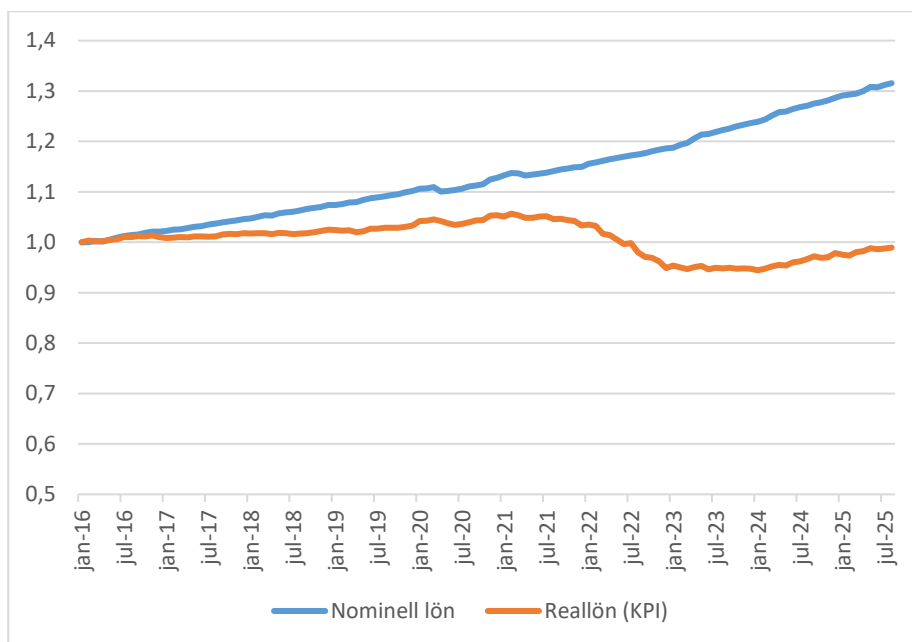
3.4.1 Privatesandet har återhämtat sig bättre

Privatesenärerna har minskat med omkring 40 procent under perioden 2016–2025, jämfört med tjänstresenärerna som har minskat med 60 procent (figur 11). Denna passagerargrupp har gått från att utgöra 47 procent av passagerarna inom inrikesflyget 2016 till att utgöra 58 procent av inrikespassagerarna år 2025¹⁸.

3.4.2 Lägre reallöner

En faktor som påverkar privatesenärers efterfrågan är inkomsten. Hushållens inkomster har ökat sedan 2016. På grund av den höga inflationen har dock inte köpkraften ökat, utan snarare sjunkit. Figur 14 visar utvecklingen av löner i löpande priser (nominell lön) respektive justerat för inflation (reallön). Under 2024 och 2025 har reallönerna börjat stiga igen, men de ligger fortfarande på en lägre nivå än 2016.

¹⁸ Siffran avser perioden Q3 2024 – Q2 2025



Figur 14. Nominell lön och reallön (indexerade)

Källa: Egen bearbetning av data från Medlingsinstitutet

Att hushållens köpkraft har sjunkit efter pandemin kan vara något som har dämpat privatesenärers flygande. Figur 13 som illustrerar SCB:s indikator för hushållens konsumtion, visar att konsumtionen har legat under den långsiktiga trenden sedan 2022, fram till mitten av 2025. Samtidigt har biljettpiserna ökat, även justerat för inflation, vilket antagligen har dämpat efterfrågan ännu mer (figur 7).

3.4.3 Miljö- och klimatskäl

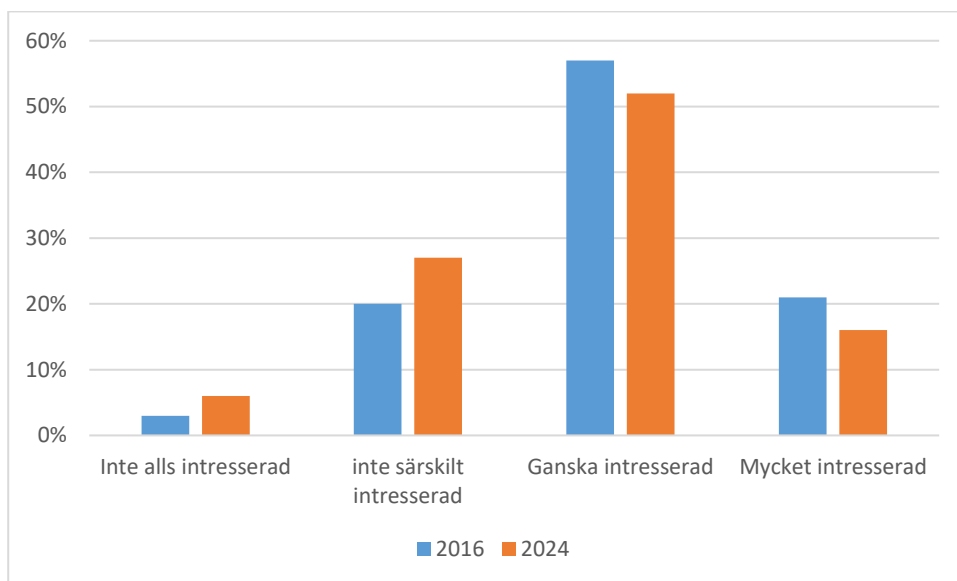
När det gäller privatesenärers efterfrågan på inrikesflyg är det relevant att analysera i vilken utsträckning klimat- och miljöaspekter påverkar beslutet att flyga eller att avstå. Val av transportsätt behöver inte enbart förstås utifrån praktiska eller ekonomiska överväganden, utan kan påverkas av miljörelaterade attityder och normer.

Begreppet flygskam kan sägas beskriva den skuld eller skam som vissa känner inför att flyga på grund av flygets klimatpåverkan. Fenomenet växte fram i Sverige runt 2017–2018 och fick viss internationell spridning. Flygskam handlar främst om sociala normer och kan, men måste inte, resultera i att vissa väljer bort flyget.

Debatten om flygskam förefaller ha skapat ett normskifte där flygresor i allt högre grad uppfattas som socialt problematiska, även om förändringen i faktiskt resande är begränsad (Gössling et al. 2020). Orsakssambandet mellan flygskam och ett minskat flygresande är svår att belägga. Även om

omkring 43 procent av befolkningen säger sig vara villiga att minska sitt flygande för miljön (Novus, 2024) så är det oklart om detta faktiskt sker i någon större utsträckning.

Enligt siffror från SOM-institutet (u.å.) har intresset för miljöfrågor minskat de senaste åren, vilket talar för att det kan vara andra faktorer som i första hand förklarar dämpningen av inrikesflyget efter pandemin. Figur 15 visar hur personer svarar på frågan ”Hur intresserad är du i allmänhet av miljöfrågor?”. De som är ganska eller mycket intresserade har minskat från 78 till 68 procent och de som inte alls är intresserade eller inte särskilt intresserade har ökat från 23 till 33 procent.

