

## Luftfart 2017



**30,9 miljoner**

Antal utrikes passagerare på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik ökade till 30,9 miljoner.



**7,9 miljoner**

Antal inrikes passagerare på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik ökade till 7,9 miljoner.



**137 000**

Antal utrikes landningar på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik ökade till 137 000.



**130 000**

Antal inrikes landningar på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik ökade till 130 000.



**762 000**

Antal flygrörelser i svenskt kontrollerat luftrum ökade till 762 000.



**3 848 miljoner**

Antal personkilometer i inrikes trafik ökade till 3 848 miljoner.



**5,8 miljoner**

Antal tonkilometer i inrikes trafik ökade till 5,8 miljoner.



**51,3 miljoner**

Antal fordonskilometer i inrikes trafik ökade till 51,3 miljoner.

### Statistikens omfattning

Uppgifterna om flygverksamheten omfattar svenska trafikflygplatser där det bedrivs civil luftfart i regelbunden trafik och/eller chartertrafik.

Tabellerna om registrerade luftfartyg och flygcertifikat baseras på Transportstyrelsens register.

Detta är ett bearbetat utdrag ur: Luftfart 2017, Statistik 2018:8  
Publiceringsdatum: 2018-03-27  
Reviderat: 2018-10-24

## Fortsatt stark passagerartrafik med fler flygrörelser som följd

Under 2017 uppgick det totala antalet passagerare på svenska flygplatser med linjefart och/eller chartertrafik till 38,8 miljoner, varav 7,9 miljoner inrikes och 30,9 miljoner utrikes. Det kan jämföras med världsluftfartens 3 796 miljoner passagerare 2016. Jämfört med året innan ökade antalet inrikes passagerare med 3 procent och antalet utrikes passagerare steg med 8 procent till ny toppnotering. Flyget är viktigt för människors möjligheter att resa för turism, handel och affärer, inte minst där andra resalternativ saknas. Flyget påverkar däremot klimatet genom att det släpper ut stora mängder koldioxid, inte minst vid längre resor utrikes<sup>1</sup>. Det var åttonde året i rad med ökande antal passagerare i utrikes linjefart och charter<sup>2</sup>. Sedan 1977 har antalet utrikes passagerare ökat

med 557 procent, medan antalet inrikes passagerare ökat med 285 procent (Figur 1).

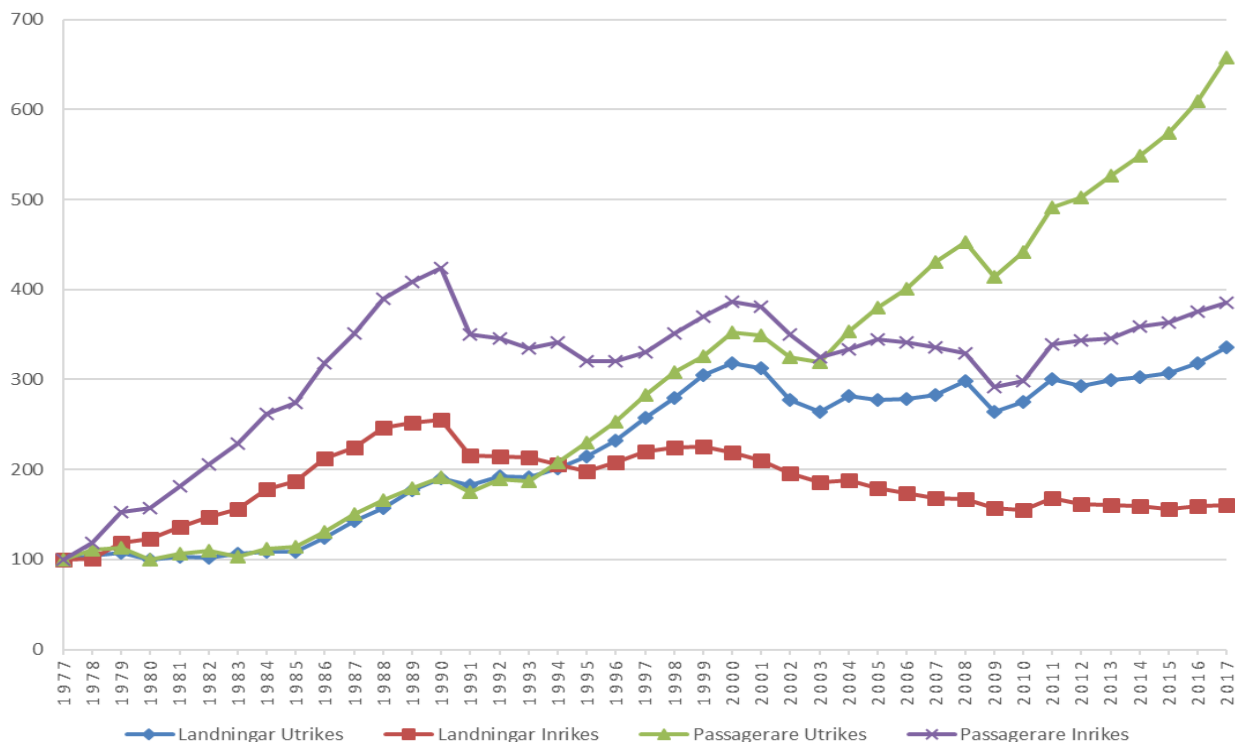
Även antal flygplansrörelser i svenskkontrollerat luftrum ökar. Antalet flygrörelser<sup>3</sup> ökade med 5 procent jämfört med året innan och uppgick till knappt 762 000.

