



PASSAGERARPROGNOS 2024–2030

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2024-263

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År oktober 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	4
4 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2024	5
5 REGRESSIONSSKATTNINGAR	7
6 PLANERAT UTBUDD	8
7 OSÄKERHETER.....	9
8 PASSAGERARPROGNOS	10
9 KOLDIOXID - RÄKNEEXEMPEL.....	13

1 Bakgrund

Prognoser över antal passagerare tas fram för att utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftssättning, men också för att ge omvärlden myndighetens bedömning av flygtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Prognoser görs för avresande passagerare i linje-, charter- och taxitrafik på de svenska trafikflygplatserna och för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS¹-avgiften. Prognosen omfattar perioden 2024–2030.

2 Metod

Prognoserna har tagits fram i samarbete med Trafikverket och bygger på en kombination av kvantitativa och kvalitativa bedömningar, där de senare får en större betydelse när det finns osäkerheter som är svåra att kvantifiera (se avsnitt 7). I takt med att flygmarknaden återgår till ett ”*normalläge*” så ökar betydelsen av de kvantitativa prognosmodellerna.

För att få en så bred bild som möjligt har flygbranschens aktörer getts möjlighet att lämna synpunkter på en första preliminär prognos.

3 Den ekonomiska utvecklingen

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

*”Lågkonjunkturen i den svenska ekonomin fördjupas i år, till stor del som en följd av att stora prisökningar och höga räntor har gjort att hushållen inte ökar konsumtionen. En försiktig konjunkturåterhämtning inleds dock mot slutet av året men **lågkonjunkturen dröjer sig kvar längre än vad som förutsågs i juniprognosen**. Låg inflation och successivt allt lägre räntor gör att hushållen mot slutet av året börjar öka konsumtionen snabbare. Lägre räntor bidrar dessutom till att investeringarna vänder uppåt nästa år efter en nedgång i år och förra året. Vändningen i konjunkturen innebär att arbetslösheten minskar under loppet av nästa år”.*

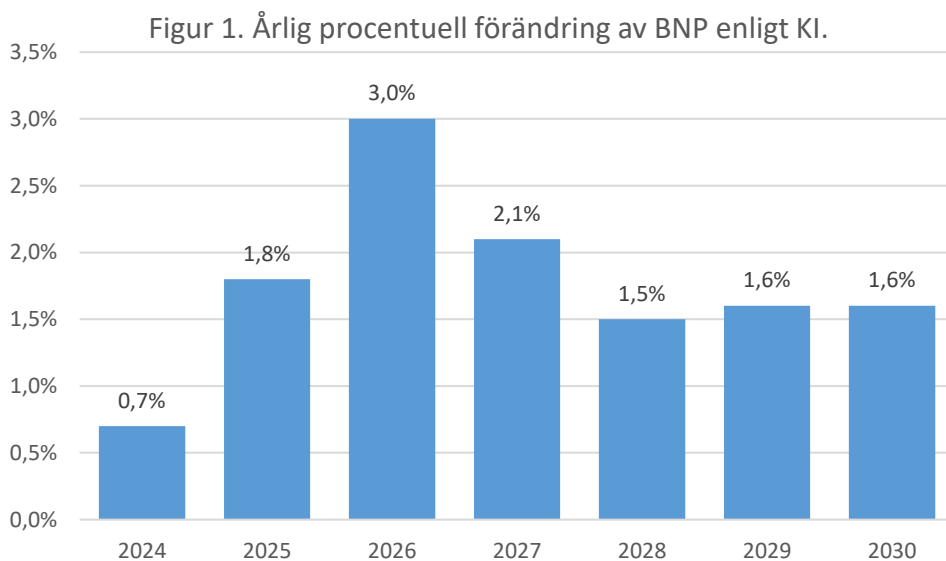
”Den globala konjunkturbilden är splittrad med en stark utveckling i USA och en betydligt svagare utveckling i euroområdet och Kina. Över lag är

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

² Konjunkturläget september 2024.

tillväxten bland Sveriges viktigaste handelspartners i nuläget relativt låg. Inflationen har sjunkit tydligt från höga nivåer och ligger på de flesta håll nära centralbankernas inflationsmål. Den lägre inflationen har öppnat upp för räntesänkningar, vilka bidrar till en högre tillväxt bland Sveriges viktigaste handelspartners nästa år, och därmed en högre efterfrågan på svensk export”.

