



TSL  
2022-1640

# Passagerarprognos 2022-2028

Trafikprognos för svensk luftfart

**© Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen  
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSL 2022-1640

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År April 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Innehåll

<b>INNEHÅLL.....</b>	<b>3</b>
<b>1 BAKGRUND .....</b>	<b>4</b>
<b>2 METOD.....</b>	<b>4</b>
<b>3 OSÄKERHETER OCH MÖJLIGA KONSEKVENSER .....</b>	<b>5</b>
<b>4 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN.....</b>	<b>6</b>
<b>5 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2021-2022.....</b>	<b>7</b>
<b>6 REGRESSIONSSKATTNINGAR.....</b>	<b>8</b>
<b>7 PASSAGERARPROGNOS 2022-2028.....</b>	<b>10</b>
<b>8 KOLDIOXID - RÄKNEEXEMPEL .....</b>	<b>13</b>

## 1 Bakgrund

Prognoser över passagerarantal 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- och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna och för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS<sup>1</sup>-avgiften. Prognosen omfattar perioden 2022–2028.

## 2 Metod

Nu när pandemin är på väg att avta och trafiken så smått börjat återhämta sig befinner vi oss i en ny krissituation i och med den ryska invasionen av Ukraina. Den osäkerhet som rådde under pandemin har alltså ersatts av en ny stor osäkerhet. De omedelbara effekterna är relativt tydliga i form av skarpa sanktioner gentemot Ryssland, men också ökade råvarupriser (framförallt energipriser), stigande inflation och höjda låneräntor etc. Vi ser också att luftrum i Europa och USA stängs av för ryskt flyg, och att Ryssland har svarat med motsvarande stängningar. Hur länge och på vilket sätt kriget kommer att utvecklas är det ingen som vet något om, inte heller vilka efterverkningar som kommer. Vi står således fortsatt på en mycket osäker grund där gängse prognosmodeller är av mindre värde i åtminstone det korta perspektivet.

Vi har istället försökt hitta ledtrådar hur trafikutvecklingen varit under slutet av 2021 och fram till nu (t.o.m. mars), flygbolagens planer enligt tidtabellsdatabasen OAG, och försökt samla så mycket information som möjligt om tänkbara följdverkningar av kriget, samt vilka bedömningar

---

<sup>1</sup> Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

branschen gjort. Bedömningarna blir således till stor del kvalitativa för den första perioden i prognosen, 2022-2023. För resterande del fram till 2028 använder vi oss av den vanliga prognosmodellen där BNP används som den huvudsakliga förklarande variabeln.

Vi har likt höstens prognos tagit fram ett låg- och högalternativ som komplement till prognosen, denna gång även för fakturerbara passagerare.

### **3 Osäkerheter och möjliga konsekvenser**

- Just nu är den största osäkerheten vilka följdverkningar Rysslands invasion av Ukraina kommer att ge. Vi har redan sett prisökningar på energi och vissa råvaror. Ryssland är en stor exportör av bland annat olja och naturgas, framförallt till Europa. I och med att omfattande sanktioner gentemot handel med Ryssland har inneburit ett minskat utbud har priserna pressats upp ytterligare. Det kommer att leda till en stigande inflation och räntehöjningar med minskad köpkraft hos hushållen som följd. Samtidigt har hushållens finansiella sparande ökat, framförallt under 2021, vilket talar för att det finns utrymme för en ökad konsumtion och däribland semesterresor utomlands som fått stå tillbaka under pandemin. Hur utvecklingen på lite längre sikt kommer att bli är för närvarande mycket osäkert.
- Pandemin är inte över men har börjat klinga av och är på väg att övergå i en endemi. Länder öppnar upp, reserestriktioner lättas eller tas bort helt inom vissa geografiska områden. Dock varnar Folkhälsomyndigheten att faran inte helt kan blåsas över för att smittspridningen kan ta ny fart eller att nya virusvarianter uppstår.
- Något som vi har nämnt i tidigare prognoser är de beteendeförändringar som uppstått i spåren av pandemin. Fysiska möten har ersatts av virtuella möten, och de flesta tror att dessa kommer bestå, framförallt

för tjänsteresorna. Däremot ser många ett behov av att ses nu under 2022 efter 2 års pandemi för att sedan återgå till en situation där virtuella möten har en naturlig plats.