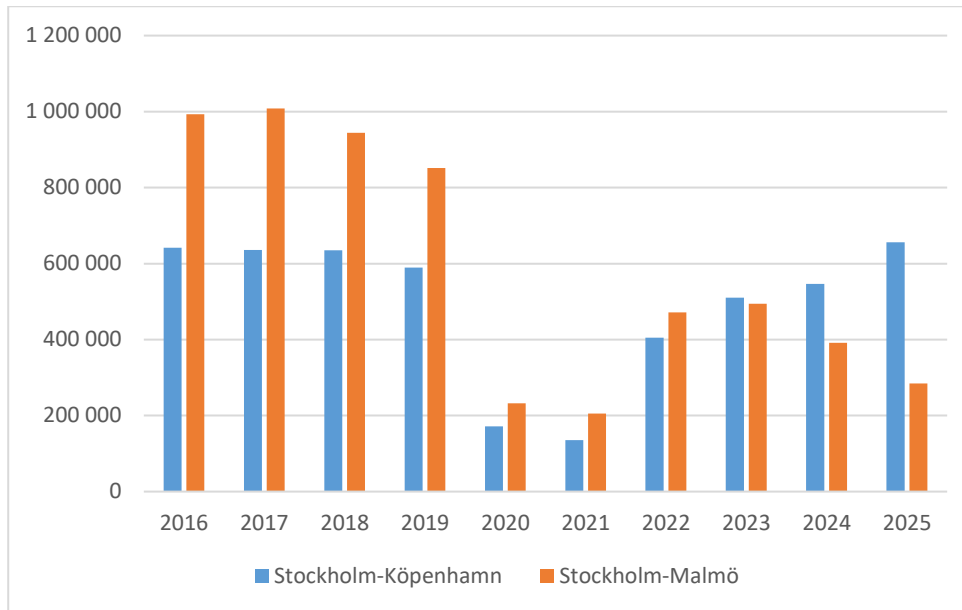


Figur 15. Fördelning av svar på frågan ”Hur intresserad i allmänhet är du av miljöfrågor?” 2016 och 2024

Källa: Egen bearbetning av data från SOM-institutet

3.5 Konkurrens från flygplatsen i Köpenhamn

En faktor som möjligen har påverkat passagerarantalet negativt inrikes under perioden är att flygplatsen i Köpenhamn kan förmodas ha tagit viss trafik från flygplatsen i Malmö. Det som talar för detta är att antalet passagerare har minskat med över 70 procent på sträckan Stockholm–Malmö, medan antalet passagerare har ökat med drygt 2 procent på sträckan Stockholm–Köpenhamn (figur 16).



Figur 16. Antalet passagerare per sträcka (under januari–oktober)

Figur 16 visar de passagerare som hade Köpenhamn och Malmö som slutdestination. Det skulle kunna tyda på att en del av de passagerare som ska till södra Sverige tidigare flög till Malmö nu istället flyger till Köpenhamn.

Något som kan ha drivit på denna förändring är att utbudet på sträckan Malmö–Stockholm har minskat kraftigt under perioden, medan utbudet på sträckan Köpenhamn–Stockholm också har minskat men i betydligt mindre utsträckning. Antalet säten och avgångar har minskat med drygt två tredjedelar mellan Malmö och Stockholm mellan 2016 och 2025 och motsvarande på sträckan mellan Stockholm och Köpenhamn har 15 respektive 11 procent.

Även antalet passagerare som flyger vidare från Köpenhamn har ökat, vilket skulle kunna förklaras av att utbudet av internationella linjer har ökat på Köpenhamns flygplats.

Det är även relevant att jämföra tillgänglighet och kostnader förknippade med att ta sig till flygplatserna i fråga. En genomsnittlig biljett med tåg från Malmö C till Köpenhamns flygplats (23 min) kostar omkring 203 kr om den köps den samma dag. Det går även att resa med buss (39 min) från 99 kr (Omio 2025a). Motsvarande resa med flygbuss till Malmös flygplats (40 min) kostar 149 kr (Omio 2025b). Tågförbindelse till Malmös flygplats saknas. Flygplatsen i Köpenhamn är således både snabbare och mer lättillgängligt från Malmö än flygplatsen i Malmö, genom frekventa tågavgångar med kort restid. Även om resan till Köpenhamn i regel är något

dyrare än bussresan till Malmö är den snabbare, vilket kan upplevas som en fördel för vissa.

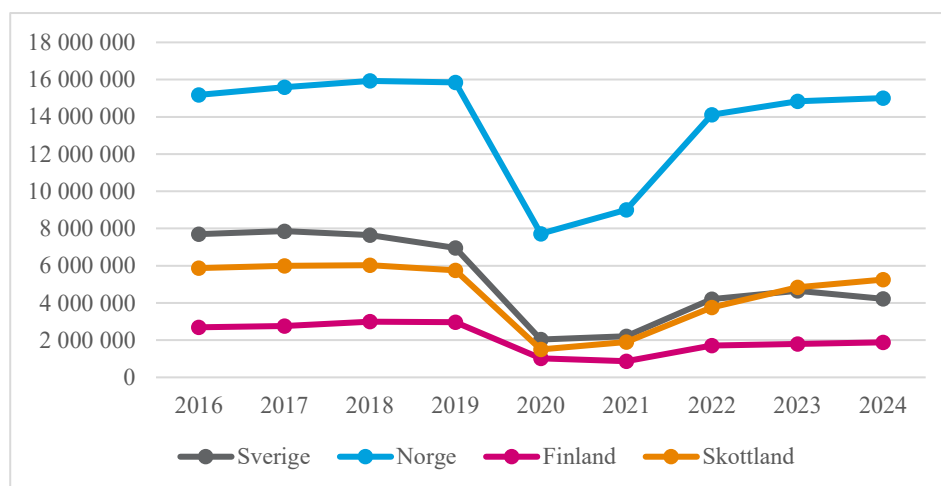
Det är svårt att belägga att det skett en förflyttning mellan Malmö och Köpenhamn eftersom det saknas resevaneundersökning som stärker tesen. Det är möjligt att Malmö och Köpenhamn inte fullt ut utgör substitut till varandra och att det därför kan finnas andra förklaringar till utvecklingen för flygplatserna. Till exempel kan Köpenhamn som resmål ha ökat i attraktivitet.

4 Utblick

För att förstå det svenska inrikesflygets utveckling är det relevant att jämföra hur situationen har utvecklat sig i dess omgivning. I rapporten har Norge, Finland och Skottland valts som jämförelseländer eftersom de på flera sätt delar relevanta förutsättningar med Sverige. Länderna har relativt stora geografiska ytor, jämförbar och spridd befolkning samt betydande avstånd mellan regionala centra, vilket ofta gör flyget till en viktig del av transportsystemet.

4.1 Pandemins påverkan stor men Norge är ett särfall

Figur 17 visar utvecklingen av antalet inrikes flygpassagerare i Sverige, Norge, Finland och Skottland under perioden 2016–2024. Av figuren framgår att Norge hade den klart största inrikesmarknaden i Norden med mellan 15 och 17 miljoner passagerare per år före pandemin. Sverige följer därefter med omkring 7–8 miljoner passagerare, medan Skottland och Finland ligger på lägre nivåer.



Figur 17. Antalet inrikespassagerare per land 2016–2024

Källa: Eurostat och CAA

Samtliga länder uppvisar en kraftig nedgång 2020 till följd av pandemin, men återväxten därefter skiljer sig tydligt åt. Norge har haft den snabbaste passagerartillväxten och når nära tidigare nivåer redan 2023, medan resandet Sverige och Finland har vuxit långsammare. Skottland ligger mellan dessa ytterligheter med en betydligt starkare återgång än Sverige och Finland men inte lika stark som den i Norge. Skottlands återväxt har gjort att storleken på marknaden har gått om den svenska. Den svenska inrikesmarknaden är den enda av jämförelseländerna som har minskat något år efter pandemin.