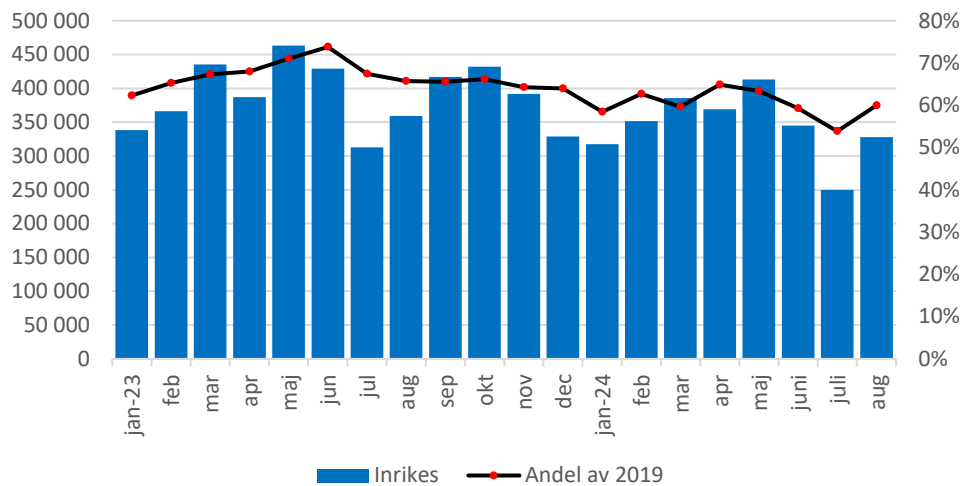
I figur 1 visas den prognosticerade BNP-utvecklingen fram till och med 2030. Den största skillnaden jämfört med motsvarande prognos från i våras är att tillväxten för 2025 har skrivits ned från 2,5 procent till 1,8.



4 Passagerarutvecklingen 2024

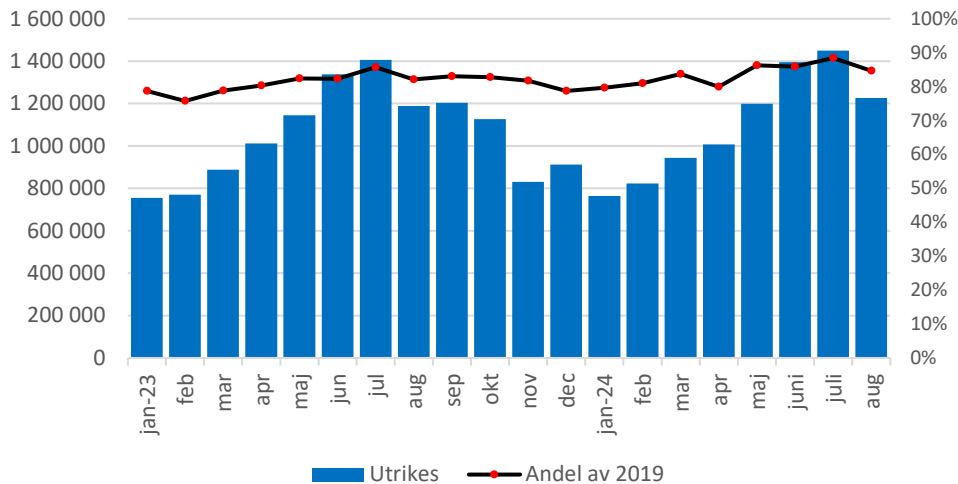
Det totala antalet avresande från de svenska flygplatserna uppgår hittills i år (januari-augusti) till 11,6 miljoner, vilket är något färre än under samma period 2023. Inrikestrafiken har minskat med närmare 11 procent, medan utrikestrafiken ökat med 3,6 procent. I figur 2 och 3 visas passagerarutvecklingen för inrikes respektive utrikes trafik från januari 2023 till och med augusti 2024. De heldragna linjerna visar respektive månads andel i förhållande till 2019 års passagerarvolym.