- Konkurrensen om Europatrafiken kommer förmodligen att öka i förhållande till 2019, bland annat som en följd av Eurowings och Ryanairs etableringar på Arlanda, och att Norwegian väntas skala upp sitt utbud ganska rejält i förhållande till 2021.
- Det råder just nu långa väntetider för att kunna göra nya pass vilket kan leda till problem för resor i närtid.

## 4 Den ekonomiska utvecklingen

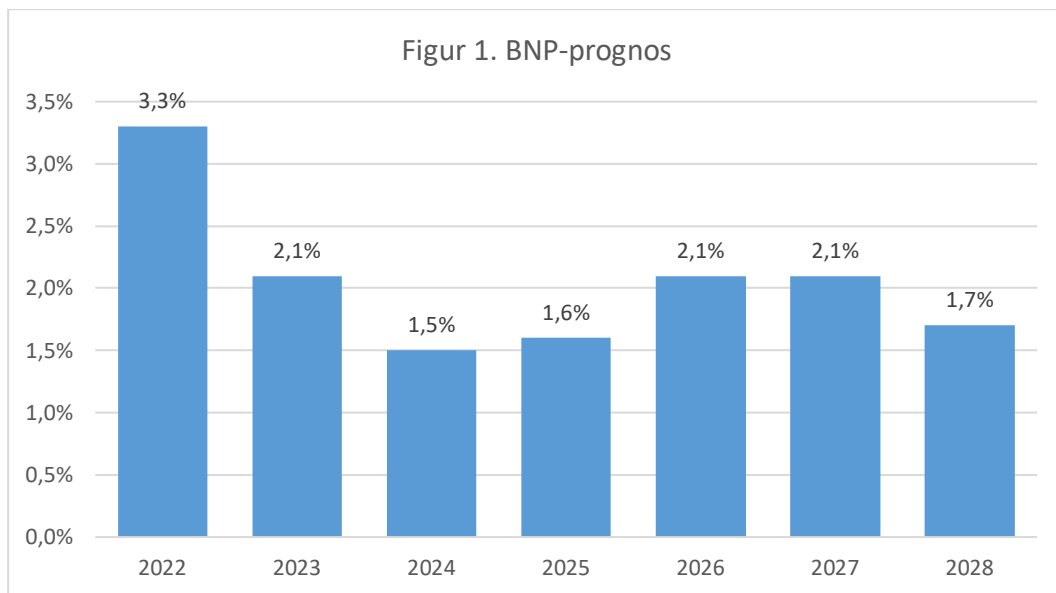
I den senaste prognosen<sup>2</sup> från Konjunkturinstitutet beskrivs läget i den svenska ekonomin på följande vis:

”Det ryska anfallskriget mot Ukraina är en enorm humanitär katastrof och medför ett stort mänskligt lidande. Ungefär 200 000 ukrainska flyktingar antas komma till Sverige i år, vilket medför stora ökningar av de offentliga konsumtionsutgifterna. De offentliga finanserna är dock starka och de största utmaningarna på kort sikt när det gäller flyktingmottagandet är snarare av praktisk än av ekonomisk natur. BNP-tillväxten påverkas inte särskilt mycket av den uppkomna situationen. Hushållens köpkraft gröps förvisso ur av den höga inflationen, men utfasningen av pandemirestriktionerna bidrar till att de tar av sitt höga sparande och ökar konsumtionen ändå, om än i långsam takt. Den svenska ekonomin går in i en mild högkonjunktur i slutet av 2022. Den höga inflationen och det växande resursutnyttjandet i ekonomin gör att Riksbanken överger nollräntepolitiken och höjer reporäntan en första gång i september i år”.

Figur 1 visar KI:s senaste prognos över den svenska ekonomins utveckling fram till 2028.

