



Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025

Rapport: 2025:6

Datum: 2025-06-24

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsbild: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-06-24

Förord

Trafikanalys har i uppdrag att bedriva omvärldsanalys. Luftfarten i Sverige har genomgått stora förändringar de senaste åren vilket påverkat konkurrenssituationen. Flyget har stor betydelse för tillgängligheten över stora avstånd och konkurrenssituationen påverkar både prisbilden och kvalitén på transporttjänsten.

Trafikanalys gör enligt instruktionen årliga uppföljningar av sjöfartens konkurrenssituation. Denna publikation är den första i vad som planeras bli en årligen återkommande rapport om flygets konkurrenssituation.

Rapporten har författats av Backa Fredrik Brandt och Lennart Thörn. Avdelningschef Anna Ullström har också deltagit i beredningen.

Stockholm i juni 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	7
1.1 Syfte och frågeställningar	7
1.2 Flygets betydelse och funktion	8
1.3 Om konkurrens inom luftfarten	8
1.4 Avgränsningar	10
2 Luftfartens utveckling	13
2.1 Luftfartens olika delar	13
2.2 Utvecklingen efter pandemin – en jämförelse med övriga EU-länder	22
2.3 Sammanfattande analys	23
3 Luftfartens konkurrenssituation	25
3.1 Konkurrenssituationen på flygmarknaden	25
3.2 Konkurrensytor mot andra trafikslag	32
3.3 Sammanfattande analys	33
4 Arlandas konkurrenskraft	35
4.1 Arlandas position i Norden	35
4.2 Sammanfattande analys	45
5 Omvärlds- och marknadsförutsättningar	47
5.1 Marknadsförutsättningar	47
5.2 Omvärldsförutsättningar	55
5.3 Sammanfattande analys	57
6 Analys och påverkan på de transportpolitiska målen	59
Referenser	65

Sammanfattning

Luftfarten i Sverige har genomgått stora förändringar de senaste åren. Pandemin slog hårt mot flygtrafiken och har enligt Trafikanalys bedömning permanent förändrat efterfrågan, särskilt gällande tjänsteresor. Samtidigt har klimatpolitiska styrmedel, geopolitiska händelser, ökad betydelse av digitala möten ökat trycket på omställning och effektivitet.

I denna rapport analyserar vi konkurrenssituationen inom luftfarten med fokus på marknads-koncentration, konkurrensytor mot andra trafikslag, Arlandas position i Norden, samt hur förändringarna påverkar de transportpolitiska målen med särskilt fokus på tillgänglighet och klimatpåverkan.

Luftfarten har historiskt utvecklats från en reglerad och exklusiv transportform till ett färdssätt för många, särskilt genom avregleringen på 1990-talet. Den svenska flygmarknaden präglas i dag av långsam återhämtning efter pandemin – särskilt för inrikestrafiken, som 2024 låg 39 procent under 2019 års nivå. Utrikestrafiken har återhämtat sig snabbare.

Flygbolagens flottor och användningen av svenska luftfartyg visar en tydlig trend mot större plan i passagerartäta linjer. Flygfrakten, särskilt inrikes, har minskat kraftigt sedan 2000-talet. Digitalisering, förändrade konsumtionsmönster och ett minskat behov av snabb postdistribution är bidragande orsaker.

Konkurrensen på den svenska flygmarknaden är tudelad. Inrikestrafiken är starkt koncentrerad med SAS som dominerande aktör med en marknadsandel på nära 58 procent. BRA:s beslut att upphöra som självständig aktör och lämna Bromma har ytterligare försämrat konkurrenssituationen. Utrikestrafiken är däremot betydligt mer konkurrensutsatt. SAS har en ledande, men inte dominerande, position med ungefär 25 procents marknadsandel. I motsats till vad som gäller för inrikestrafiken har ultralågkostnadsbolag, exempelvis Ryanair, stark närvaro.

Priset för inrikesflyg har ökat betydligt snabbare än för andra trafikslag som tåg och bil. Bristande konkurrens i kombination med uppkomna ekonomiska underskott är två förklaringar till de ökade flygpriserna. Samtidigt har vägtrafikens kostnader minskat genom förändringar av reduktionsplikten och bränsleskatten. Det är på sträckor över cirka 45 mil som flyget börjar få konkurrensfördelar gentemot tåg.

Mätt i antalet passagerare och avgångar är Arlanda näst störst av de nordiska huvudstads-flygplatserna. Arlandas position har inte förändrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren. Över lag har mönstren varit oförändrade avseende resande och utbud. Vi kan således inte med stöd i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft försämrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren.

Köpenhamn är fortsatt den ledande nordiska flygplatsen sett till både avgångar och anslutningar, inte minst tack vare en stark position som nav för SAS. För södra Sverige utgör Köpenhamns flygplats den naturliga vägen ut i världen, inte minst tack vare att flygplatsen har mycket bra anslutningar med tåg. Helsingfors har varit en viktig knutpunkt för Asientrafik, men har tappat i betydelse efter Rysslands invasion av Ukraina och begränsningar i tillgången till ryskt luftrum.

Interkontinental trafik från Stockholm är fortsatt begränsad jämfört med Köpenhamn, vilket påverkar näringslivets och medborgares möjligheter till direkt internationell tillgänglighet.

Flyget påverkas starkt av globala faktorer. Geopolitiska kriser som kriget i Ukraina, klimatstyrmedel och förändrade resvanor efter pandemin omformar förutsättningarna. Kostnader för drivmedel, krav på inblandning av hållbart flygbränsle (SAF) och skärpningen av det europeiska handelssystemet med utsläppsrätter driver upp kostnaderna. Under pandemin byggdes ekonomiska underskott upp i avgiftssystemen som måste börja betalas tillbaka, vilket innebär avgiftsökningar för flyget. Det minskade flygresandet under och efter pandemin har dessutom medfört att underskotten för de icke-statliga flygplatserna har ökat.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att stötta flyget: slopad flygskatt, höjt driftsbidrag till de icke-statliga flygplatserna och ett stort ekonomiskt tillskott till det Gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

Det finns också en nationell kompetensbas och ett tekniskt luftfartskluster som kan bidra till omställning och innovation, men detta kräver samordnade insatser och långsiktiga investeringar.

Flyget är viktigt för tillgänglighet för både medborgare och näringsliv, särskilt för att överbrygga stora avstånd. Under senare år har även flygets betydelse för beredskap fått större uppmärksamhet.

Flygets klimatpåverkan har fått stor uppmärksamhet. Flyget inom EU/EES ingår i EU:s utsläppshandel och kvotplikt för inblandning av hållbart flygbränsle (SAF). Det betyder att klimatpåverkan av *koldioxid* på dessa flygningar hanteras med dessa styrmedel. På övriga flygningar finns CORSIA som inte är lika kraftfullt. På klimatområdet är det därför framför allt höghöjdseffekten och flygningar utanför EU/EES som saknar effektiva styrmedel.

Flygets utveckling berör alltså både funktionsmålet (tillgänglighet) och hänsynsmålet (miljö). Ökade biljettpreiser inom flyget till följd av bristande konkurrens och ekonomiska underskott från pandemiåren kan översättas till minskad tillgänglighet. Den svaga utvecklingen inom inrikesflyget kan medföra nedläggning av flyglinjer och därmed försämrad tillgänglighet om inte åtgärder vidtas.

1 Inledning

Den svenska flygmarknaden har genomgått stora förändringar de senaste åren som kan beskrivas som turbulenta. Det har handlat om förändrade ekonomiska förutsättningar till följd av skärpt klimatpolitik, arbetsrättsliga strider, geopolitiska utmaningar och framför allt covid-19-pandemin som kraftigt begränsade flygresandet över hela världen och påverkade flygets lönsamhet negativt, vilket medfört både konkurser och uppköp av flygbolag.

En bestående effekt av pandemin är att distansmöten numera är en integrerad del av olika organisationers sätt att mötas, vilket har minskat behovet av att resa med flyg. De senaste årens turbulens har påverkat flygets konkurrenskraft och konkurrenssituation och därmed i förlängningen flygets möjlighet att skapa tillgänglighet för medborgare och näringsliv i Sverige.

1.1 Syfte och frågeställningar

Rapportens syfte är att beskriva luftfartens konkurrenssituation. Målet är att bland annat beskriva följande aspekter:

- Hur väl marknaden fungerar på utbudssidan med avseende på hur stor marknadsmakt enskilda flygbolag har.
- Flygets konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.
- Arlandas konkurrenskraft gentemot andra navflygplatser i våra grannländer.
- Regionala flygplatsernas konkurrenskraft och utveckling.
- Flygets förmåga att möta ändrade omvärldsförutsättningar som exempelvis förändringar av arbetslivets organisering eller geopolitiska utmaningar.
- Beskriva hur utvecklingen påverkar de transportpolitiska målen.

Till syftet hör också att diskutera hur luftfartens konkurrenssituation kan förbättras.

I denna rapport ligger fokus på kommersiellt flyg till och från svenska flygplatser, inrikes och utrikes. Utifrån detta perspektiv blir både flygplatser och flygbolag huvudaktörer. Vi gör ingen åtskillnad mellan flygplan som är svenskregistrerade respektive registrerade i andra länders register. Konkurrens mellan flygbolag är centralt för prisutveckling och kvalitet utifrån ett konsumentperspektiv, inte vilket register enskilda flygplan tillhör. I jämförelsen med andra trafikslag tittar vi i första hand på prisutveckling och inom vilka restider tåget och flyget har konkurrensytor. Vilka kostnader flygbolagen har påverkar flygbolagens konkurrenskraft. Vi tar därför översiktligt upp avgifter och klimatsstyrmedel som påverkar flygets kostnadsbild.

Detta är den första rapporten i en, förhoppningsvis, återkommande publikation om flygets konkurrenssituation. Kommande rapporter kommer att utvecklas med exempelvis fördjupningar kring något specifikt tema. Det kan exempelvis gälla de icke-statliga flygplatsernas ekonomiska situation, jämförelser gällande avgiftssystem i de nordiska

länderna, framtidens luftfarkoster eller organisationen av det statliga planeringssystemet för luftfart.

1.2 Flygets betydelse och funktion

När det gäller flygets påverkan på de transportpolitiska målen går det att konstatera att flyget framför allt har stor påverkan på funktionsmålet om tillgänglighet och klimaten av hänsynsmålet. Gällande tillgänglighet kan flyget ofta vara det enda rimliga alternativet på riktigt långa resor även om det finns konkurrensytor mot både bil, buss och tåg, inte minst inom inrikesflyget. Tillgänglighet handlar inte bara om restid utan en annan viktig faktor är hur mycket det kostar. Konkurrenssituationen har stor betydelse för flygets prissättning, vilket kommer utvecklas i kommande avsnitt. Här räcker det att konstatera att Konkurrenssituationen inom flyget indirekt påverkar tillgängligheten genom att låg konkurrens ger ökade priser och därmed försämrad tillgänglighet.

Flyget påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid och vattenånga som bidrar till höghöjds-effekter. En rad styrmedel har införts för att minska flygets klimatpåverkan där de kraftfullaste införts av EU, men även nationella och globala styrmedel har implementerats. Två effekter av styrmedlen är även intressanta att betrakta ur ett konkurrensperspektiv. Den första handlar om att flygets rykte försämras om de inte på allvar tar itu med flygets klimatpåverkan. Under en lång tid har det med varierande intensitet förts en debatt kring flygets klimatpåverkan, vilken sannolikt påverkat resenärers vilja att välja flyget i konkurrens med andra trafikslag negativt. Den andra effekten handlar om att flygets omställning kommer att öka kostnaderna för flygbolagen vilket kan komma att försämra flygets konkurrenskraft.

Det finns både teoretiska och empiriska belägg för att den ökade tillgänglighet som flyget ger upphov till har varit betydelsefull för näringslivets utveckling och konkurrenskraft. Det är möjligt att detta samband försvagats genom ökad användning av distansmöten och distansarbete efter pandemin. En sådan utveckling skulle potentiellt påverka behovet av affärsresande med flyg och rimligen minska flygets betydelse för näringslivet. Tidigare studier har visat att flyget är särskilt betydelsefullt för vissa branscher. Det gäller inte minst de högteknologiska och kunskapsintensiva branscherna, exempelvis IT, finansverksamhet, forskning och utvecklingsverksamhet. Kännetecknande för dessa är att de i stor utsträckning är lokaliserade till storstadsområdena, även om det också förekommer kunskapsintensiv verksamhet utanför storstadsområdena.¹

1.3 Om konkurrens inom luftfarten

I denna rapport används begreppet konkurrens på en flyglinje för att beskriva en situation när minst två flygbolag trafikerar en flyglinje. Med destinationskonkurrens avses en situation där det är möjligt att flyga till samma stad med minst två olika aktörer, utan att de konkurrerar på samma flyglinje. Inom inrikesflyget var detta exempelvis aktuellt för flygningar till Stockholm då olika aktörer flyger till Bromma respektive till Arlanda. I rapporten tar vi även upp konkurrens från andra trafikslag och konkurrens mellan de nordiska storflygplatserna i Köpenhamn, Oslo

¹ Ferguson, S. och Forslid, R (2016).

och Helsingfors. De olika varianterna av konkurrens utgör tillsammans flygets konkurrens-situation.

En väl fungerande konkurrens är en viktig förutsättning för att de mest effektiva företagen är verksamma på en marknad och att detta kommer konsumenterna till godo genom låga priser, utveckling av nya affärsmodeller, hög produktkvalitet och service. För flyg kan kvalitet och service handla om exempelvis punktlighet, avgångsfrekvens, reseupplevelse och hantering av förseningar.

Ett tydligt exempel på nya affärsmodeller var lågkostnadsflygets intåg med strategin att skära i kostnaderna genom att annat erbjuda en enkel och avskalad produkt till ett lågt pris. De kan variera från bolag till bolag, men alla flygbolag använder sig av olika prisstrategier för att försöka maximera sina intäkter. Några typiska exempel är reseklasser som skiljer sig åt både vad gäller pris och servicenivå eller skilda priser beroende på när bokningen sker i förhållande till avresedatum.

Flygbolag kan även ha olika nätverksstrategier. De mer traditionella nätverksbolagen använder sig av navflygplatser med de fördelar det medför genom att många destinationer kan nås med bara ett byte även från mindre flygplatser. En viktig del av flygbolagens nätverksstrategi är att välja ut vilka flygplatser som ska utgöra nav i deras verksamhet. På dessa flygplatser får ofta de ofta en dominerande ställning. Lågkostnadsbolagen har valt en annan strategi med direktflyg (point to point) som har fördelen att flygplanen kan användas mer effektivt eftersom de inte behöver invänta anslutningar.

Ur ett kundperspektiv är det attraktivt med snabba direkta förbindelser som även minskar risken för att bagage ska försenas.² Det uppkommer även konkurrens mellan flygplatser som handlar om att locka till sig flygbolag för att öka flygplatsens attraktion genom att erbjuda många destinationer.

Historiskt har flyget varit hårt reglerat, vilket begränsat konkurrensen på luftfartsmarknaden. Den europeiska luftfartsmarknaden började gradvis öppnas för konkurrens i samband med avregleringen som inleddes i slutet av 1980-talet. Avregleringen slutfördes 1997 genom att EU tillät fri etablering i enskilda medlemsländer såväl som inom unionen.³

Avregleringen av luftfartsmarknaden medförde stora förändringar av konkurrenssituationen genom att nya flygbolag etablerades, men också genom att flera bolag upphörde. Framför allt i USA, men också inom EU, har det skett en konsolidering av luftfartsmarknaden som lett till en ökad marknadskoncentration. Koncentrationen är både en följd av att bolag har lämnat marknaden och av sammanslagningar.

Det finns ett antal utmärkande drag för luftfartsmarknaden som medför att en marknadsstruktur med ett fåtal flygbolag är ett normaltillstånd. Ett exempel utgörs av förekomsten av påtagliga stordriftsfördelar inom flyget med exempelvis möjlighet till specialisering inom personalstyrkan, men också avancerade bokningssystem. Det finns även flera inträdesbarriärer som försvårar för nya aktörer att etablera sig på luftfartsmarknaden. Ett typiskt exempel utgörs av brist på attraktiva start- och landningstider, så kallade slot-tider, på framför allt större flygplatser. En annan svårighet för nya aktörer är de stora kostnader under

² Wensveen J.G. (2015).

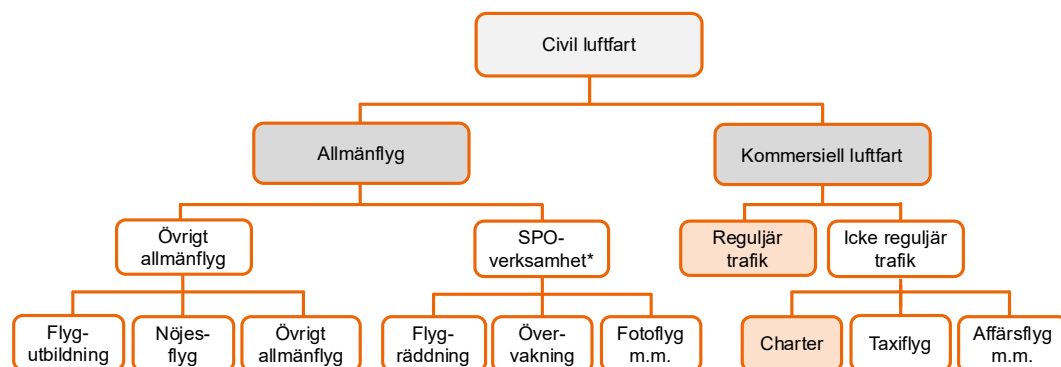
³ Det var framför allt det första (1987) och det andra (1990) lagstiftningspaketet inom ramen för Europeiska enhetsakten som ledde till en uppmjukning av bestämmelserna om biljettpriser och kapacitet. 1992 avskaffade man genom det tredje lagstiftningspaketet (nämligen rådets förordningar EEG nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92, som nu ersatts av [förordning \(EG\) nr 1008/2008](#)) alla kvarvarande kommersiella begränsningar för europeiska luftfartsföretag med verksamhet inom EU, och inrättade således den europeiska gemensamma marknaden för luftfart.

etableringsfasen när en nykomling försöker ta marknadsandelar från etablerade aktörer. Kostnaderna är initialt betydande för att kunna erbjuda en konkurrenskraftig produkt med höga kostnader för bland annat marknadsföring, rekrytering av personal och för att säkra flygplanskapacitet. Farhågan att inte återfå dessa utlägg är en av de viktigaste avskräckande faktorerna för nya aktörer. Resultatet blir ofta att flygplatser domineras av ett eller ett fåtal flygbolag.⁴

1.4 Avgränsningar

Denna rapport beskriver luftfart som är av betydelse för tillgängligheten i Sverige. Fokus ligger på linje- och chartertrafik, inte på taxi- eller allmänflyg⁵. Tyngdpunkten ligger på persontrafik, men även utvecklingen för godstransporter med luftfart kommer att redovisas. När det gäller flygplatser kommer fokus följaktligen ligga på flygplatser med linje- och chartertrafik i Sverige.

Dock ingår flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Helsingfors både genom sin betydelse för svensk tillgänglighet (främst Köpenhamn och Oslo) och som lämpligt jämförelseobjekt med Arlanda. Det civila flyget kan delas in på flera olika sätt och figuren nedan baseras på FN:s internationella luftfartsorganisation ICAO:s klassificering.⁶



Figur 1.1. Schematisk beskrivning av civil luftfart.

Källa: ICAO 2016* SPO-verksamhet som står för specialiserad flygverksamhet motsvarar i stort det som tidigare kallades bruksflyg och inkluderar bl.a. jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättningsflyg, inspektionsflyg, bogserflyg, utbildning, och reklamflyg.

Figur 1.1 beskriver aktiviteter inom det civila flyget, ICAO listar även ett antal stödverksamheter till denna:

- Flygplatser och dess tjänster
- Trafikledning
- Tillverkningsindustri
- Utbildning

⁴ Wensveen J.G. (2015).

⁵ Allmänflyg definieras som all civil luftfart utom reguljära flygningar och icke-reguljära lufttransporter mot betalning eller hyra. Se ICAO (2013). Glossary, www.icao.int/dataplus_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf

⁶ ICAO (2016a).

- Översyn och underhåll.
- Reglering
- Övrigt

Som framgår av Figur 1.1 så består luftfarten av många olika verksamheter varav en del är i förvärvssyfte och andra inte. Denna promemoria fokuserar på reguljär och chartertrafik, de orangea fälten i figuren, som också är den dominerande trafiken.

Det svenska luftfartsklustret i vid bemärkelse som även inbegriper flygindustrin och forskning inom luftfartsområdet kan bidra till luftfartens konkurrenskraft. Det kommer därför ingå i en diskussion kring åtgärder för att åstadkomma en önskvärd utveckling.

2 Luftfartens utveckling

I följande kapitel redogörs för luftfartens utveckling utifrån olika perspektiv; flygplatser, luftfartyg, flygbolag, reglering, passagerare och slutligen post och frakt. Där det är rimligt återges långa tidsserier. Till viss del är luftfartens utveckling ett resultat av konkurrensen med andra trafikslag även om andra förklaringar är mer betydelsefulla.

Luftfart är en påtagligt internationell verksamhet och för att åstadkomma harmoniserade regelverk inom luftfartsområdet utformas dessa i samarbete via ICAO som utfärdar internationella standarder och rekommendationer som länderna förväntas följa. Majoriteten av regelverken i Sverige utformas däremot på europeisk nivå via den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten, EASA (European Union Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen ansvarar för att reglerna blir implementerade i Sverige.

2.1 Luftfartens olika delar

Flygplatserna

De första flygplatserna för civil trafik i landet öppnades i början av 1920-talet då den reguljära trafiken på flygplatserna i Stockholm (Lindarängen), Göteborg (Torslanda) och Malmö (Bulltofta) inleddes.⁷ Lindarängen ersattes under mitten av 30-talet av Bromma och därefter invigdes även civila flygplatser på flera håll i landet bland annat i Norrköping, Visby och Sundsvall/Härnösand.

1944 öppnades Luleå som den första militära flygplatsen för civil trafik. Det dröjde till 1957 innan ytterligare militära flygplatser öppnades för civil trafik, exempel på flygplatser är Kalmar, Ronneby och Ängelholm.

Riksdagen beslutade 1946 att det skulle anläggas en ny storflygplats i Stockholm och efter mycket utredande beslutades att den nya flygplatsen skulle anläggas vid Halmsjön norr om Stockholm. Ett viktigt skäl till att en ny flygplats behövdes var att ge möjlighet för interkontinental trafik från Stockholm. Bromma flygplats var inte dimensionerad för de flygplan som användes i det segmentet.⁸

Under de kommande åren öppnades civila flygplatser på flera håll i landet, till exempel Kiruna, Skellefteå, Umeå och på ytterligare militära flygplatser tilläts civil trafik.