Figur 2. Antal inrikes passagerare per månad och dess andel av 2019



Att lägga märke till är att andelarna av 2019 års volymer har minskat trendmässigt under perioden, och särskilt tydligt blir det efter juni 2023. Det sammanlagda antalet passagerare i år, i förhållande till 2019, uppgår till 60,5 procent vilket är drygt 7 procentenheter lägre än under samma period 2023. Med några få undantag har i princip alla inrikeslinjer tappat passagerare jämfört med före pandemin. Till exempel har passagerarvolymen på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö minskat med 56 respektive 54 procent. Flera medelstora sträckor som exempelvis de mellan Stockholm och Östersund, Ronneby respektive Ängelholm har tappat uppemot 50 procent av sina passagerare. Som framgår av nästa figur så har utrikestrafiken i år, till skillnad från inrikes, fortsatt att återhämta sig efter pandemin, dock i en betydligt lägre takt än under 2023. Andelen av 2019 års passagerarantal uppgår hittills i år till drygt 84 procent vilket är två procentenheter högre jämfört med 2023.

Figur 3. Antal utrikes passagerare per månad och dess andel av 2019

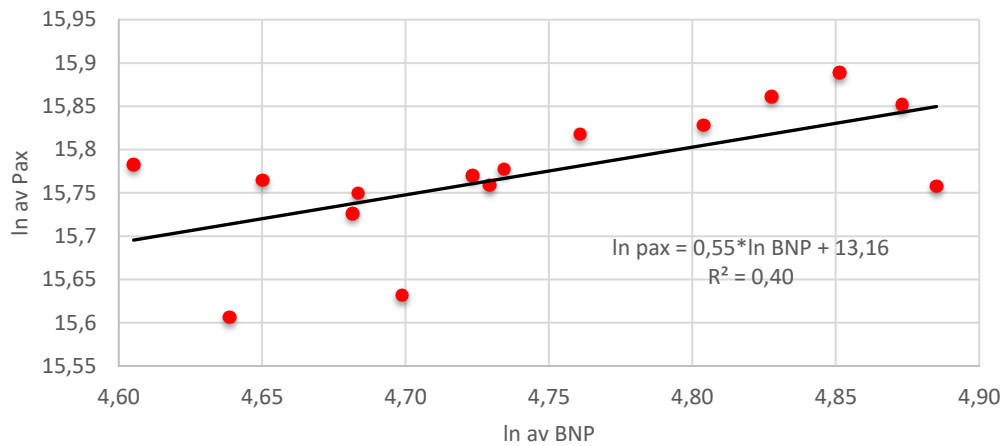


En del av utvecklingen kan förklaras av att Sverige befinner sig i en lågkonjunktur med hög inflation och höga räntor. Vi kan också se att det blivit dyrare att flyga, särskilt inrikes. Utöver detta så är det rimligt att anta att pandemin medfört ett ändrat resebeteende, inte minst genom att digitala möten visat sig fungera bra under pandemiåren. Vi ser också att företag och myndigheter i ökad utsträckning förordar ett ur miljösynpunkt hållbart resande för sina anställda.