---

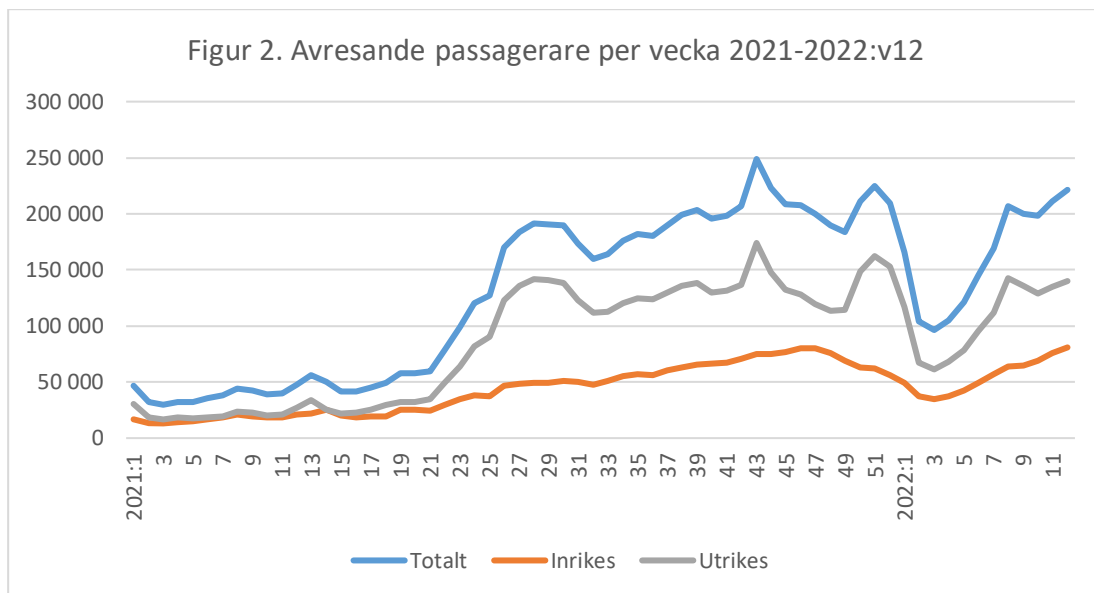
<sup>2</sup> Konjunkturläget mars 2022.



## 5 Passagerarutvecklingen 2021-2022

När vi i början av 2022 började se lättnader av de reserestriktioner som varit under pandemin kom Rysslands invasion av Ukraina, men det är för tidigt att säga om det hittills haft någon större påverkan på svenska flygtrafiken.