Under 70-talet ersattes flygplatserna i Göteborg och Malmö av Landvetter respektive Sturup. Nu startade också trafik från många olika flygplatser, en utveckling som pågick fram till början av 1990-talet. En viktig förklaring till det är de avregleringar som skedde av trafiken och introduktionen av lågprisflyget.⁹

Därefter dröjde det 20 år innan nästa flygplats, Sälen–Scandinavian Mountains flygplats, öppnades 2019 och därefter har ingen ny flygplats tagits i bruk.

⁷ Svenska regionala flygplatser (2025).

⁸ Wikipedia (2025) Arlanda.

⁹ Föreningen svenskt flyg (2025).

Kartan nedan visar flygplatser i Sverige med reguljär- och chartertrafik i slutet av 2024 uppdelat på statliga respektive ickestatliga. Av de ickestatliga är samtliga kommunala förutom Stockholm–Skavsta och Scandinavian Mountains Airport (Sälen) som är privata.



Figur 2.1. Karta över trafikflygplatser efter ägande 2024-12-31.
Källa: Trafikanalys Luftfart (2024).

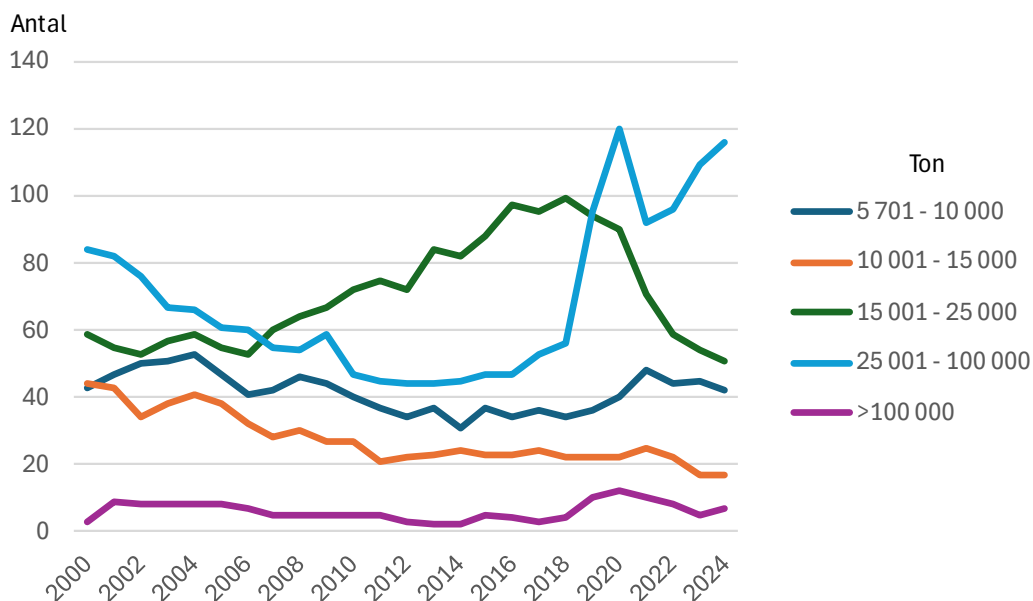
Luftfartygen

Flygplan som används för civil luftfart ska vara godkända av Europeiska luftsäkerhetsbyrån EASA¹⁰. Vilken standard ett flygplan certifieras efter avgörs av planets maximala startvikt (MTOW)¹¹ och dess passagerarantal. Flygplan med en maximal startvikt mindre än 5 700 kilo omfattas av färre regler.

Ett luftfartyg¹² ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärldighetsbevis när det används vid luftfart.¹³ För att säkerställa att ett luftfartyg uppfyller säkerhets- och miljökrav ska det vara infört i ett register. Genom registrering i det svenska luftfartsregistret blir flygplanet svenskt i bemärkelsen att svenska regler gäller och att svenska myndigheter har ansvar för uppföljning av kraven.

De flygplan som används i inrikes trafik är vanligtvis mindre än de som används i utrikes trafik. År 2019 hade planen i inrikes trafik i genomsnitt 111 flygstolar och 68 passagerare medan utrikesflyget hade i genomsnitt 165 flygstolar och 124 passagerare.¹⁴

Luftfartyg som är registrerade i ett annat EU-lands register får användas för inrikes trafik eller SPO-verksamhet¹⁵ i Sverige under förutsättning att de har ett drifttillstånd utfärdat av ett land tillhörande ICAO, samt ett trafiktillstånd. För luftfartyg registrerade i det svenska registret behövs inget trafiktillstånd.



Figur 2.2. Antal motordrivna luftfartyg i det svenska luftfartygsregistret efter högsta tillåtna startvikt, ton.
Källa: Trafikanalys (2024).

¹⁰ European Union Aviation Safety Agency.

¹¹ Vikten inklusive allt och alla som medförs vid påbörjande av startrullsträckan (Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012).

¹² Till exempel ett flygplan, en helikopter eller en ballong (www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet)

¹³ Sveriges riksdag (2010).

¹⁴ Trafikanalys (2020).

¹⁵ SPO-verksamhet som står för specialiserad flygverksamhet motsvarar i stort det som tidigare kallades bruksflyg och inkluderar bl.a. jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättningsflyg, inspektionsflyg, bogserflyg, utbildning, och reklamflyg.

Tabell 2.1 visar luftfartyg i det svenska luftfartregistret med en MTOW på 5 700 kg eller mer. I registret finns dessutom drygt 2 100 motordrivna luftfartyg med en maximal startvikt på mindre än 5 700 kilo. Tabellen nedan visar ungefärlig passagerarkapacitet efter startvikt.

2Tabell 2.1. Ungefärlig passagerarkapacitet efter luftfartygens MTOW.

MTOW, kg	Ungefärlig passagerarkapacitet
> 100 000	> 200
25 001–100 000	100 – 200
15 001–25 000	50 – 99
10 001–15 000	20 – 49
5 700–10 000	– 19

Källa: Egen bearbetning av data från Internet.

De största planen som finns i det svenska registret används utrikes trafik. Inrikestrafiken domineras av plan i de två näst största storlekskategorierna, där respektive kategori har ungefär samma andel av flygningarna medan planen i kategorin MTOW 25 001–100 000 transporterade drygt 70 procent av passagerarna.¹⁶

År 2024 fanns 233 luftfartyg med en MTOW över 5 700 kg i det svenska registret. Antalet luftfartyg i det svenska registret ökade tydligt under pandemin och år 2020 var antalet 284, vilket är det högsta antalet under 2000-talet. År 2012 noterades det lägsta värdet på 175 luftfartyg. Någon tydlig orsak till att luftfartygen i det svenska registret ökade under pandemin har vi inte kunnat finna.

De mest markanta förändringarna är ökningen av luftfartyg i kategorin 25 001–100 000 kilo MTOW och minskningen i kategorin 15 001–25 000. Den förstnämnda ökningen sammanfaller i tiden med att Sverige anslöt sig till Kapstadskonventionen, vilket medförde att finansärer fick ett starkare och mer förutsägbart skydd för sina säkerheter i luftfartyg i det svenska registret.¹⁷ Minskningen av luftfartyg med MTOW 15 001–25 000 hänger ihop med en generell utveckling mot större flygplan som i sin tur är kopplad till minskningen av inrikestrafiken och då inte minst de kortare sträckorna.

Luftfartyg för kommersiellt bruk registrerade i det svenska registret kan med stöd av Förfogandelagen (1978:262) tas ut för att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningen behov.¹⁸ Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för beslut om uttagning. Uttagningen innebär ingen begränsning för ägaren och det är endast efter att regeringen beslutat att Förfogandelagen ska tillämpas som luftfartyget kan tas i anspråk av myndigheterna. För att Förfogandelagen ska tillämpas krävs att Sverige befinner sig i krigsfara eller något liknande tillstånd.

Ett register med många luftfartyg registrerade ger inte nödvändigtvis ett större inflytande i internationella sammanhang. Medlemsavgiften till FN:s luftfartsorgan ICAO baseras på BNP och landets utbud i inrikes och utrikes luftfart.¹⁹ Som jämförelse kan nämnas att medlems-

¹⁶ Trafikanalys (2020).

¹⁷ Transportstyrelsen (2016).

¹⁸ SFS (1992).

¹⁹ ICAO (2016b).

avgiften till FN:s sjöfartsorgan IMO delvis baseras på tonnaget i landets register.²⁰ För både luft- och sjöfart beror, enligt Transportstyrelsen, inflytandet i de internationella organisationerna på många olika faktorer som kan kopplas till näringens storlek och kompetensen i landet.²¹

Flygbolagen

Den reguljära svenska luftfarten startade i mitten av 1920-talet av dåvarande AB Aero-transport (ABA). ABA förstatligades sedermera och drev i huvudsak trafik till europeiska länder. 1943 bildades ett privat flygbolag för interkontinentala flygningar kallat Svensk interkontinental lufttrafik AB (SILA). 1948 slogs dessa bolag ihop till ett nytt där staten via ABA ägde 50 procent och SILA de övriga 50 procenten. Bolaget kom också det att heta ABA.

Passagerarunderlaget för att bedriva internationell trafik i de skandinaviska länderna bedömdes vid denna tid vara för litet. Därför påbörjades diskussioner om samverkan, som ledde fram till att SAS bildades.

SAS hade i inrikestrafiken ensamrätten att trafikera fyra så kallade stamlinjer Stockholm–Göteborg, –Malmö, –Luleå respektive –Visby. För att utveckla trafiken på andra linjer krävdes andra plan än de som SAS disponerade, vilket ledde fram till att Linjeflyg bildades. Ursprunget till Linjeflyg var ett bolag, Airtaco AB, som inledningsvis distribuerade tidningar och post, men senare också passagerare. Linjeflyg kom att ägas till 50 procent av SAS och 50 procent av de tidningsföretag som ägde Airtaco.²²

En liberalisering av den svenska flygmarknaden inleddes i början av 1990-talet. Denna innebar först att de statliga flygbolagen SAS och Linjeflyg konkurrerade med varandra. I nästa steg öppnades möjligheten för andra svenska bolag att flyga på de linjer som SAS eller Linjeflyg trafikerade. 1991 köpte SAS Linjeflyg, de hade då en marknadsandel på 95 procent av inrikestrafiken.

Det första bolaget som startade trafik som utmanade SAS ställning var Transwede. Bolaget bedrev sedan tidigare charterflyg och startade 1992 trafik på tre linjer mellan Stockholm, respektive Göteborg, Malmö och Luleå.²³ Under inledningen av 2000-talet ökade antalet aktörer på den svenska flygmarknaden. År 2005 fanns 45 inrikes linjer som drevs av 13 flygbolag. Flest linjer hade Skyways, men SAS hade klart flest passagerare. SAS marknadsdominans minskade därefter. År 2011 hade SAS 42 procent av passagerarna i den inrikes trafiken och det fanns ytterligare tre bolag, Malmö Aviation, Norwegian och Golden Air, som vardera hade en marknadsandel över 10 procent.²⁴

2016 gick flera mindre flygbolag ihop med Malmö Aviation och bildade bolaget BRA. Sett till antal destinationer blev de landets största flygbolag och de hade en marknadsandel på 30 procent av passagerarna.²⁵ BRA behöll en marknadsandel på cirka 30 procent fram till pandemin.

Flygbranschen drabbades hårt av pandemin då resandet och därmed intäkterna sjönk kraftigt. För att skydda BRA från konkurs ansökte bolaget i april 2020 om rekonstruktion. Efter att rekonstruktionen godkänkts fortsatte dock de ekonomiska problemen. Hösten 2024 beslutade

²⁰ IMO (2023).

²¹ Transportstyrelsen e-post 2025-05-16. Dnr. (Utr. 2024/25).

²² SOU (1981).

²³ Bergman, Mats (2001).

²⁴ Transportstyrelsen (2013).

²⁵ Transportstyrelsen (2017).

bolaget att lämna Bromma flygplats, som de tidigare använt, för att flytta verksamheten till Arlanda och bli underleverantör till SAS.²⁶

Även SAS har haft återkommande ekonomiska problem. De tre ägarländerna har vid flera tillfällen skjutit till kapital. Den svenska regeringen meddelade år 2022, precis som den norska gjort fem år tidigare, att den inte ser sig som en långsiktig ägare lämnade ägarskapet för SAS.²⁷

Efter 1945, och särskilt efter invigningen av Arlanda som huvudflygplats för utrikestrafik 1962, etablerade sig successivt flera utländska flygbolag på Arlanda. Under de första årtiondena var det främst de stora europeiska nätverksbolagen som etablerade reguljär trafik, ofta till sina respektive nationella nav. Bland de tidigaste och mest betydelsefulla utländska flygbolagen på Arlanda återfanns bland annat de stora flygbolagen från flera europeiska länder, men även några flygbolag från USA.²⁸

Under de följande decennierna ökades antalet utländska bolag i takt med att flygmarknaden liberaliserades och efterfrågan på internationella flygningar ökade. Efter avregleringen av flygmarknaden på 1990-talet tillkom även lågprisbolag och fler långdistansbolag.²⁹

Passagerarna³⁰

Att flyga var länge en exklusiv företeelse, men med framväxten av chartertrafiken från mitten av 1950-talet blev flygandet mer tillgängligt för en bredare allmänhet.³¹ 1960 var antalet passagerare i utrikestrafiken ungefär dubbelt så många som i inrikestrafiken, men det var få resenärer jämfört med dagens nivåer. Fram till 1978 var den procentuella tillväxten i passagerarvolymen ungefär lika stor, men från 1978 ökade tillväxttakten i inrikestrafiken och mellan åren 1984 och 1988 var antalet passagerare större i inrikestrafiken än i utrikestrafiken.

År 1990 var antalet passagerare i inrikestrafiken som störst med 8,7 miljoner passagerare. År 1991 sjönk passagerarantalet kraftigt och varierade fram till pandemin runt cirka 7 miljoner passagerare. I samband med pandemin minskade passagerarantalet kraftigt och antalet passagerare har därefter fortsatt varit betydligt lägre än innan pandemin. År 2024 var antalet passagerare 2,7 miljoner lägre än år 2019, vilket motsvarar en minskning på 39 procent.

En analys av inrikestrafiken uppdelad på flygplatser med upphandlad trafik, privata och kommunala flygplatser samt Swedavias flygplatser visar att antalet avresande inom den upphandlade trafiken 2024 var något större än 2019. Inrikes resande från Swedavias flygplatser var 67 procent av nivån 2019, medan det för de privata och kommunala flygplatserna var på 61 procent. 90 procent av de resande i inrikestrafiken avreste från någon av Swedavias flygplatser.

Utrikestrafiken ökade stadigt under hela perioden fram till pandemin, med undantag för några konjunkturrelaterade nedgångar. Pandemin ledde även för utrikestrafiken till en mycket kraftig nedgång av passagerarantalet. Efter pandemin har antalet passagerare ökat mer än för inrikestrafiken och år 2024 var antalet passagerare 16 procent lägre än år 2019.

²⁶ Dagens industri (2024).

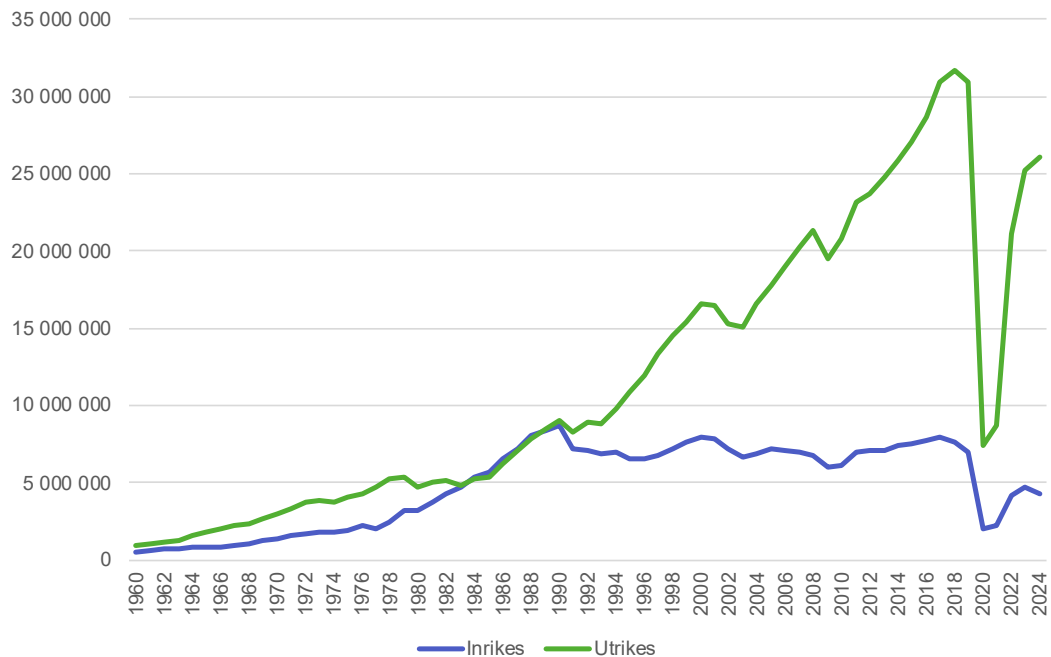
²⁷ SAS (2019).

²⁸ Svensk flyghistorisk förening (2025).

²⁹ Bergman, Mats (2001).

³⁰ Att redovisa både avresande och ankommande passagerare i inrikes trafik skulle innebära en dubbelräkning och för jämförbarhetens skull redovisar vi därför enbart avresande passagerare i utrikes trafik. När man tittar på en flygplats är det dock mer rimligt att redovisa både avresande och ankommande eftersom bägge påverkar verksamheten på flygplatsen.

³¹ Olovsson, H och Öman S. (2017).

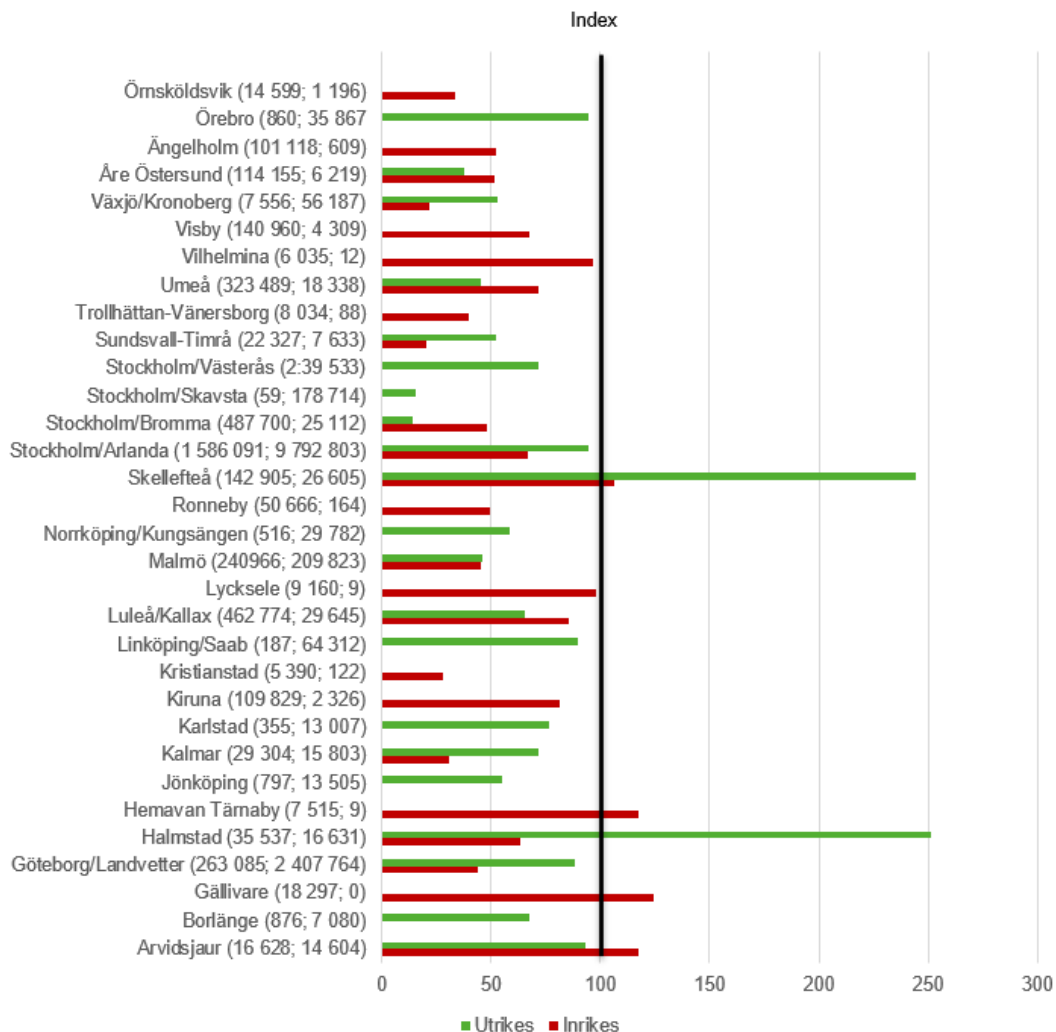


Figur 2.3. Antal avresande passagerare i inrikes och utrikes trafik 1960–2024.
Källa: Trafikanalys (2025).

Uppgifter om utrikes passagerare fördelat på linje- respektive chartertrafik finns sedan 2005. Siffrorna visar att antalet passagerare i linjetrafik fördubblades fram till och med år 2019 medan det för chartertrafiken var kvar på samma nivå som 2005. Efter pandemin är antalet passagerare i detta segment lägre än det var 2019. I linjetrafiken motsvarade antalet passagerare 2024, 86 procent av antalet 2019. Motsvarande uppgift för chartertrafiken var 72 procent.

Antalet avresande i utrikes trafik från Swedavias och flygplatser med upphandlad inrikestrafik var år 2024 motsvarade 90 respektive 94 procent av 2019 års nivå. Motsvarande siffra för de icke-statliga flygplatserna var 33 procent. Bland Swedavias flygplatser är det framför allt på de stora flygplatserna Arlanda och Landvetter som passagerarvolymen ökat mest efter pandemin. Den kraftiga nedgången i utrikestrafiken för icke-statliga flygplatser förklaras till största delen av att Ryanair flyttat sin verksamhet från Skavsta till Arlanda.

Figur 2.4 visar utvecklingen av antalet inrikes respektive utrikes passagerare år 2024 jämfört med 2019. I figuren ingår inte samtliga flygplatser, utan endast de som hade minst 5 000 passagerare i inrikes trafik både år 2019 och år 2024 eller samma villkor för utrikes trafik. Siffrorna i parentes efter flygplatsens namn visar antalet avresande passagerare år 2024 i inrikes trafik respektive utrikes (inrikes; utrikes).



Figur 2.4. Utveckling av inrikes och utrikes avresande passagerare 2024 jämfört med 2019 (index). 2024 års antal passagerare visas inom parentes (inrikes; utrikes)
Källa: Trafikanalys.

Som framgår av Figur 2.4 är det få flygplatser där antalet avresande är fler år 2024 än 2019. Skellefteå är den enda flygplats där antalet avresande i både inrikes och utrikes trafik var större år 2024 än 2019. Halmstad har haft en stor relativ ökning av antalet passagerare i utrikes trafik, men som framgår av tabellen har ökningen skett från en låg nivå. I övrigt är det endast upphandlad trafik från tre flygplatser; Hemavan/Tärnaby; Gällivare och Arvidsjaur, som uppvisar ett högre antal avresande än före pandemin.