SAS är fortsatt den största aktören på den norska inrikesmarknaden med 42 procent av trafiken. Norwegian hade förra året en marknadsandel på 37 procent, medan Norwegianägda Widerøe hade 21 procent. SAS förlorade marknadsandelar under pandemin. Antalet passagerare på SAS inrikeslinjer 2023 motsvarade bara 83 procent av nivån 2019. För Norwegian var motsvarande siffra 92 procent, medan Widerøe hade 17 procent fler resenärer på inrikeslinjerna 2023 jämfört med 2019. Flygbolaget Flynorwegian trädde in på marknaden 2021 och hade tillfälligt omkring 5 procent av marknaden innan det gick i konkurs i början av 2023 (TØI, 2024).

I Finland hade pandemin en djup och långvarig påverkan på inrikesmarknaden. Antalet inrikesflygningar minskade kraftigt redan under våren 2020, och nedgången blev mer omfattande än i många andra europeiska länder. Minskningen drabbade inte enbart passagerarvolymen utan även antalet tillgängliga rutter och flygplatsers trafikfrekvens. Under 2021 låg trafiken kvar på mycket låga nivåer och flera regionala flygplatser saknade periodvis kommersiell trafik helt (Baumeister et al. 2025).

Återhämtningen av den finska inrikestrafiken har därefter varit gradvis och ojämn. De större linjerna mellan Helsingfors och norra Finland har återtagit en betydande del av trafiken, medan mindre linjer haft svårt att nå upp till tidigare nivåer. Flera orter har fått delvis statligt upphandlad trafik för att säkerställa grundläggande tillgänglighet. På nationell nivå har det uppstått en ökad geografisk obalans där vissa flygplatser nu hanterar en större andel av det totala inrikesresandet än före pandemin (Baumeister et al. 2025).

Ett utmärkande drag på den finska marknaden är den höga koncentrationen till en enda dominerande operatör, Finnair, och ett fåtal starka linjer. Stora delar av det nationella linjenätet är således beroende av ett enda flygbolags kapacitet, strategier och ekonomiska förutsättningar. När Finnair väljer att prioritera eller avveckla en linje kan det därför få omedelbara konsekvenser för regionernas tillgänglighet.

Även i Skottland hade pandemin en kraftig påverkan på flygsektorn. Antalet passagerare minskade med mer än 75 procent under 2020, och flera inrikeslinjer mellan de större städerna upphörde temporärt. Särskilt Glasgow drabbades hårt, med en betydande minskning av trafiken till övriga delar av riket. Samtidigt upprätthölls trafiken på de samhällsviktiga linjerna i norra Skottland med hjälp av statlig finansiering. Återhämtningen har därefter varit långsam (House of Commons Scottish Affairs Committee, 2022).

Den kommersiella inrikesflygtrafiken i Skottland domineras av ett fåtal aktörer, med Loganair som regional aktör. Flygbolaget har ett omfattande nät av rutter mellan större skotska flygplatser, mindre samhällen och öar, vilket gör flygbolaget centralt för landets interna tillgänglighet (Loganair,

2025). Samtidigt kompletteras detta av flera större flygbolag som trafikerar Skottland från andra delar av Storbritannien, framför allt från London. Dessa aktörer bidrar främst med trafik på de mest efterfrågade sträckorna medan Loganair bär huvudansvaret för de mer perifera och samhällsviktiga linjerna.

4.2 Inrikesflyget har olika förutsättningar

På grund av exempelvis geografiska avstånd, alternativa färdsätt och befolkningsmängd skiljer sig inrikesflygets roll mellan de olika länderna. Den norska inrikesmarknaden har flera egenskaper som skiljer den från övriga nordiska länder. Norge har en långsträckt form, med bergsområden och fjordar, vilket medför att många regioner har begränsad tillgång till effektiva marktransporter. I Norge har därför flyget en central funktion i att upprätthålla tillgänglighet mellan delar av landet som annars skulle vara svårtillgängliga. De geografiska förutsättningarna spelar en avgörande roll och det norska inrikesflyget utgör en viktig del av landets grundläggande transportinfrastruktur.

I Norge är flygresandet till stor del koncentrerat till några få huvudrutter, där sträckorna mellan Oslo och större regionala städer som Bergen, Trondheim, Stavanger och Tromsø står för en betydande andel av passagerartrafiken. Norge har sedan 2016 en flygskatt.

Den finska inrikesflygmarknaden är begränsad men har en avgörande roll för den nationella tillgängligheten. Flyget fungerar som en länk mellan huvudstaden och de mer glesbefolkade delarna av landet och kompletterar därmed järnväg och vägtrafik där avstånden är långa. Den kommersiella trafiken är centraliserad till flygplatsen Helsingfors-Vanda, som fungerar som nav för nästan alla inrikeslinjer. Finland saknar flygskatt.

I Skottland inkluderar inrikesflyg både flyg inom Skottland och flyg mellan Skottland och övriga delar av Storbritannien (Transport Scotland, 2025). Den skotska flygmarknaden har en tydlig koncentration till ett fåtal större flygplatser. Edinburgh, Glasgow och Aberdeen hanterade tillsammans över 90 procent av alla passagerare före pandemin. Utöver dessa finns ett nätverk av regionala flygplatser i norra och västra delarna av landet. Inrikesflyget i Skottland har ofta funktionen av grundläggande tillgänglighet snarare än att utgöra ett kommersiellt resealternativ (House of Commons Scottish Affairs Committee, 2022). Sedan 1994 har Skottland en flygskatt.

Precis som i Sverige utgör offentligt stöd en viktig del för att tillgängligheten i landet upprätthålls för samtliga tre jämförelseländer. Gemensamt är att marknadsförutsättningarna inte räcker för att skapa ett heltäckande nationellt linjenät, särskilt i glesbefolkade eller geografiskt

avlägsna regioner, vilket gör att staten på olika sätt behöver säkerställa tillgänglighet.

4.3 Resenärssammansättningen skiljer sig åt

Sammansättningen av passagerare utifrån syfte med resan påverkar förutsättningarna på marknaden. Andelen arbetsrelaterade flygresor inom Norge har minskat från 50 procent 2013 till 41 procent 2023. I och med att trafikvolymen nästan är lika stor som innan pandemin innebär det att fritidsresande har ökat både i antalet passagerare och i andel av total passagerarvolym (TØI, 2024).

Ett utmärkande drag som särskiljer Norge från många andra länder är den höga andelen utländska passagerare på inrikeslinjerna. I TØI:s senaste undersökning uppgick denna andel till cirka 18 procent, vilket innebär att nästan var femte resenär på ett norskt inrikesflyg är bosatt utanför landet. Detta är en fördubbling jämfört med 2013 och kan delvis förklaras av turismens tillväxt och att internationella besökare ofta reser vidare inom landet med inrikesflyg. Inrikesflyget i Norge fyller därmed inte enbart en nationell funktion utan är även av stor vikt för landets internationella besöksnäring (TØI, 2024).