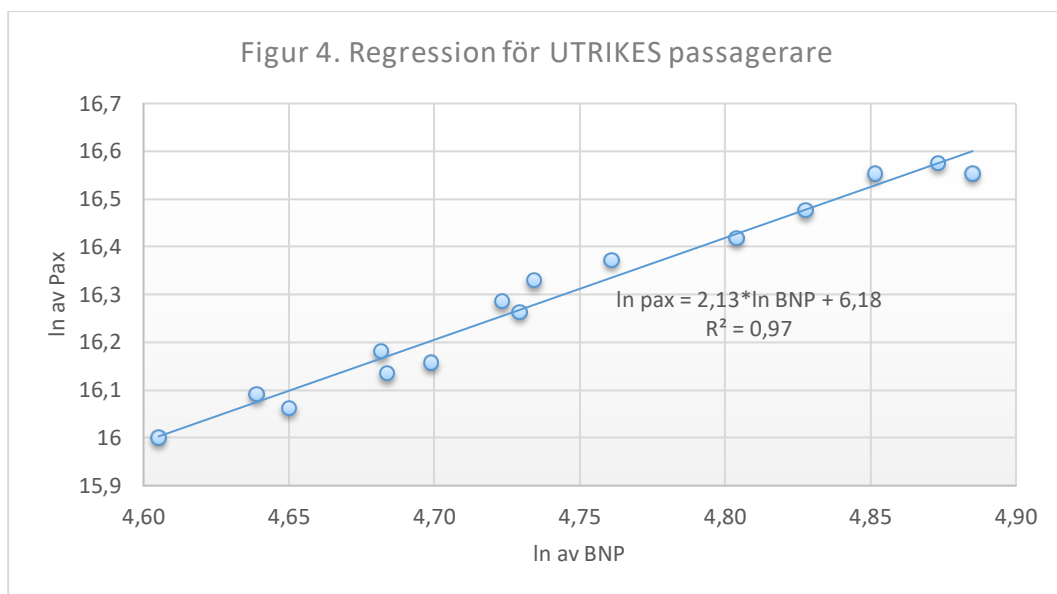
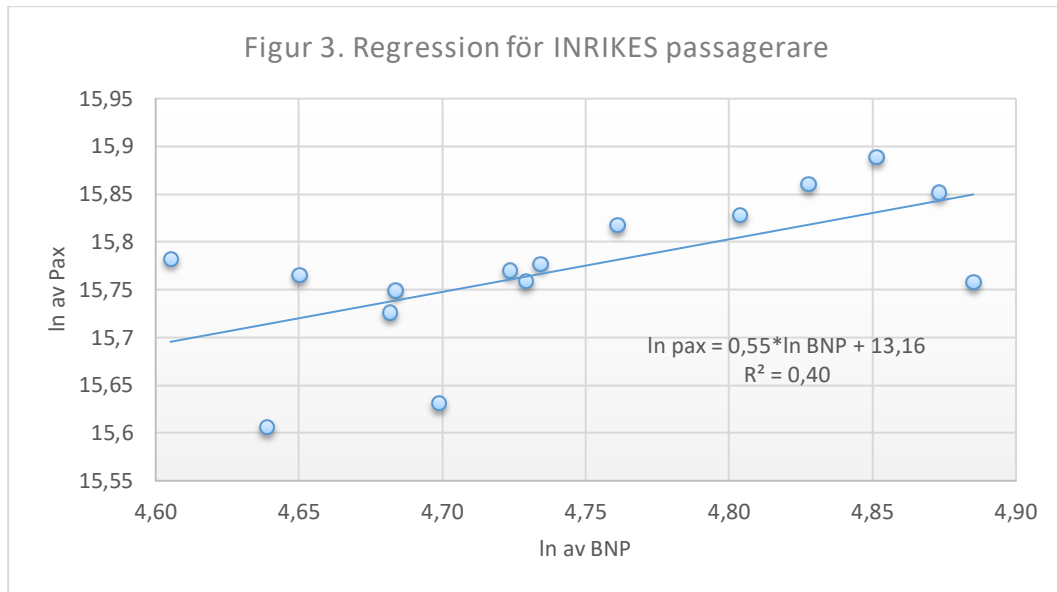
Vi ser dock fortfarande en positiv trend i passagerarvolymerna.



## 6 Regressionsskattningar

I figurerna 3 och 4 nedan syns regressionsskattningarna för inrikes respektive utrikes. Vi använder BNP som förklarande variabel i skattningarna både för inrikes och utrikes, och det man kan se är att sambandet är större mellan BNP och avresande passagerare i utrikestrafiken än i inrikestrafiken, eftersom punkterna ligger mer centrerat kring linjen.





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

## 7 Passagerarprognos 2022-2028

Som nämnts så befinner vi oss på grund av Rysslands invasion av Ukraina i en mycket osäker situation, och vi ser initialt att bland annat priser på råvaror har börjat stiga. Detta kommer att innebära stigande inflation, stigande räntor och en urholkad köpkraft hos hushållen. Osäkerheter kring hur kriget fortlöper kan också innebära en större försiktighet med minskad konsumtion generellt. En recession i den globala ekonomin kan heller inte uteslutas. Mycket hänger naturligtvis på hur länge kriget kommer att fortgå, och vilka efterverkningarna blir på den globala ekonomin men också geopolitiskt.

Mot den bakgrunden har vi valt att följa en försiktighetsprincip som i praktiken innebär att prognoserna från i höstas ligger kvar. Trots att inrikestrafikens utveckling under 2021 var sämre än den som förutsågs så tror vi att volymerna från hösten huvudprognos kommer kunna uppnås. Utrikestrafiken å andra sidan ökade med mer än vad höstens prognos gav vid handen. Men även här väljer vi av försiktighetsskäl att ligga kvar på ungefär samma volymer som från höstens prognos.

