SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:460

av Mats Sander (M)

Inrikesflygets betydelse för Sveriges infrastruktur och beredskap

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att inrikesflygets betydelse för Sveriges transportsystem tydliggörs i den nationella transportplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheterna till ett långsiktigt statligt finansieringsansvar för regionala flygplatser av nationell betydelse, även när dessa ägs av kommuner eller regioner, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att flygplatsernas betydelse för totalförsvaret, den civila beredskapen och behovet av alternativa flygplatser beaktas vid beslut om landets flygplatskapacitet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att låta Ängelholm–Helsingborgs flygplats ingå i det framtida statliga flygplatsutbudet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att statliga myndigheter tillämpar färdmedelsneutrala resepolicyer där restid, kostnad och miljöpåverkan vägs samman och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett avlångt land. Vi behöver vägar, järnvägar, sjöfart och flyg för att människor och företag ska kunna resa och verka i hela landet. De olika trafikslagen kompletterar varandra.

Inrikesflyget har under senare år fått allt svårare förutsättningar. Färre resenärer och höga fasta kostnader gör att många regionala flygplatser har svårt att klara ekonomin. Samtidigt har flyget en betydelse som inte kan mätas enbart i antalet sålda biljetter.

För företag med verksamhet på flera orter kan en flygförbindelse göra det möjligt att genomföra ett möte över dagen i stället för att avsätta två arbetsdagar. Det är lätt att betrakta inrikesflyget som en möjlighet för människor ute i landet att resa till Stockholm. Men behovet är minst lika viktigt i andra riktningen. Företag, myndigheter och andra verksamheter i huvudstaden behöver kunna nå resten av Sverige.

Bromma har genom sitt läge nära Stockholms centrum särskilda fördelar för inrikesflyget. Jag anser att Bromma ska finnas kvar och utvecklas som en flygplats för inrikestrafik. Det skulle ge bättre förutsättningar för resor över dagen, både till och från Stockholm, och stärka de regionala flygplatsernas möjligheter att upprätthålla förbindelser med huvudstaden.

Flyget behöver därför behandlas som en naturlig del av Sveriges transportinfrastruktur.

Statens ansvar för regionala flygplatser

Många regionala flygplatser ägs av kommuner och regioner, trots att deras betydelse sträcker sig långt utanför de egna geografiska gränserna.

Det är inte rimligt att kommunalt eller regionalt ägande automatiskt ska innebära att ägarna också måste bära hela det ekonomiska ansvaret.

Staten finansierar stora delar av landets övriga transportinfrastruktur. Det bör finnas ett motsvarande långsiktigt ansvar för flygplatser som har nationell betydelse.

Det betyder inte att staten måste äga alla sådana flygplatser. Kommuner och regioner ska kunna fortsätta vara ägare samtidigt som staten tar ansvar för finansieringen av de nationella funktionerna.

Det är flygplatsens betydelse för landet, inte ägarformen, som bör avgöra statens åtagande.

Flygplatsernas betydelse för beredskapen

Det försämrade säkerhetsläget i Europa ställer större krav på Sveriges transportinfrastruktur.

Flygplatser kan behövas för militära transporter, mottagande av stöd från andra länder, räddningsinsatser och andra samhällsviktiga uppgifter. Om en flygplats inte kan användas måste det finnas alternativ.

Därför kan inte beslut om flygplatsernas framtid enbart grundas på dagens passagerarantal och ekonomiska resultat. Även totalförsvarets behov och den civila beredskapen måste vägas in.

Att avveckla en flygplats kan vara enkelt. Att återställa kapaciteten när den väl har försvunnit är betydligt svårare.

Ängelholm–Helsingborg ska ingå i det statliga flygplatsutbudet

I betänkandet Sveriges flygplatser i en förändrad omvärld (SOU 2026:60) föreslås att staten övertar nio regionala flygplatser. Halmstad finns med i förslaget, men inte Ängelholm–Helsingborg.

Jag anser att Ängelholm–Helsingborg ska ingå i det framtida statliga flygplatsutbudet.

Flygplatsen är utpekad som riksintresse för kommunikationer och betjänar nordvästra Skåne, där bland annat Helsingborg, Ängelholm, Höganäs och Landskrona ingår i det regionala upptagningsområdet.

Den har också en militär historia som tidigare bas för Skånska flygflottiljen, F 10. Med dagens säkerhetsläge och Sveriges medlemskap i Nato finns det skäl att särskilt uppmärksamma flygplatsens betydelse för totalförsvaret och möjligheterna att ta emot stöd från andra länder.

Halmstad och Ängelholm–Helsingborg betjänar olika upptagningsområden. Att flygplatserna ligger förhållandevis nära varandra är inte i sig ett skäl att välja bort den ena. Vid allvarliga störningar kan tillgången till flera användbara flygplatser tvärtom vara betydelsefull.

Ängelholm–Helsingborg har dessutom haft en direktförbindelse med Bromma som gjorde det möjligt att resa till centrala Stockholm över dagen. Den typen av förbindelser

har ett värde för näringslivet och för kontakterna mellan nordvästra Skåne och huvudstaden.

Jag anser inte att det hittills har redovisats tillräckligt starka skäl för att lämna Ängelholm–Helsingborg utanför det föreslagna statliga flygplatsutbudet. Flygplatsen ska därför ingå bland de flygplatser som staten tar över.

Färdmedelsneutrala resepolicyer

Offentliga verksamheter behöver använda både pengar och arbetstid på ett klokt sätt.

Ibland är tåget det bästa alternativet. I andra fall kan flyget spara många timmars restid eller göra det möjligt att genomföra en resa utan övernattning.

Statliga myndigheter bör därför inte ha resepolicyer som på förhand utesluter ett visst färdmedel. Restid, kostnad och miljöpåverkan bör vägas samman utifrån den aktuella resan.

Mats Sander (M)