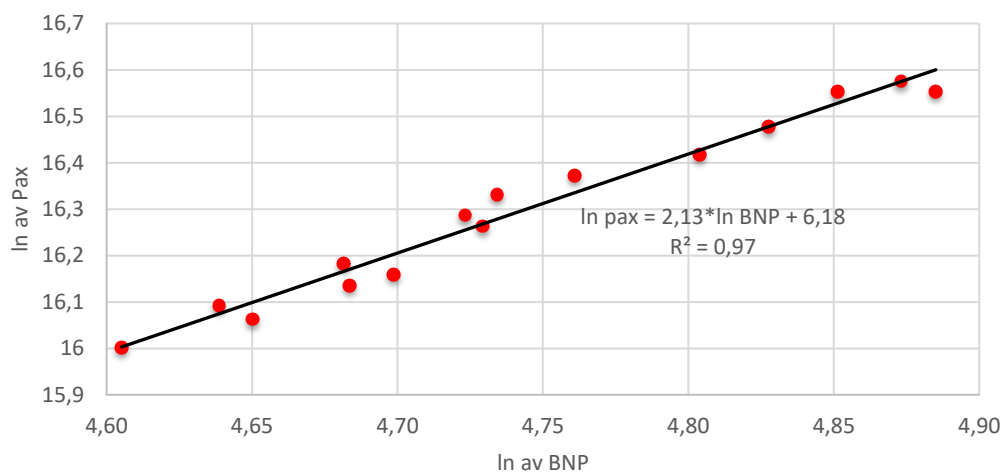
5 Regressionsskattningar

I figurerna 4 och 5 nedan visas regressionsskattningar för inrikes respektive utrikes trafik baserat på åren 2005-2019, det vill säga åren före pandemin. BNP används som förklarande variabel för både inrikes och utrikes. Man kan se att sambandet mellan BNP- och passagerarutvecklingen är starkare för utrikestrafiken (figur 5), bland annat genom att punkterna där är mer centrerade kring den skattade linjen jämfört med inrikes (figur 4).

Figur 4. Regression för inrikes passagerare



Figur 5. Regression för utrikes passagerare



Parametrarna 0,55 och 2,13 är båda statistiskt signifikanta och innebär att: Om BNP ökar med 2 procent så ökar efterfrågan med 1,1 procent ($2 * 0,55$) för inrikes och cirka 4,3 procent för utrikes ($2 * 2,13$). Dessa tal ska ses som riktvärden och inte som absoluta sanningar eftersom det även finns andra faktorer som påverkar trafikutvecklingen.

6 Planerat utbud

Det finns historiskt en stark korrelation mellan passagerarutveckling och sätesutbud. Därför är den utbudna kapaciteten en viktig faktor i

prognosframtagningen. För att få en bild av hur utbudet kan tänkas utvecklas används tidtabellsdatabasen OAG³. Inför årets vintersäsong (november-mars) väntas utbudet i form av utbudna flygstolar i utrikes linjefart att öka med drygt 1 procent jämfört med föregående års vintersäsong. Antalet avgångar väntas däremot minska med 1 procent. När det gäller inrikes ser vi att OAG:n inte är fullständig, men vi räknar med att antalet avgångar kommer att vara runt 15 procent färre jämfört med förra årets vinterprogram. Motsvarande för stolsutbudet ligger i storleksordningen minus 10 procent.

7 Osäkerheter

Utöver den ekonomiska utvecklingen som är den enskilt största påverkansfaktorn när det gäller efterfrågan på flygresor så ser vi ett antal kommande händelser som kan komma att påverka passagerarutvecklingen.

- Den viktigaste är kanske att Braathens från och med årsskiftet 2024/2025 kommer upphöra att trafikera Bromma och i stället börja flyga inrikes från Arlanda på uppdrag av SAS. I och med detta så stärks Arlandas roll som navflygplats. Det finns dock ett antal osäkerheter; vilken blir nettoeffekten i form av antal avgångar och utbudet av flygstolar, i vilken utsträckning kommer befintliga Brommaresenärer se Arlanda som ett fullgott alternativ, eller annorlunda uttryckt: bör man räkna med ett bortfall och i så fall hur stort? Under 2023 flög Braathens närmare 1 miljon passagerare till eller från Bromma. En annan fråga är hur biljettpriserna påverkas då en enskild aktör har 80 procent av marknaden?
- En ytterligare faktor som kan komma att påverka flygmarknaden är att den fria tilldelningen av utsläppsrätter inom EU (EU-ETS) kommer att fasas ut och upphöra från och med 2026. Dessutom undersöks om man ska låta de så kallade höghöjdseffekterna ingå i handelssystemet från och med 2028. Vad detta innebär i form av kostnadsökningar för flygoperatörernas och i slutändan efterfrågan på flygresor om man tvingas höja biljettpriserna är svårt att veta, inte minst på grund av att kvotpriserna fluktuerar över tid. Till exempel var priset 97 € i augusti 2022, för närvarande är priset knappt 65 €.