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

	Låg	Huvud	Hög
2019		6 974	
2020		2 033	
2021		2 210	
2022	<b>3 050</b>	<b>3 600</b>	<b>4 200</b>
2023	<b>4 100</b>	<b>4 900</b>	<b>5 300</b>
2024	<b>4 150</b>	<b>4 940</b>	<b>5 600</b>

2025	<b>4 200</b>	<b>4 985</b>	<b>5 900</b>
2026	<b>4 300</b>	<b>5 040</b>	<b>6 000</b>
2027	<b>4 375</b>	<b>5 095</b>	<b>6 100</b>
2028	<b>4 425</b>	<b>5 140</b>	<b>6 245</b>
Förändring antal 2021-2028	<b>2 215</b>	<b>2 930</b>	<b>4 035</b>
Förändring % 2021-2028	<b>100 %</b>	<b>133 %</b>	<b>183 %</b>
Andel 2028 av 2019, %	<b>63 %</b>	<b>74 %</b>	<b>90 %</b>

Tabell 2. Antalet avresande passagerare utrikes, 1000-tal.

	Låg	Huvud	Hög
2019		15 444	
2020		3 570	
2021		4 360	
2022	<b>8 800</b>	<b>10 200</b>	<b>11 500</b>
2023	<b>10 500</b>	<b>13 100</b>	<b>14 200</b>
2024	<b>11 225</b>	<b>13 520</b>	<b>14 900</b>
2025	<b>11 484</b>	<b>13 980</b>	<b>15 645</b>
2026	<b>11 940</b>	<b>14 610</b>	<b>16 320</b>
2027	<b>12 404</b>	<b>15 265</b>	<b>17 130</b>
2028	<b>13 110</b>	<b>15 830</b>	<b>17 770</b>
Förändring antal 2021-2028	<b>8 750</b>	<b>11 470</b>	<b>13 410</b>
Förändring % 2021-2028	<b>201 %</b>	<b>263 %</b>	<b>308 %</b>
Andel 2028 av 2019, %	<b>85 %</b>	<b>103 %</b>	<b>115 %</b>

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

	Låg	Huvud	Hög
2019		22 418	
2020		5 603	
2021		6 570	
2022	<b>11 850</b>	<b>13 800</b>	<b>15 700</b>
2023	<b>14 600</b>	<b>18 000</b>	<b>19 500</b>
2024	<b>15 375</b>	<b>18 460</b>	<b>20 500</b>
2025	<b>15 685</b>	<b>18 965</b>	<b>21 545</b>
2026	<b>16 240</b>	<b>19 650</b>	<b>22 320</b>
2027	<b>16 779</b>	<b>20 360</b>	<b>23 230</b>
2028	<b>17 535</b>	<b>20 970</b>	<b>24 015</b>
Förändring antal 2021-2028	<b>10 965</b>	<b>14 400</b>	<b>17 445</b>
Förändring % 2021-2028	<b>167 %</b>	<b>219 %</b>	<b>266 %</b>
Andel 2028 av 2019, %	<b>78 %</b>	<b>94 %</b>	<b>107 %</b>

Tabell 4. Fakturerbara passagerare, 1000-tal.

	Låg	Huvud	Hög
2019		19 769	
2020		4 951	
2021		5 921	
2022	<b>10 472</b>	<b>12 195</b>	<b>13 874</b>
2023	<b>12 902</b>	<b>15 906</b>	<b>17 232</b>

2024	<b>13 586</b>	<b>16 313</b>	<b>18 115</b>
2025	<b>13 860</b>	<b>16 759</b>	<b>19 039</b>
2026	<b>14 351</b>	<b>17 364</b>	<b>19 724</b>
2027	<b>14 827</b>	<b>17 992</b>	<b>20 528</b>
2028	<b>15 495</b>	<b>18 531</b>	<b>21 221</b>
Förändring antal 2021-2028	<b>9 574</b>	<b>12 610</b>	<b>15 300</b>
Förändring % 2021-2028	<b>162 %</b>	<b>213 %</b>	<b>258 %</b>
Andel 2028 av 2019, %	<b>78 %</b>	<b>94 %</b>	<b>107 %</b>