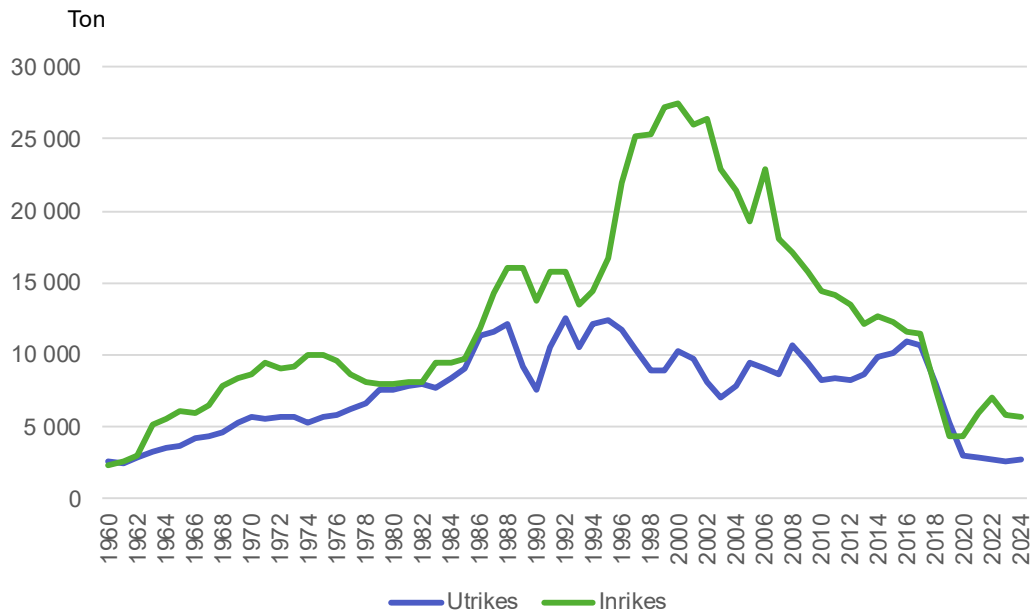
Post och frakt

Tidnings- och postflyget spelade en viktig roll för framväxten av det svenska inrikesflyget och fram till slutet av 1950-talet var denna verksamhet mer betydande för inrikesflyget än passagerartrafiken.³²

I Figur 2.5 nedan framgår utvecklingen av ankommande och avgående utrikes post samt avgående post på svenska flygplatser. Hantering av frakt och post ger intäkter till flygplatserna och har således betydelse för deras ekonomi och därmed konkurrenskraft. Hur stor andel av

³² Transportstyrelsen (2010).

intäkterna som kommer från denna verksamhet har inte gått att få fram, men Swedavia skriver i sin års- och hållbarhetsredovisning att intäkterna till största delen kommer från resenärs- och trafikvolym.³³



Figur 2.5. Utrikes och inrikes post på svenska flygplatser, ton.
Källa: Trafikanalys (2025).

Såväl utrikes som inrikes post ökade stadigt från 1960 fram till och med slutet av 1980-talet då en nedgång i de utrikes mängderna började märkas medan den inrikes mängden fortsatte att öka. År 2000 nådde de inrikes postmängderna sin högsta nivå för att sedan med något undantag minska. Minskningen förklaras i huvudsak av att mängden fysisk post minskat i takt med att digitaliseringen utvecklats.

Flygfrakt används främst för transporter av högvärdigt gods där tidsfaktorn är viktig. I den första kategorin finns till exempel reservdelar och läkemedel och i den senare kategorin kan nämnas färskvaror som livsmedel och blommor och som framgått ovan spelade leveranser av dagstidningar en viktig roll för det svenska fraktflygets framväxt.³⁴

Flygfrakt kan transporteras på tre olika sätt:

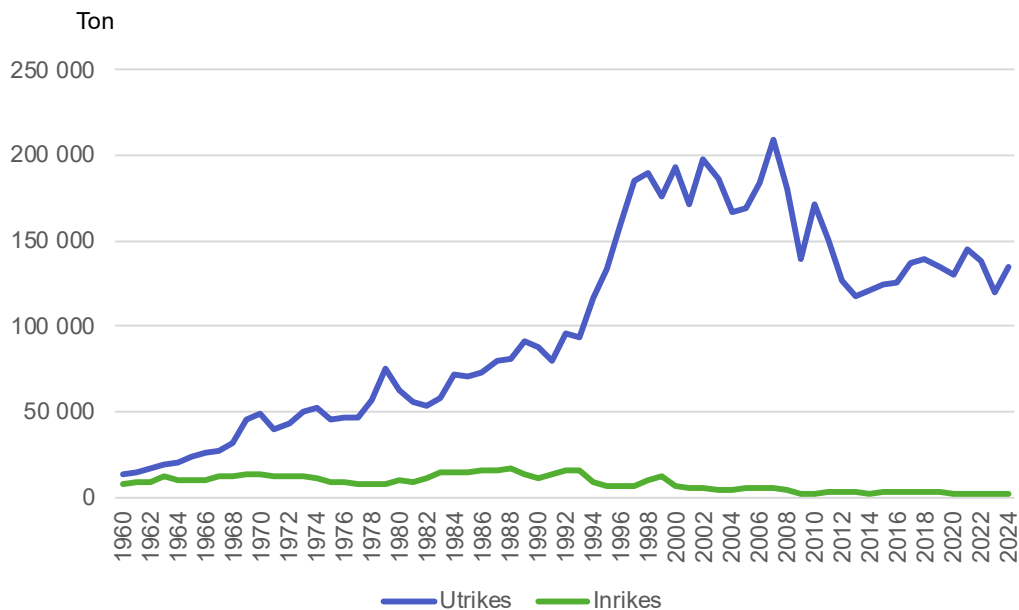
- i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters),
- i passagerarplanens buk (pax-belly), och
- i lastbil till eller från ett nav för vidare befordran med flyg (trucking).³⁵

Utvecklingen av flygfrakten framgår i Figur 2.6.

³³ Swedavia (2025).

³⁴ Luftfartsstyrelsen (2008).

³⁵ SOU (2007).



Figur 2.6. Utrikes och inrikes frakt på svenska flygplatser, ton.
Källa: Trafikanalys (2025).

1990 var volymerna i inrikes respektive utrikes flygfrakt ungefär lika stora. Därefter ökade den utrikes flygfrakten stadigt och under mitten av 1990-talet var uppgången kraftig. Därefter avtog ökningen och i slutet av 2000-talet minskade volymerna tydligt.

Trots e-handels tillväxt, där mycket varor flygs från Kina, är flygfrakten numera cirka 40 procent lägre än i början av 2000-talet. De inrikes volymerna har stadigt minskat och är numera 75 procent lägre än år 1960. En viktig förklaring till de minskade volymerna i den inrikes trafiken är att transportererna av dagstidningar upphört i takt med att de tryckta upplagorna har minskat.³⁶

2.2 Utvecklingen efter pandemin – en jämförelse med övriga EU-länder

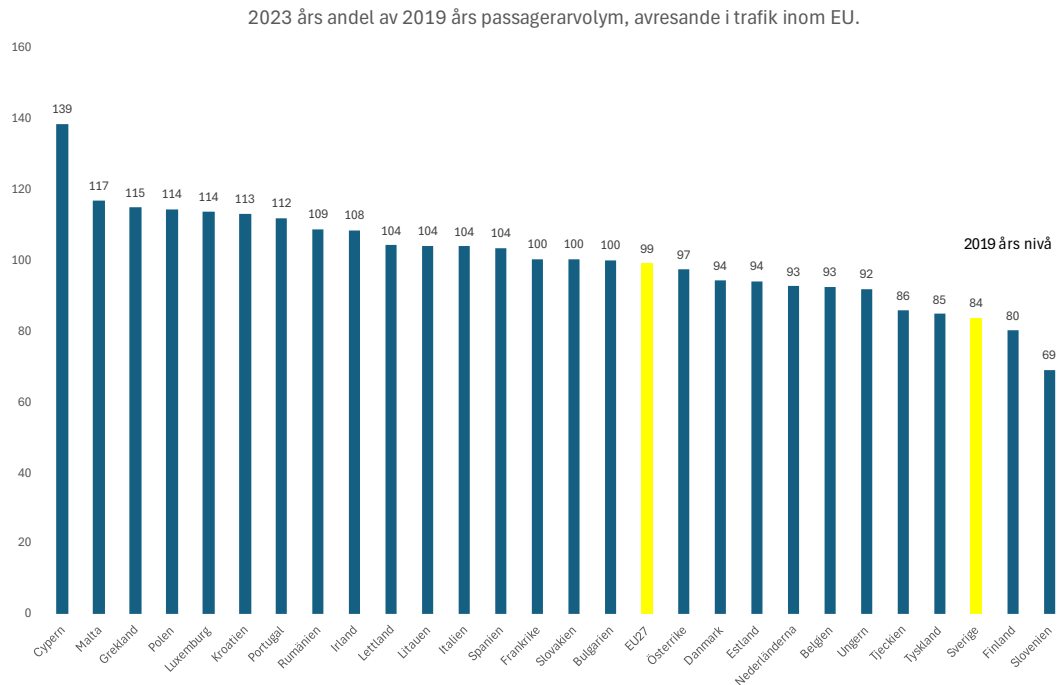
Under covid-19 pandemins första år sjönk flygresandet kraftigt. Det utrikes resandet mellan EU-länderna sjönk från 336 miljoner passagerare år 2019 till 88 miljoner år 2020, vilket är en minskning med 249 miljoner passagerare eller motsvarande nära 75 procent.

Av Figur 2.7 framgår hur utvecklingen har varit efter pandemin i de olika EU-länderna. Redan under det andra pandemiåret ökade antalet resenärer mellan EU-länderna till 134 miljoner. År 2023 var passagerarvolymerna för utrikes resor inom EU totalt på samma nivå som 2019, men bilden ser olika ut i de olika länderna.

I södra Europa ser vi att turistresandet är tillbaka på pre-pandeminivåer, medan resandet är lägre än 2019 i de länder som har större inslag av tjänsteresande eller som är nav för

³⁶ Regeringskansliet (2022).

långväga resor. Särskilt gäller det flygplatser i norra Europa med ett stort inslag av trafik till Asien, vilka efter Rysslands invasion av Ukraina nu får söka andra vägar.



Figur 2.7. 2023 års andel av 2019 års passagerarvolym, avresande i trafik inom EU, procent.
Källa: Eurostat (2025).

2.3 Sammanfattande analys

Passagerarflyget var inledningsvis en exklusiv företeelse. I flygets barndom var distributionen av post och tidningar viktigare än passagerartrafiken. I och med charterns framväxt i mitten på 1950-talet och i takt med ekonomisk utveckling och avreglering blev det ett alltmer tillgängligt trafikslag för fler människor.

Med undantag för en period i inledningen av 2000-talet har den inrikes luftfarten dominerats av ett fåtal aktörer. Sedan 1990-talet har nästan all tillväxt i passagerarvolym skett i den utrikes trafiken.

Pandemin medförde mycket stora problem för flyget och ledde till ytterligare koncentration av utbudet. Pandemin medförde också förändringar i arbetslivet i och med att fysiska möten ersattes av digitala. Det mönstret kvarstår, vilket inneburit ett minskat tjänsteresande. Det är en förklaring till att passagerarantalet i inrikesflyget var 40 procent lägre år 2024 än år 2019.

Efter pandemin har den utrikes luftfarten börjat närma sig passagerarnivåerna före pandemin. År 2024 uppgick antalet passagerare till 85 procent av 2019 års nivå. Det är främst i länder i södra Europa med ett stort inslag av turisttrafik som antalet passagerare är på samma eller högre nivå än året före pandemin.

3 Luftfartens konkurrenssituation

Detta kapitel beskriver hur konkurrensen mellan flygbolag har utvecklats i termer av marknadsandelar. Ju större marknadsstyrka ett flygbolag har, desto större möjlighet att agera som prissättare. Kapitlet beskriver också konkurrenssituationen mot andra trafikslag, främst tåg.

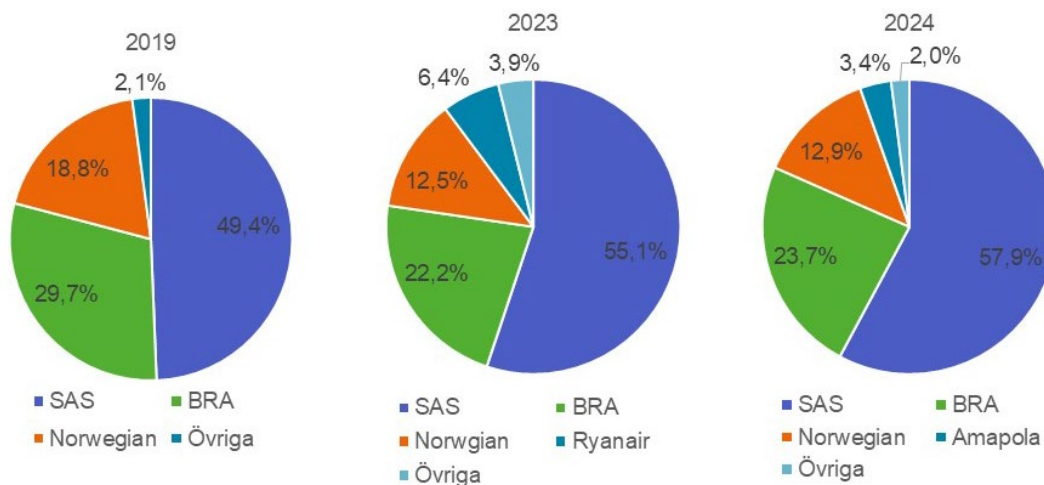
3.1 Konkurrenssituationen på flygmarknaden

Konkurrenssituationen på flygmarknaden beskrivs utifrån följande aspekter:

- Marknadsandelar uppdelat på inrikes och utrikes.
- Marknadskoncentration.
- Beskrivning av kommersiellt och upphandlat linjeutbud.
- Utveckling av prisnivån uppdelat på inrikes, utrikes och charter.

Konkurrenssituationen inom inrikesflyget

Ett sätt att beskriva konkurrenssituationen är att redovisa marknadsandelarna för olika flygbolag uppdelat på inrikes respektive utrikestrafik (Figur 3.1).



Figur 3.1. Marknadsandelar inom inrikesflyget.
Källa: Transportstyrelsen (2025c).

Den tydligaste utvecklingen efter pandemin är att SAS har stärkt sin marknadsandel på inrikesmarknaden på bekostnad av BRA och Norwegian. Under 2023 uppnådde Ryanair en marknadsandel på drygt 6 procent, men tappade marknadsandelar redan under det följande året.

Till skillnad från andra inrikesmarknader i Europa har ultralågkostnadsbolag³⁷ som exempelvis Ryanair haft svårt att etablera sig på den svenska inrikesmarknaden. Under 2023 uppnådde Ryanair en marknadsandel på drygt 6 procent, men tappade marknadsandelar redan under det följande året.

Herfindahl–Hirschman index (HHI) är en indikator på konkurrenssituationen inom en bransch (se faktaruta).

Faktaruta Herfindahl-Hirschman index (HHI)

Herfindahl-Hirschman index (HHI) mäter företagets storlek i förhållande till storleken på den bransch de är verksamma i och utgör en indikator på graden av konkurrens. HHI beräknas genom att kvadrera marknadsandelen för varje företag som konkurrerar på en marknad och sedan summera de resulterande siffrorna.

HHI <0,15 indikerar en konkurrensutsatt marknad
 HHI 0,15 – 0,25 indikerar att marknaden är måttligt koncentrerad
 HHI >0,25 indikerar att marknaden är mycket koncentrerad

För inrikesflyget har HHI ökat från 0,37 (år 2019 och 2023) till 0,41 (år 2024). Värdena på HHI för samtliga undersökta år betyder att inrikesmarknaden för flyget är mycket koncentrerad.

Det finns även anledning att titta på konkurrensen på linjenivå eftersom den har en stor påverkan på prisbildningen. Först identifierar vi de tio största inrikeslinjerna med flyg då det krävs ett större passagerarunderlag för att flera flygbolag ska kunna bedriva trafik med lönsamhet (Tabell 3.1).

Tabell 3.1. De 10 största inrikeslinjerna 2024 utifrån passagerarantal. Jämförelse görs med passagerarantalet 2019.

Linje	Antal passagerare 2024	Antal passagerare 2019	Förändring
Arlanda – Luleå	902 338	1 045 792	-14%
Arlanda – Umeå	551 992	702 311	-21%
Arlanda – Göteborg	395 847	782 324	-49%
Arlanda – Skellefteå	282 505	264 628	7%
Bromma – Malmö	242 620	465 207	-48%
Arlanda – Malmö	224 686	557 467	-60%
Arlanda – Kiruna	215 543	247 783	-13%
Arlanda – Östersund	199 916	336 302	-41%
Bromma – Visby	172 794	224 741	-23%
Bromma – Ängelholm	115 351	Utanför topplistan	

Källa: Transportstyrelsen (2025c).

³⁷ Ultralågkostnadsbolag är ett flygbolag som använder en rad olika kostnadsbesparande åtgärder för att kunna erbjuda låga biljettpreiser. Typiskt handlar det om enkel service, att ta extra betalt för olika tilläggstjänster, enbart punkt-till-punkt-resor och operativ effektivitet genom att exempelvis använda få flygplansmodeller. Lågkostnadsbolag har gjort vissa avsteg från denna modell och erbjuder exempelvis lite mer service.

Listan toppas sedan många år tillbaka av Arlanda–Luleå, följt av Arlanda–Umeå. Norra Sverige finns också representerade med flyglinjer mellan Arlanda och Östersund respektive Skellefteå. Vidare finns flygförbindelser mellan Sveriges tre största städer med och ytterligare några till. Med undantag av flyglinjen till Skellefteå har trafiken på övriga flyglinjer minskat i jämförelse med 2019.

En genomgång av konkurrenssituationen på de tio största inrikes flyglinjerna visar att det till och med 2024 enbart är flyglinjen mellan Arlanda och Skellefteå som helt saknar konkurrens det sista året (Tabell 3.2).

Tabell 3.2. Konkurrenssituationen på de 10 största inrikes flyglinjerna 2024 med tillbakablick till 2019 och 2023 och framåtblick första halvåret 2025.

Linje	2019		2023		2024		2025 (januari-juni)	
	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens
Arlanda – Luleå	X		X		X		X	
Arlanda – Umeå	X	X	X	X	X	X	X	
Arlanda – Göteborg	X	X	X	X	X	X		
Arlanda – Skellefteå			X	X			X	
Bromma – Malmö		X		X		X	Upphört	
Arlanda – Malmö	X	X	X	X	X	X		X
Arlanda – Kiruna	X		X		X		X	
Arlanda – Östersund		X		X		X		
Bromma – Visby		X		X		X	Upphört ³⁸	
Bromma – Ängelholm		X		X		X	Upphört	
Bromma – Malmö		X		X		X	Upphört	
Bromma – Visby		X		X		X	Upphört ³⁹	
Bromma – Ängelholm		X		X		X	Upphört	

Källa: Transportstyrelsen (2025c) 2019–2024 och flygplatsernas webbplatser för 2025.

Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 49 flygningar på en linje under året.

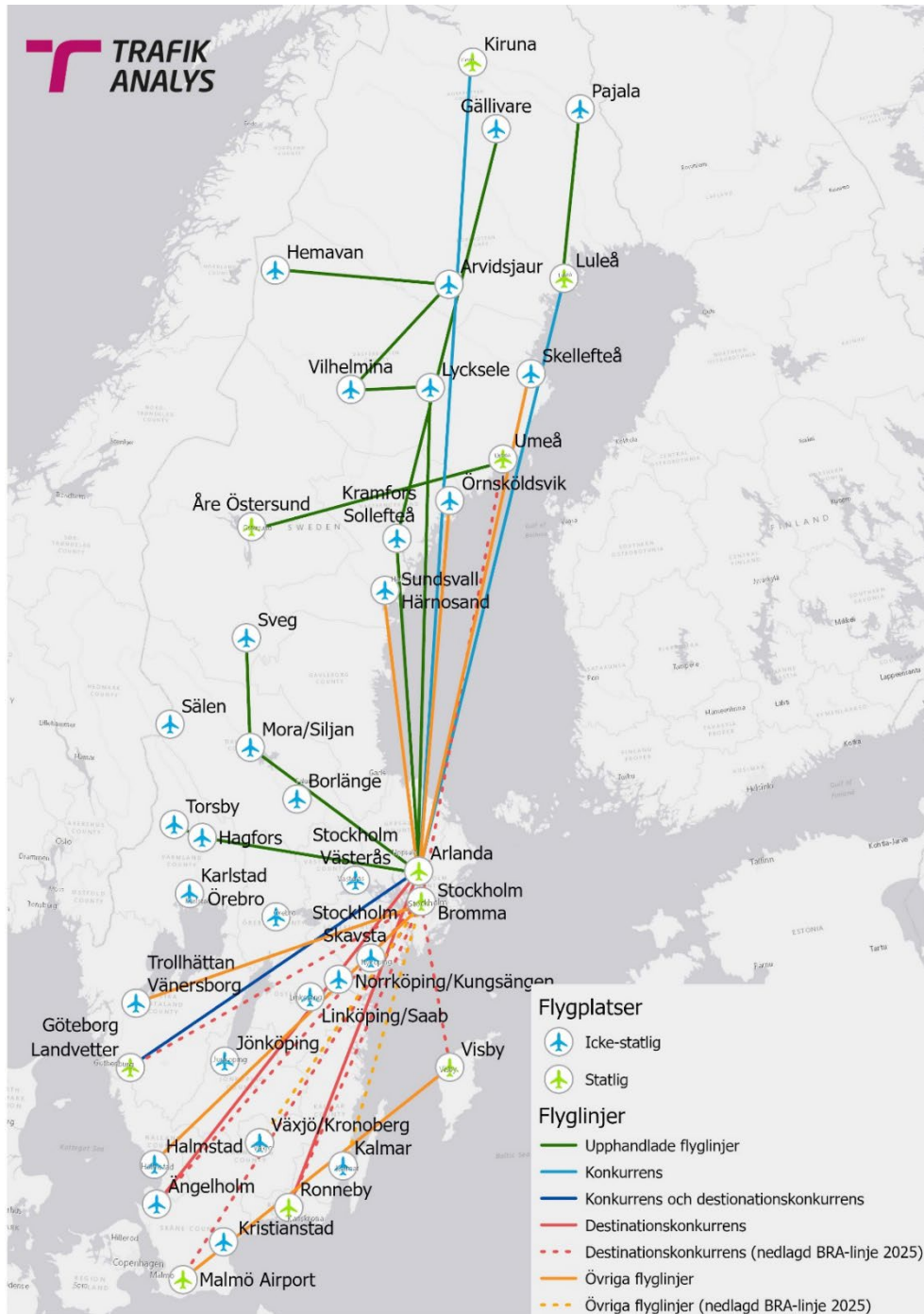
I genomgången görs åtskillnad mellan konkurrens och destinationskonkurrens där det förstnämnda avser att det förekommer fler flygbolag på en enskild flyglinje. Destinationskonkurrens fanns fram till och med 2024 på flyglinjer till Stockholm där det var möjligt att flyga både till Arlanda och Bromma.