³ Official Airline Guide: Senast uppdaterad 2024-10-07.

- Flygskatten som infördes 2018 tas bort från och med juli nästa år. Drygt 94 procent av flygresorna från de svenska flygplatserna går till destinationer där skatten uppgår till 76 kronor per avresande passagerare. 4 procent flyger till destinationer där skatten är 315 och knappt 2 procent där skatten uppgår till 501 kronor.

Förändrade priser påverkar normalt efterfrågan. Det finns dock flera svårigheter med att beräkna hur en biljettprisförändring skulle kunna påverka efterfrågan på flygresor. Det är till exempel svårt att få en samlad bild av kommande kostnadsökningar, inte minst när det gäller kvotpriset på utsläppsrätter, eller att bedöma hur stor del av en kostnadsökning som övervältras på konsumenten (biljettpriset). Dessutom skulle det förmodligen behövas nya uppdaterade skattningar av efterfrågans priselasticitet. De senast kända skattningarna gjordes 2006 av dåvarande SIKÄ (numera Trafikanalys). Det är naturligtvis möjligt att göra en ny skattning och beräkningar utifrån ett antal antaganden, men Transportstyrelsen bedömer att denna typ skulle ge alltför stor variation och därmed osäkra resultat.

Som en parentes kan nämnas att biljettpriset för en inrikes flygresa enligt SCB:s flygindex ökat med närmare 80 procent i år (januari- augusti) jämfört med samma period 2023. Motsvarande förändring för utrikes charter och utrikes linjefart är en ökning med cirka 13 respektive 4 procent. Under samma period ökade antalet utrikespassagerare med cirka 4 procent. Passagerarutvecklingen för inrikestrafiken visar en minskning med 11 procent.

- De geopolitiska riskerna är fortsatt höga och kan komma att ytterligare påverka världsekonomin negativt. Utöver kriget i Ukraina och konflikten i Mellanöstern är det spända läget mellan USA och Kina ett potentiellt hot mot den globala handeln.
- Det råder fortfarande brist på vissa kompetenser i luftfartsbranschen och det finns problem med vissa leveranser av flygplan och reservdelar, vilket påverkar flygbolagens verksamhet

8 Passagerarprognos

Lågkonjunkturen håller i sig och antas enligt KI blir mer utdragen än vad som förväntades under våren. Det innebär bland annat att KI skrivit ned sin BNP-prognos för 2025 med 0,7 procentenheter, från 2,5 till 1,8 procent. För

åren därefter är det små skillnader jämfört med tidigare prognos. Inflationen sjunker och ligger under Riksbankens mål vilket har en direkt påverkan på räntenivåerna. Låg inflation och successivt allt lägre räntor gör att hushållens köputrymme blir större och att konsumtionen då börjar öka igen. Lägre räntor innebär också bättre förutsättningar för investeringar som också förväntas öka. Den svenska kronan kommer successivt att stärkas gentemot andra valutor vilket till exempel gör det billigare att turista utomlands.

Trafikutvecklingen har varit svag under innevarande år vilket till stor del hänger samman med lågkonjunkturen men antas också bero på stigande biljettpriser, särskilt för inrikesresor. Det innebär att antalet inrikespassagerare väntas minska med i storleksordningen 11 procent jämfört med 2023. Utrikestrafiken väntas öka med drygt 3 procent.

Blickar vi ytterligare framåt i tiden så ser vi att lågkonjunkturen är på väg att vända, men väntas enligt KI bestå fram till och med utgången av 2026.

Under avsnitt 7 har vi beskrivit ett antal osäkerheter vars konsekvenser är svåra att reda ut. I viss mån kan de sägas vara inbyggda i de hög- och lågalternativ som presenteras nedan. Som nämnts tidigare så är det naturligtvis möjligt att göra en ny skattning och beräkningar utifrån ett antal antaganden, men Transportstyrelsen bedömer att denna typ skulle ge alltför stor variation och därmed osäkra resultat. Mot denna bakgrund görs följande passagerarprognoser för perioden 2024-2030.