Trots att den totala volymen av inrikesflygningar i Norge är hög visar data att frekvensen av flygresor per invånare har minskat över tid. TØI:s undersökning visar att genomsnittet har gått från cirka 2,4 inrikesflygningar per person år 2013 till omkring 1,9 år 2023. Denna utveckling kan enligt TØI tolkas som ett tecken på marknadsmognad eller en möjlig övergång mot andra transportformer för kortare resor, även om flyget fortsatt har en stark ställning (TØI, 2024).

Finavia förklarar den svaga utvecklingen av inrikesflyget med förändrade resvanor, ökad digitalisering och ett fortsatt dämpat tjänsteresande (Finavia, 2025). I arbetet med föreliggande rapport har ingen offentligt tillgänglig statistik som bryter ned inrikesflyg efter resans syfte (tjänsteresa eller fritidsresa) kunnat erhållas.

4.4 Styrdokument för resor betonar kostnadseffektivitet

I Norge styrs tjänsteresor i den norska staten av Statens personalhåndbok (SPH) och Statens reiseregulativ. I dokumenten framgår att resor ska vara nödvändiga, kostnadseffektiva och ta hänsyn till miljö. Det finns inget uttryckligt krav på att avstå från flygresor, men miljö och behov ska bedömas innan resa godkänns. Arbetsgivaren ska i stället göra en helhetsbedömning av tid, kostnad, miljö och praktiska förutsättningar (DFØ 2025).

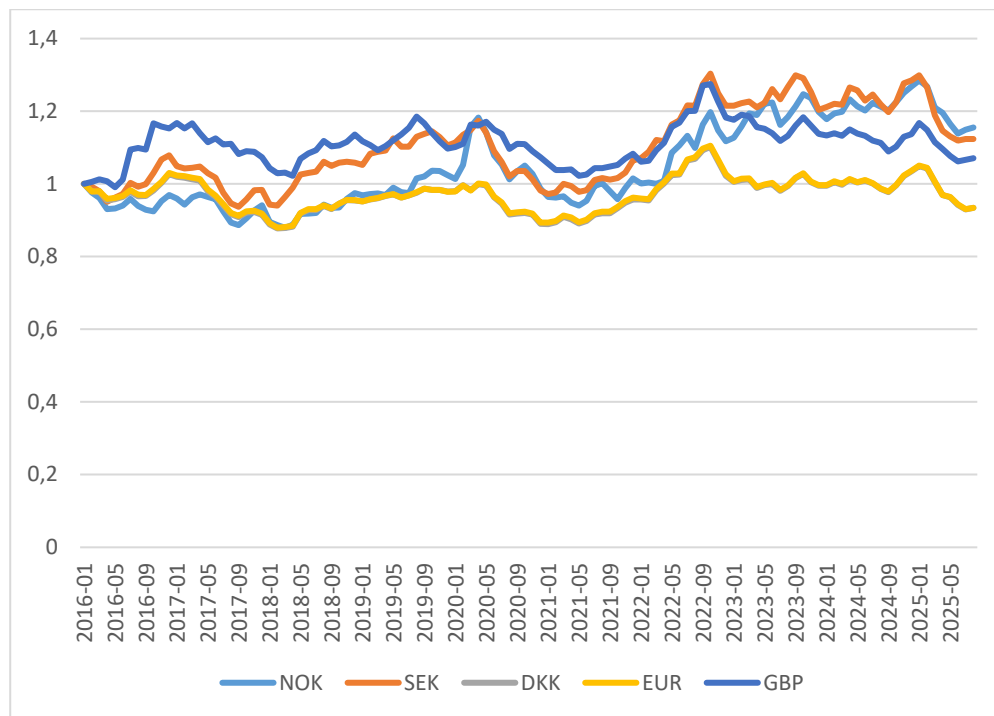
På liknande sätt styrs resor i den finska staten. Resornas behov och kostnadseffektivitet ska stå i fokus vid beslut om resor. Flyg är inte uttryckligen undantaget, men transportmedel ska väljas med beaktande av både genomförbarhet och rimliga kostnader (Finansministeriet, 2025).

Vad gäller riktlinjer kring resor i Skottland så kan flyg användas om det är kostnadseffektivt, sparar restid eller om uppdragets tid och plats gör att flyg är motiverat (Scottish Government u.å.). Transform Scotland, som oberoende ideell organisation och allians för hållbara transporter i Skottland, har uppmärksammat hur den skotska offentliga sektorn hanterar flygresor och deras klimatpåverkan. Organisationens uppföljning visar att resepolicyer har fått en allt tydligare roll i arbetet med att minska klimatpåverkan från tjänsteresor inom den offentliga sektorn i Skottland (Transform Scotland, 2024).

4.5 Den ekonomiska utvecklingen varierar

Ett lands ekonomiska utveckling påverkar efterfrågan på flygresor. Den ekonomiska utvecklingen under perioden 2016–2025 skiljer sig delvis mellan länderna. Före pandemins utbrott hade Finland och Sverige en genomsnittlig kvartalsvis tillväxt på 2,1 procent vardera, medan motsvarande siffra för Norge var 1,4 procent. Efter pandemin har den genomsnittliga kvartalsvisa tillväxten varit närmare noll i Sverige och Finland, men har uppgått till 1,5 procent i Norge.

Växelkursen mot dollar är en viktig faktor för flygbolag som har intäkter i en annan valuta. Ländernas växelkurs mot dollarn har utvecklats olika under perioden. I figur 18 visas hur de olika ländernas växelkurser mot dollarn har förändrats under perioden.



Figur 18. Index över utvecklingen av ländernas växelkurser mot dollarn

Källa: Egen bearbetning av data från Riksbanken och Norges bank

Före pandemin var det framförallt den svenska kronan och pundet som tappade i värde, medan den norska kronan och euron stärktes. Efter pandemin har pundet stärkts något medan den norska kronan har försvagats.

5 Diskussion

Rapportens övergripande syfte är att förstå vilka faktorer som har påverkat utvecklingen av det svenska inrikesflyget under och efter pandemin samt att belysa hur denna utveckling skiljer sig från jämförbara länder. I de föregående kapitlen har utbuds- och efterfrågesidan kartlagts, liksom internationella jämförelser för ytterligare kontext. I detta kapitel förs detta samman för att belysa situationen på den svenska inrikesmarknaden.

5.1 Lågkonjunktur, högre biljettpriser och lägre köpkraft dämpar efterfrågan

Den ekonomiska nedgången efter pandemin har gjort både hushåll och företag mer försiktiga med sina utgifter. Reallönerna har minskat vilket innebär att hushållens köpkraft har minskat. Samtidigt har biljettpriserna stigit, vilket påverkar möjligheten att välja flyget.

Många företag, myndigheter och organisationer har stramat åt resandet för sina anställda. Användandet av digitala mötesverktyg, som växte under pandemin, fortsätter vara viktigt, inte minst av ekonomiska skäl i tider av lågkonjunktur. Det förefaller som att tjänsteresor i allmänhet och flygresor i synnerhet, minskar bland företag, myndigheter och organisationer. För många verksamheter handlar det om att prioritera hårdare och undvika kostnader som inte anses vara helt nödvändiga.

Antalet tjänsteresenärer har minskat både i Norge och i Sverige. Att tjänsteresenärerna inte har minskat lika mycket i Norge skulle kunna förklaras av att den norska ekonomin har utvecklats bättre än den svenska efter pandemin och att andra färdmedel inte är ett alternativ i lika stor utsträckning. Norges bättre ekonomi har troligtvis också påverkat efterfrågan på flygresor bland de norska privatresenärerna positivt.