På andra flyglinjer än de tio största har det under korta perioder förekommit att fler aktörer trafikerat en flyglinje, men det hör till ovanligheterna. En möjlig slutats är att passagerarunderlaget för de flesta flyglinjer inte är tillräckligt stort för att bära flera flygbolag.

Linjenätet och konkurrenssituationen på olika linjer framgår av Figur 3.2. Det är tydligt att BRA:s samarbete med SAS påtagligt försämrar konkurrenssituationen. Genom kartbilden är

³⁸ Västflyg uppger att de avser att börja flyga på linjen Bromma–Visby under sommaren 2025.

det också tydligt att de upphandlade linjerna är betydelsefulla för att skapa tillgänglighet till stora ytor av Sverige.



Figur 3.2. Inrikes flyglinjer av olika kategorier år 2024. På kartan har endast flyglinjer med minst 50 avgångar under ett år tagits med. Flyglinjer som upphört genom BRA:s samarbete med SAS är också utmärkta. Källa: Bearbetning utifrån statistik från Transportstyrelsen.

I slutet av 2024 lämnade BRA beskedet att de skulle upphöra med flygningarna på Bromma under december 2024 och därefter flyga på uppdrag av SAS med primärt Arlanda som bas.⁴⁰

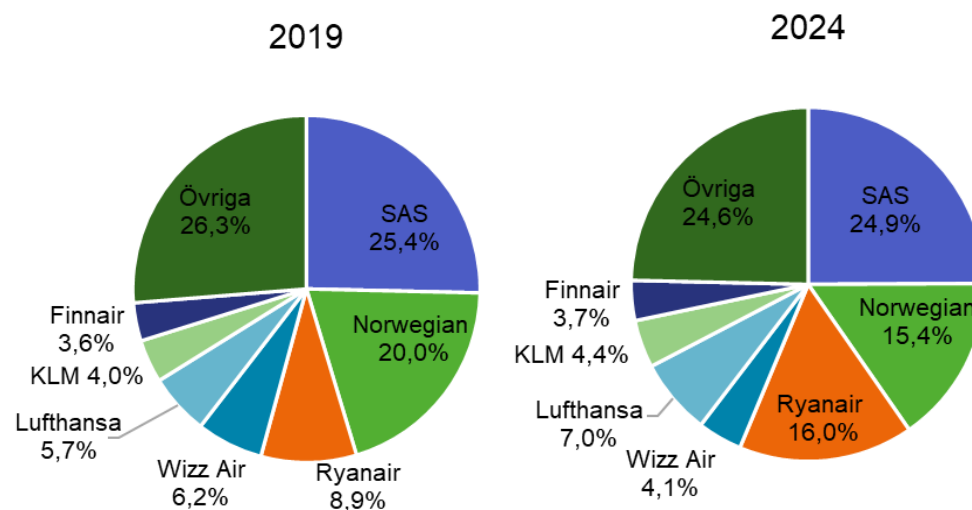
⁴⁰ BRA (2024).

Detta innebär att destinationskonkurrensen upphört på sex av de tio största flyglinjerna om inte någon ny aktör börjar trafikera linjerna. Även om flygtrafiken upphört mellan Malmö och Bromma har flygplatsen i Malmö alltså destinationskonkurrens på flyglinjen till Stockholm genom flygplatsen i Köpenhamn.

Konkurrensverket har granskat BRA:s och SAS:s samarbete och godkänt samarbetet. Motiveringen är att BRA:s utsatta ekonomiska situation innebär att utan samarbetet hade BRA riskerat konkurs och lämnat marknaden ändå. I BRA:s avtal med SAS finns det dessutom inget som hindrar att BRA kan hyra ut flygplan till andra aktörer.⁴¹

Konkurrenssituationen inom utrikesflyget

Konkurrenssituationen inom utrikesflyget ser radikalt annorlunda ut, även om SAS också har den största marknadsandelen på denna marknad. SAS är dock inte marknadsdominerande med en andel på 25 procent (Figur 3.3). Värdet på HHI för samtliga undersökta år är 0,12, vilket betyder att marknaden kan klassas som konkurrensutsatt. På utrikesmarknaden har flera ultralågbkostnadsbolag etablerat sig. Ryanair är det största av dessa med en marknadsandel som uppgick till 16 procent år 2024.



Figur 3.3. Marknadsandelar inom utrikesflyget.
Källa: Transportstyrelsen (2025c).

De tio största utrikeslinjerna är med något undantag samma år 2024 som före pandemin år 2019. De allra största linjerna med över en miljon passagerare går mellan Arlanda och huvudstäderna i våra nordiska grannländer. Därutöver fylls listan till större delen av olika storflygplatser i Europa.

Bland flyglinjerna mellan Arlanda och Europas storflygplatser har det skett ett transkifte genom att linjen till Amsterdam (Schiphol) numera är större än London (Heathrow). Flyglinjen till Amsterdam är också en av få flyglinjer som har fler resenärer (+4%) i jämförelse med före pandemin.

Bland de tio största utrikeslinjerna finns också två mer utpräglade fritidsresemål i form av Malaga och Alicante. Flyglinjen till Malaga är den som ökat allra mest sedan 2019 (+20%) och flyglinjen till Alicante fanns inte med på tio i topplistan före pandemin.

⁴¹ Konkurrensverket (2024).

Tabell 3.3. De 10 största utrikeslinjerna 2024 utifrån passagerarantal. Jämförelse görs med passagerarantalet 2019.

Linje	Antal passagerare 2024	Antal passagerare 2019	Förändring
Arlanda – Köpenhamn	1 299 382	1 383 986	-6%
Arlanda – Oslo	1 107 867	1 382 318	-20%
Arlanda – Helsingfors	1 040 626	1 241 927	-16%
Arlanda – Amsterdam	894 041	863 490	4%
Arlanda – London (Heathrow)	860 745	959 861	-10%
Arlanda – Malaga	577 804	483 754	19%
Arlanda – Paris (CDG)	533 469	664 217	-20%
Arlanda – Frankfurt	520 138	697 914	-25%
Arlanda – München	516 979	559 143	-8%
Arlanda – Alicante	413 522	Utanför topplistan	-

Källa: Data från Transportstyrelsen (2025c).

En genomgång av konkurrenssituationen på de tio största utrikes flyglinjerna 2024 visar att det enbart är flyglinjen mellan Arlanda och Frankfurt som saknar direkt konkurrens det senaste året, även om det finns destinationskonkurrens från flygplatsen Hahn (Tabell 3.4).

Tabell 3.4. Konkurrenssituationen på de 10 största utrikes flyglinjerna 2024 med tillbakablick till 2019 och 2023.

Linje	2019		2023		2024	
	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens
Arlanda – Köpenhamn	X		X		X	
Arlanda – Oslo	X		X		X	
Arlanda – Helsingfors	X		X		X	
Arlanda – Amsterdam	X		X		X	
Arlanda – London (Heathrow)	X	X	X	X	X	X
Arlanda – Malaga	X		X		X	
Arlanda – Paris (CDG)	X	X	X	X	X	X
Arlanda – Frankfurt	X	X	X	X		X
Arlanda – München	X		X		X	
Arlanda – Alicante	Utanför tio i topp		Utanför tio i topp		X	

Källa: Transportstyrelsen (2025c).

Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 49 flygningar på en linje under året.

Även på flygningar till London och Paris finns det även möjlighet att välja mellan flera flygplatser för att hitta det alternativ som bäst svarar mot konsumentens preferenser. I denna rapport används destinationskonkurrens enbart för destinationer som har flera flygplatser i sin närhet som trafikeras av olika flygbolag. Även om det är relativt stora avstånd mellan de europeiska storflygplatserna finns dock ett mått av destinationskonkurrens mellan dem när det gäller internationella resenärer som mellanlandar på väg ut i världen.

När det gäller utrikesflyget kan vi också notera att de konkurrensutsatta flyglinjerna är betydligt fler än de tio passagerarmässigt största flyglinjerna. Antalet konkurrensutsatta flyglinjer har legat relativt konstant i intervallet 55 till 58 under samtliga undersökta år, både före och efter pandemin (Tabell 3.5).

Tabell 3.5. Antalet utrikes direktlinjer och hur många av dessa som trafikeras av minst två flygbolag.

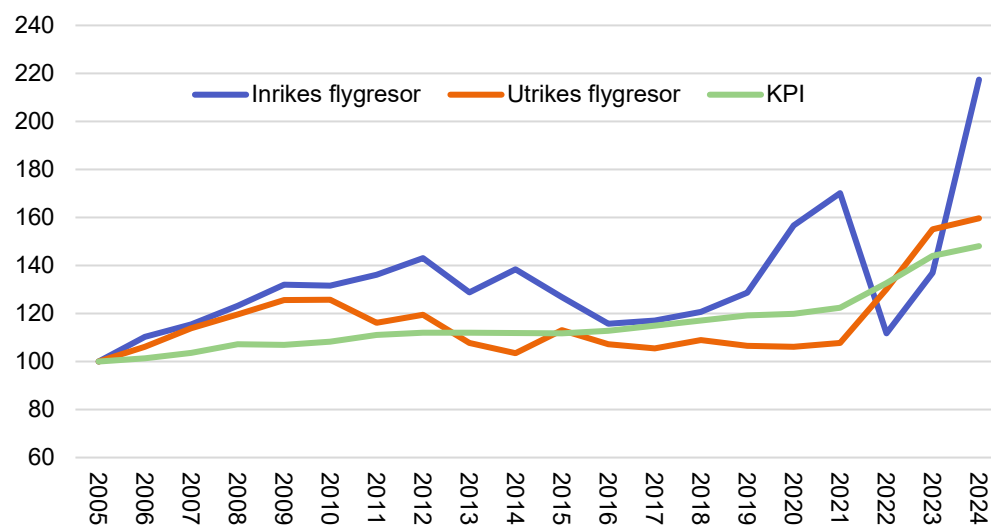
	2019	2023	2024
Antal linjer	225	183	172
Med konkurrens	55	58	57

Källa: Transportstyrelsen (2025c).

Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 49 flygningar på en linje under året.

Prisutvecklingen på flygresor

Konsumentprisindex (KPI) är ett jämförelsetal som mäter den generella prisnivån i Sverige. KPI beräknas genom att hämta in prisuppgifter på olika varor och tjänster inom olika kategorier, i proportion till hur befolkningen konsumerar dem. Det är möjligt att bryta ut en särskild vara eller tjänst och sätta prisutvecklingen för denna i relation till KPI. Prisutvecklingen för inrikesflyget den senaste 20-årsperioden uppvisar en trend med stigande priser som är särskilt påtaglig i slutet av den undersökta perioden. Det finns dock perioder (2015–2019) när prisökningstakten gör en kraftig inbromsning och följer den generella prisutvecklingen under ett par år (Figur 3.4).



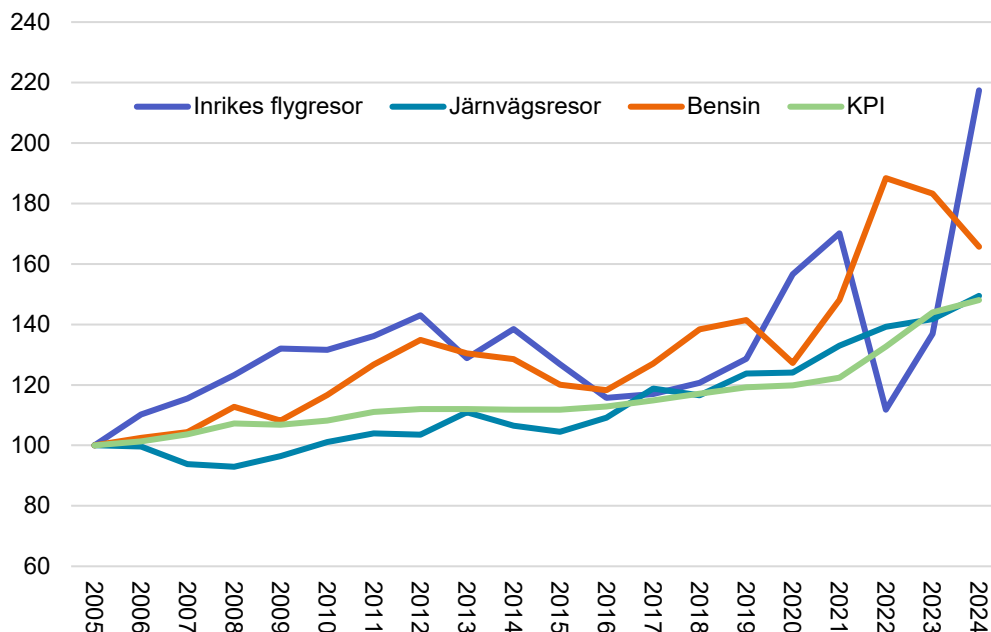
Figur 3.4. Prisutvecklingen för inrikes- och utrikes flygresor i jämförelse med KPI.

Källa: SCB (2025). Konsumentprisindex efter produktgrupp, [Konsumentprisindex \(KPI\) efter produktgrupp, 1980=100. Månad 1980M01 - 2025M01. PxWeb](#).

Prisökningstakten för utrikesflyget har varit betydligt längre i jämförelse med inrikesflyget även om den följer ett likartat mönster med en tydlig ökning i början av perioden och en kraftig ökning i slutet. Den stora skillnaden är att utrikesflyget har en lång period där prisökningstakten ligger nära eller understiger KPI (Figur 3.4). En förklaring är att lågkostnadsbolag har fått ett ordentligt fotfäste på utrikesmarknaden och att det saknas en dominerande aktör på utrikesmarknaden.

3.2 Konkurrensytor mot andra trafikslag

På riktigt långa resor är flyg oftast det enda alternativet, men inte minst inom inrikesflyget finns konkurrensytor mot både bil, buss och tåg. Biljettpris är en viktig faktor för konkurrenskraften, men även andra faktorer som restid, turtäthet, bekvämlighet, tillförlitlighet och möjlighet att arbeta under restid är betydelsefulla. Figur 3.5 visar prisutvecklingen för inrikesflygresor, järnvägsresor, bensin jämfört med KPI.



Figur 3.5. Jämförelse av prisutvecklingen mellan inrikes flygresor, järnvägsresor, bensinpris och KPI. Källa: SCB (2025). Konsumentprisindex efter produktgrupp, [Konsumentprisindex \(KPI\) efter produktgrupp, 1980=100. Månad 1980M01 - 2025M01. PxWeb](#).

Med undantag av några enstaka år har prisutvecklingstakten för inrikesflyget varit högre i jämförelse med både järnvägsresor och bilresor (bensin). Till följd av förändringar av beskattning och reduktionsplikt minskar prisutvecklingstakten för bensin i motsats till utvecklingen för flyg och järnväg i slutet av den undersökta perioden. Prisutvecklingen för järnvägsresor under hela perioden har legat strax under eller strax över KPI.

Järnvägsgruppen på KTH mäter regelbundet på Transportstyrelsens uppdrag utvecklingen av priser och utbud för järnvägstrafiken.⁴² De gör även jämförelser med hur utbudet ser ut för flyg- och busstrafik på fem stora reserelationer, Stockholm mellan Göteborg, Malmö,

⁴² Transportstyrelsen (2025b).

Sundsvall och Umeå, samt mellan Malmö och Göteborg. Där konstateras att utbudet för tåg- och busstrafiken år 2024 är på samma nivå som före pandemin, medan utbudet i flygtrafiken har fortsatt att minska även efter pandemin.

I studien jämförs även restid centrum till centrum för de fem reserelationerna och där framgår att flyget är snabbare i relationerna Stockholm–Umeå och Stockholm–Malmö⁴³, flyget är också marknadsledande i dessa relationer.

Punktligheten för långdistanstågen har under senare år försämrats och under år 2024 var 70 procent av tågen försenade 5 minuter eller mer.⁴⁴ Någon motsvarande statistik som beskriver punktligheten inom luftfarten finns i nuläget inte. Att jämföra punktlighet mellan tågtrafik och luftfart är dessutom svårt, eftersom de tider för avgång och ankomst som anges på biljetterna, ur resenärernas perspektiv, inte visar samma sak.

Ett annat område där det kan uppstå konkurrens mellan luftfarten och andra trafikslag är tillgången till biobränslen och syntetiska bränslen.⁴⁵ De styrmedel som finns inom 55-procents-paketet kommer att medföra en successivt ökad efterfrågan på alternativa drivmedel och eftersom de är dyrare att producera kommer kostnaderna för trafiken att stiga. Det gäller särskilt för den trafik där elektrifiering inte är ett alternativ.

Trafikverket har skattat att flygbränslekostnaden tillsammans med den extra kostnaden för utsläppsrätter skulle innebära ett pris som ligger 3 till 4 gånger högre än idag för flygbränsle år 2045.⁴⁶

3.3 Sammanfattande analys

Inom inrikestrafiken har konkurrensen försämrats efter pandemin med en dominerande aktör som stärkt sin marknadsandel. HHI-index indikerar att inrikesmarknaden är mycket koncentrerad.

Fram till och med 2024 fanns konkurrens eller destinationskonkurrens på de 10 största inrikeslinjerna med något enstaka undantag. Med BRA:s uttåg som enskild aktör på inrikesmarknaden kommer flera linjer att sakna konkurrens.

Utrikesmarknaden har alltid varit mer diversifierad än inrikesmarknaden och har inte heller en dominerande aktör på samma sätt som för inrikestrafiken. HHI indikerar att det är en konkurrensutsatt marknad.

Att flyga inrikes har blivit påtagligt dyrare i förhållande till tåg och bil. En förklaring är bristfällig konkurrens med en dominerande aktör. Ultralågstnadsbolag har visserligen försökt göra insteg på inrikesmarknaden, men har aldrig lyckats etablera sig. Politiska beslut gällande bränslebeskattning och reduktionsplikt har dessutom påtagligt minskat kostnaderna för att köra bil de senaste åren.

Restid är en viktig konkurrensfaktor för flyget gentemot andra trafikslag. Flyget är marknadsledande i relationer där restiden med tåg passerar fyra timmar som är fallet mellan exempelvis Stockholm och Malmö. Tillförlitligheten för olika trafikslag är sannolikt också en viktig konkurrensfaktor. För flyget saknas dock relevanta mått för att mäta tillförlitligheten.

⁴³ I relationen Göteborg–Malmö saknas flygtrafik.

⁴⁴ Trafikanalys (2025b).

⁴⁵ Trafikverket (2024a).

⁴⁶ Trafikanalys (2024).

4 Arlandas konkurrenskraft

Denna del handlar om hur Arlandas konkurrenskraft i relation till storflygplatserna i våra grannländer utvecklas. Att kunna erbjuda direktlinjer till flera olika destinationer från Arlanda anses vara viktigt för att erbjuda näringslivet god tillgänglighet. Inte minst när det gäller interkontinentala flyglinjer där det kanske bara finns underlag för en flyglinje från Norden.

Ambitionen att skapa bra villkor för landets ledande flygplats är gemensam för de övriga nordiska länderna och förmodligen för merparten av övriga länder. Ett exempel som visar det är att den danska staten sedan år 2024 är majoritetsägare av Köpenhamns flygplats med ett uttalat syfte att säkra att Danmark även framöver har en stark internationell flygplats.⁴⁷

Swedavia, det statliga bolag som äger och driver Arlanda, har formulerat en målbild som innebär att Arlanda ska bli Skandinaviens ledande flygplats.⁴⁸

För att få en uppfattning om Arlandas konkurrenskraft idag och hur den utvecklats över tid jämför vi utvecklingen på Arlanda med de tre nordiska huvudstadsflygplatserna, Köpenhamn–Kastrup, Oslo–Gardermoen och Helsingfors–Vanda. I sammanhanget är det inte relevant att redovisa utvecklingen avseende Island. I den fortsatta redovisningen kommer vi att använda namnet på staden där flygplatsen ligger och inte flygplatsnamnet.

Redovisningen inleds med en beskrivning av hur utbudet har utvecklats för de fyra flygplatserna och följs av en redovisning av passagerarutvecklingen.

4.1 Arlandas position i Norden

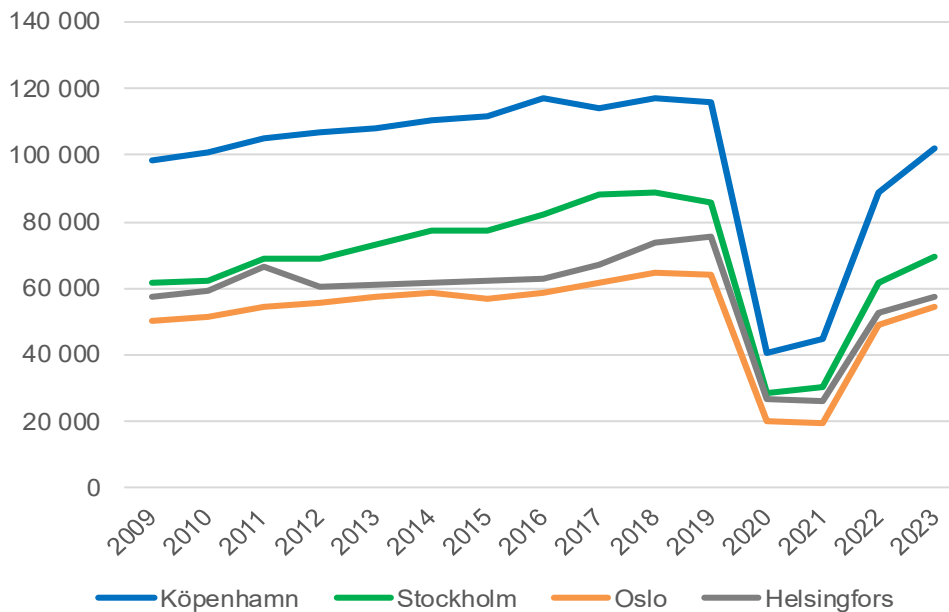
Utbud

Köpenhamns flygplats har sedan länge varit Nordens största utrikesflygplats och blev tidigt ett viktigt nav för SAS internationella trafik. I Figur 4.1 visas antalet avgångar i utrikes trafik.

Som framgår av figuren har Köpenhamns flygplats betydligt fler avgångar i utrikes trafik än de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna, men skillnaden jämfört med Stockholm har minskat sedan år 2009. Då hade Köpenhamn 60 procent fler avgångar i utrikes trafik, men år 2023 var det 47 procent fler.

⁴⁷ Finansministeriet Danmark (2024).

⁴⁸ Swedavia (2018).



Figur 4.1. Antal avgångar i utrikes trafik.

Källor: Trafikanalys (2025a), Danmarks statistik (2025), Statistisk Sentralbyrå (2025) och Statistikcentralen (2025).