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		4 661	
2024	4 050	4 135	4 230
2025	3 700	4 135	4 250
2026	3 800	4 203	4 450
2027	3 800	4 249	4 550
2028	3 700	4 284	4 650
2029	3 600	4 321	4 800
2030	3 500	4 359	5 000
Förändring 2023-2030	- 1 161	- 302	339
Förändring 2023-2030, %	- 25 %	- 6 %	7 %
Andel av 2019	50 %	62 %	72 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		12 574	
2024	12 850	13 050	13 200
2025	13 600	14 000	15 100
2026	14 200	14 910	16 600
2027	14 600	15 585	17 500
2028	15 000	16 087	18 100
2029	15 500	16 640	18 600
2030	16 400	17 212	19 300
Förändring 2023-2030	3 826	4 638	6 726
Förändring 2023-2030, %	30 %	37 %	53 %
Andel av 2019	106 %	111 %	125 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		17 235	
2024	16 900	17 185	17 430
2025	17 300	18 135	19 350
2026	18 000	19 113	21 050
2027	18 400	19 833	22 050
2028	18 700	20 371	22 750
2029	19 100	20 961	23 400
2030	19 900	21 571	24 300
Förändring 2023-2030	2 665	4 336	7 065
Förändring 2023-2030, %	15 %	25 %	41 %
Andel av 2019	89 %	96 %	108 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		15 428	
2024	15 150	15 410	15 650
2025	15 500	16 262	17 350
2026	16 150	17 138	18 900
2027	16 500	17 785	19 770
2028	16 800	18 266	20 400
2029	17 100	18 796	20 980
2030	17 850	19 343	21 800
Förändring 2023-2030	2 422	3 915	6 372
Förändring 2023-2030, %	16 %	25 %	41 %
Andel av 2019	90 %	98 %	110 %

9 Koldioxid - räkneexempel

Baserat på den trendmässiga utvecklingen av genomsnittliga utsläpp per passagerare redovisas här några räkneexempel på hur koldioxidutsläppen för passagerarflyget kan komma att utvecklas fram till och med 2030.

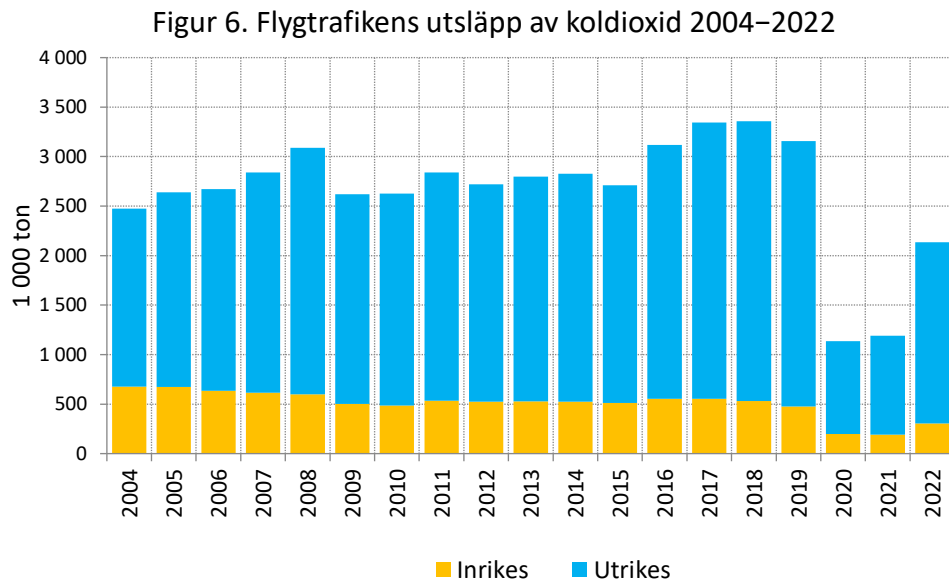
Beräkningar görs för såväl inrikes flygresor som för resor till/från Sverige.

9.1 Utvecklingen 2004 - 2022⁴

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

Naturvårdsverkets rapportering om flygets utsläpp av växthusgaser baseras på bränsleanvändningen för inrikes flygresor samt det bränsle som tankats i Sverige för utrikes flygresor.