## Antal passagerare stiger snabbare än antal flygrörelser

Under 2017 uppgick antalet landningar<sup>4</sup> på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik, inklusive taxi- och övrig flygverksamhet, till totalt nästan 369 000.

Antalet landningar för linjefart och/eller chartertrafik var nästan 130 000 inrikes och knappt 137 000 utrikes. Jämfört med året innan är det ökning med 1 procent inrikes respektive 6 procent utrikes.

Figur 1. Indexerad utveckling av antal landningar och passagerare på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik 1977–2017. Anm: baserat på antal ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik men antal avresande passagerare i inrikes trafik för att undvika dubbelräkning av inrikes passagerare.



<sup>1</sup> Se t.ex. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/>.

<sup>2</sup> Uppdelning på linjefart respektive charter saknas i den officiella statistiken.

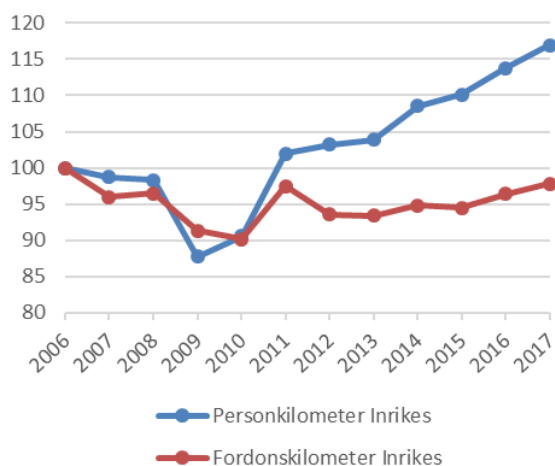
<sup>3</sup> Som luftrumsrörelse räknas start, landning och överflygning som sker i kontrollerat luftrum.

<sup>4</sup> Det saknas statistik över antal starter men dessa bör vara ungefär lika många som antal landningar.

Antalet landningar i utrikes trafik har ökat med 236 procent och inrikes med 60 procent sedan 1977 (Figur 1). Utvecklingen i antal landningar är således inte fullt lika stark som utvecklingen i antal passagerare. Det faktum att antal passagerare stiger snabbare än antal landningar kan tyda på att flygplanen får en allt större transportkapacitet och/eller att kabinfaktorn ökar.

Inrikes har vidare antalet personkilometer ökat med 17 procent samtidigt som antalet fordonskilometer varit relativt stabilt och till och med minskat något sedan 2006 (Figur 2). Jämfört med året innan har antalet fordonskilometer<sup>5</sup> inrikes ökat med 1 procent och uppgick till cirka 51,3 miljoner fordonskilometer medan antalet personkilometer<sup>6</sup> inrikes ökade med 3 procent till 3 848 miljoner personkilometer. Den officiella statistiken saknar person- och fordonskilometer för utrikes trafik.

Figur 2. Indexerad utveckling i antal person- och fordonskilometer i inrikes trafik 2006–2017 (2006=100). Anm: antal kilometer baserat på antalet inrikes passagerare, antalet passageraravgångar mellan svenska flygplatser (första destination efter avgång).