5.2 Digitala möten har blivit vardag

I och med covid-19-pandemin exploderade användandet av digitala mötesverktyg. Även efter att begränsningar och restriktioner minskade på grund av minskad smittspridning kvarstår ett ökat användande av digitala mötesverktyg jämfört med innan pandemin. Det har blivit allt vanligare att arbeta hemifrån och digitala mötesverktyg har blivit en del av många arbetsvardag. För många har det blivit naturligt att arbeta hemifrån, och distansarbete lyfts ofta fram som ett sätt att skapa bättre balans mellan arbete och privatliv. Det är helt enkelt bekvämt att ta ett möte digitalt, både hemifrån och på arbetsplatsen, istället för att resa.

5.3 Mötes- och resepolicyer

Det går inte att utesluta att mötes- och resepolicyer bland svenska kommuner, myndigheter och företag har haft en dämpande effekt på flyget. Det finns tecken på att det har blivit vanligare i Sverige den senaste tioårsperioden med mötes- och resepolicyer som styr bort från flyg.

De andra länderna i jämförelsen verkar inte ha lika uttalade styrsignaler till statliga myndigheter kopplat till flygresor. Något som talar för att tjänsteresandet har dämpats mer av andra faktorer än rese- och mötespolicyer är att även i Norge har andelen tjänsteresenärer minskat sedan 2016. Detta trots att landet inte har uttalade riktlinjer till statliga myndigheter om att välja bort flyget i resandet inom arbetet.

5.4 Klimatskäl påverkade mer före pandemin

Antalet passagerare inom inrikesflyget började sjunka redan efter 2017, vilket tyder på att dämpningen av marknaden var igång redan före pandemin. Denna bild förstärks i samtalen med branschaktörerna som har hållits inom ramen för arbetet med rapporten. En förklaring till dämpningen kan vara ett förändrat beteende hos resenärerna på grund av klimatskäl.

Flygskattens införande hade föregåtts av en lång debatt om flygets påverkan på klimatet. Flygskatten innebar en kostnadsökning för flygbolagen som till viss del troligtvis också har bidragit till högre biljettpriserna. Införandet av flygskatten ledde antagligen inte bara till ett minskat resande på grund av högre priser, utan bidrog troligtvis till att förändra normer och värderingar kring flygresande.

Undersökningar gör gällande att svenskar under senare år värderar andra frågor högre än klimatet och miljön. Detta skulle kunna indikera att det framförallt är andra faktorer som har påverkat inrikesflyget efter covid-19-pandemin.

5.5 Privatresenärerna driver tillväxten

Tjänsteresandet förefaller generellt spela en minskande roll för inrikesflyg. I både Sverige och Norge har tjänsteresandet minskat. Även i Finland är det ett dämpat tjänsteresande efter pandemin. Detta innebär att fritidsresor får en större relativ betydelse i dessa länder.

Samtidigt har Norges inrikesflyg en ovanligt stor andel utländska passagerare och nästan var femte resenär kommer från andra länder. Den svaga norska krona har troligen ytterligare bidragit till att utrikes privatresenärer driver tillväxten av inrikesflyget i Norge. Varken den finska och svenska inrikesmarknaden har samma andel utländska passagerare inom inrikesflyget, vilket delvis skulle kunna förklara den svagare tillväxten i dessa länder.

5.6 Tåget och Köpenhamns flygplats har tagit marknadsandelar

Antalet passagerare inom inrikesflyget har minskat mest på de linjer där det finns tåg som rimligt alternativ, det vill säga Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Detta kan bero på att utbudet av tåg, mätt som dagliga avgångar, är tillbaka på nivåerna före pandemin medan utbudet av flyg inte är det. Därmed verkar tåget ha tagit marknadsandelar på de sträckor där konkurrensen mellan tåg och flyg är som störst.

En förklaring till detta är att priset på en tågbiljett generellt är lägre än priset på en flygbiljett, vilket blir viktigare för både arbetsgivare och privatpersoner under lågkonjunktur. Vidare förefaller priset för tågbiljetter på sträckan Stockholm–Göteborg ha minskat under perioden, medan priset på flyg samma sträcka har ökat.

Ytterligare en förklaring till att tåget kan ha tagit marknadsandelar är att BRA slutat flyga från Bromma, vilket bidrar till att tåget ökat sin attraktivitet tidsmässigt jämfört med att flyga från Arlanda.

Samtidigt verkar inte det totala resandet ha ökat jämfört med före pandemin på tåget heller, vilket skulle kunna innebära att även tåget har drabbats av vissa av de faktorer som också har dämpat flygresandet, såsom ett ökat användande av digitala mötesverktyg.

Möjligen kan flygplatsen i Köpenhamn ha tagit viss trafik från flygplatsen i Malmö, vilket kan ha påverkat passagerarantalet negativt inrikes under perioden. Utvecklingen av flygtrafiken från Köpenhamn tyder på en starkt position som huvudflygplats för Öresundsregionen. Samtidigt som trafiken mellan Malmö och Stockholm tappat många resenärer har trafiken mellan Stockholm och Köpenhamn ökat. Den goda tillgängligheten med täta tågförbindelser från Malmö gör resan till Köpenhamn snabbare.

5.7 Flygbolagen möter högre kostnader

Kostnaderna för flygbolag har ökat inom flera områden de senaste tio åren, såsom kostnaderna för jetbränsle och avgifter på de statliga flygplatserna. År 2018 infördes skatt på flygresor i Sverige, vilket även det bidrog till högre kostnader för flygbolagen. Norge och Skottland har liknande skatter medan Finland saknar den. Under perioden har också den svenska kronan tappat jämfört med den amerikanska dollarn som är den valuta som flygbolag ofta handlar bränsle och finansierar luftfartyg i. Det gör att dessa kostnadsposter ökar än mer.

Flygbolagens förutsättningar att anpassa sig till förändrade kostnader kan variera. Det beror bland annat på i vilken eller vilka valutor flygbolaget har sina intäkter och kostnader. Inrikestrafikens intäkter är ofta i svenska kronor

varför växelkursen blir extra viktig. För de flygbolag som har en mer differentierad verksamhet, till exempel både inrikes- och utrikestrafik med intäkter i olika valutor, kan påverkan av dollarkursen delvis dämpas. Hur stora dessa effekter är beror på hur pass exponerat företaget är i olika valutor. Av de fyra flygbolag som har dominerat den svenska kommersiella inrikestrafiken är det SAS, Norwegian och Ryanair som framförallt har haft intäkter både i svenska kronor och utländsk valuta.

Av jämförelseländerna har den svenska kronans kurs mot amerikanska dollarn över tid varit svagare än motsvarande kurs för de andra ländernas valutor. Före pandemin var det framförallt den svenska kronan och pundet som tappade i värde, medan den norska kronan och euron stärktes. Efter pandemin har pundet stärkts något medan den norska kronan har försvagats. Eftersom både bränsle och leasing handlas på världsmarknaden innebär det att kostnaderna för dessa troligtvis över tid påverkat flygbolagen med intäkter i svenska kronor mest.

Det är inte givet att flygbolag kan föra över ökade kostnader till passagerarna. I de fall de inte kan föra över hela kostnaden behöver de istället minska lönsamheten.