⁴ Källa: Naturvårdsverket <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/trafik-och-transporter/>

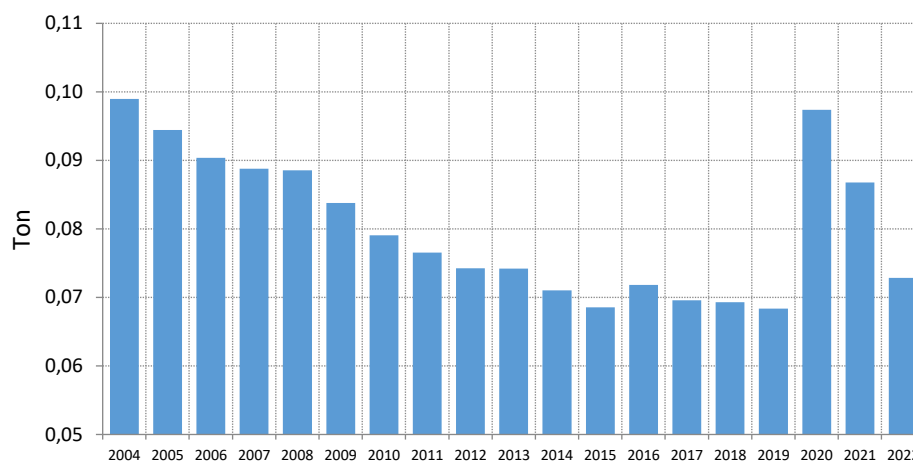


Mellan 2004 och 2019⁵ ökade utsläppen med 28 procent. Ökningen kan i sin helhet hänföras till utrikestrafiken. För inrikestrafiken har utsläppsmängden minskat och det beror i huvudsak på en svagare passagerartillväxt jämfört med utrikestrafiken. Under samma period ökade antalet passagerare på de svenska flygplatserna med 62 procent. Det innebär att koldioxidutsläppen per passagerare minskade med 21 procent under perioden. Utan att närmare analysera orsakerna bakom minskningen så baseras beräkningen på att denna trend kommer att bestå under prognosperioden. Ett par förklaringar kan emellertid vara att flygplanen blivit alltmer bränsleeffektiva, och att antalet passagerare per avgång ökat kontinuerligt. En aspekt att ta hänsyn till i framskrivningen är införandet av den så kallade reduktionsplikten som trädde i kraft den 1 juli 2021, och som innebär krav på inblandning av biobränsle i det vanliga flygfotogenet. För 2030 ska inblandningen enligt lagen uppgå till minst 27 procent.

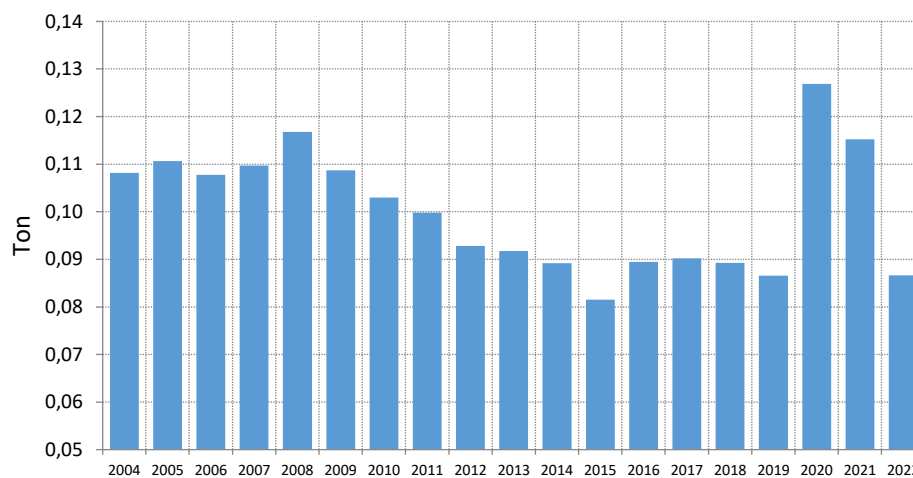
⁵ På grund av pandemin kan det vara mer relevant att jämföra med 2019 istället för 2022.