## Beläggingsgraden högre i utrikestrafik

Beläggingsgraden mätt som kabinfaktorn är ett mått som anger i vilken grad den utbudna kapaciteten utnyttjas.

<sup>5</sup> En fordonskilometer är tillryggalagd då ett flygplan flugit en kilometer. Antal fordonskilometer är modellberäknat baserat på kortaste vägen mellan flygplatser vilket betyder underskattning av de sanna värdena.

<sup>6</sup> En passagerarkilometer är tillryggalagd då en passagerare färdats en kilometer. Antal fordonskilometer är modellberäknat baserat på kortaste vägen mellan flygplatser vilket betyder underskattning av de sanna värdena.

<sup>7</sup> I det här fallet relateras antal avresande passagerare till antal utbudna flygstolar för avgående flyg i inrikes respektive utrikes trafik.

I den officiella statistiken om luftfart redovisas inga kabinfaktorer för Sverige. Kabinfaktorn kan beräknas genom att relatera antal passagerare till antal utbudna flygstolar. Om detta mått används<sup>7</sup> var nyttjandegraden i utrikestrafiken 75 procent 2017, medan den i inrikestrafiken var lägre, 64 procent. Det kan jämföras med världsluftfartens kabinfaktor på 80 procent 2016. Internationellt sett har kabinfaktor kontinuerligt stigit över en längre tid, liksom frakt- och passagerarvolymerna.

## Svenska flygplatser för inrikes och utrikes trafik

Antalet godkända civila instrumentflygplatser<sup>8</sup> i Sverige uppgick till 40, 45 inkluderat de militära. Om även icke instrumentflygplatser räknas in uppgår antalet flygplatser i Sverige till 248. Tillkommer dessutom 24 godkända helikopterflygplatser.

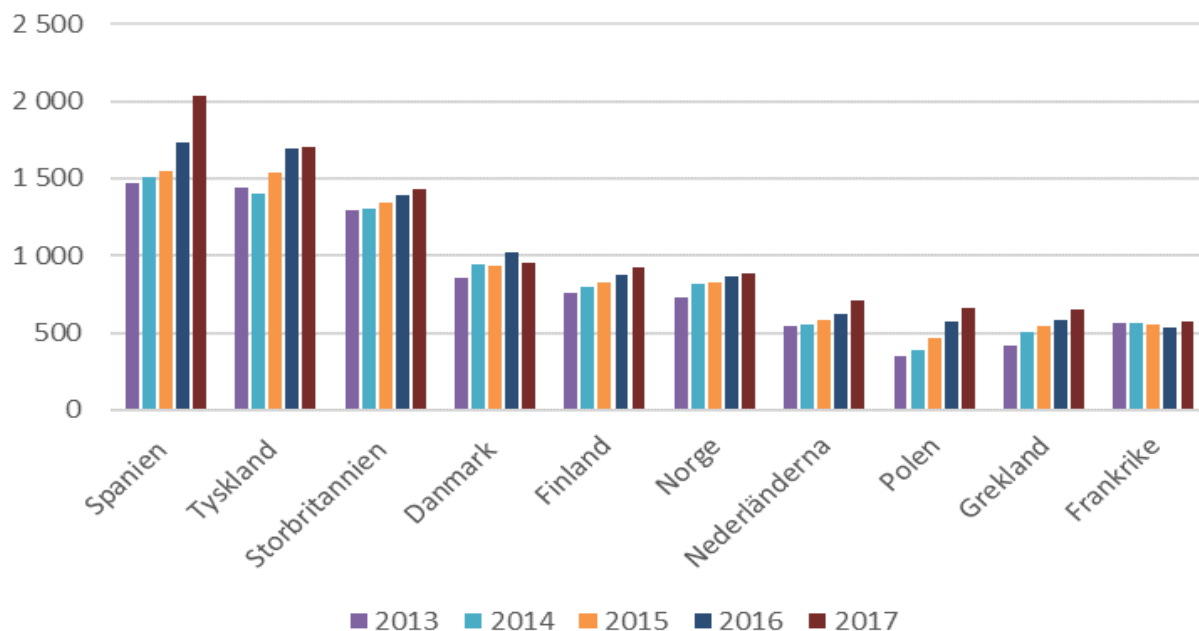
Under 2017 fanns det i Sverige knappt 40 flygplatser med linjetrafik och/eller chartertrafik för passagerare. Ett fåtal flygplatser står för en stor andel av kapaciteten mätt som antal landningar och utbudna flygstolar. De mindre flygplatserna har däremot ofta en stor betydelse ur ett regionalt perspektiv.