Den senaste tiden har vissa av kostnaderna börjat minska för flygbolagen, exempelvis på grund av att kronan har börjat stärkas och att bränslepriset har börjat sjunka. Samtidigt är kostnaderna fortsatt högre än vad de var 2016. Den svenska flygskatten togs bort från och med 1 juli 2025, vilket även det bidrar till lägre kostnader.

5.8 Marknadskoncentrationen har förstärkts

Sedan BRA upphörde med sin egen inrikestrafik och Ryanair lämnade inrikesmarknaden har marknadskoncentrationen inom svenskt inrikesflyg ökat. Norwegian har ökat sin marknadsandel något, medan SAS har tagit över majoriteten av BRA:s andel av marknaden. Marknaden börjar likna hur den såg ut vid tiden för liberaliseringen på 90-talet.

Den ökade marknadskoncentrationen har påverkat både utbud och biljettpriser negativt. Med färre operatörer har konkurrensen försvagats och prispressen minskat, vilket kan ha dämpat en redan försvagad efterfrågan ytterligare.

Det varierar mellan olika sträckor hur konkurrensen ser ut. På de linjer där det bara finns en aktör förefaller resenärerna mött högre biljettpriser och ett minskat utbud, medan de på linjer med konkurrens inte har gjort det i lika stor utsträckning. Samtidigt kan förändringar i biljettpriser bero på andra faktorer än konkurrensläget, till exempel högre kostnader.

Det förefaller ha blivit mindre attraktivt att ta sig in på den svenska inrikesmarknaden. Att inget flygbolag har startat upp ny trafik efter att BRA började flyga på uppdrag av SAS tyder på att det finns inträdeshinder.

Utifrån rapportens utblick framgår det att Finland är det land vars utveckling liknar den svenska mest. Precis som i Sverige domineras den finska inrikesmarknaden av en aktör som agerar efter ett nav-ekersystem från huvudstaden. Ett fåtal linjer har höga passagerarsiffror medan övriga linjer är antingen svaga eller upphandlade. Återhämtningen efter pandemin har varit svag i båda länderna och passagerarutvecklingen tycks ha etablerat sig på en ny, lägre nivå.

I Norge är marknaden mer jämt fördelat mellan tre flygbolag. Norges geografi innebär att beroendet av flyg är stort. Detta medför att inrikesmarknaden är mer stabil och förklarar varför den kunnat återhämta sig snabbare än i andra jämförbara länder. I Skottland domineras inrikesflyget av en enskild aktör, men det är god konkurrens på linjer inom Storbritannien.

5.9 Utbud och efterfrågan – en växelverkan

Det är tydligt att det finns en rad faktorer som har dämpat både utbudet och efterfrågan på marknaden för inrikesflyg. Samtidigt påverkas både utbudet och efterfrågan av varandra, vilket har skapat en negativ spiral.

Flygbolagens ökade kostnader har lett till att de har behövt höja biljettpiserna, vilket sannolikt har dämpat efterfrågan. Både organisationer och privatpersoner håller hårdare i sina pengar på grund av lågkonjunkturen och väljer andra alternativ eller avstår från att resa. Svårigheterna att föra över de ökade kostnaderna utan att förlora passagerare har gjort att flygbolagen har fått minskad lönsamhet. Detta i kombination med en svag och osäker efterfrågan, har sannolikt gjort att flygbolagen avvaktar med att öka sitt utbud.

Efterfrågan utifrån antalet passagerare beskriver en ögonblicksbild av hur stor efterfrågan varit i förhållande till ett givet utbud och pris. Antalet flygpassagerare är sannolikt inte detsamma som den underliggande efterfrågan att flyga för befolkningen i stort. Förklaringen är att utbudet är en begränsande faktor. Om en sträcka läggs ned, eller om antalet avgångar minskar kan det göra att personer som har behov av att flyga inte kan göra det. De senaste åren har utbudet inom inrikestrafiken minskat. Antalet linjer och antalet avgångar har minskat, liksom antalet flygbolag.

Det finns flera tröskeleffekter sett till flygtrafik som i sig begränsar möjligheterna för flygbolag att möta all efterfrågan. Det handlar till exempel

om att det ofta krävs ett visst antal frekvenser per dag för att komma upp både i lönsamhet och i relevans för kunderna.

Flygbolagens möjligheter att snabbt öka utbudet för att matcha en ökad efterfrågan är relativt begränsade på kort sikt. Det beror bland annat på svårigheter att snabbt växla upp kapaciteten sett till flygplan och personal, samt att de behöver ha slottider på Arlanda och Landvetter. Ofta behöver flygbolag en kombination av tjänste- och privatresenärer för att få ut tillräcklig beläggning över hela dagen.

Biljettpriserna har ökat på inrikesmarknaden, i både löpande priser och justerat för inflation. Det kan delvis förklaras med att flygbolagens kostnader har ökat, vilket därmed troligtvis bidragit till ett minskat utbud. Det skulle också kunna bero på minskad konkurrens. Det är en tes som förstärks av att priserna har ökat mer i söder där marknadskoncentrationen är än högre än i norr.

5.10 Pandemin förstärkte utvecklingen

Inrikesflyget hade börjat minska redan före pandemin. Det är troligt att flera av de förklaringsfaktorer som beskrivs i rapporten skulle ha bidragit till en fortsatt minskning även om inte pandemin hade inträffat. Det gäller exempelvis användandet av digitala mötesverktyg.

Pandemin bidrog till ett abrupt avbrott i trafiken. I och med att pandemin pågick under så lång tid förstärktes och bibehölls effekten av vissa faktorer på flygresandet, till exempel användandet av digitala mötesverktyg och andra beteenderelaterade förändringar. Pandemin påverkade också den svenska ekonomin negativt som i sin tur påverkat både flygbolag och resenärer.

6 Slutord

Utvecklingen av det svenska inrikesflyget efter pandemin präglas av flera samverkande faktorer som ibland dessutom har förstärkt varandra. Det svenska fallet är inte unikt, men inrikesflyget i landet tycks ha hamnat i något som kan liknas vid en perfekt storm där flera ogynnsamma trender sammanfallit i större utsträckning än de länder som ingår i jämförelsen. En kombination av lågkonjunktur, svag svensk krona, lägre tjänsteresande och förändrade arbetsvanor i riktning mot digitala möten, miljöpolitiska styrsignaler samt ett begränsat utbud i delar av nätet är exempel på vad som sannolikt har bidragit till att inrikesflyget utvecklas svagare än i jämförbara länder.

Den fortsatta utvecklingen av inrikesflyget kommer därför sannolikt inte att avgöras av en enskild faktor. I stället kommer utvecklingen att bero på hur olika faktorer utvecklas och samspelar, på både kort och lång sikt.

Det finns några faktorer som kan bidra till ett ökat flygresande. Den svenska konjunkturen väntas stärkas efter en period av svag tillväxt, vilket historiskt gett en ökad efterfrågan av både tjänste- och fritidsresor. Flera av de kostnader som flygbolag möter förefaller har minskat den senaste tiden, till exempel bränslepriset. Att flygskatten avskaffats innebär dessutom att kostnaden för inrikesresor minskar, vilket kan ge en marginell stimulans av efterfrågan. Utvecklingen framöver är dock osäker och det finns goda skäl att fortsätta att följa den svenska inrikesmarknaden under de kommande åren.