I de två följande figurerna visas utsläppen per passagerare mellan 2004 och 2022 för in- respektive utrikestrafiken.

Figur 7. CO₂-utsläpp per inrikes passagerare 2004–2022



Figur 8. CO₂-utsläpp per utrikes passagerare 2004–2022



9.2 Beräkningar och resultat

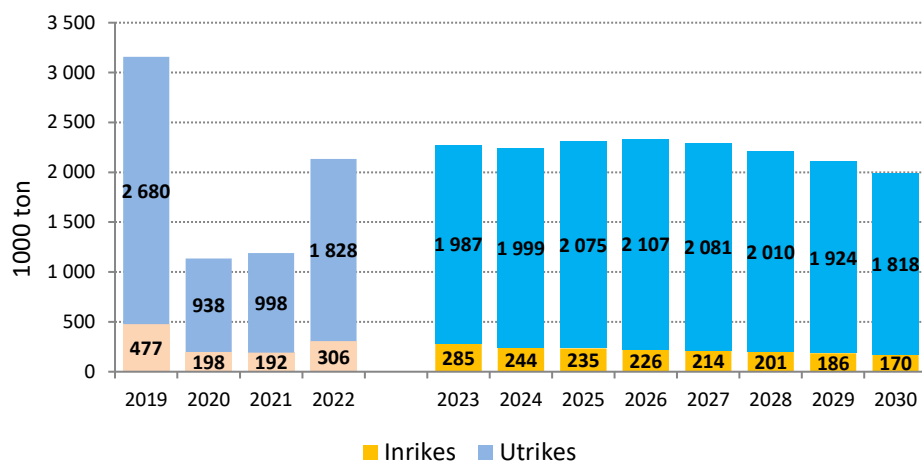
Beräkningen av utsläppen utgår alltså från skattningar av de genomsnittliga utsläppen per passagerare under perioden 2004-2022⁶, och som skrivs fram till 2030. Dessa multipliceras sedan med de prognosticerade passagerarvolymerna.

⁶ 2020 och 2021 avviker kraftigt (så kallade outliers) från den långsiktiga trenden och ingår därför inte i skattningarna av utsläpp per passagerare. En annan teknik är att använda en dummyvariabel, men den ger i detta fall närmast identiska resultat som att plocka bort outliers.

För att slutligen få fram hur stora utsläpp av fossil koldioxid som kan komma att genereras av passagerarflyget inom och till/från Sverige, görs en justering med hänsyn tagen till den förväntade effekten av reduktionsplikten⁷.

Resultatet för huvudalternativen visas i figur 9 tillsammans med de faktiska nivåerna under 2019 - 2022. I tabellerna 5 och 6 visas även beräkningarna för hög- och lågalternativen.

Figur 9. Uppskattning av flygets utsläpp av CO₂ 2024–2030



Tabell 5. Beräkningar av **inrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		306	
2023		285	
2024	239	244	250
2025	210	235	241
2026	204	226	239
2027	192	214	230
2028	173	201	218
2029	155	186	207
2030	137	170	195
Förändring ton 2022-2030	- 169	- 136	- 111
Förändring % 2022-2030	- 55 %	- 44 %	- 36 %
Andel av 2019	29 %	36 %	41 %

⁷ Enligt uppgift från Energimyndigheten är det rimligt att räkna med en verkningsgrad på mellan 75 och 85 procent. I våra beräkningar antas en verkningsgrad på 80 procent.

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

År	Låg	Huvud	Hög
2022		1 828	
2023		1 987	
2024	1 968	1 999	2 022
2025	2 016	2 075	2 238
2026	2 007	2 107	2 346
2027	1 950	2 081	2 337
2028	1 874	2 010	2 261
2029	1 792	1 924	2 150
2030	1 733	1 818	2 039
Förändring ton 2022-2030	- 95	- 10	211
Förändring % 2022-2030	- 5 %	- 1 %	12 %
Andel av 2019	65 %	68 %	76 %