## 8 Koldioxid - räkneexempel

Baserat på den trendmässiga utvecklingen av genomsnittliga utsläpp per passagerare redovisas här ett antal räkneexempel på hur koldioxidutsläppen för passagerarflyget kan komma att utvecklas fram till och med 2028.

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

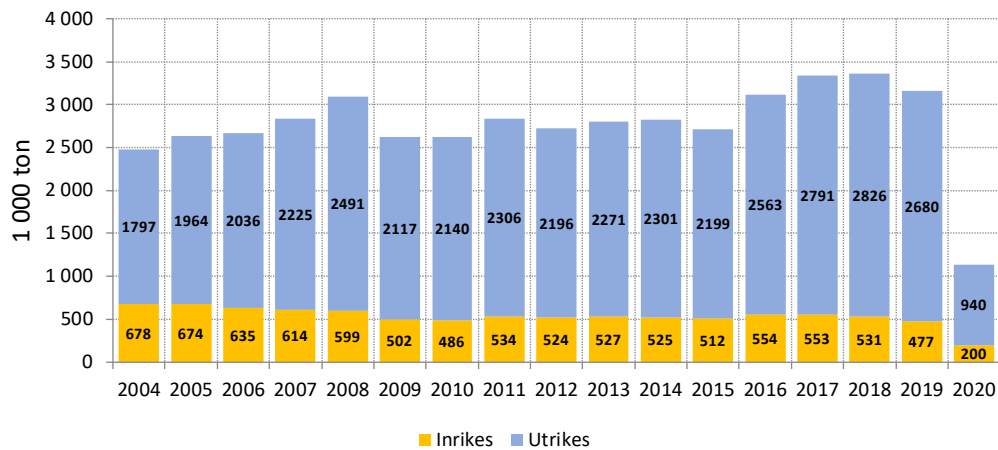
### 8.1 Utvecklingen 2004 - 2020

I figur 5 nedan visas flygets utsläpp av koldioxid<sup>3</sup> (CO<sub>2</sub>) mellan 2004 och 2020. Naturvårdsverkets rapportering om flygets utsläpp av växthusgaser baseras på bränsleanvändningen för inrikes flygresor samt det bränsle som tankats i Sverige för utrikes flygresor.

---

<sup>3</sup> Källa: Naturvårdsverket <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/trafik-och-transporter/>