Referenser

- Acumen (2025). *Why Are Lease Rates Fluctuating in Today's Market?*
Tillgänglig: <https://www.acumen.aero/blogs/why-are-lease-rates-fluctuating-in-today-s-market-> (2025-12-02)
- Baumeister, S., Leung, A. & Ryley, T. (2025). *The Impacts of COVID-19 on Domestic Aviation in Finland and the Potential Role of Electric Aircraft for a Green Recovery*. *Transportation Research Procedia*, 82, pp. 660–673
- Bernardo, V., Fageda, X., & Teixidó, J. (2024). Flight ticket taxes in Europe: Environmental and economic impact. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 179, 103892.
- BRA (2025). *Årsredovisning och Koncernredovisning för Braathens Regional Airlines (BRA) AS Räkenskapsåret 2024*
- Braathens (2025). *Braathens tvingas ansöka om konkurs för Airbus-verksamheten*. [Online]. Tillgänglig: <https://press.flygbra.se/posts/news/braathens-tvingas-ansoka-om-konkurs-for-airbu> (2025-12-09)
- Caros, N. S. et al. (2025). *The impacts of remote work on travel: insights from nearly three years of monthly surveys*. [Online]. Tillgänglig: https://www.researchgate.net/publication/369198598_The_impacts_of_remote_work_on_travel_insights_from_nearly_three_years_of_monthly_surveys (2025-12-09)
- Chef (2019). *Så slopade Telia 80 procent av jobbresorna: "Slutat slentrianresa"*. https://chef.se/artiklar/sa-slopade-telia-80-procent-av-jobbresorna-slutat-slentrianresa/?utm_source=chatgpt.com (2025-12-03)
- Dagens Näringsliv (2020). *SAS vd: Tuffare konkurrens efter pandemin*. 28 December
- DFØ (2025). *Ofte stilte spørsmål om reiseavtalene*. Tillgänglig: <https://arbeidsgiver.dfo.no/lonn-goder-og-reise/reiser-og-satser/ofte-stilte-sporsmal-om-reiseavtalene> (2025-12-09)
- Falk, M., & Hagsten, E. (2019). Short-run impact of the flight departure tax on air travel. *International Journal of Tourism Research*, 21(1), 37-44.
- Finansministeriet (2025). *Valtion matkustussäntö 2025*. Helsingfors: Finansministeriet
- Finavia (2025). *Finavia's new trend report and 2024 air traffic statistics: Five key trends in Finland's connectivity and the future of air traffic*. Finavia.

- Forsyth, P., & Dwyer, L. (2010). Exchange rate changes and the cost competitiveness of international airlines: The Aviation Trade Weighted Index. *Research in transportation economics*, 26(1), 12-17.
- Gössling, S., Humpe, A. & Bausch, T. (2020). *Does "flight shame" affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany*. Journal of Transport Geography, May
- House of Commons Scottish Affairs Committee (2022). *Airports in Scotland*. London: House of Commons
- IATA (2025a). *The impact of exchange rates against USD on jet fuel costs*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/en/publications/economics/chart-week/chart-of-the-week-21-november-2025/> (2025-12-02)
- IATA (2025b). *The global commercial aircraft fleet. Shortages cap growth*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-global-commercial-aircraft-fleet/> (2025-11-04)
- IATA (2025c). *Global Outlook for Air Transport. Protectionism on the rise*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-june-2025/> (2025-12-02)
- IATA (2023). *Airlines to show a profit in 2023 - a first since Covid*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-to-show-a-profit-in-2023---a-first-since-covid/> (2025-11-04)
- Jussila Hammes, J., & Johansson, M. (2023). *A cost-benefit analysis of all-electric flight: how to do a CBA for a non-existing technology?*. VTI.
- Konjunkturinstitutet (2025). *Konjunkturläget. September 2025*. Tillgänglig: <https://www.konj.se/media/krpphd4h/konjunkturlaget-september-2025.pdf> (2025-11-04)

- Konkurrensverket (2024). *Att mäta konkurrensen i Sverige*. Uppdragsforskningsrapport 2024:6. Tillgänglig: <https://www.konkurrensverket.se/informationsmaterial/rapportlista/att-mata-konkurrensen-i-sverige/> (2025-11-05)
- Koopmans, C., & Lieshout, R. (2016). Airline cost changes: To what extent are they passed through to the passenger? *Journal of Air Transport Management*, 53, 1-11.
- Loganair (2025). *Loganair*. [Online]. Tillgänglig: <https://www.loganair.co.uk/> (2025-12-09)
- Medlingsinstitutet (u.å.). *Löneutvecklingen i Sverige till och med augusti 2025*. Tillgänglig: <https://www.mi.se/app/uploads/loneutvecklingen-i-sverige-tom-augusti-2025.pdf> (2025-11-04)
- Merkert, R., & Swidan, H. (2019). Flying with (out) a safety net: Financial hedging in the airline industry. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 127, 206-219.
- Naturvårdsverket (2025a). *Miljöledning i staten 2024*. Tillgänglig: <https://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1942177/FULLTEXT02.pdf> (2025-09-30)
- Naturvårdsverket (2025b). *Koldioxidutsläpp från myndigheters tjänsteresor och transporter*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/miljoledning/koldioxidutslapp-fran-myndigheters-tjansteresor-och-transporter/> (2025-09-30)
- Naturvårdsverket (2017). *Vägledning för miljöledning i staten*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/4ac629/globalassets/media/publikationer-pdf/6700/978-91-620-6768-7.pdf> (2025-11-24)
- Nikolaeva, A. et al. (2022). *Living without commuting: experiences of a less mobile life under COVID-19*. *Mobilities*, 18(1), pp. 1–20
- Nordiska Rådet (2023). *Exploring Domestic Tourism in the Nordics*. Köpenhamn: Nordiska Rådet.
- Norwegian (2025a). *Vår historia. Genom åren*. Tillgänglig: <https://www.norwegian.com/se/om-oss/var-historia/genom-aren/> (2025-11-04)

Norwegian (2025b). *Presentation of first quarter 2025*. Tillgänglig: <https://www.norwegian.com/globalassets/ip/documents/about-us/company/investor-relations/reports-and-presentations/quarterly-results/2025/norwegian-q1-2025-presentation.pdf> (2025-10-27)

Norwegian (u.å.). *Annual Report 2024*. Tillgänglig: https://www.norwegian.com/globalassets/ip/documents/about-us/company/investor-relations/reports-and-presentations/annual-reports/norwegian_annual_report_2024.pdf (2025-12-02)

Novus (2024). *Svenskarna om klimatkrisen*. Stockholm: Novus

Omnio (2025a). *Tåg från Malmö till Köpenhamns Flygplats (Kastrup) med Öresundståg*. [Online]. Tillgänglig: <https://www.omio.se/tag/malmoe/koepenhamns-flygplats-kastrup-9dttb> (2025-12-09)

Omnio (2025b). <https://www.omio.se/>. [Online]. Tillgänglig: <https://www.omio.se/app/search-frontend/results/L9D40CBC65E184AF6B15A5E79D99477C3> (2025-12-09)

Reiffer, A. (2022). *Effects of COVID-19 on telework and commuting behavior*. *Transportation Research Record*, 2677(4), pp. 478–493