Anslutningsmöjligheter

Ett annat sätt att följa hur en flygplats konkurrenskraft utvecklats är att mäta möjligheterna till anslutningar till och från andra destinationer. Airports council international (ACI)⁴⁹ presenterar årligen ett index över utvecklingen för enskilda flygplatser, Airport connectivity index.⁵⁰

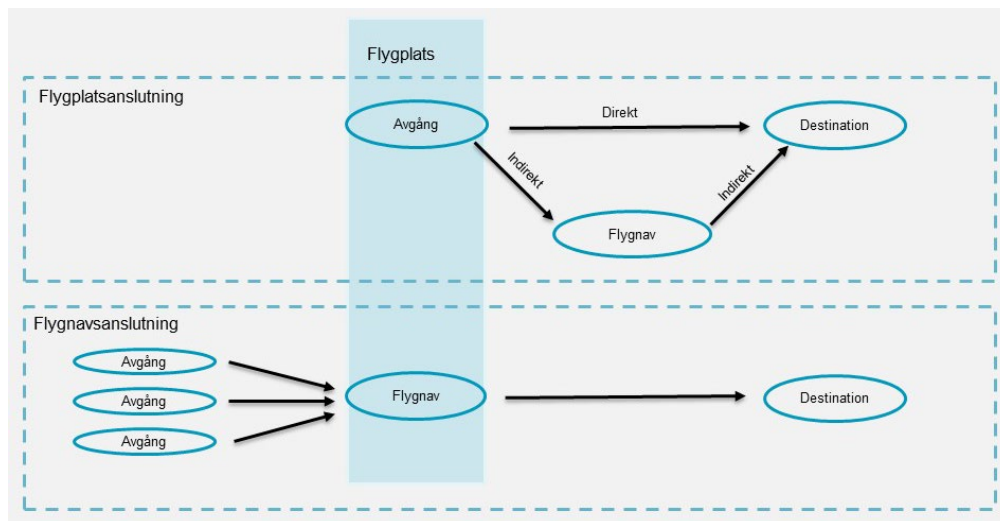
Indexet mäter anslutningsmöjligheter i fyra dimensioner:

- Direkt anslutning, antal destinationer och frekvens utan byten.
- Indirekt anslutning, antal destinationer och frekvens med ett (1) byte till en flygning med samma flygbolag eller ett flygbolag inom samma allians.
- Flygplatsanslutning, summan av direkta och indirekta anslutningar.
- Flygtrafiknavsanslutning, mäter flygplatsens potential som flygnav, dvs. möjligheterna att via byten nå en destination från andra flygplatser som trafikerar flygplatsen.

I Figur 4.2 illustreras de olika varianterna av anslutningsindex.

⁴⁹ Airport council international är en organisation för medlemmar som äger och driver flygplatser.

⁵⁰ www.aci-europe.org/air-connectivity.html



Figur 4.2. Beskrivning av olika anslutningsindex.

Källa: Egen figur baserad på [Airport Connectivity: methodology](#) och [Using Netscan Model to evaluate air connectivity](#) SGNintairport.pdf

I redovisningen nedan tar vi upp de tre indexen som beskriver direkta, indirekta anslutningar samt summan av dem. Flygnavsindexet som beskriver potentialer behandlas inte denna gång.

Kortfattat kan sägas att indexen mäter hur väl två punkter är anslutna med flyg. Mätningen görs tredje veckan i juni och anslutningarna viktas efter kvalitet, vilket i huvudsak avser tid. En non stop-flygning mellan två flygplatser med ett jetplan ger det högsta värdet – 1. Ett högre värde för indexet totalt medför således bättre anslutningsmöjligheter än ett lägre.⁵¹ Tabellen nedan visar värdena för de fyra indexen för de nordiska huvudstadsflygplatserna år 2024.

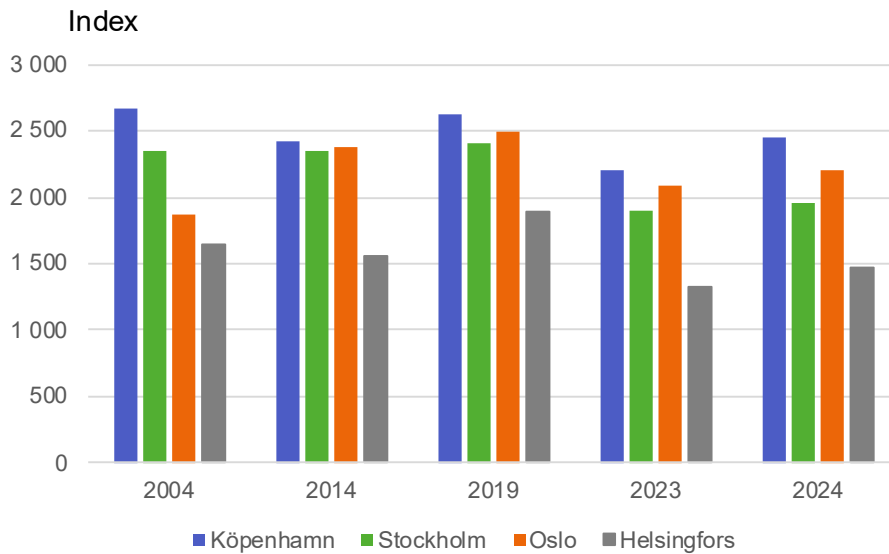
Tabell 4.1. Airport connectivity index 2024.

	Direkt anslutning	Indirekt anslutning	Flygplatsanslutning
Stockholm	1 963	4 302	6 265
Oslo	2 200	3 180	5 380
Köpenhamn	2 451	5 285	7 736
Helsingfors	1 464	2 641	4 105

Källa: Airports council international (2025).

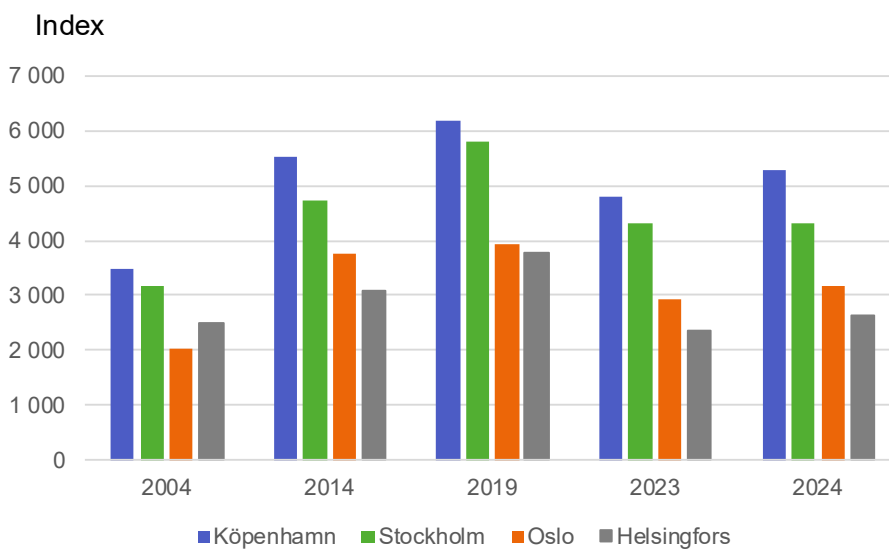
Som framgår av Tabell 4.1 har Köpenhamns flygplats de bästa direkta och indirekta anslutningarna och följaktligen även det högsta flygplatsindexet.

⁵¹ En mer utförlig beskrivning av indexet finns att ta del av i ACI:s Airport industry connectivity report 2004-2014.



Figur 4.3. Index för direkta anslutningar.
Källa: Airports council international (2025).

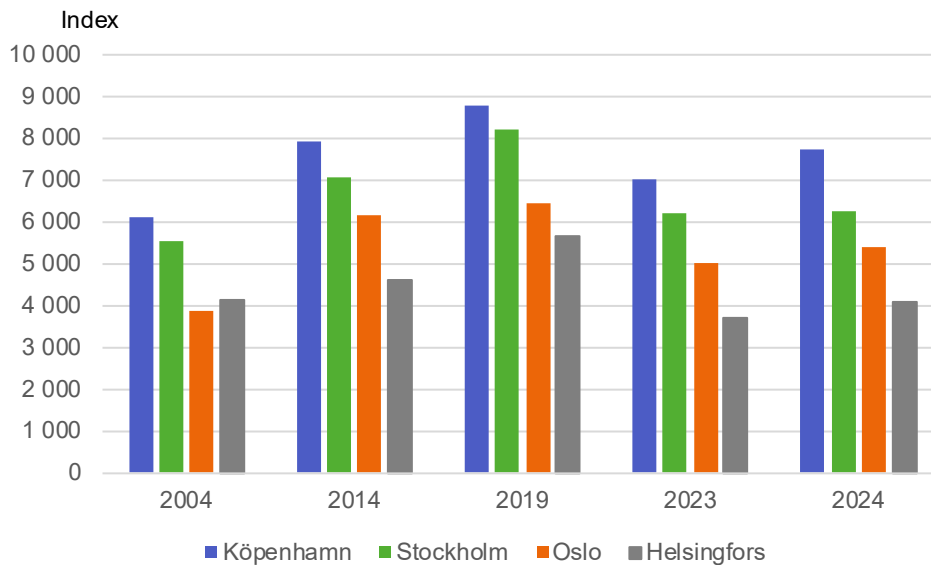
Indexet för direkta anslutningar visar att Köpenhamn år 2024 har de bästa direkta anslutningarna följt av Oslo och Stockholm medan Helsingfors har de sämsta. Mönstret har varit detsamma sedan 2014. År 2004 hade dock Stockholm ett högre index än Oslo. En tydlig nedgång märktes i samband med pandemin. Ingen av flygplatserna hade år 2024 samma nivå av direkta anslutningar som året före pandemin.



Figur 4.4. Index för indirekta anslutningar.
Källa: Airports council international (2025).

Även för de indirekta anslutningarna har Köpenhamn bäst anslutningar, här dock följt av Stockholm. Fram till och med år 2019 ökade indexet för samtliga jämförda flygplatser. Året före pandemin hade de nordiska flygplatserna delat upp sig i två tydliga grupper med ungefär samma indirekta tillgänglighet. Efter pandemin är Köpenhamnden av de fyra flygplatserna som när det gäller indirekta anslutningar ligger närmast utbudet 2019. Köpenhamn hade år

2024, 85 procent av 2019 års nivå. Oslo i sin tur har återhämtat sig snabbare än både än både Stockholm och Helsingfors. Figur 4.5 visar indexet för flygplatsanslutningen, vilket är summan av direkt och indirekt anslutning.



Figur 4.5. Flygplatsanslutning.
Källa: Airports council international (2025).

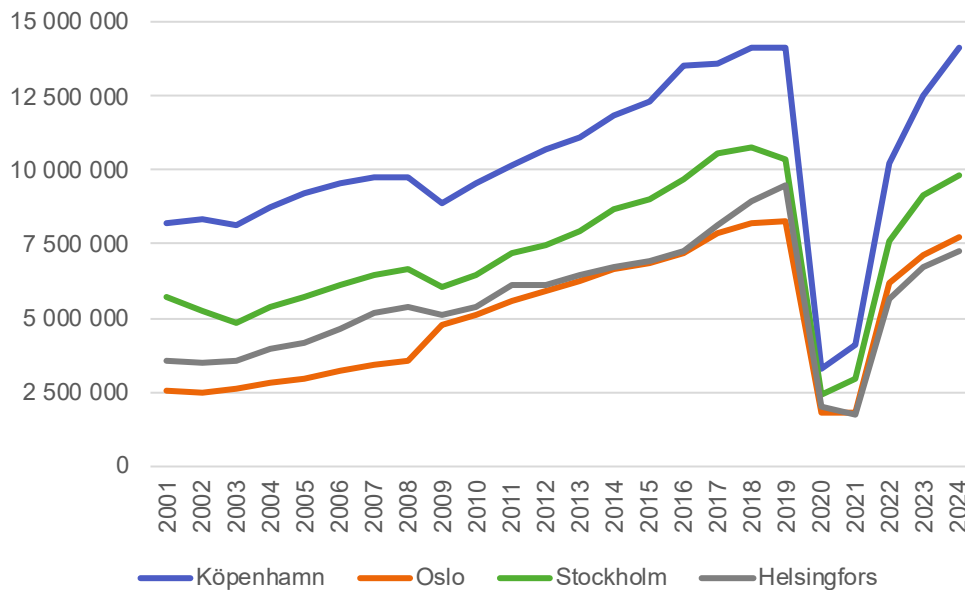
Eftersom indexvärdena för de indirekta anslutningarna utgör ungefär 2/3-delar av värdet är det inte förvånande att mönstret i stort är detsamma för dessa två index.

Passagerarutveckling

Som framgått ovan har Köpenhamns flygplats det största utbudet och med undantag för och även de bästa anslutningarna. Det här är också något som återspeglar sig när man studerar passagerarutvecklingen. I och med Öresundsbronns öppnande och en utvecklad tågtrafik där Köpenhamns flygplats enkelt kan nås från ett stort upptagningsområde i södra Sverige har flygplatsen fått en funktion även för svensk inrikestrafik.

Som exempel kan nämnas att cirka 400 000 resor från Köpenhamn under år 2023 gick till flygplatser i norra Sverige med byte antingen på Arlanda eller Bromma.⁵²

⁵² Trafikverket (2024b).



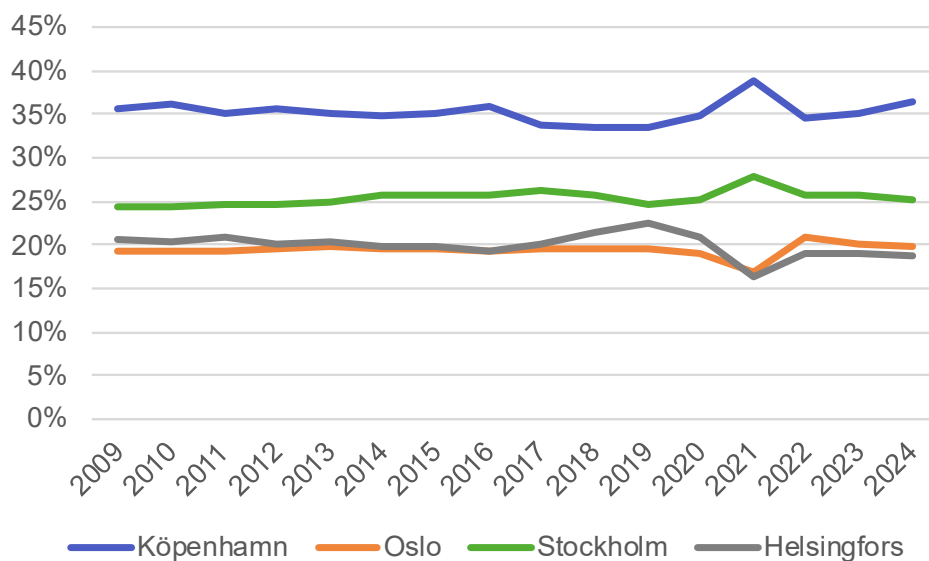
Figur 4.6. Antal avresande utrikes passagerare från de nordiska huvudstadsflygplatserna.

Källor: Trafikanalys (2025a), Danmarks statistik (2025), Statistisk sentralbyrå (2025) och Statistikcentralen (2025).

Av Figur 4.7 framgår att utvecklingen av antalet utrikes avresande passagerare från de nordiska länderna, inte överraskande, följer samma mönster som utbudet. En stadig uppgång under 2010-talet följt av en kraftig nedgång i samband med pandemin följt av en ökning de senaste åren. Med undantag av Helsingfors uppgick de utrikes resenärerna till knappt 90 procent av nivån för pandemin. För Helsingfors är antalet avresande utrikes passagerare fortsatt betydligt lägre än innan pandemin, vilket beror på att kriget i Ukraina medfört att en stor del av trafiken från Helsingfors till Asien har upphört.

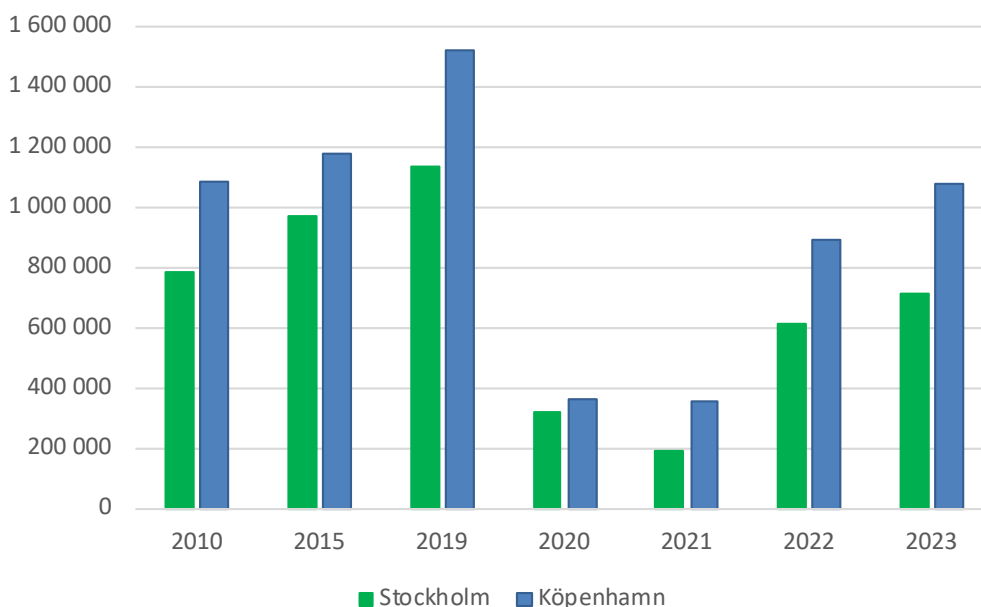
Stockholm har under hela denna period, i termer av avresande utrikes passagerare, varit den nästa största utrikesflygplatsen av de fyra vi jämför. Att mönstret är stabilt framgår också om man redovisar hur stora marknadsandelar respektive flygplats har av den sammanlagda utrikes trafiken på de fyra flygplatserna.

Det enda tydliga "hack" i kurvorna som syns är en nedgång av marknadsandelarna 2021 för både Oslo och Helsingfors. Det finns också en tendens de senaste åren att Köpenhamns andel ökar. År 2023 hade Helsingfors en marknadsandel som var 3,5 procent lägre än 2019 medan de övriga flygplatserna hade en något högre marknadsandel. Köpenhamn hade den största ökningen med 2 procent följt av Stockholm vars marknadsandel var 1,1 procentenheter större.



Figur 4.7. Marknadsandelar av den utrikes trafiken för de nordiska huvudstadsflygplatserna.
 Källor: Trafikanalys (2025a), Danmarks statistik (2025), Statistisk Sentralbyrå (2025) och Statistikcentralen (2025).

En annan faktor som är viktig för en flygplats konkurrenskraft är dess position avseende det interkontinentala resandet, med vilket här menas trafik utanför Europa. I Figur 4.9 redovisas avresande passagerare i interkontinental trafik från Stockholm respektive Köpenhamn. Vi har inte tillgång till motsvarande uppgifter för de övriga två flygplatserna.



Figur 4.8. Antal avresande passagerare⁵³ i interkontinental trafik.
 Källor: Danmarks statistik och Swedavia.

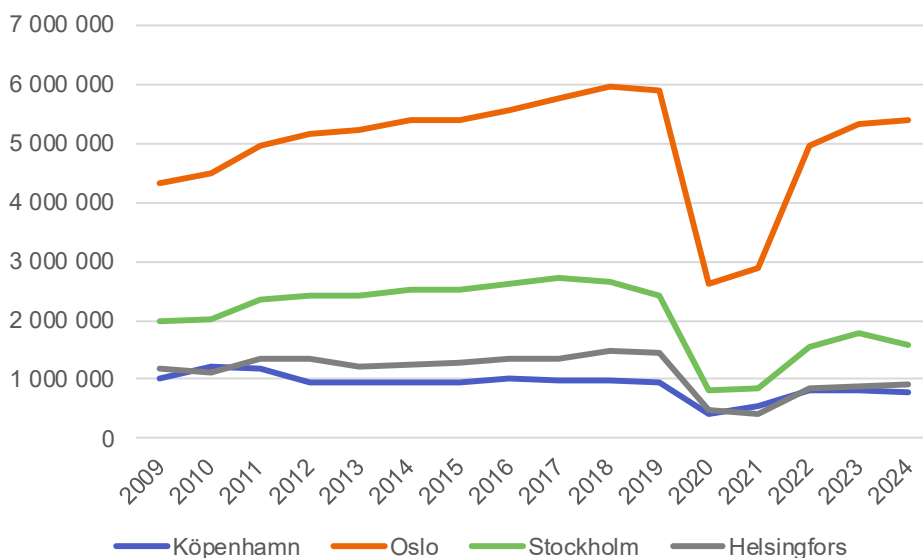
⁵³ Uppgifterna för Stockholm avser i grundmaterialet både avresande och ankommande passagerare och här har antagits att hälften av dem är avresande passagerare.

Köpenhamn har fler interkontinentala passagerare än Stockholm. USA var år 2023 den största interkontinentala destinationen från Köpenhamn med 665 000 avresande passagerare följt av Förenade Arabemiraten med 192 000 och Qatar med 173 000. Även från Stockholm var USA den största destinationen med 140 000 avresande passagerare följt av Thailand med 126 000 och Förenade Arabemiraten med 111 000.

Om man lägger samman de interkontinentala passagerarna för de bägge flygplatserna och mäter marknadsandelar ser man att det inte skett några större förändringar sedan år 2010. Då hade Köpenhamn en andel på 58 procent och 2023 var motsvarande andel 60 procent. Under det första pandemiåret, 2020, var skillnaden mätt i procentenheter som minst under den studerade perioden då hade Köpenhamn en andel på 53 procent och året därpå var skillnaden som störst och då var Köpenhamns andel 65 procent.

Vi kan således inte i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft försämrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren. WSP skriver dock i en rapport beställd av Transportföretagen att Arlanda tappat konkurrenskraft gentemot de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna om man beaktar utvecklingen i den omgivande ekonomin. Enligt WSP:s beräkningar skulle Arlanda ha cirka 8 miljoner fler passagerare om tillväxten i den omgivande ekonomin omsatts i ökad trafik på motsvarande sätt som i de tre övriga nordiska huvudstadsflygplatserna.⁵⁴

Även om inrikestrafiken, än mindre än utrikestrafiken, kan ses som en gemensam marknad, är utvecklingen viktig att följa eftersom den påverkar en flygplats konkurrenskraft.



Figur 4.9. Antal avresande passagerare i inrikes trafik.