Enligt Luftfart 2017 stod Stockholm-Arlanda ensamt för 34 procent av antalet landningar och 56 procent av antalet utbudna flygstolar. Om alla flygplatser i Stockholmsregionen räknas svarade dessa för drygt hälften av antalet landningar och 66 procent av antalet utbudna flygstolar. Göteborg och Malmö svarade för 10 procent respektive 6 procent av antalet landningar och 14 procent respektive 5 procent av antalet utbudna flygstolar. Andelarna har inte förändrats nämnvärt sedan året innan.

I utrikes trafik är Stockholm-Arlanda helt dominerande med 65 procent av antalet landningar, 68 procent av antalet utrikes passagerare och 70 procent av antalet utbudna flygstolar. Även flygplatserna i Göteborg, Stockholm/Skavsta och Malmö har betydande andelar.

<sup>8</sup> Godkänd enskild flygplats, allmän flygplats eller militär flygplats som upplåtits för civil luftfart, och där flygtrafikledningen utövas av personal som är godkänd för sådan ledning. En flygplats klassificeras som instrumentflygplats när en instrumentflygningsprocedur är etablerad och erforderlig utrustning är installerad och godkänd för operativt bruk till minst en banriktning.

Figur 3. Topp 10 destinationer baserat på avresande passagerare i utrikes trafik efter land för första landningsflygplats efter start från svenska flygplatser 2013–2017, 1 000 tal passagerare.



## Viktiga destinationer för passagerartrafiken

Statistiken innehåller endast uppgifter om i vilket land de avresande passagerarna först landade efter avresa från Sverige, för att avsluta sin flygresa eller för att fortsätta med samma flygplan eller ett annat.

De vanligaste destinationerna utrikes är enligt detta sätt att redovisa Spanien, följt av Tyskland och Storbritannien. Även om trafiken utrikes ökat kraftigt har dessa länder lyckats behålla sin popularitet (Figur 3). Spanien är den destination som ökat antalet passagerare mest under 2017.

## Gods och post på flyg relativt lite volym

Transporter av gods och post med flyg kan vara viktigt för varor med högt värde och för tidskänsliga transporter på längre avstånd, men utgör totalt sett en relativt liten volym jämfört med andra trafikslag.<sup>9</sup>

Gods och post på flyg har haft en trögare utveckling än passagerartrafiken, med en toppnotering för utrikes frakt 2007. Under 2017 skedde däremot återigen en större uppgång i mängden utrikes frakt (Figur 4). Jämfört med året innan ökade mängden utrikes frakt med 10 procent till drygt 137 000 ton. Eftersom statistiken inte är varuslagsindeldad går det inte att verifiera om det är en ökande E-handel som ligger bakom uppgången. Sedan 1977 har mängden utrikes frakt stigit med nästan 200 procent.

Nästan allt gods (98%) flygs i utrikes trafik (Figur 4). Stockholm-Arlanda hanterar störst fraktvolym följt av Malmö, Göteborg och Örebro<sup>10</sup>.

Mängden post på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik uppgick till drygt 22 000 ton 2017. I inrikes luftfart har volymen post med ett fåtal undantag minskat sedan 2000, medan den har varit relativt stabil utrikes under hela perioden från 1977 (Figur 4). Stockholm-Arlanda hanterar i stort sett all post i utrikes trafik och är också största flygplats för inrikes post följt av Umeå. Antalet tonkilometer<sup>11</sup> för gods och post sammanlagt i inrikes trafik ökade med 1 procent jämfört med 2016 och uppgick till cirka 5,8 miljoner tonkilometer 2017.

<sup>9</sup> Det visar jämförelser mot Trafikanalys övriga transportstatistik samt Varuflödesundersökningen där trafikslagen kan jämföras mot varandra.

