



TRANSPORT  
STYRELSEN

TSL  
2024-236

# Passagerarprognos 2024-2030 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 2024-263

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År april 2024

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 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN .....</b>	<b>5</b>
<b>4 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2023 .....</b>	<b>6</b>
<b>5 REGRESSIONSSKATTNINGAR .....</b>	<b>7</b>
<b>6 PLANERAT UTBUDD .....</b>	<b>8</b>
<b>7 PASSAGERARPROGNOSER 2024-2030 .....</b>	<b>8</b>
<b>8 KOLDIOXID - RÄKNEEXEMPEL .....</b>	<b>11</b>

## 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 GAS<sup>1</sup>-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 inträffar oförutsedda händelser som till exempel pandemier eller liknande. Även nu i pandemins efterdyningar med en flygmarknad som befinner sig i en återhämtningsfas samtidigt som BNP-tillväxten är svag i såväl Sverige som bland våra viktigaste handelspartners, är de kvalitativa bedömningarna av stor betydelse. 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 ges också flygbranschens aktörer en möjlighet att lämna synpunkter på en första preliminär prognos.

---

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

### 3 Den ekonomiska utvecklingen

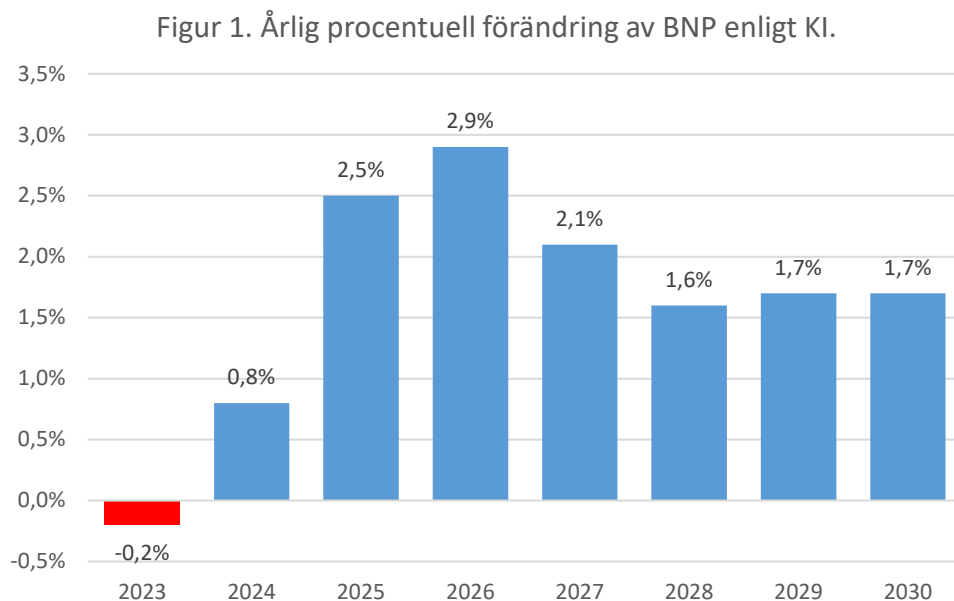
I sin senaste prognos<sup>2</sup> skriver Konjunkturinstitutet bland annat följande om läget och framtidsutsikterna för den svenska ekonomin:

*Sverige befinner sig i en lågkonjunktur sedan snart ett år tillbaka. Lågkonjunkturen slår igenom tydligare på arbetsmarknaden i år och arbetslösheten stiger till 8,3 procent.*

*Inflationen har fallit tillbaka snabbt den senaste tiden och nedgången fortsätter under 2024. Riksbanken inleder därför en serie räntesänkningar i juni, vilket bidrar till att konjunkturen börjar återhämta sig i slutet av året.*

*Det dröjer dock till 2026 innan lågkonjunkturen är över. Konsumenterna blir en viktig drivkraft i återhämtningen. Lägre räntor och stigande reallöner gör att hushållens konsumtion växer relativt snabbt från och med det sista kvartalet i år. Samtidigt innebär satsningar på bland annat försvaret att den statliga konsumtionen växer betydligt snabbare än normalt, liksom den gör i år.*

Figur 1 visar den förväntade BNP-utvecklingen enligt KI:s senaste prognos.