Figur 5. Flygtrafikens utsläpp av koldioxid  
2004 - 2020

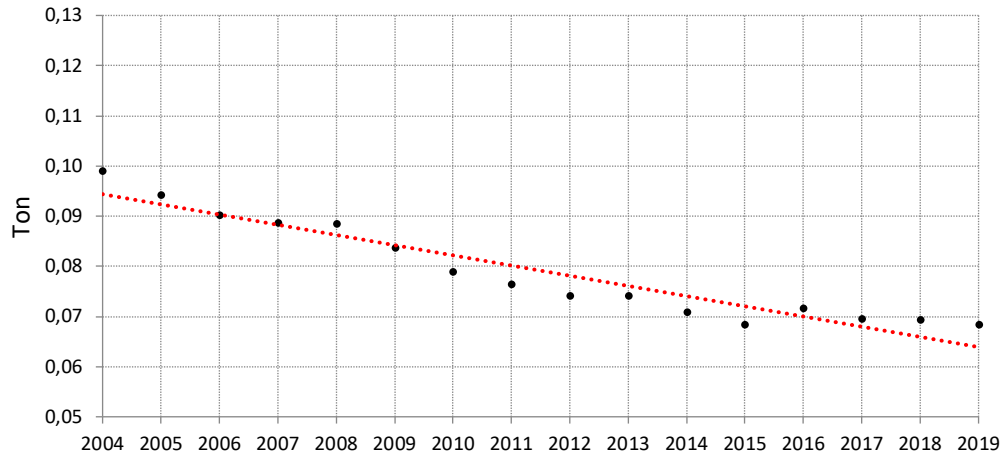


Mellan 2004 och 2019 ökade utsläppen med 28 % (eftersom pandemin kraftigt påverkade trafiken och således utsläppen 2020 jämför vi med 2019). Ökningen kan i sin helhet hänföras till utrikestrafiken. För inrikestrafiken har utsläppsmängden minskat och det beror i huvudsak på en svagare passagerartillväxt jämfört med utrikestrafiken. Under samma period ökade antalet passagerare på de svenska flygplatserna med 62 %. Det innebär att CO<sub>2</sub>-utsläppen per passagerare minskat med 21 % under perioden. Utan att närmare analysera orsakerna bakom den trendmässiga minskningen per passagerare baseras beräkningen på det faktum att utsläppsmängden minskat under lång tid. Ett par förklaringar kan emellertid vara att flygplanen blivit alltmer bränsleeffektiva och en kontinuerlig ökning av antalet passagerare per avgång. En ny aspekt att ta hänsyn till i beräkningen är den nyligen införda reduktionsplikten som trädde i kraft den 1 juli 2021, och som innebär krav på inblandning av biobränsle i det vanliga flygfotogenet. För 2028 ska inblandningen enligt lagen uppgå till minst 15,3 %.

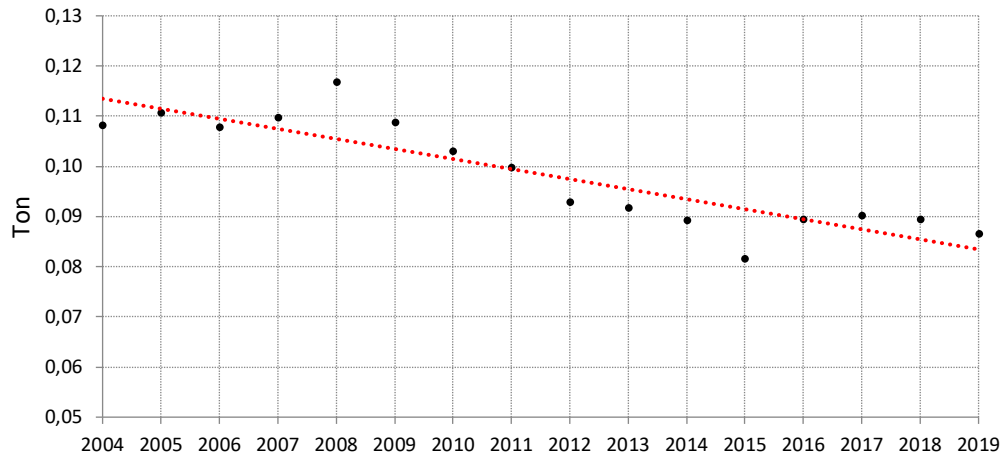
I de två följande figurerna visas utsläppen per passagerare mellan 2004 och 2019 för in- respektive utrikestrafiken tillsammans med de skattade trenderna.

Förklaringsgraden<sup>4</sup> är högre för inrikestrafiken, 91 % jämfört med 78 % för utrikes.