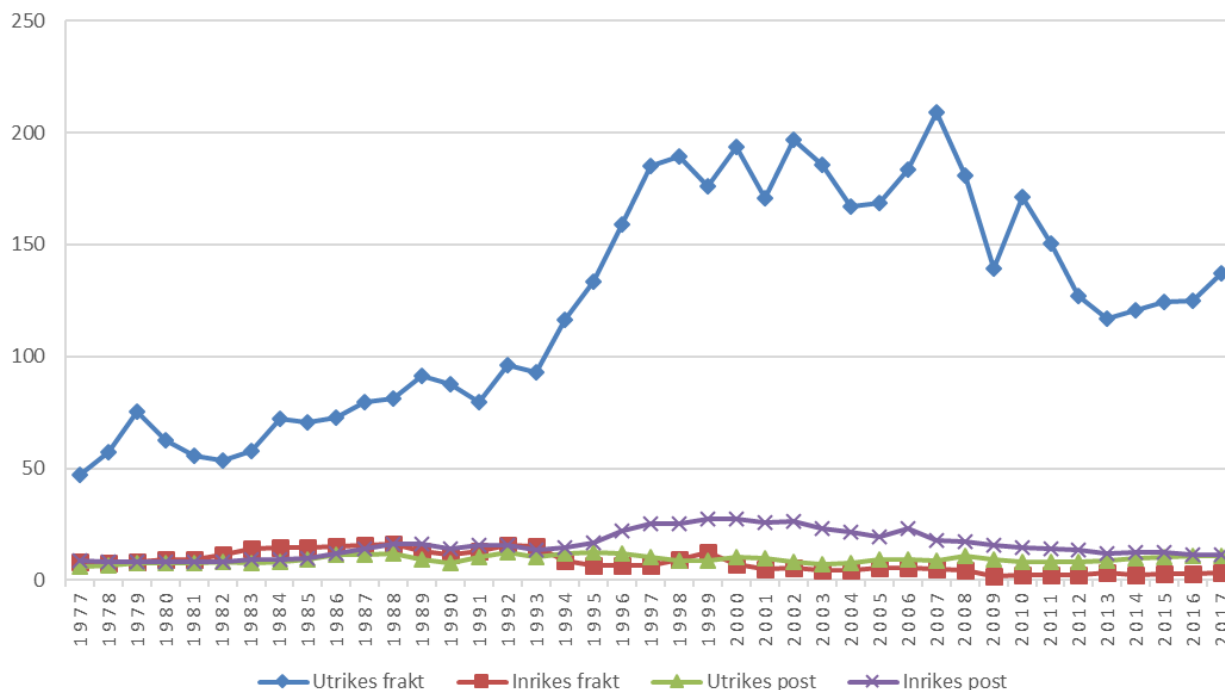
<sup>10</sup> Örebro blev tillsammans med Göteborg utsedda till Sverige bästa logistiklägen 2018 av tidningen Intelligent

logistik  
<http://intelligentlogistik.com/category/nyhetsflode/logistiklage/>

<sup>11</sup> En tonkilometer är tillryggalagd då ett ton gods eller post färdats en kilometer.

Figur 4. Ankommande och avgående gods och post på svenska flygplatser med linjefart och/eller chartertrafik 1977–2017. 1000-tal ton.

Anm: vikt på ankommande och avgående frakt och post i utrikes trafik samt avgående frakt och post i inrikes trafik.



## Luffartsolyckor ovanliga

Antalet luffartsolyckor med svenskregistrerade motordrivna luftfartyg är få. Totalt inträffade 10 olyckor 2017, vilket är en minskning från 12 olyckor 2016. Flest olyckor sker inom privatflyget (7 olyckor 2017) och vid inflygning/landning (5 olyckor 2017). Olyckorna resulterar oftast i omfattande materialskador (5 fall 2017) eller totalförstörda plan (3 fall 2017). 6 fall av personsador inträffade 2017, jämnt fördelat på dödliga skador, allvarliga skador respektive lindriga skador.

Om vi istället betraktar motordrivna luftfartyg i Sverige oavsett nationalitet, inträffade också få olyckor, 10 olyckor 2017, vilket är en ökning från 9 olyckor 2016. Rangordningen av de vanligaste typerna av flygning respektive flygsituation som ligger bakom olyckorna samt vilken grad av materialskada som orsakas, ser ut på liknande sätt som för de svenskregistrerade motordrivna luftfartygen. Det skedde något fler olyckor med dödlig utgång om alla motordrivna luftfartyg i Sverige räknas.

### Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här, [www.trafa.se/luffart/](http://www.trafa.se/luffart/)

#### Kontakt:

Henrik Petterson

Telefon: 010-414 42 18

E-post: [henrik.petterson@trafa.se](mailto:henrik.petterson@trafa.se)