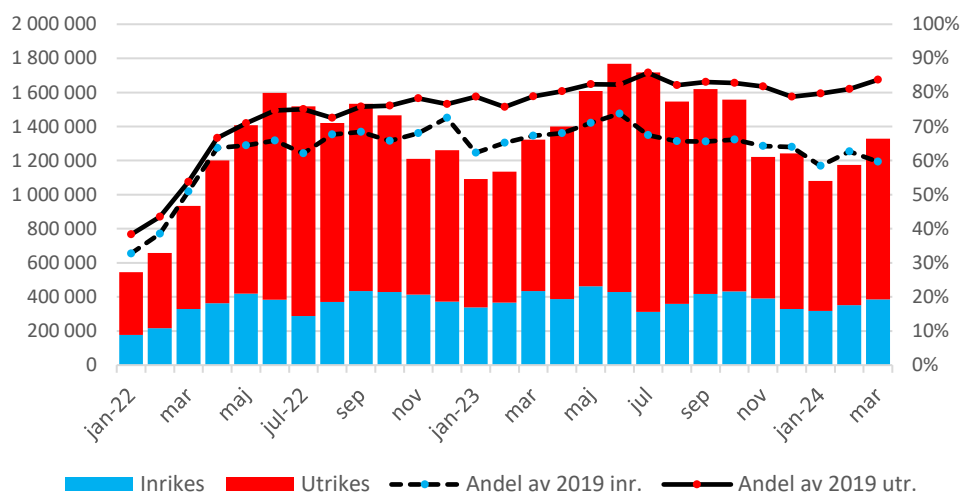


<sup>2</sup> Konjunkturläget mars 2024.

## 4 Passagerarutvecklingen 2023

Totalt uppgick antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna under 2023 till drygt 17,2 miljoner. Det innebär en ökning med i runda tal 17 % jämfört med 2022, och motsvarar 77 % av 2019 års passagerarantal. Inrikestrafiken ökade med 11 % och uppgick till 4,66 miljoner passagerare. Motsvarande för utrikes var 12,57 miljoner passagerare vilket ger en ökning med 19 %. I figur 2 visas passagerarutvecklingen mellan januari 2022 och mars 2024 tillsammans dess andelar av 2019 års passagerarvolymer.

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

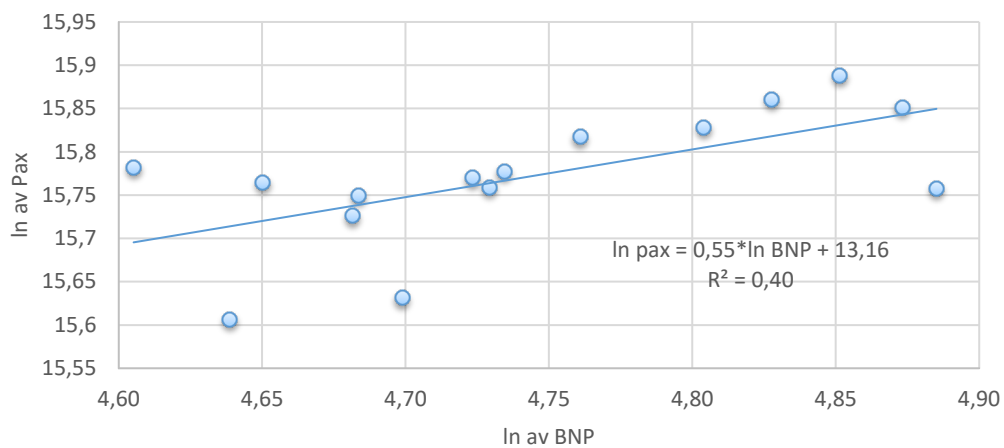


Som nämnts så uppgick antalet passagerare under 2023 till 77 % av 2019 års volym. Nedbrutet på in- respektive utrikestrafik så var andelarna 67 respektive 81 %. Bryter vi ned detta per månad ser man att den nedåtgående trenden för inrikestrafiken med början i juli förra året har fortsatt under årets första kvartal. För utrikes syns en svag minskning under tredje kvartalet men som vänt uppåt igen.