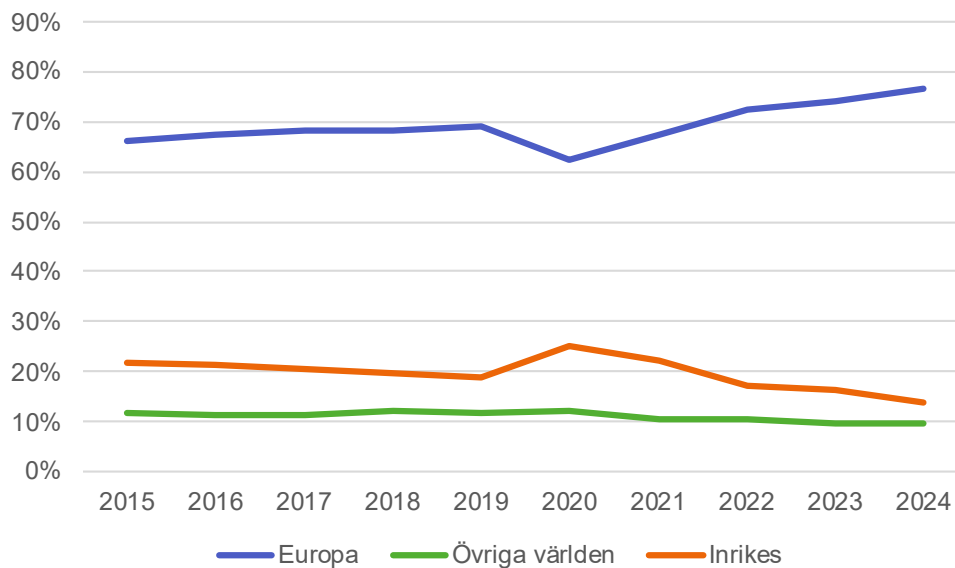
Källor: Trafikanalys (2025a), Danmarks statistik (2025), Statistisk Sentralbyrå (2025) och Statistikcentralen (2025).

I inrikestrafiken är Oslo flygplats den klart största av de nordiska huvudstadsflygplatserna och ökningen av antalet passagerare har varit tydligt större än för övriga flygplatser. För Köpenhamn, som är störst för utrikes passagerare, minskade antalet passagerare fram till pandemin. Oslo är den enda flygplats som hade fler inrikes avresande passagerare år 2023 jämfört med 2009. Även i inrikestrafiken är Stockholm den nästa största flygplatsen i jämförelsen.

⁵⁴ WSP (2024).

Vilka är de vanligaste resmålen från Arlanda (inklusive transferresor)?

År 2024 uppgick antalet avresande passagerare från Arlanda till 11,4 miljoner och ungefär lika många ankom till flygplatsen. Året före pandemin uppgick antalet avresande passagerare till 12,8 miljoner. För nära 80 procent av resenärerna från Arlanda är destinationen en utrikes flygplats inom Europa, medan inrikes destinationer uppgår till knappt 15 procent och utrikes destinationer utanför Europa ligger på cirka 10 procent (Figur 4.11).



Figur 4.10. Andel avresande passagerare efter destination, procent.
Källa: Transportstyrelsen (2025a).

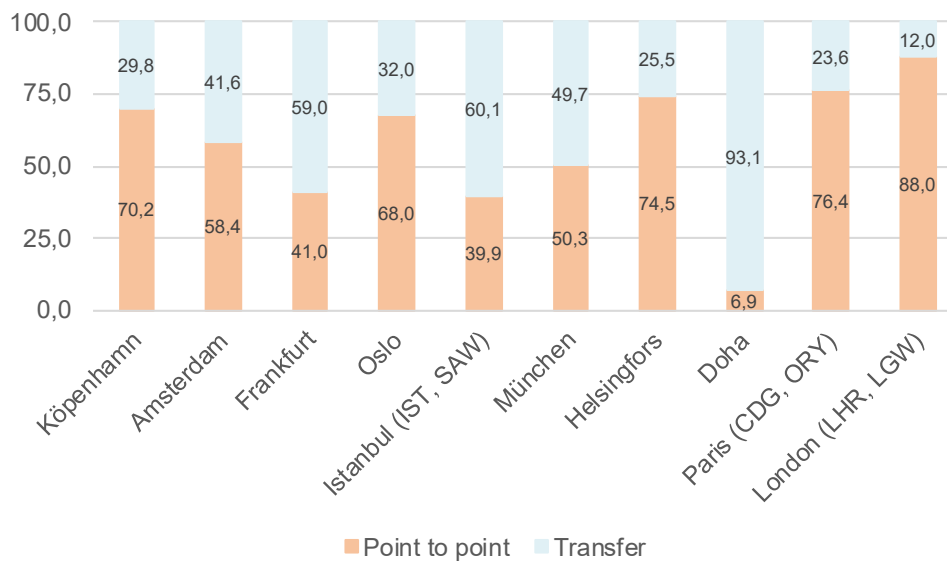
Före pandemin var andelarna för de tre destinationskategorierna relativt stabila, även om en svag ökning syntes för destinationerna inom Europa och en minskning för de inrikes. Under pandemin ökade den inrikes trafiken sin andel, men efter pandemin har den inrikes trafiken tydligt tappat andelar. Andelen passagerare inom Europa har på motsvarande sätt tydligt ökat. Andelen passagerare till flygplatser i övriga världen har under perioden stadigt legat på cirka 10 procent.

De avresande passagerarna i figuren ovan inkluderar både de som har destinationen som mål och de som reser vidare till en annan destination. De senare brukar kallas transferpassagerare. Uppgifterna inkluderar både passagerare i linjetrafik och charter.

En mer detaljerad bild av var passagerarna i linjetrafiken från Arlanda är på väg ges av biljettstatistik som flygbolagens organisation, IATA, sammanställer. Trafikverket har sammanställt data från denna statistik som redovisas eventuella första och andra destinationer för de som reser från Arlanda.⁵⁵

Figur 4.12 nedan visar de 10 största utrikes destinationerna, från Arlanda under år 2023 utifrån deras andelar av passagerare som inte flyger vidare, så kallade point to point-passagerare samt de som flyger vidare till en annan destination, transferpassagerare.

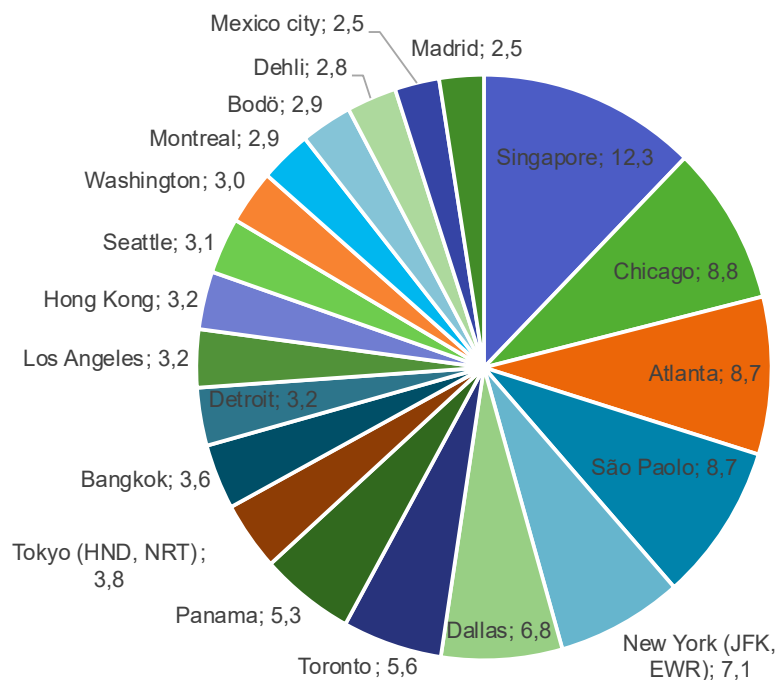
⁵⁵ Trafikverket e-post 20241202. Dnr. (Utr. 2024/25).



Figur 4.11. De 10 största destinationerna från Arlanda 2023 fördelat på point to point och transfer, procent.
Källa: Trafikverket (2024b).

Drygt 70 procent av de utrikes passagerarna från Arlanda flyger till någon av de tio största utrikes destinationerna. Point to point-passagerare är vanligast till de europeiska storstäderna liksom till de nordiska huvudstadsflygplatserna. Istanbul och framför allt Doha i Qatar har etablerat sig som nav för transferpassagerare, men även flygplatserna i Tyskland har en stor andel transferpassagerare.

Vilka som är de största destinationerna för transferpassagerarna framgår av figur 4.13 nedan.



Figur 4.12. De 20 största destinationerna för andra stoppet för passagerare från Arlanda, procent.
Källa: Trafikverket (2024b).

Av diagrammet framgår att flygplatser i Nordamerika är de dominerande destinationerna för transferpassagerare från Arlanda. Av de 20 destinationerna i figur 4.13 ligger tio i USA eller Kanada och tillsammans har de 54 procent av passagerarna. En del av dessa transferpassagerare gör åtminstone ytterligare en flygning innan de når sin slutliga destination.

4.2 Sammanfattande analys

Köpenhamns flygplats blev tidigt ett nav för SAS utrikestrafik och är sedan länge Nordens ledande flygplats för utrikes trafik. Mätt i antalet passagerare och avgångar är Stockholm näst störst av de nordiska huvudstadsflygplatserna.

Stockholms position har inte förändrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren. Över lag har med något enstaka undantag mönstren sett likadant ut avseende resande och utbud. Vi kan således inte med stöd i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft har försämrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren.

Även sett till anslutningsmöjligheter har Stockholm ställningen som Nordens näst största flygplats, men hotas av Oslo som har bättre möjligheter till direkta anslutningar. Med beaktande av utvecklingen i den omgivande ekonomin finns en studie som visar att Stockholms position borde vara ännu starkare.

Passagerare som reser till andra flygplatser i Europa har blivit allt viktigare för Arlanda, medan inrikesflygets betydelse har minskat. Resandet till övriga världen har haft en stabil andel på cirka 10 procent under de senaste tio åren.

I Europatrafiken är de nordiska flygplatserna, samt Paris och London dominerande destinationer. Doha och Istanbul har tillsammans med de tyska flygplatserna utvecklats som viktiga transferflygplatser. Även om såväl Doha som Istanbul indikerar att passagerarna fortsätter österut dominerar Nordamerika som destination för transferpassagerare från Arlanda.

5 Omvärlds- och marknadsförutsättningar

Flygets konkurrensförutsättningar påverkas av både marknads- och omvärldsförutsättningar. Med marknadsförutsättningar avses här principer för flygets finansiering, avgiftsuttag och olika styrmedel som införts nationellt eller internationellt. Det rör sig om politiska beslut på olika nivåer. Omvärldsförutsättningar utgörs av händelser utanför luftfartssektorn som har en stor inverkan på flygets förutsättningar.

5.1 Marknadsförutsättningar

En viktig marknadsförutsättning är att flygets infrastruktur är avgiftsfinansierad i större utsträckning än vad som är fallet för väg och järnväg. Den ordningen har fungerat på de delar av flygmarknaden som har stora passagerarvolym, men genererat underskott på delar som har små volymer. Pandemin med kraftigt minskat resande satte stor press på finansieringssystemet. I detta avsnitt kommer därför ekonomiska underskott för flygplatser och säkerhetskontroll redovisas tillsammans med olika åtgärder för att stödja flyget.

På luftfartsområdet finns en rad olika styrmedel som införts för att minska flygets klimatpåverkan. Det finns anledning att belysa dessa eftersom hanteringen av klimatfrågan är något av en ödesfråga för flyget på flera sätt. Dels för att flygets klimatpåverkan måste minska för att nå både nationella och internationella klimatmål. Dels för att det finns ett konsumenttryck att flyget tar klimatfrågan på allvar. Det finns styrmedel som införts av Sverige (nationella), EU (europeiska) och ICAO (globala) som syftar till att minska flygets klimatpåverkan.

I princip kommer alla klimatstyrmedel att öka kostnaderna för att flyga. Utmaningen ligger i att identifiera kostnadseffektiva styrmedel som inte snedvrider konkurrensen och ger flyget olika förutsättningar i olika länder. Nationella styrmedel riskerar att flytta trafik, och utsläpp, till andra länder genom så kallat läckage. Många gånger är därför internationella styrmedel att föredra framför nationella när det gäller flyget.

5.1.1 Nationellt – styrmedel, stöd och avgifter

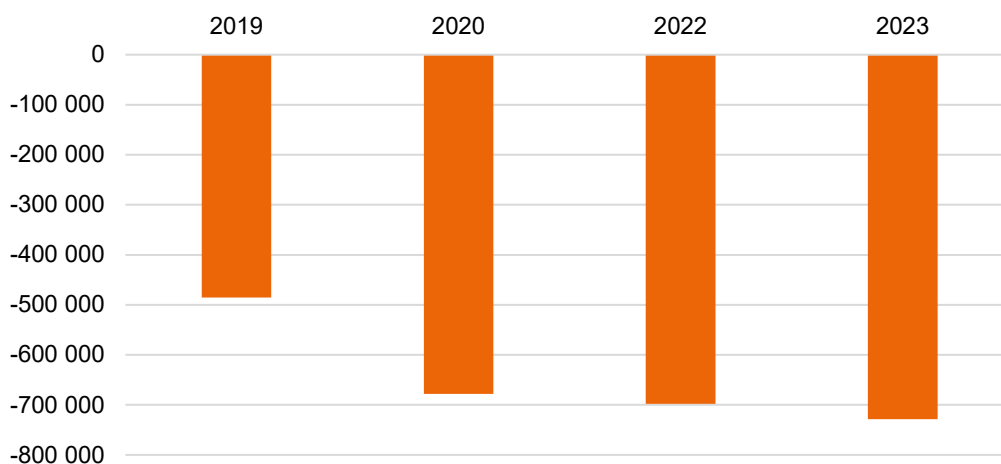
Flygets infrastruktur är till stora delar avgiftsfinansierad, vilket kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka såväl investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur, som den dagliga driften av flygplatser och flygtrafiktjänster. Under pandemin minskade intäkterna kraftigt, samtidigt som stora fasta kostnader fanns kvar.

Icke-statliga flygplatser utsatta ekonomiska situation

De icke-statliga flygplatserna har en mycket utsatt ekonomisk situation. Merparten av flygplatserna bedrivs i aktiebolagsform, men ett fåtal ingår som en del i den kommunala förvaltningen. Det faktum att några flygplatser utgör en del av den kommunala förvaltningen

och att aktiebolagen i flera fall använder det enklare K2-regelverket⁵⁶ för sin årsredovisning medför att det är en grannliga uppgift att synliggöra flygplatsernas verkliga underskott.

Flygplatsernas resultat efter finansnetto⁵⁷ är utgångspunkten för beräkningen av flygplatsernas verkliga underskott. Olika typer av bidrag från exempelvis staten, regioner, kommuner och andra intressenter har därefter dragits av för att få fram det verkliga underskottet. För den undersökta perioden (2019–2023) redovisade Skavsta och Ängelholm ett överskott för 2019, men övriga år har samtliga flygplatser redovisat underskott.⁵⁸ De samlade underskotten växte snabbt under pandemin och har fortsatt att öka något under de följande åren. Underskotten har nu passerat 700 miljoner kr (Figur 5.1).



Figur 5.1. Det samlade underskottet för icke-statliga flygplatser (1 000-tals kr).
Källa: Contrado (2025).

Det finns ett statligt driftstöd som täcker delar av det ekonomiska underskottet hos de icke-statliga flygplatserna. Under många år har det legat på omkring 103 miljoner och utbetalats till flygplatser där Trafikverket har beslutat om Trafikplikt. Ytterligare flygplatser har stöttats med driftsbidrag som delats ut via länsplanen (ingår i de 103 miljonerna). Under pandemiåren tillkom dessutom tillfälliga stöd för att kompensera för fallande intäkter och säkerställa att flygplatser fortsatt skulle hålla öppet.

Under 2024 beslutades att det statliga driftstödet till de icke-statliga flygplatserna skulle ökas från 103 miljoner till 210 miljoner årligen.⁵⁹ Ökningen motiverades med att de icke-statliga flygplatserna drivs med stora ekonomiska underskott. Stödet får ges till icke-statliga flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt, som är beredskapsflygplatser eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Extra compensation ska dessutom ges till de nordligaste flygplatserna⁶⁰ på grund av att det är mer kostsamt att driva

⁵⁶ Ett K-regelverk innehåller regler om hur en årsredovisning eller ett årsbokslut ska utformas och hur tillgångar, skulder, intäkter och kostnader ska värderas. K2 är ett förenklingsregelverk för mindre företag. Reglerna präglas av förenkling, t.ex. ges möjlighet att välja schablonlösningar.

⁵⁷ Företagets vinst eller förlust efter att man har dragit av de finansiella intäkterna och kostnaderna, men innan skatter och eventuella bokslutsdispositioner.

⁵⁸ Sammanställning av ekonomiska data utifrån årsredovisningar och annat underlag utförd av Contrado på uppdrag av Trafikanalys.

⁵⁹ Regeringen (2024a).

⁶⁰ Här avses flygplatserna i Pajala, Gällivare, Storuman, Arvidsjaur, Lycksele och Vilhelmina.

flygplatserna till följd av svår väderlek. Från och med år 2025 villkoras stödet med att flygplatsverksamheten ska vara fossilfri.⁶¹

Det statliga flygplatsbolaget Swedavia brukade gå med vinst innan pandemin, men har därefter gått med förlust. Utifrån Swedavias årsredovisning går det inte att utläsa de enskilda flygplatsernas bidrag till resultatet, men sannolikt sker korssubventionering från de större flygplatserna till de mindre.

Avskaffad flygskatt

Flygföretag som utför flygningar från Sverige ska betala en flygskatt per passagerare som år 2025 uppgår till 77, 323 eller 517 kr per passagerare beroende på slutdestination. Skatten infördes för att flyget i större utsträckning skulle bära sina egna klimatkostnader. Regeringen har beslutat att avskaffa flygskatten från 1 juli 2025.⁶² Regeringen pekar på skattens negativa påverkan på tillgänglighet och att svenska flygbolags konkurrenssituation motiverar att skatten på flygresor avskaffas.⁶³

Tillskott till GAS

Gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) är ett system där kostnader för säkerhetskontroll vid samtliga säkerhetsgodkända flygplatser ackumuleras och fördelas per passagerare. Tanken är att avgiften ska vara den samma oavsett vilken flygplats passageraren avreser ifrån. Systemet finansieras via en avgift som tas ut per passagerare och administreras av Transportstyrelsen.

Denna avgift ska motsvara flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll. Det minskade antalet resenärer under pandemin medförde att underskottet inom GAS ökade snabbt då intäkterna minskade samtidigt som kostnaderna var i stort sett oförändrade. I det läget beslutade regeringen att skjuta till 1 035 miljoner kronor för att undvika avgiftshöjningar de närmaste åren.

27 beredskapsflygplatser, även fortsättningsvis

Beredskapsflygplatser ska dygnet runt hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter. Det kan gälla transporter för bland annat hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, Kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Före pandemin var antalet beredskapsflygplatser tio.⁶⁴

Bland annat stora skogsbränder och behovet av fungerande flygplatser under pandemin aktualiserade behovet av ett utökat nät av beredskapsflygplatser. Antalet beredskapsflygplatser uppgår idag till 27. Under 2024 utbetalades knappt 70 miljoner kronor till beredskapsflygplatser.⁶⁵

Flygtrafik under trafikplikt

Trafikverket har ett uppdrag att vid behov avtala om interregional kollektivtrafik som ses som transportpolitiskt motiverad, men inte kan bedrivas kommersiellt. Trafikverket upphandlar

⁶¹ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2024a).

⁶² Skatteverket (2025).

⁶³ Regeringen (2024b).

⁶⁴ Trafikverket (2020).

⁶⁵ Trafikverket (2025a).

buss, tåg, färjor och flyg. Under perioden 2020 till 2024 användes i genomsnitt 211 miljoner årligen till trafikavtal för flygtrafik. Det är mer än vad som används till tåg och buss, men betydligt mindre än vad som används för färjetrafik⁶⁶.

Tabell 5.1. Utfall för Trafikavtal 2020–2024 (miljoner kr).

Trafikslag	Genomsnitt 2020-2024	2024	2023	2022	2021	2020
Färja	539	507	528	663	529	466
Flyg	211	227	206	198	201	221
Tåg	207	182	233	174	154	291
Buss	44	45	39	46	42	50
Summa	1 000	960	1 006	1 081	926	1 028

Källa: Trafikverket (2025).

Flygets avgifter

Flygets verksamhet är i huvudsak avgiftsfinansierad. Transportstyrelsen har genomfört en studie som beskriver hur de statliga avgifterna har utvecklats under perioden 2016 till 2024. Transportstyrelsen tar ut årliga avgifter för tillsyn och registerhållning inom luftfarten som är differentierade utifrån exempelvis luftfartygens vikt, typ och antal. Följande avgiftsposter ingick i studien:

- Tillstånd för kommersiella flygtransporter (AOC)
- Operativ licens (OL)
- Luftfartsskydd
- Övervakning av luftvärdigheten
- Luftvärdighetsorganisation (CAMO som ingår i ett AOC)
- Luftfartygsregistret

En kortfattad sammanfattning ger vid handen att nästan samtliga Transportstyrelsens avgifter har höjts i nominella värden, men att justerat för inflation har flera av avgifterna minskat. Avgiften för tillstånd för kommersiella flygtransporter (AOC) och avgiften för övervakning av luftvärdigheten utgör den största delen av de avgifter som flygbolagen betalar till Transportstyrelsen.

Beräkningar visar att ett litet flygbolag med fyra små (2 ton) luftfartyg (2 flygplanstyper) betalar knappt 240 000 kr i avgifter. Avgifterna för ett stort bolag med 40 stora (>30 ton) luftfartyg (4 flygplanstyper) uppgår till knappt 4 650 000 kr. Transportstyrelsen har informerat om att de kommer att behöva höja avgifterna framöver. Förklaringen är minskade intäkter och uteblivna inbetalningar under covid-19 pandemin. Dessutom har Transportstyrelsen avstått från att höja avgifter under pandemin med syftet att stötta branschen, vilket genererat underskott som behöver betalas av med höjda avgifter.⁶⁷

⁶⁶ Trafikavtalet för färja avser Gotlandstrafiken. Trafiken bedrivs mellan Visby och fastlandshamnarna i Nynäshamn och Oskarshamn. Gotland har speciella förutsättningar utifrån att det är en ö som saknar fast förbindelse med fastlandet.

⁶⁷ Transportstyrelsen (2024a).

Flygbolagen betalar också olika avgifter som kan kopplas till själva flygningen. Flygplatserna tar ut olika avgifter utifrån de tjänster de erbjuder. Avgiftsstrukturen är relativt komplex och avgifterna varierar mellan olika flygplatser. Här fokuserar vi på Arlanda eftersom det är vår största flygplats. Arlandas avgifter består av följande komponenter där det också framgår om avgiften ökat eller minskat under perioden 2016 till 2024:

- Startavgift som differentieras utifrån flygplanets maximala startvikt (ökat).
- Externa effekter som differentieras utifrån buller (minskat), koldioxid (bonus malus-system) och kväveoxider (ökat).
- Terminalavgift som differentieras utifrån flygplanets maximala startvikt (ökat).
- Passageraravgift som debiteras utifrån passagerarantal (minskat).
- Assistansservice för passagerare med funktionshinder och nedsatt rörlighet som debiteras utifrån passagerarantal (ökat).
- Markttjänst där passagerarhanteringen debiteras utifrån passagerarantal (ökat) och ramptjänsten utifrån antal ton (minskat).
- Bagageavgift som debiteras utifrån passagerarantal (n/a).
- Slotkoordinering som debiteras per avgång (minskat).

