

Luftfart 2025



27 miljoner

Antal utrikes passagerare, avresande plus ankommande.



4 miljoner

Antal inrikes passagerare.



103 000

Antal utrikes landningar på svenska flygplatser.



61 000

Antal inrikes landningar på svenska flygplatser.



90 %

Kabinfaktorn i utrikes chartertrafik. I utrikes linjetrafik är kabinfaktorn 79%.



69 %

Kabinfaktorn i inrikes flygtrafik.



142 000 ton

Fraktat gods med flyg



300 000

Antal överflygningar i svenskt territorium.

Statistikens omfattning

Samtliga tabeller baseras helt och hållet på administrativa uppgifter. Uppgifterna kommer från befintliga register eller samlas in av Transportstyrelsen – för andra ändamål än officiell statistik – från svenska kommersiella trafikflygplatser.

Statistiken innehåller bland annat antal passagerare, fraktgods och post, fördelat på inrikes och utrikes trafik på svenska flygplatser med regelbunden civil luftfart och chartertrafik.

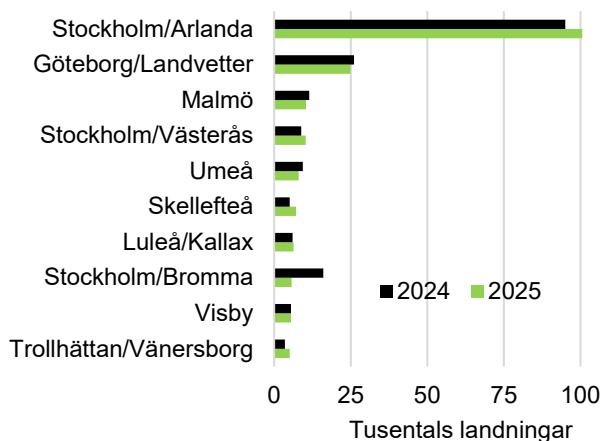
Detta är en sammanfattning av statistiken *Luftfart 2025* (Trafikanalys Statistik 2026:9)
Publiceringsdatum: 2026-04-13

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Färre landningar på svenska trafikflygplatser

Det fanns i slutet av 2025 totalt 247 flygplatser i Sverige. Till dessa tillkommer 22 godkända civila helikopterflygplatser. Av alla flygplatser i landet är 39 flygplatser med linjefart och/eller chartertrafik, så kallade *trafikflygplatser*. Trafik och flygplatsdrift är i varierande utsträckning subventionerade av samhället. Av de 39 trafikflygplatserna är 10 statliga (Swedavia) och övriga är kommunalt och/eller privat ägda.

Ett fåtal trafikflygplatser står för majoriteten av landningarna. De tio största flygplatserna efter totalt antal landningar 2025 visas i Figur 1. Jämfört med 2024 har Trollhättan–Vänersborg¹ tagit sig in på listan. Stockholm–Skavsta finns precis utanför listan och Stockholm–Bromma flygplats är nu den åttonde största flygplatsen men har tappat 65 procent av sina landningar jämfört med 2024.



Figur 1. Antalet landningar totalt på de tio största trafikflygplatserna. Tusentals, åren 2024 och 2025.

Under 2025 stod Stockholm–Arlanda för 42 procent av alla landningar på trafikflygplatser i landet, följt av Göteborg–Landvetter med 11 procent och Malmö samt Västerås med 4 procent vardera. Antal landningar under 2025 var runt 237 000, vilket var 3 procent färre än 2024.

De 10 största flygplatserna mätt i antal landningar är alla statligt ägda utom tre; Västerås, Skellefteå och Trollhättan som alla tre är kommunägda.

Resandet med utrikesflyg ökade 2025

Yrkesmässig luftfart, det vill säga linjefart, chartertrafik och taxifyg, utförs vid de 39 trafikflygplatserna. Yrkesmässig luftfart kan delas in i *inrikes*

¹ Även kallad Göteborg Stallbacka Airport eller Malöga flygplats.