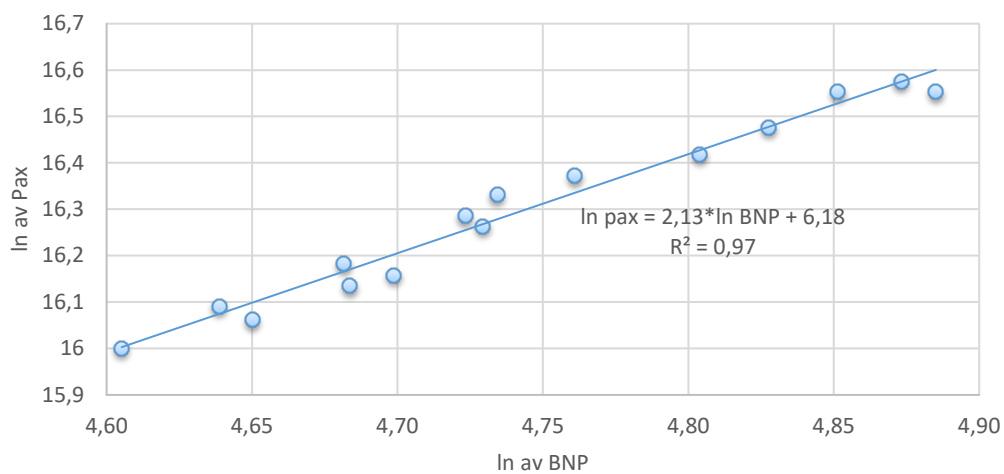
## 5 Regressionsskattningar

I figurerna 3 och 4 nedan visas regressionsskattningar för inrikes respektive utrikes trafik baserat på åren 2005-2019, det vill säga åren före pandemin. BNP används som förklarande variabel för både inrikes och utrikes. Man kan se att sambandet mellan BNP- och passagerarutvecklingen är starkare för utrikestrafiken (figur 4), bland annat genom att punkterna där är mer centrerade kring den skattade linjen jämfört med inrikes (figur 3).

Figur 3. Regression för inrikes passagerare



Figur 4. Regression för utrikes passagerare



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

## 6 Planerat utbud

Den utbudna kapaciteten är en viktig faktor att ta hänsyn till i prognosframtagningen. För att få en bild av hur utbudet kan tänkas utvecklas används tidtabellsdatabasen OAG<sup>3</sup>. I tabell 1 nedan visas hur sommarprogrammet i år (april-oktober) ser ut i förhållande till samma period 2023.

Tabell 1.

<b>Förändring av utbudet jämfört med 2023, april-oktober.</b>	<b>Avgångar</b>	<b>Sätesutbud</b>
Inrikes linjefart	- 19,6 %	- 15,8 %
Utrikes linjefart	3,0 %	3,3 %
<b>Totalt</b>	<b>- 6,7 %</b>	<b>- 2,8 %</b>

Vi ser att det förväntas en betydande minskning för inrikestrafiken och det gäller för såväl antalet avgångar som sätesutbud. För utrikestrafiken väntas däremot en ökning jämfört med 2023. Det finns historiskt en stark korrelation mellan passagerarutveckling och sätesutbud.