Transportstyrelsen administrerar den ovan nämnda GAS-avgiften. I nominella värden har avgiften ökat sedan 2016, men justerat för inflation ligger avgiften på i det närmaste på samma nivå 2024 som 2016. Transportstyrelsen har aviserat att även med hänsyn taget till det ovan nämnda tillskottet på 1 035 miljoner kronor kommer GAS-avgiften behöva höjas efter 2026.

Undervägsavgiften är en avgift för flygtrafiktjänst som tas ut för flygplan över 2 ton som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Avgiften baseras på flygplanets viktfaktor, flygsträcka och en enhetsavgift. Den sistnämnda fastställs för ett år i taget genom att fördela kostnaderna kopplat till flygtrafiktjänster över en prognosticerad trafikvolym. Då den faktiska trafikvolymen inte nått upp till prognosen har enhetsavgiften behövt höjas varje år sedan 2020.

Terminalavgiften (TNC) för Stockholm Arlanda täcker ersättning för Luftfartsverkets flygtrafikledningstjänst och Swedavias ersättning som infrastrukturhållare som avser Terminalområdet Arlanda (luftrum i anslutning till flygplats). Nominellt har avgiften mer än fördubblats och även justerat för inflation har avgiften ökat betydligt.

För att levandegöra hur avgiftsförändringarna som kan kopplas till en flygning⁶⁸ påverkar kostnadsbilden har Transportstyrelsen utgått från en exempelflygning. I deras exempel flyger en Boeing 737-800 Winglets sträckan Stockholm Arlanda (ARN)–Luleå (LLA)²³ med 129 passagerare, varav 15 är transferpassagerare. Avgifterna för en sådan flygning har ökat med 34 procent (justerat för inflation) mellan 2016 och 2024.

Även om flera av de statliga avgifterna som flygbolagen betalar i någon mån regleras av EU konstaterar Transportstyrelsen att Sverige har stor rådighet över avgifterna vad gäller möjligheten att justera dessa nedåt. De avgifter som främst påverkar svenska flygbolag är Transportstyrelsens. Att sänka dem är dock inte förenligt med den rådande principen om full kostnadstäckning. Undantag är möjliga, men förutsätter förändringar i luftfartsförordningen

⁶⁸ I exempelflygningen ingår ovanstående nämnda avgifter som Swedavia tar ut, GAS-avgift, undervägsavgift och terminaltjänstavgift.

(2010:770)⁶⁹ och en förstärkning av Transportstyrelsens anslag. En sänkning av avgifter som påverkar flygbolag som bedriver verksamhet i Sverige mer generellt, som avgifter som finansierar flygtrafiktjänst och GAS och/eller avgifter som tas ut av flygplatserna, skulle också kunna vara möjlig. Det skulle dock kräva att staten finansierar sådana förändringar.⁷⁰

Kort framtidsutblick utifrån flygbranschens färdplan

Flygbranschen har i likhet med 22 andra branscher tagit fram en färdplan för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Branschen har enats kring följande två mål:⁷¹

- Allt inrikesflyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2030.
- Allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045.

Målen ska läsas som att motsvarande mängd bränsle som går åt i inrikesflyget ska vara ersatt av hållbart flygbränsle, ofta benämnt SAF⁷² i den totala mängd bränsle som tankas vid svenska flygplatser 2030, samt att allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045. På längre sikt kan även el- och gasflyg vara en del av lösningen enligt färdplanen.

När det gäller SAF handlar det till stor del om kända tekniker. Utmaningen handlar om att skala upp produktionen och att skapa en marknad. Färdplanen föreslår därför att staten snarast ska besluta om ramarna för statliga investeringsstöd för projektering och uppskalning av SAF-anläggningar, stöd för grön vätgasproduktion, samt stöd för laddinfrastruktur på svenska flygplatser. Vidare föreslås att staten ska ställa krav på att alla offentliga flygresor görs med hållbara drivmedel.

Flera av utmaningarna kring SAF kommer att adresseras av en av regeringen tillsatt utredare. Utredaren ska analysera och presentera en handlingsplan för hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Av handlingsplanen ska det framgå förväntad inhemsk produktion och import, samt hur en ökad samordning och samverkan med berörda aktörer inom näringsliv, akademi och offentlig sektor kan utformas, samt i övrigt vilka andra åtgärder som bör införas.⁷³

Färdplanen konstaterar att för att nå målet för 2045 kommer andra åtgärder än SAF vara betydelsefulla. Det handlar främst om energieffektivisering, elektrifiering, vätgas och trafikledning, men också hantering av höghöjdseffekterna. Branschens krav på staten handlar på dessa områden om att staten ska stödja forskning och utveckling kring teknik som ger energieffektivare flygplan samt som möjliggör övergången till nya energibärare i form av avancerade hållbara bränslen, grön vätgas och batterier. Vidare önskar branschen att staten, via sitt ansvar för svenskt luftrum, ska verka för att utveckla flygningar där man med hjälp av realtidsdata aktivt undviker områden där höghöjdseffekter uppkommer.

När det gäller flygets omställning mot fossilfrihet ur ett brett perspektiv arbetar Energimyndigheten med ett regeringsuppdrag om att analysera behovet av stöd för att påskynda omställningen. I uppdraget ingår även att föreslå hur sådana stöd ska utformas.

⁶⁹ De undantag som Transportstyrelsen har idag från full kostnadstäckning finns i 11 kap 3 § luftfartsförordning (2010:770). En möjlig väg vore därför att införa fler undantag där.

⁷⁰ Transportstyrelsen (2024b).

⁷¹ Svenskt flyg och Fossilfritt Sverige (2024).

⁷² Sustainable aviation fuel.

⁷³ Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2025).

När det gäller forskning och innovation inom flyget är det flera aktörer som deltar med finansiering. Det gäller exempelvis Trafikverket som får fördela 90 miljoner till forskning och innovation inom luftfartsområdet varav minst 15 miljoner avsätts till elflygsområdet.⁷⁴

Energimyndigheten har finansierat forskning om fossilfritt flyg. Projekten handlar bland annat om tekniker för vätgasflyg och drönare, men ska även bidra till stärkt kompetensförsörjning, metoder för klimatoptimal flygning och till effektivare processer för framtagning av biobränsle.⁷⁵

Det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP) utgör basen för det svenska innovationssystemet inom flygteknik och är en avgörande förutsättning för svensk flygindustris och svensk flygforsknings fortsatta konkurrenskraft. Programmet genomförs i samverkan mellan Vinnova och Försvarsmakten och finansiering sker från båda myndigheters anslag. Finansieringen förstärks med 25 miljoner år 2025, 42 miljoner kronor 2026, 62 miljoner kronor 2027 och 90 miljoner kronor 2028.⁷⁶

Flygbranschen pekar på att det finns ett behov av att staten kommunicerar en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg som ligger i linje med hållpunkterna 2030 och 2045 och internationella mål. Tanken är att det ska tydliggöra för alla aktörer i värdekedjan vad som måste göras, vem som ska göra det, när det måste göras och hur mycket det kostar.

Elflyg kan också komma att få betydelse för att klara klimatkraven inom sin specifika nisch med små flygplan över små avstånd. Vätgas, antingen i bränslecell eller för direkt förbränning, anses ha potential att erbjuda fossilfria flygningar på längre avstånd. Därtill pågår utveckling av drönare för persontransport s.k. eVTOLs som startar och landar vertikalt.

Idag vet vi inte vilka av dessa radikalt annorlunda farkoster som kommer att vara kommersiellt gångbara eller hur de kommer att användas. Det är möjligt att vi i framtiden kommer att ha ett annorlunda nät av flyglinjer som inte är centrerat kring Arlanda på samma sätt som idag.

5.1.2 Internationella styrmedel: EU och ICAO

Handel med utsläppsrätter EU ETS

EU har under lång tid arbetat med att minska klimatutsläppen från flyget och redan 2012 kom flyget att ingå i EU:s handel med utsläppsrätter. Den ursprungliga tanken var att allt flyg som ankom till, avgick från eller skedde internt inom EES (EU + Island, Liechtenstein och Norge) skulle ingå i handelssystemet. I praktiken har omfattningen varit reducerad till flygningar inom EES för att avvakta utvecklingen av implementeringen av det globala styrmedlet Corsia (se nedan).

Sedan 1 januari 2020 har EU ETS länkats samman med Schweiz ETS och enligt avtalet är flygningar från EES-området till Schweiz inkluderade i EU ETS. Flyg till Storbritannien är inkluderade i EU ETS, medan flyg från Storbritannien är undantagna då de omfattas av UK-ETS.⁷⁷ Flygplan vars maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kg är undantagna.⁷⁸ Även flygningar som genomförs under allmän trafikplikt är undantagna om den erbjudna kapaciteten understiger 50 000 stolar per år.⁷⁹

⁷⁴ Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2024b).

⁷⁵ Energimyndigheten (2024).

⁷⁶ Regeringen (2024b).

⁷⁷ Naturvårdsverket (2025).

⁷⁸ Dessa plan omfattas inte heller av det globala klimatstyrmedlet Corsia, som beskrivs nedan.

⁷⁹ Naturvårdsverket (2023).

EU har beslutat om betydande skärpningar av handelssystemet inom ramen för 55 procentspaketet. Förändringarna i det befintliga utsläppshandelssystemet innebär mer ambitiösa utsläppsminskningmål till 2030, från -43 procent jämfört med 2005 års nivå till -62 procent. Det sker också en snabbare minskning av utsläppstaket med färre utsläppsrätter på marknaden, från dagens 2,2 procents minskning per år till 4,3 procent och därefter 4,4 procents minskning per år från 2028.⁸⁰ För flyget kommer de kostnadsfria utsläppsrätterna fasas ut till 2026, vilket är en kostsam förändring för flyget då dessa tidigare omfattade 85 procent av alla utsläpp från luftfarten. Omkring 1,6 miljarder Euro av intäkterna från handelssystemet ska avsättas för investeringar i hållbara transportbränslen.⁸¹

Den så kallade höghöjdseffekten ingår ännu inte i handelssystemet. Flygets förhöjda klimatpåverkan beror främst på utsläpp av kväveoxider, partiklar och vattenånga högt uppe i atmosfären. Därför kommer ett nytt system för övervakning, rapportering och kontroll av andra utsläpp än koldioxid och dess klimatpåverkan upprättas. Beräkningar visar att dessa utgör två tredjedelar av flygets klimatpåverkan.⁸² Denna rapportering kan ses som ett första steg att även beakta höghöjdseffekten inom handelssystemet.

Kvotplikt – Refuel EU Aviation

År 2025 infördes en kvotplikt för flygbränsle som innebär att leverantörer av flygbränsle stegvis måste öka andelen hållbart flygbränsle. Detta ska ske gradvis mellan 2025 och 2050 från två procents andel till 70 procent. Med början 2030 införs en särskild kvot för syntetiska bränslen som ökas från 1,2 procent till 35 procent år 2050. Unionsflygplatser, dvs. flygplatser med fler än 800 000 passagerare eller flygfrakt som överstiger 100 000 ton är skyldiga att tillämpa förordningen om kvotplikt. För svensk del innebär det att Stockholm–Arlanda och flygplatserna i Göteborg, Luleå och Malmö omfattas. Förordningen omfattar de operatörer som utfört fler än 500 kommersiella passagerartransporter eller 52 kommersiella frakttransporter som avgått från unionsflygplatser under ett år.⁸³

Produktionen av hållbart flygbränsle uppgick 2024 till endast 0,53 procent av konsumtionen av jetbränsle. Uppskattningar visar att om de produktionsanläggningar för hållbart flygbränsle som påbörjats slutförs är det tillräckligt för att uppnå en produktion på 3,2 miljoner ton vilket motsvarar kraven i kvotplikten 2030. För att kraven ska kunna mötas därefter behöver produktionen skalas upp ordentligt. För närvarande är priset på hållbart flygbränsle tre till tio gånger dyrare än konventionellt flygbränsle. Branschen när en förhoppning om att priset ska sjunka med ökad produktion.⁸⁴

CORSIA

ICAO⁸⁵ har beslutat om att införa det globala klimatstyrmedlet CORSIA. 129 länder har bekräftat att de kommer att medverka.⁸⁶ I korthet går systemet ut på att det internationella flygets utsläpp av koldioxid ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå (baslinjen). Flygbolagen måste med andra ord använda godkända hållbara drivmedel eller köpa utsläppskrediter och därmed klimatkompensera för de utsläpp som överstiger baslinjenivån. År 2021 inleddes den

⁸⁰ Trafikanalys (2023).

⁸¹ Europeisk kommissionen (2023).

⁸² Europeisk kommissionen (2023).

⁸³ Europeiska unionens officiella tidning (2025).

⁸⁴ EASA (2025).

⁸⁵ ICAO är den internationella civila luftfartsorganisationen som är ett FN-organ som arbetar med att underlätta för flygresor mellan världens länder och bidra till ökad trafiksäkerhet genom att verka för gemensamma och ändamålsenliga regler.

⁸⁶ ICAO (2025).

frivilliga pilotfasen som sträckte sig fram till 2023. Nu pågår en andra frivillig infasningsperiod mellan 2024 och 2026. I denna fas är baslinjen 85 procent av 2019 års utsläpp.⁸⁷ Till och med hösten 2024 har denna nivå inte uppnåtts och flygbolagen har därför inte haft några kvittnings-skyldigheter enligt CORSIA.⁸⁸

CORSIA handlar alltså om att frysa utsläppsnivån av koldioxid, inte om att minska utsläppen, eller att ta bort utsläppen helt och hållet som i EU ETS. Under de närmaste åren kommer främst de europeiska styrmedlen vara kostnadsdrivande. Om EU bedömer att CORSIA inte styr tillräckligt för att nå målen i Parisavtalet⁸⁹ kan EU komma att utvidga omfattningen av EU ETS.

5.2 Omvärldsförutsättningar

Pandemi, klimatförändringar och försämrat säkerhetsläge

Det säkerhetspolitiska läget i Europa har försämrats under flera år. Därtill finns hot kopplade till klimatförändringar, cyberangrepp och kriminalitet. Sverige har påbörjat upprustningen av såväl det militära som det civila försvaret för att möta den förändrade hotbilden. Planeringen för totalförsvaret har återupptagits och Trafikverket har fått en samordnande roll för transportområdet. Det svenska medlemskapet i Nato innebär att Sverige måste kunna säkerställa att det finns fungerande kommunikationer och transporter för att exempelvis kunna säkerställa tillförsel av utländsk hjälp. Transportsystemet behöver bli bättre rustat för att klara av höga belastningar av oväntade händelser. Detta gäller även för flygplatser i Sverige.⁹⁰

Klimatförändringarna väntas orsaka extrema väderhändelser med bland annat extrem torka som i förlängningen kan orsaka fler och mer omfattande skogsbränder. Flyget har en viktig uppgift både vad gäller brandflyg för att upptäcka uppflammande bränder på ett tidigt stadium och vid själva släckningsarbetet, även om användningen av drönare för övervakning ökat. Utifrån detta perspektiv är det viktigt med flygplatser som finns utspridda över hela landet, inklusive glest befolkade områden. Detta följer en annan logik än vad som gäller för persontrafiken där det mer handlar om att finnas där människor bor.

Flyget påverkas också av klimatförändringarna genom att flygplatser och annan infrastruktur behöver säkras för extrema väderhändelser. Det handlar om ökade risker för skyfall, ras och skred, förändrade tjäle- och grundvattenförhållanden, vilket påverkar det som byggs. Transportinfrastrukturen behöver tåla klimatets variationer. Vintertid kan kraftiga snöfall kan leda till förseningar och inställda flyg då man inte hinner snöröja och halkbekämpa rullbanor och uppställningsplatser i den takt som krävs. Vädret kan komma att skifta från dag till dag med nollgenomgångar, vilket är de tillfällen då temperaturen passerar noll grader flera gånger under samma dygn. Nollgenomgångar påverkar luftfarten genom att det blir halka på rullbanorna, men också genom att flygplan och teknisk utrustning drabbas av nedisning.⁹¹

Ambulansflygningar utgjorde 92 procent av det totala antalet öppningar under flygplatsernas stängda timmar pandemiåret 2021. Utmärkande för pandemiåren är att antalet reguljära

⁸⁷ Transportstyrelsen (2024c).

⁸⁸ European Commission (2024).

⁸⁹ I målen ingår bland annat att hålla den globala uppvärmningen långt under 2 grader och sträva efter att begränsa den till 1.5 grader (www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/det-globala-klimatarbetet/parisavtalet).

⁹⁰ Regeringskansliet (2023).

⁹¹ SMHI (2025).

flygningar minskade kraftigt eller försvann helt. Det uppkom en situation där kommuner och regioner fick ta ett stort ansvar att finansiera infrastrukturen för samhällsviktigt flyg. En kraftig ökning av antalet beredskapsflygplatser blev regeringens åtgärd för att öka den statliga finansieringen.⁹²

Rysslands stängda luftrum

Flyget är det trafikslag som tydligast drabbats av effekterna av Rysslands krig i Ukraina. Även om den internationella flygtrafiken till och från Ryssland eller Ukraina inte har varit särskilt betydande har EU:s sanktioner och Rysslands motsanktioner i form av att de stängt sina luftrum för varandra medfört en stor påverkan på de europeiska flygbolag som bedriver trafik mellan Europa och Asien.

När flygtrafiken mellan Europa och Asien ökat igen efter pandemin är det tydligt att Helsingfors och andra flygplatser i norra Europa har förlorat sin roll som flygnav på Asien-trafiken. Förklaringen är att det stängda ryska luftrummet förlänger flygvägarna till Asien allra mest därifrån. En flygning från Helsingfors till Tokyo har blivit 355 mil längre, vilket medför en förlängning av flygtiden med ungefär fyra timmar och förbrukning av ytterligare 20 ton flygbränsle.⁹³

Minskad efterfrågan fick Finnair att helt sluta flyga till Peking strax efter krigsutbrottet. Senare har både British Airways och Lufthansa slutat flyga till Peking från London respektive Frankfurt. I de sistnämnda fallen kan konkurrens från bolag som fortfarande flyger genom ryskt luftrum och därmed får en konkurrensfördel vara en av orsakerna.⁹⁴

Flygbolag som inte tillåts flyga genom ryskt luftrum dominerar listan för flygbolag som har minskat antalet flygningar mellan Europa och Asien mest (t.ex. Finnair, Lufthansa, British Airways). Turkiska flygbolag (Turkish och Pagasus) tillhör de som ökat trafiken allra mest genom att Istanbul expanderat som flygnav för Asientrafiken tillsammans med flygbolag som fortfarande flyger genom ryskt luftrum (t.ex. Azerbaijan Airlines⁹⁵, Air India, China Eastern) (Tabell 5.2).

⁹² Regeringskansliet (2023).

⁹³ Eurocontrol (2025).

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Bolaget beslutade under 2025 att undvika ryskt luftrum av säkerhetsskäl.

Tabell 5.2. Flygbolag som ökat respektive minskat antalet flygningar mellan Europa och Asien–Stillahavs-regionen mest.

Flygbolag som minskat mest		Flygbolag som ökat mest	
Flygbolag	Minskning av antalet dagliga avgångar	Flygbolag	Ökning av antalet dagliga flygningar
Finnair	-12	Turkish Airlines	+26
Cathy Pacific	-12	SCAT Airlines	+14
Lufthansa	-9	Pegasus	+9
British Airways	-7	Azerbaijan Airlines	+8
Pakistan International Airways	-7	Vistara	+8
KLM	-6	Uzbekistan Airways	+6
Air France	-6	IndiGo	+6
Ukraine International	-6	Air India	+5
All Nippon Airways	-6	Virgin Atlantic	+4
Jet Airways India	-5	China Eastern	+4

Källa: Eurocontrol (2025).

Det stängda luftrummet över Ryssland innebär också att det avgiftsfinansierade Luftfartsverkets ekonomi påverkas negativt. De förändrade trafikflödena, framför allt över Östersjön, som följer av begränsningar i luftrummet på grund av den ryska invasionen av Ukraina utgör en ekonomisk utmaning för myndigheten.

Luftrummet har dessutom blivit mer komplext att hantera med ökad militär aktivitet och genom att ett flertal nationella och internationella militära övningar har genomförts.⁹⁶

5.3 Sammanfattande analys

Mycket talar för att det kommer att bli dyrare att bedriva flygtrafik framöver. En viktig del i detta är att kostnaden för klimatomställningen kommer att öka framför allt genom kvotplikten och utsläppsrättshandelssystemet. Därtill finns det underskott i avgiftssystemen som byggts upp under pandemin som behöver börja betalas av.

De icke statliga flygplatsernas samlade ekonomiska underskott ökade snabbt under pandemin och uppgick under 2023 till 700 miljoner om olika stöd från staten, kommuner, regioner eller andra intressenter rensats bort.

Behovet av flygplatser utspridda över *hela* landet har samtidigt ökat till följd av exempelvis det försämrade säkerhetsläget och ökade behov av brandflyg och flygplatser i samband med släckningsarbete. Att transportera sjuka och skadade människor är det vanligaste skälet till att öppna beredskapsflygplatser.

⁹⁶ Luftfartsverket (2023).

Tillgängligheten till östra Asien har försämrats genom att västerländska flygbolag inte tillåts nyttja ryskt luftrum. Det stängda ryska luftrummet har påverkat framför allt Helsingfors ställning som flygnav för Asientrafiken, men i mindre utsträckning har även andra mindre flygplatser i norra Europa påverkats.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att mildra kostnadsökningarna och stärka flygets konkurrenskraft. Under 2025 avskaffas flygskatten, driftsbidragen till de icke statliga flygplatserna har ökats och det har tillskjutits statliga medel till GAS-systemet.

6 Analys och påverkan på de transportpolitiska målen

Inrikesflyget på en lägre nivå under längre tid

Det är viktigt att skilja mellan inrikes- och utrikesflyg både vid en beskrivning av flygets utveckling och konkurrenssituationen. Inrikesflyget hade något av en guldålder från slutet av 1970-talet och genom hela 1980-talet med tillväxt i nivå med utrikestrafiken. Därefter har inrikestrafiken stagnerat, samtidigt som utrikestrafiken fortsatt att växa. Denna tudelade utveckling har även påverkan på konkurrenssituationen för inrikes- respektive utrikesflyget.

I samband med olika kriser har flyget drabbats av stora passagerartapp, men det normala har varit att antalet passagerare sedan ökar igen relativt snabbt. Med covid-pandemin har det varit annorlunda. Krisen har varit både djupare och mer långvarig. Det ska dock noteras att redan året före pandemin minskade passagerarantalet något och en stark tillväxtperiod för flyget bröts.