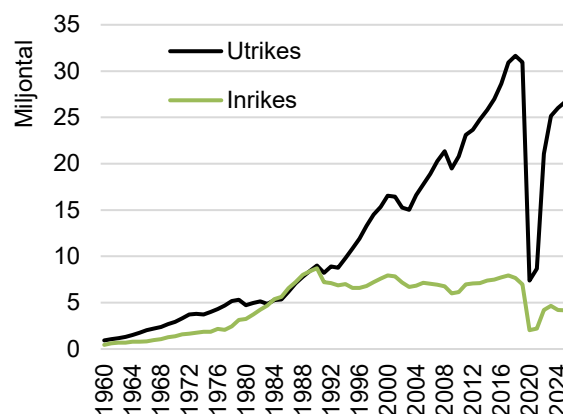
² Antal inrikes passagerare avser enbart avgående resenärer för att undvika dubbelräkning.

luftfart, det vill säga luftfart med både start- och målpunkt i Sverige samt *utrikes luftfart* som är till eller från ett annat land.

Under 1980-talet var inrikes- och utrikesflyget ungefär lika omfattande, mätt i antal passagerare. Inrikesflyget har sedan dess legat på ungefär samma nivå och på senare tiden minskat i omfattning, medan utrikesflyget mätt i antal passagerare mångdubblats (Figur 2).

Under 2025 reste knappt 31 miljoner passagerare till och från svenska flygplatser, varav 4 miljoner (14 procent) i inrikestrafik och 27 miljoner (86 procent) i utrikestrafik.² Resandet i utrikesflyget närmar sig nivåerna före pandemin och är nu 14 procent lägre än 2019. Antal passagerare i inrikesflyget ligger fortfarande 40 procent under prepandemisk nivå (Figur 2).

Det totala antalet passagerare ökade 2025 med 2 procent jämfört med 2024. Det var passagerare i utrikesflyget som ökade (+3 procent) medan resandet med inrikesflyget minskade något (-1 procent).



Figur 2. Antal passagerare i utrikes- respektive inrikesflyget. Miljontals passagerare, åren 1960–2025.

Kabinfaktorn den högsta som uppmätts

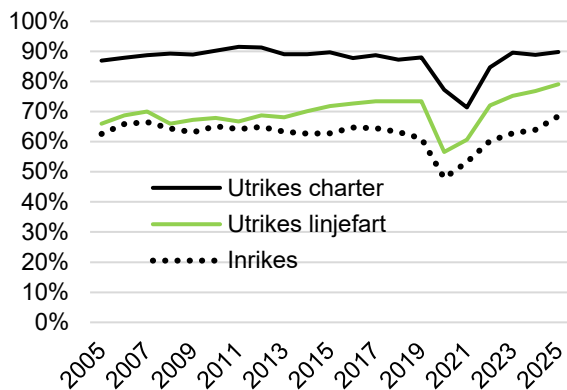
Beläggingsgraden mätt med *kabinfaktorn* anger hur välfyllda planen är. En högre kabinfaktor innebär ett högre utnyttjande av planets kapacitet. I den officiella statistiken finns statistik för kabinfaktorn för åren 2005 och framåt.³

Under hela perioden är kabinfaktorn högst för utrikes charter, följt av utrikes linjefart och lägst i inrikestrafiken. Sammanvägt för alla typer av flyg är kabinfaktorn nu (2025) 78 procent, den högsta som hittills uppmätts.

³ Mätt som antalet avresande passagerare inklusive transiterande passagerare, men exklusive barn under 2 år, dividerat med antalet utbudna flygstolar.

Kabinfaktorn för *utrikes chartertrafik* har tidigare legat relativt stabilt runt 90 procent. Kabinfaktorn sjönk kraftigt under pandemin, men var 2025 tillbaka på 90 procent.

Kabinfaktorn i *utrikes linjefart* ökade stadigt under perioden 2009–2017, från 67 till 73 procent. Kabinfaktorn minskade kraftigt under pandemin men har därefter ökat snabbt och var under 2025 högre än tidigare uppmätt; 79 procent. Kabinfaktorn i *inrikestrafiken* har legat stabilt på runt 64 procent. Den var som lägst 48 procent under 2020 och har därefter stigit och nådde 2025 69% också detta högsta så långt mätningar finns (Figur 3).

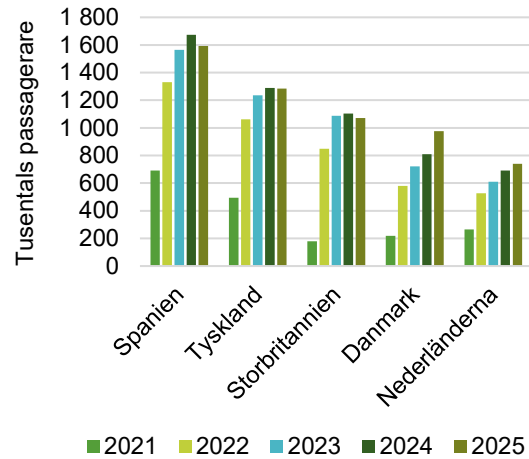


Figur 3. Kabinfaktor (procent) för utrikes linjefart och chartertrafik samt inrikesflyg. Åren 2005–2025.