## 7 Passagerarprognoser 2024-2030

Lågkonjunktur, försämrade köpkraft bland hushållen och en svag svensk valuta är sannolikt de faktorer som mest kan förklara att efterfrågan på

<sup>3</sup> Official Airline Guide: Senast uppdaterad 2024-.04-15.



flygresor mattades av under andra halvan av 2023. Att efterfrågan trots detta ökade så pass snabbt under första halvåret skulle kunna förklaras av ett stort uppdämt resebehov efter pandemin. Generellt minskade hushållskonsumtionen under året, men det tycks initialt alltså inte ha gällt efterfrågan på flygresor. För närvarande ser det dock ut som att den ekonomiska realiteten börjat påverka flygresandet. För detta talar inte minst, vilket tidigare nämnts, den förhållandevis svaga trafikutvecklingen sedan sommaren 2023. Till detta kan tilläggas att det planeras ett betydligt lägre utbud i år jämfört med samma period 2023, höjning av flygskatten med runt 10 procent plus ökade flygplatsavgifter. Vi ser också framför oss kommande kostnadsökningar inom ramen för EU-ETS där till exempel den fria tilldelningen av utsläppsrätter för flygoperatörer kommer att fasas ut.

Mot denna bakgrund gör vi bedömningen att höstens prognos var alltför optimistisk vilket gör att prognosen skrivs ned till följande nivåer.

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		4 661	
2024	3 800	4 150	4 450
2025	3 900	4 450	5 000
2026	4 000	4 528	5 200
2027	4 000	4 582	5 300
2028	4 000	4 622	5 400
2029	4 000	4 665	5 600
2030	4 000	4 709	5 700
Förändring 2023-2030	- 661	48	1 039
Förändring 2023-2030, %	- 14 %	1 %	22 %
Andel av 2019	57 %	67 %	82 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		12 574	
2024	12 700	13 100	13 600
2025	13 600	14 400	15 500
2026	13 900	15 399	16 600
2027	14 300	16 130	17 300
2028	15 000	16 685	18 000
2029	15 500	17 295	19 200
2030	16 400	17 927	19 900
Förändring 2023-2030	3 826	5 353	7 326
Förändring 2023-2030, %	30 %	43 %	58 %
Andel av 2019	106 %	116 %	129 %

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

År	Låg	Huvud	Hög
2023		17 235	
2024	16 500	17 250	18 050
2025	17 500	18 850	20 500
2026	17 900	19 927	21 800
2027	18 300	20 712	22 600
2028	19 000	21 307	23 400
2029	19 500	21 960	24 800
2030	20 400	22 636	25 600
Förändring 2023-2030	3 165	5 401	8 365
Förändring 2023-2030, %	18 %	31 %	49 %
Andel av 2019	91 %	101 %	114 %

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

<b>År</b>	<b>Låg</b>	<b>Huvud</b>	<b>Hög</b>
2023		15 428	
2024	14 770	15 441	16 158
2025	15 665	16 874	18 351
2026	16 023	17 838	19 514
2027	16 381	18 541	20 231
2028	17 008	19 073	20 947
2029	17 456	19 658	22 200
2030	18 261	20 263	22 916
Förändring 2023-2030	2 833	4 835	7 488
Förändring 2023-2030, %	18 %	31 %	49 %
Andel av 2019	92 %	102 %	116 %