Riksgälden (2020a). *Sverige ställer ut garanti för SAS AB*. Tillgänglig: <https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2020/sverige-staller-ut-garanti-for-sas-ab/> (2025-11-05)

Riksgälden (2020b). *Riksgälden ställer ut kreditgaranti för Braathens Regional Airways*. Tillgänglig: <https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2020/riksdagen-staller-ut-kreditgaranti-for-braathens-regional-airways/> (2025-11-05)

Riksgälden (2020c). *Norwegian Air Sweden AB får avslag på ansökan om kreditgaranti*. Tillgänglig: <https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2020/norwegian-air-sweden-ab-far-avslag-pa-ansokan-om-kreditgaranti/> (2025-11-05)

SAS (u.å.). *Års- och hållbarhetsredovisning 2023/2024*. Tillgänglig: <https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/2024/SAS-Ars-och-hallbarhetsredovisning-2023-2024.pdf> (2025-10-27)

SCB (2025a). *Statistikens framställning – Konsumentprisindex*. Tillgänglig: https://www.scb.se/contentassets/a1e257bb3a574420b9d3f2ff59851c0a/pr0101_staf_2025.pdf (2025-12-02)

SCB (2025b). *Arbetskraftsundersökningarna (AKU) 2025:1 – Tema: Arbete hemifrån och arbetad tid*. Stockholm: SCB.

Scottish Government (u.å.). *Travel and Subsistence Rules, Guidance and Q&A's*. Scottish Government.

Skatteverket (u.å.). *Flygskatt*. Tillgänglig: <https://skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/flygskatt.4.41f1c61d16193087d7f1239.html> (2025-10-27)

SOM-institutet (2025). *Miljö- och klimatopinion i Sverige 2024. SOM-rapport nr 2025:31*. Tillgänglig: https://som-institutet.se/publikationssok/pdf/workspace_qgvkVcUsilRzBA/Miljo%CC%88-_och_klimatopinion_i_Sverige_2024_j98iqr (2025-10-01)

SvD (2021). *Företag ställer om – drar ner på flygresor*. Tillgänglig: <https://www.svd.se/a/qWJVJz/foretagen-staller-om-drar-ner-pa-flygresor> (2025-12-02)

Trafikanalys (2025). *Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025*. Rapport 2025:6. Tillgänglig: <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2025/rapport-2025-6-svensk-luftfarts-konkurrenssituation.pdf> (2025-11-05)

Trafikverket (2025b). *Digitala möten i myndigheter 2025 – i en tid av distansarbete och hybridmöten*. Tillgänglig: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1947834/FULLTEXT02.pdf> (2025-11-06)

Trafikverket (2023a). *Detta är REMM*. Tillgänglig: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1773470/FULLTEXT01.pdf> (2025-11-17)

Trafikverket (2023b). *Digitala möten i myndigheter 2023 – i det nya normala?* Tillgänglig: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1754138/FULLTEXT01.pdf> (2025-11-06)

Transform Scotland (2024). *Fight or Flight. Is the Scottish public sector fighting?* Edinburgh: Transform Scotland.

Transport Scotland (2025). *Scottish Transport Statistics No. 42: 2023 Edition*. [Online]. Tillgänglig: <https://www.transport.gov.scot/publication/scottish-transport-statistics-2023/> (2025-12-09)

Transportstyrelsen (2025). *Utvecklingen på marknaden för inrikesflyg - det första kvartalet 2025*. TSL 2025-3903. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/utvecklingen-pa-marknaden-for-inrikesflyg-det-forsta-kvartalet-2025.pdf> (2025-11-05)

Transportstyrelsen (2024). *Luftfartens avgifter 2016–2024*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/luftfart/luftfartens-avgifter-2016-2024.pdf> (2025-10-29)

Transportstyrelsen (2021). *Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19*. Norrköping: Transportstyrelsen

Transportstyrelsen (2017). *Utveckling av luftfarten 2016*. Norrköping: Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen (2013). *Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige*. Norrköping: Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen (2009). *Flygtendenser nr 1 2009, temanummer finanskris*. Tillgänglig: https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/flygtendenser/flygtendenser_nr_1_2009._090611pdf.pdf (2025-10-27)

TØI (2024). *Reisevaner på fly 2023*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Wandelt, S., Sun, X., Zhang, A. (2023). *Is the aircraft leasing industry on the way to a perfect storm? Finding answers through a literature review and a discussion of challenges*. Tillgänglig: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699723000698> (2024-12-02)

Williams, K. (2021). *The welfare effects of dynamic pricing: Evidence from airline market*. Tillgänglig: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w28989/w28989.pdf (2025-10-30)

Wittman, M. D., & Belobaba, P. P. (2018). *Dynamic pricing mechanisms for the airline industry: A definitional framework*. Tillgänglig: https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/128436/41272_2018_162_ReferencePDF.pdf?sequence=1&isAllowed=y (2025-10-30)

Mejl och samtal

SAS (2025b). Mejlkonversation med Rikard Steinholtz (SAS) den 28 november 2025.

SCB (2025b). Mejl från Filip Hellberg (SCB) den 28 oktober 2025.

Trafikverket (2025a). Samtal med Jean-Marie Skoglund (Trafikverket) den 17 september 2025.

Statistik och data

CAA, UK Civil Aviation Authority. UK Airport Data. Tillgänglig:
<https://www.caa.co.uk/data-and-analysis/uk-aviation-market/airports/uk-airport-data/> (2025-12-19)

Eurostats statistikdatabas. Tillgänglig:
<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (2025-12-19)

Federal Reserve Bank of St. Louis:

- *Priset på jetbränsle*. Tillgänglig:
<https://fred.stlouisfed.org/series/WJFUELUSGULF> (2025-10-27)
- *Federal Funds Target Range – Upper Limit*. Tillgänglig:
<https://fred.stlouisfed.org/series/DFEDTARU> (2025-12-02)

Medlingsinstitutets statistikdatabas. *Reallöneutveckling*. Tillgänglig:
https://www.mi.se/PXWeb/pxweb/sv/Konjunkturl%C3%B6nestatistik/Konjunkturl%C3%B6nestatistik__Real%C3%B6neutveckling/ (2025-12-15)

Norges bank. Växelkurs NOK SEK. Tillgänglig: https://www.norges-bank.no/en/topics/Statistics/exchange_rates/?tab=api (2025-12-15)

Riksbanken. *Växelkurser (SEK/USD, SEK/EUR och SEK/GBP)*. Tillgänglig:
<https://www.riksbank.se/sv/statistik/rantor-och-valutakurser/sok-rantor-och-valutakurser/> (2025-12-15)

SCB:s statistikdatabas. Tillgänglig:
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/> (2025-12-15)

- *KPI, fastställda tal efter månad*. Konsumentprisindex (KPI), totalt, 1980=100
- Konsumentprisindex (KPI) efter produktgrupp, 1980=100:
 - *Inrikes flygresor* (6305)
 - *Järnvägsresor* (6303)
- Konjunkturklockan:
 - *BNP-indikator* (månad)
 - *Hushållens konsumtion*

SOM-institutets analysverktyg. "*Hur intresserad i allmänhet är du av miljöfrågor*". Tillgänglig: <https://som-institutet.se/dataanalys> (2025-12-15)

Trafikverket. *Biljettpriser*.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503