Spanien största destination för utrikesflyg

Statistiken om utrikes luftfart innehåller endast uppgifter om vilket land de avresande passagerarna *först* landar i, eller *senast* avreser från till Sverige. Vi har alltså inte uppgifter om slutliga destinationer respektive ursprungsland för resor med mellanlandning (s.k. *origin-destination*).

De fem vanligaste destinationerna utrikes med avresa från Sverige var under 2025 Spanien med 1,6 miljoner passagerare följt av Tyskland (1,3 miljoner), Storbritannien (1,1 miljoner) samt Danmark (1 miljon) och Nederländerna (750 000).

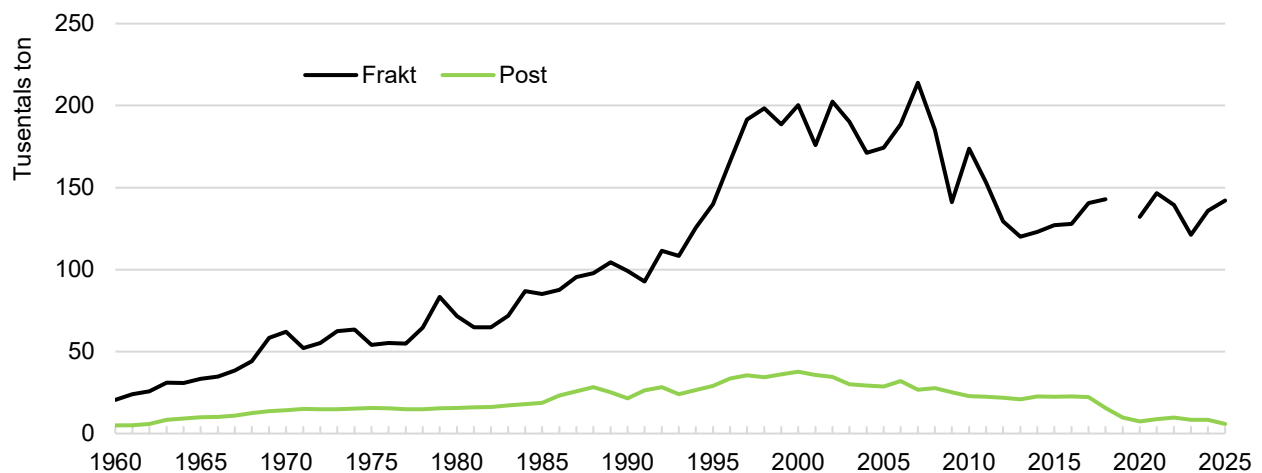


Figur 4. De fem största destinationerna år 2025 mätt i antal avresande från Sverige. Tusentals passagerare, åren 2020–2025.

Flygfrakten ökade 2025

Frakt med flyg ökade från de mycket blygsamma mängderna på 1960-talet till att nå sin högsta nivå hittills i början av 2000-talet (Figur 5). Därefter har frakten med flyg mätt i ton minskat igen. Tyvärr finns ingen statistik om vilka typer av varor som fraktas med flyg. De totala fraktade mängderna med flyg är små jämfört med andra trafikslag så som lastbil, sjöfart och tåg.

Mängden fraktat gods mätt i ton ökade med 4 procent 2025, jämfört med året innan. Totalt uppgick fraktvikten till knappt 141 000 ton, där hela 99 procent gick i utrikestrafiken.

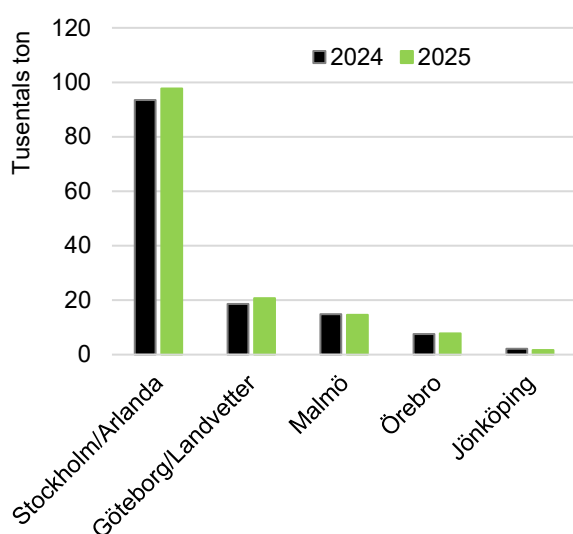


Figur 5. Frakt och post på svenska flygplatser. Tusentals ton, åren 1960–2025.