## 8 Koldioxid - räkneexempel

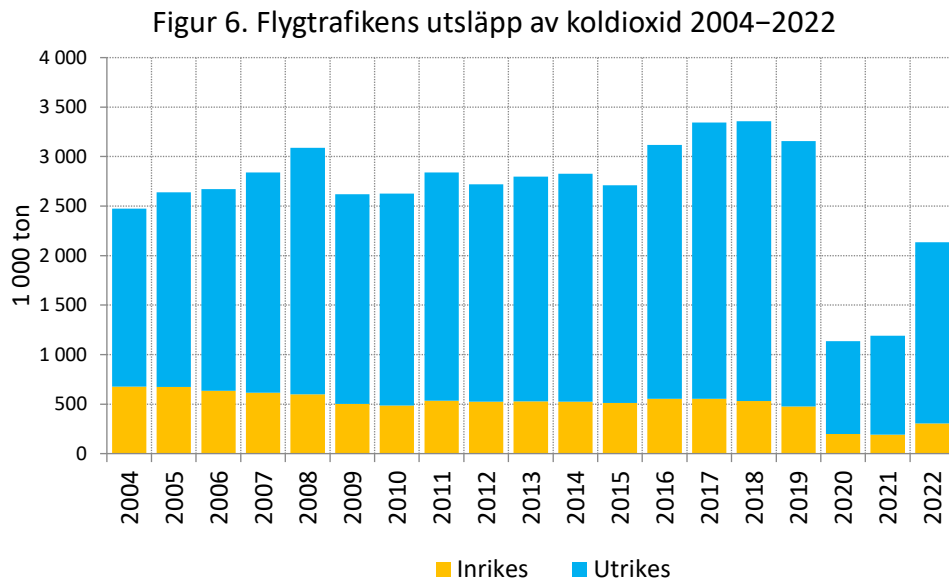
Baserat på den trendmässiga utvecklingen av genomsnittliga utsläpp per passagerare redovisas här några räkneexempel på hur koldioxidutsläppen för passagerarflyget kan komma att utvecklas fram till och med 2030.

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

### 8.1 Utvecklingen 2004 - 2022<sup>4</sup>

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.

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

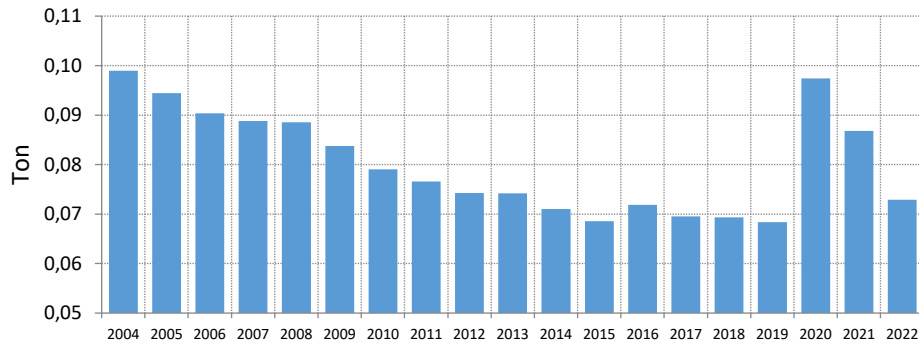


Mellan 2004 och 2019<sup>5</sup> ökade utsläppen med 28 %. Ökningen kan i sin helhet hänföras till utrikestrafiken. För inrikestrafiken har utsläppsmängden minskat och det beror i huvudsak på en svagare passagerartillväxt jämfört med utrikestrafiken. Under samma period ökade antalet passagerare på de svenska flygplatserna med 62 %. Det innebär att koldioxidutsläppen per passagerare minskade med 21 % under perioden. Utan att närmare analysera orsakerna bakom den trendmässiga minskningen så baseras beräkningen på det faktum att utsläppsmängden minskat under lång tid. 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 %.

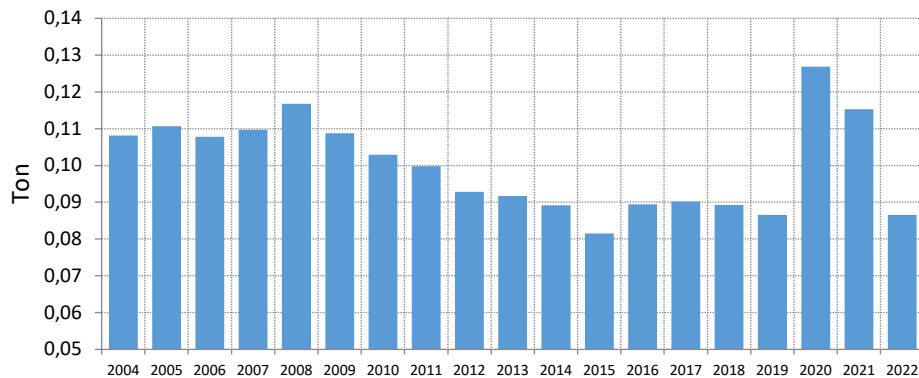
<sup>5</sup> På grund av pandemin kan det vara mer relevant att jämföra med 2019 istället för 2022.