Figur 6. Inrikes  
CO2-utsläpp per passagerare 2004 - 2019



Figur 7. Utrikes  
CO2-utsläpp per passagerare 2004 - 2019



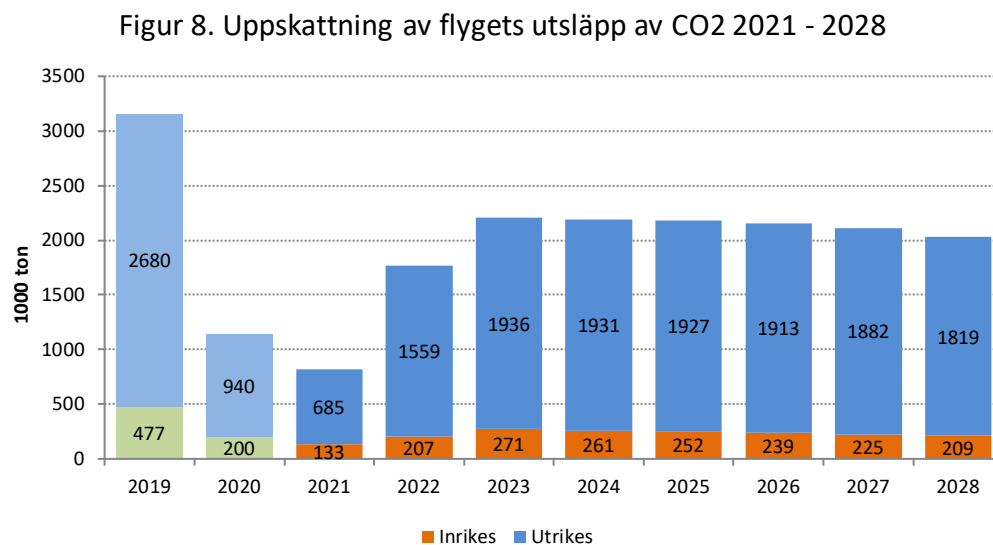
<sup>4</sup> Förklaringsgraden är ett mått som i det här fallet anger hur stor del av variationen i CO2-utsläpp per passagerare som förklaras av den skattade trendlinjen.

## 8.2 Beräkningar och resultat

Beräkningen av utsläppen utgår alltså från skattningar av de genomsnittliga utsläppen per passagerare. Dessa multipliceras sedan med de prognosticerade passagerarvolymerna (tabell 1 och 2 på sidan 9).

För att slutligen få fram hur mycket koldioxid som kan komma att genereras av passagerarflyget inom och till/från Sverige, görs en justering med hänsyn tagen till den förväntade effekten av reduktionsplikten<sup>5</sup>.

Resultatet för medelalternativet visas i figur 8 tillsammans med de faktiska nivåerna under 2019 och 2020. I tabellerna 5 och 6 ingår även hög- och lågnivåerna.



<sup>5</sup> 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 5. Inrikes, ton 1000-tal.

	Låg	Huvud	Hög
2019		477	
2020		200	
2021		133	
2022	<b>176</b>	<b>207</b>	<b>242</b>
2023	<b>226</b>	<b>271</b>	<b>293</b>
2024	<b>219</b>	<b>261</b>	<b>296</b>
2025	<b>212</b>	<b>252</b>	<b>298</b>
2026	<b>204</b>	<b>239</b>	<b>285</b>
2027	<b>193</b>	<b>225</b>	<b>270</b>
2028	<b>180</b>	<b>209</b>	<b>254</b>
Förändring ton 2019-2028	<b>- 297</b>	<b>- 268</b>	<b>- 223</b>
Förändring % 2019-2028	<b>- 62 %</b>	<b>- 56 %</b>	<b>- 47 %</b>

Tabell 6. Utrikes, ton 1000-tal.

	Låg	Huvud	Hög
2019		2 680	
2020		940	
2021		685	
2022	<b>1 345</b>	<b>1 559</b>	<b>1 758</b>
2023	<b>1 552</b>	<b>1 936</b>	<b>2 099</b>
2024	<b>1 603</b>	<b>1 931</b>	<b>2 128</b>
2025	<b>1 583</b>	<b>1 927</b>	<b>2 156</b>
2026	<b>1 564</b>	<b>1 913</b>	<b>2 137</b>
2027	<b>1 529</b>	<b>1 882</b>	<b>2 112</b>
2028	<b>1 507</b>	<b>1 819</b>	<b>2 042</b>
Förändring ton 2019-2028	<b>-1 173</b>	<b>- 861</b>	<b>- 638</b>
Förändring % 2019-2028	<b>- 44%</b>	<b>- 32%</b>	<b>- 24%</b>

För utrikestrafiken beräknas utsläppen av koldioxid minska med 32 % jämfört med 2019 medan inrikes beräknas minska med 56 %.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503