Anm: För frakt finns ett tidsseriebrott för 2019 vilket gör att åren före/efter inte är jämförbara.

Förutom fraktat gods transporteras även *post* (postsäckar med brev, varubrev och adresserade tidningar). Mängden fraktad post minskade med hela 30 procent under 2025 till knappt 6 000 ton. I motsats till fraktat gods så går majoriteten (56 procent) av posten i inrikestrafiken.

Stockholm–Arlanda är den största flygplatsen för frakt mätt i ton. Totalt ankom och avgick 98 000 ton frakt under 2025 till/från Arlanda, vilket är 68 procent av all hanterad frakt på svenska flygplatser. Göteborg–Landvetter är den näst största flygplatsen avseende frakt med 14 procent följt av Malmö–Sturup med 10 procent. Flygplatser utanför de fem största hanterar mindre än 600 ton frakt tillsammans (Figur 6).



Figur 6. Hanterad in- och utrikesfrakt med luftfart på de fem flygplatserna med mest fraktgodis mätt i ton. Tusentals ton, åren 2024 och 2025.

De största flygplatserna vad gäller posthantering mätt i ton var under 2025 Stockholm–Arlanda (54 procent av all post) följt av Umeå (12 procent) och Malmö–Sturup (7 procent).

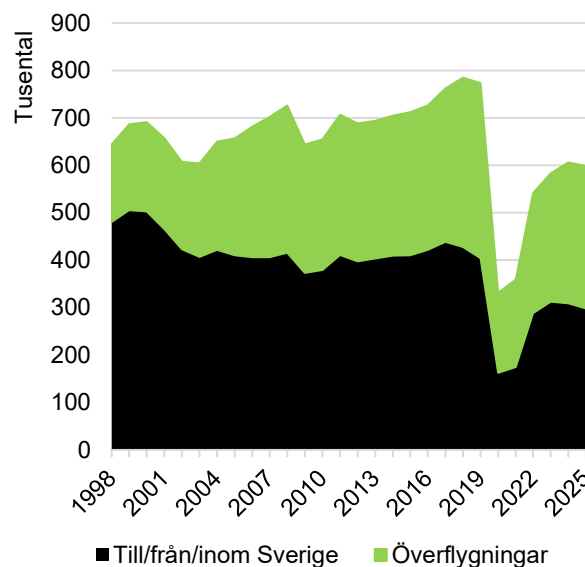
Mängden post som hanteras på de svenska flygplatserna har minskat stadigt sedan de högsta nivåerna i slutet av 80-talet.

När kraven ändrades (2018) från övernattbefordran till två dagars befordringstid, kunde Postnords transporter med flyg minskas avsevärt. Det mest troliga scenariot är fortsatt minskade mängder post både totalt och med flyg.⁴

Fortsatt ökad trafik i svenskt luftrum

Luftrumsrörelser avser i vår statistik starter, landningar och överflygningar i svenskkontrollerat luftrum. Antal luftrumsrörelser ökade med 1 procent mellan 2024 och 2025 från, till ungefär 600 000. Under 2025 var hälften av rörelserna flygningar till/från/inom Sverige och hälften var överflygningar (Figur 7).

Genomsnittligt antal luftrumsrörelser i/över Sverige var under 2025 1 639 per dygn, mot 1 655 året innan. År 2019 var antal luftrörelser drygt 2 100 per dygn.



Figur 7. Antal luftrumsrörelser i form av flygningar till/från Sverige respektive överflygningar. Tusentals, åren 1998–2025.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken, tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/luftfart2/luftfart/

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om luftfart i vår statistikportal: www.trafa.se/luftfart2/luftfart/?cw=1&q=t0501

Kontakt

Maria Melkersson
Telefon: 010-414 42 16
E-post: maria.melkersson@trafa.se

Anders Jäder
Telefon: 010-414 42 30
E-post: anders.jader@trafa.se

⁴ Posttjänst för hela slanten - Regeringen.se