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

Figur 7. CO<sub>2</sub>-utsläpp per inrikes passagerare 2004–2022



Figur 8. CO<sub>2</sub>-utsläpp per utrikes passagerare 2004–2022



## 8.2 Beräkningar och resultat

Beräkningen av utsläppen utgår alltså från skattningar av de genomsnittliga utsläppen per passagerare under perioden 2004-2022<sup>6</sup>, och som skrivs fram till 2030. Dessa multipliceras sedan med de prognosticerade passagerarvolymerna.

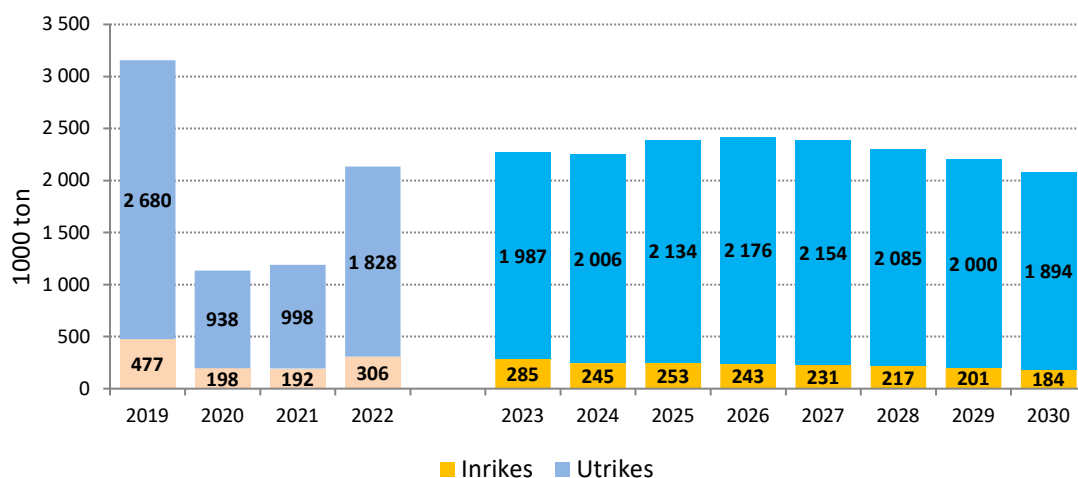
För att slutligen få fram hur stora utsläpp av fossil koldioxid som kan komma att genereras av passagerarflyget inom och till/från Sverige, görs en

<sup>6</sup> 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.

justering med hänsyn tagen till den förväntade effekten av reduktionsplikten<sup>7</sup>.

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 CO<sub>2</sub> 2024–2030



Tabell 5. Beräkningar av inrikesflygets CO<sub>2</sub>, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		306	
2023		285	
2024	224	245	263
2025	221	253	284
2026	215	243	280
2027	202	231	267
2028	187	217	253
2029	172	201	241
2030	156	184	222
Förändring ton 2022-2030	- 150	- 122	- 84
Förändring % 2022-2030	- 49 %	- 40 %	- 27 %
Andel av 2019	33 %	39 %	47 %

<sup>7</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 6. Beräkningar av **utrikesflygets** CO<sub>2</sub>, 1000-tals ton.

<b>År</b>	<b>Låg</b>	<b>Huvud</b>	<b>Hög</b>
2022		1 828	
2023		1 987	
2024	1 945	2 006	2 083
2025	2 016	2 134	2 297
2026	1 964	2 176	2 346
2027	1 910	2 154	2 310
2028	1 874	2 085	2 249
2029	1 792	2 000	2 220
2030	1 733	1 894	2 102
Förändring ton 2022-2030	- 95	66	274
Förändring % 2022-2030	- 5 %	4 %	15 %
Andel av 2019	65 %	71 %	78 %



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

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