Inrikesflyget ligger fortsatt långt under förpandemiska nivåer, medan utrikesflyget närmar sig dessa. Dessutom skiljer sig flygets utveckling i Sverige efter pandemin från de allra flesta EU-länder, där flygandet åter ligger på nivåer som före pandemin. Det finns inga definitiva svar på frågan varför inrikesflyget i Sverige är lägre idag än 2019. Ett vanligt svar är att pandemin bidrog till att öka acceptansen för digitala möten, vilket har minskat behovet av tjänsteresor.

Branschen själva brukar peka på att myndigheter och andra offentliga aktörer ofta har resepolycys som prioriterar andra trafikslag före flyget utifrån klimathänsyn. Det kan säkert ha bidragit, men denna typ av resepolycys var vanliga redan före pandemin. Att branschen tar klimatfrågan på allvar och att det finns styrmedel som adresserar flygets klimatpåverkan är viktigt för att undvika denna typ av resepolycys i framtiden.

Koncentrerad inrikesmarknad och konkurrensutsatt utrikesmarknad

Det finns ett antal utmärkande drag för luftfartsmarknaden som medför att en oligopolistisk marknadsstruktur med ett fåtal större aktörer är att betrakta som ett normaltillstånd. I denna rapport har vi exempelvis pekat på olika stordriftsfördelar och inträdesbarriärer som försvårar för nya aktörer att etablera sig. En annan svårighet är att det oftast är förenat med stora kostnader initialt att som en ny aktör försöka ta marknadsandelar från etablerade aktörer.

Konkurrenssituationen behöver till stor del analyseras separat mellan inrikes- och utrikesmarknaden, även om de både marknaderna påverkar varandra. Om aktörer på den svenska inrikesmarknaden i större utsträckning skulle börja flyga på Köpenhamn i stället för på Arlanda skulle det urholka resandeunderlaget för utrikestrafiken på Arlanda.

Inrikesmarknaden är mycket koncentrerad med SAS som dominerande aktör. Detta har accentuerats ytterligare med BRA:s uttåg som enskild aktör. Inrikesmarknaden har varit koncentrerad med ett fåtal aktörer sedan inrikesmarknaden öppnade upp för konkurrens. Ett undantag utgörs möjligen av en kort period på 2000-talet då flera nya aktörer kom in på marknaden och bidrog till ökad konkurrens.

Fram till och med 2024 fanns konkurrens eller destinationskonkurrens med något enstaka undantag på de tio största flyglinjerna. På övriga linjer saknades konkurrens med något enstaka undantag, vilket visar på betydelsen av ett tillräckligt stort passagerarunderlag för att kunna bära konkurrerande flygbolag. Inledningen av 2025 har ur konkurrenshänseende varit dramatisk när konkurrensen upphört på flera linjer.

Att flyga inrikes har blivit påtagligt dyrare i förhållande till tåg och bil, vilket gör det svårt för flyget att växa genom att ta passagerare från andra trafikslag. I sammanhanget är det viktigt att notera att vägtrafikens kostnadsbild förändrats neråt genom besluten om reduktionsplikten och drivmedelsskatten.

Samtidigt går det inte att bortse från att det även finns konkurrensproblem inom inrikesflyget som bidrar till de ökade priserna. Visserligen har det fram till och med 2024 varit konkurrens eller åtminstone destinationskonkurrens på de flesta passagerarmässigt stora flyglinjerna, men på de mindre linjerna råder monopol. Det har också varit svårt för ultralågkostnadsbolag som Ryanair att etablera sig på marknaden, vilket också kan vara en förklaring till att priset på flyg ökar. Det finns naturligtvis andra förklaringar till ökade priser som att i princip hela luftfartssektorn arbetade upp underskott under pandemin som nu måste betalas tillbaka.

Utifrån flygets perspektiv finns det en risk att en ond cirkel uppkommer. Den koncentrerade marknaden med bristande konkurrens medför ökade priser som i sin tur medför att passagerare byter till tåg och bil, under förutsättning att restiderna inte blir orimligt långa. Ett ytterligare alternativ är att avstå från att resa. En krympande flygmarknad med allt färre avgångar och alternativ gör att flyget förlorar i attraktivitet.

Utrikestrafiken klassas som konkurrensutsatt enligt Herfindahl-Hirschman index. Även inom utrikestrafiken är SAS största operatör på den svenska marknaden, men de har inte en dominerande ställning på samma sätt som är fallet inom inrikestrafiken. En viktig förklaring är att utrikesmarknaden är betydligt större än inrikesmarknaden då den med undantag av pandemiåren och större globala ekonomiska kriser har varit en tillväxtmarknad. Ökningen av antalet fritidsresor har varit en drivande kraft bakom denna utveckling.

Biljettpriset inom utrikesflyget har också ökat snabbare än för tåg och bil efter pandemin, men till skillnad från inrikesflyget har det skett en avmattning av prisökningstakten under senare år. Konkurrensytorna mot bil och tåg är också mindre inom utrikesflyget.

Arlandas position stabil, men inte ledande i Norden

Vi har jämfört Arlandas konkurrenskraft gentemot storflygplatserna i Danmark, Norge och Finland. Slutsatsen är att Arlanda inte är ledande i Norden och att rangordningen mellan flygplatserna genom åren visar på en påtaglig stabilitet under de senaste 15 åren.

Köpenhamns flygplats har sedan länge varit Nordens största utrikesflygplats och blev tidigt ett viktigt nav för SAS internationella trafik. Faktum är dock att skillnaden i antalet avgångar i utrikestrafiken mellan flygplatsen i Köpenhamn och Arlanda har minskat något över tid, även om skillnaden ökat något det senaste året.

Vi har också använt oss av ett index som är framtaget av Airports Council International (ACI) för att fördjupa jämförelsen av de nordiska flygplatserna. Det indexet mäter flygplatsens anslutningsmöjligheter i fyra dimensioner. Köpenhamns flygplats ligger i topp i tre av fyra dimensioner. Dessa dimensioner handlar om hur många destinationer som kan nås direkt eller via ett byte till en flygning med samma flygbolag eller inom samma allians. Hänsyn har också tagits till avgångsfrekvensen när indexen beräknas. Flygplatsen i Helsingfors har däremot

högst index för flygnavsanslutning. Det förklaras av deras starka ställning för flygningar till Baltikum och Asien. En ställning som dock har försvagats till följd av det stängda luftrummet över Ryssland som förlänger flygtiden för Asienflygningar radikalt.

En annan faktor som är viktig för en flygplats konkurrenskraft är dess position avseende det interkontinentala resandet. Köpenhamn har haft fler interkontinentala resenärer än Arlanda under samtliga undersökta år.

Vilken roll har då Arlanda i det svenska flygplatssystemet? Drygt 70 procent av de utrikes passagerarna från Arlanda flyger till någon av de tio största utrikes destinationerna. Point to point-passagerare är vanligast till de europeiska storstäderna liksom till de nordiska huvudstadsflygplatserna. Istanbul och framför allt Doha i Qatar har etablerat sig som nav för transferpassagerare, men även flygplatserna i Tyskland har en stor andel transferpassagerare. Mer än hälften av transferpassagerarna från Arlanda flyger till Nordamerika.

Idag är flygets linjenät uppbyggt med Arlanda som ett tydligt nav för i stort sett hela nätet. Fördelen är att nästan samtliga flygdestinationer i Sverige kan nås med enbart ett byte på Arlanda. Nackdelen är att det för vissa relationer kan medföra betydande omvägar i jämförelse med fågelvägen. Från lokalt och regionalt håll har det uttryckts ett intresse för att upphandla flyg på helt nya linjer utifrån kommunens och regionens intressen. Idag är det inte möjligt, men Trafikverket har inom ramen för ett regeringsuppdrag utrett hur det skulle kunna möjliggöras.⁹⁷ Det skulle kunna medföra att helt andra trafikupplägg som undviker Arlanda blir intressanta och att andra flygplatser tas i bruk. En återhållande kraft är dock sannolikt att det är kostsamt att upphandla flygtrafik och driva flygplatser. I denna nisch skulle elflyget ha en given plats. Avgörande blir om kostnaden för drift och underhåll för elflyget blir väsentlig längre i jämförelse med konventionellt flyg. SAS nya ägarstruktur kan komma att medföra ett ökat fokus på Köpenhamn och därmed försämra Arlandas konkurrenskraft som nav.

Kostnaderna för att bedriva flygtrafik ökar

Mycket talar för att det kommer att bli dyrare att bedriva flygtrafik framöver, vilket kommer att påverka flygets konkurrenskraft negativt. Flygets klimatomställning kommer att innebära ökade kostnader i form av exempelvis hållbart flygbränsle och ökade kostnader för utsläppsrätter. Därtill kommer att de underskott som byggts upp i avgiftssystemen under pandemin måste börja betalas av. De icke statliga flygplatserna har gått med förlust under många år, men förlusterna har blivit större efter pandemin till följd av minskat resande. Även det statliga flygplatsbolaget Swedavia har gått med förlust efter pandemin, dock har situationen börjat ljusna i takt med att utrikesresenärerna kommer tillbaka.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att mildra kostnadsökningarna och stärka flygets konkurrenskraft. Under 2025 avskaffas flygskatten, driftsbidragen till de icke-statliga flygplatserna har ökats och det har tillskjutits statliga medel till GAS-systemet. Det är en ekonomisk förstärkning av flyget av sällan skadat slag. Trots det kommer kommuner och regioner komma att även fortsättningsvis behöva skjuta till betydande summor för att upprätthålla driften av flygplatserna. Transportstyrelsen har också signalerat att tillskottet till GAS-systemet inte är tillräckliga för att undvika avgiftsökningar. Systemet med avgiftsfinansiering fungerade någorlunda på en växande marknad med ökande intäkter, men visade sig sårbart under pandemin med kraftigt minskande passagerarantal över en utsträckt tidsperiod.

⁹⁷ Trafikverket (2025b).

Behovet av flygplatser utspridda över *hela* landet har samtidigt ökat till följd av exempelvis det försämrade säkerhetsläget vidare kommer klimatförändringarna sannolikt medföra ökade behov av brandflyg och flygplatser i samband med släckningsarbete. Det vanligaste skälet till att öppna beredskapsflygplatser är dock alltjämt transporter av sjuka och skadade människor.

De tio statliga flygplatserna har långt ifrån tillräcklig spridning över Sveriges territorium för att klara beredskapsuppgifterna och tillfredsställa totalförsvarets behov. Den politiska lösningen har varit att utöka antalet beredskapsflygplatser till 27 stycken. Vi har inte någon insyn i försvarets behov och användning av olika flygplatser, men vid sidan av försvarets egna flygplatser finns sannolikt ett intresse av att även nyttja åtminstone några av de icke statliga flygplatserna.

Fokus i denna rapport är primärt passagerarflyg och dess konkurrenssituation. Utifrån detta perspektiv är det främst behovet av att det finns flygplatser och att det finns en hållbar finansiering för dessa på plats. Till finansieringsfrågan hör också vad som är ett lokalt/regional eller statligt åtagande. Det går att argumentera för att staten har ett ansvar för att det finns flygplatser utspridda över landet utifrån totalförsvarets och beredskapens behov. Det går också att argumentera för att staten har ett ansvar för att säkra en grundläggande tillgänglighet över hela landet i enlighet med transportpolitikens mål. Statens främsta instrument för detta är upphandlingen av olönsam interregional trafik och ekonomiskt stöd till icke statliga flygplatser. Samtidigt går det att argumentera för att det är rimligt att kommuner och regioner är med och stöttar mindre flygplatser eftersom nyttorna också uppkommer lokalt. Med minskat inrikesresande blir frågan hur mycket en inrikespassagerare får kosta?

Transportpolitiska mål

Flygpriset har ökat betydligt snabbare än priset för att åka tåg och bil, inte minst inom inrikesflyget. I denna rapport pekas på bristfällig konkurrens i inrikestrafiken och uppbyggda underskott under pandemin som måste betalas av som troliga orsaker. Ökade priser kan översättas till försämrad tillgänglighet. Om inrikestrafiken stabiliseras på nuvarande nivå finns en risk att flera linjer måste läggas ner, vilket resulterar i försämrad tillgänglighet. Upphandling av olönsam trafik och driftstöd till icke statliga flygplatser är viktiga statliga instrument för att påverka denna utveckling.

Den avskaffade flygskatten kommer att stärka konkurrenskraften för flyget i Sverige. I synnerhet eftersom Danmark samtidigt inför en passageraravgift på flygresor.⁹⁸ I förlängningen kan Arlandas position komma att stärkas gentemot flygplatserna i de nordiska grannländerna. När flygbolag fattar beslut om var de ska placera sin nordiska linje har Arlanda fått en något bättre förhandlingsposition. Det skulle i så fall betraktas som en tillgänglighetsvinst för Sverige. För befolkningen i södra Sverige som ser Köpenhamn som den självklara porten mot omvärlden är tillgänglighetsvinsten inte lika självklar. Motsvarande gäller för delar av västra Sverige där flygplatsen i Oslo är den närmaste storflygplatsen.

Tillgängligheten till östra Asien har försämrats genom att västerländska flygbolag inte tillåts nyttja ryskt luftrum. Det stängda ryska luftrummet har påverkat framför allt Helsingfors ställning som flygnav för Asientrafiken, men i mindre utsträckning har även andra mindre flygplatser i norra Europa påverkats. Konkurrensen är snedvriden mellan flygbolag som tillåts att flyga genom ryskt luftrum och de som inte får det.

Även om det internationella flyget i strikt mening inte ingår i Sveriges klimatredovisning innebär den längre flygvägen till östra Asien för västliga flygbolag att utsläppen ökar. Under

⁹⁸ Skat.dk (2025).

antagandet att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) internaliserar⁹⁹ kostnaden för koldioxid är inrikesflyget överinternaliserat.¹⁰⁰ Klimatpåverkan från flyget minskade under pandemin till följd av minskat flyg. Tack vare den europeiska utsläppshandeln och kvotplikten kan klimatpåverkan från flyget under återhämtningen från pandemin inom EU begränsas. De stora utmaningarna utgörs av höghöjdseffekten och av flygningar utanför EU/EES som inte ingår i utsläppshandeln.

⁹⁹Internalisering innebär att aktörerna genom prissättning ges en tydlig anledning att väga in de externa effekterna. De negativa externa effekter trafik kan resultera i är en följd av avgasutsläpp, slitagepartiklar, trafikolyckor, buller och trängsel/knapphet som påverkar andra negativt både i och utanför transportsystemet.

¹⁰⁰ Trafikanalys (2025c). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Rapport 2025:1.

Referenser

Airports council international (2025). Airport connectivity index. Hämtat 20250614 från: www.aci-europe.org/air-connectivity.html

Bergman, Mats (2001). En utmanares uppgång och fall - åtta år med en avreglerad inrikes flygmarknad. Ekonomisk debatt nr 1 2001.

BRA (2024). Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS, [Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS](#).

Contrado (2025). E-post 20250221, Leverans av data enligt kontrakt, Utr. 2024/25.

Dagens industri (2024). BRA blir underleverantör till SAS – ska flyga från Arlanda. Hämtad från internet 2025-06-16: www.di.se/nyheter/bra-blir-underleverantor-till-sas-ska-flyga-fran-arlanda/

Danmarks statistik (2025). Luftfartstatistik. Statistikbanken / Transport /persontransporter / Luftfart. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.

EASA (2025). European Aviation environmental report 2025.

Energimyndigheten (2024). Tio nya forskningsprojekt ska bidra till ett fossilfritt flyg, [Tio nya forskningsprojekt ska bidra till ett fossilfritt flyg](#).

Eurocontrol (2025). Evolution of traffic to Asia/Pacific, European Aviation trends, [Evolution of traffic to Asia/Pacific | EUROCONTROL](#).

Europeiska unionens officiella tidning (2012). Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

Europeiska unionens officiella tidning (2025). Meddelande från kommissionen om tolkningen och genomförandet av vissa rättsliga bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation), C/2025/1368

Europeisk kommissionen (2023). Frågor och svar – En stärkt och utvidgad EU-utsläppshandel med en särskild social klimatifond som kan hjälpa medborgarna i omställningen, [Stärkt och utvidgad EU-utsläppshandel](#).

Eurostat (2025). International intra-EU air passenger transport by reporting country and EU partner country. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_paincc/default/table?lang=en

Ferguson, S. och Forslid, R (2016). Flyget och företagen, SNS förlag, Stockholm.

Finansministeriet Danmark (2024). Politisk aftale om Statens køb af aktiemajoritet i Københavns Lufthavne A/S og betinget købsaftale mellem Finansministeriet og ATP om køb af aktiemajoriteten i Københavns Lufthavne A/S. Pressmeddelande hämtat 20250613 från: <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2024/december/politisk-aftale-om-statens-køb-af-aktiemajoritet-i-københavns-lufthavne-as-og-betinget-købsaftale-mellem-finansministeriet-og-atp-om-køb-af-aktiemajoriteten-i-københavns-lufthavne-as/>

- Föreningen svenskt flyg (2025). Kronologi över svenskt flygs historia, www.svensktflyg.se/kronologi-over-svenskt-flygs-historia.
- ICAO (2013). Glossary, www.icao.int/dataplus_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf.
- ICAO (2016a). Review of the classification and definitions used for civil aviation activities, www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf.
- ICAO (2016b). Methodology used in calculating scales of assessment, [Microsoft Word - a.36.wp.xx.Scales of assessment.en.doc](#).
- ICAO (2025). CORSIA states for chapter 3 state pairs, september 2024.
- IMO (2013). Financial report and audited financial statements for the year ended 31 december 2023. [Financial report and audited financial statements 2022](#).
- Lagen.nu (1988). NJA 1988, <https://lagen.nu/dom/nja/1988s209>.
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2024a). Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2024b). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket, Regeringsbeslut 2024-12-19.
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2025). Uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart, LI2025/01033.
- Lufftartsstyrelsen (2008). Flygtendenser. 2008 nr 2.
- Lufftartsverket (2023). Ökad påverkan från omvärlden, Delårsrapport 1 januari – 30 juni 2023.
- Naturvårdsverket (2023). Förslag på förordningsförändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS, NV-646-23.
- Naturvårdsverket (2025). Vägledning flygoperatörer, [Flygoperatörer](#).
- Olovsson, H och Öman S. (2017). Resekatalogens historia. Kandidatuppsats Turismvetenskap C Södertörns högskola.
- Regeringen (2024a). Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas, Pressmeddelande 24-07-01, [Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas - Regeringen.se](#).
- Regeringen (2024b). Budgetpropositionen för 2025, Prop. 2024/25:1.
- Regeringskansliet (2022). Ett hållbart mediestöd för hela landet. DS 20022:14.
- Regeringskansliet (2023). Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.
- SAS (2019). SAS Annual report - Fiscal Year 2018.
- SCB (2025). Konsumentprisindex efter produktgrupp, [Konsumentprisindex \(KPI\) efter produktgrupp, 1980=100. Månad 1980M01 - 2025M01. PxWeb](#).
- SFS (1992). Förordning 1992:391 om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.
- Sigtuna Kommun (2022). 60 år som värdkommun för Sveriges viktigaste flygplats, www.sigtuna.se/nyheter/nyheter/2022-04-01-60-ar-som-vardkommun-for-sveriges-viktigaste-flygplats.html.
- Skatteverket (2025). Flygskatt, [Flygskatt – Skatt på flygresor | Skatteverket](#).

- SOU (1981). Inrikesflyget under 1980-talet. SOU 1981: 12.
- SOU (2007). Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet. SOU 2007:59.
- Statistikcentralen (2025). Statfin / Luftfart. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.
- Statistisk Sentralbyrå (2025). Statistikkbanken / Transport og reiseliv / Luftfart / Lufttransport. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.
- Svensk flyghistorisk förening (2025). Kronologi över Flyget i Sverige. Hämtad från internet 20250612: [Kronologi över Flyget i Sverige - SFF](#).
- Svenska regionala flygplatser (2025). Historik, www.flygplatser.se/historik.
- Svenskt flyg och Fossilfritt Sverige (2024). Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen.
- Swedavia (2018). Statusrapport Stockholm Arlanda airport masterplan. Hämtad från internet 20250614: www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/stockholm-arlanda-airport-masterplan.pdf
- Swedavia (2025). Års- och hållbarhetsredovisning 2024.
- Sveriges riksdag (2010). [Luftfartslag \(2010:500\) | Sveriges riksdag](#).
- Trafikanalys (2020). Elflyg – början på en spännande resa, Rapport 2020:12.
- Trafikanalys (2023). Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar, PM:2023:9.
- Trafikanalys (2024). Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag Rapport 2024:9.
- Trafikanalys (2025a). Luftfart 2024. Trafikanalys Statistik 2025:8 samt tillhörande databas.
- Trafikanalys (2025b). Punktlighet på järnväg. www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/
- Trafikanalys (2025c). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Rapport 2025:1
- Trafikverket (2020). Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Publikation 2020:145.
- Trafikverket (2024a). Trafikverkets flygprognos 2045/2065. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024b). Trafikverket e-post 20241202. Dnr. (Utr. 2024/25).
- Trafikverket (2025a). Årsredovisning 2024, Publikation 2025:006.
- Trafikverket (2025b). Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, 2025:005.
- Transportstyrelsen (2010). Flygtendenser, Tema svenskt flyg 100 år.
- Transportstyrelsen (2013). Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige. TSL 2014-5806
- Transportstyrelsen (2016). Kapstadskonventionen, www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet/kapstadskonventionen/.
- Transportstyrelsen (2017). Utveckling av luftfarten 2016.
- Transportstyrelsen (2024a). Luftfartens avgifter 2016-2024, TSL 2024-2810.

Transportstyrelsen (2024b). ICAO:s globala klimatstyrmedel – CORSIA, [ICAO:s globala klimatstyrmedel - CORSIA - Transportstyrelsen](#).

Transportstyrelsen (2025a). Flygplatsstatistik. www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/

Transportstyrelsen (2025b). Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024. TSJ 2025-564.

Transportstyrelsen (2025c). Transportstyrelsen e-post 20250401. Dnr. (Utr. 2024/25).

Wensveen J.G. (2015). Air transportation; a management perspective, Ashgate.

Wikipedia (2025). Arlanda, <https://sv.wikipedia.org/wiki/Arlanda>.

WSP (2024). En vingklippt nation? Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet. Rapport framtagen på uppdrag av Transportföretagen.

Länkar till databaser som använts för underlag och analyser

EU

Eurostat

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_paincc/default/table?lang=en

Sverige

Trafikanalys

www.trafa.se/luftfart2/luftfart/?cw=1&q=t0501

Swedavia

www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#

Transportstyrelsen

www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/

Danmark

Danmarks statistik

[Statistikbanken](#)

Trafikstyrelsen

<https://passagertal.dk/Embed#vfs://Global/passagertal.dk/Fly/Store/Passagerer%20-%20underside/Passagerer.xview>

Norge

Statistisk sentralbyrå

www.ssb.no/statbank/list/flytrafikk

Avinor

<https://avinor.no/en/corporate/about-us/statistics/archive>

Finland

Finavia

[Traffic statistics | Finavia](#)

Statistikcentralen

https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/StatFin_ilma/?tablelist=true

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.