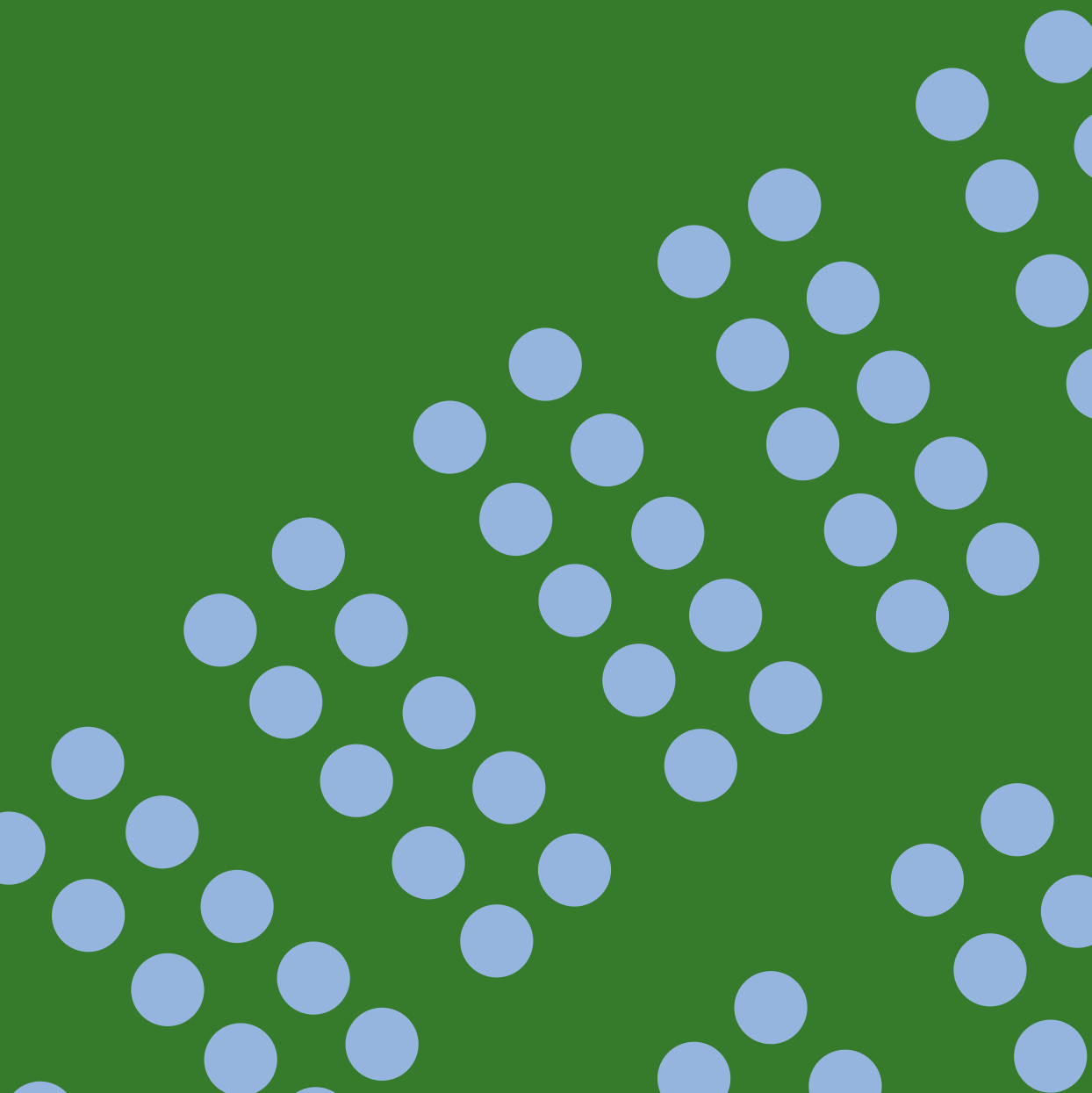


Offentligt sammanträde om inrikes luftfart



Offentligt sammanträde om inrikes luftfart

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-7915-209-3 (tryck)
ISBN978-91-7915-210-9 (pdf)
Tryck: Riksdagstryckeriet, Stockholm 2026

Förord

Trafikutskottet anordnade torsdagen den 28 maj 2026 ett offentligt sammanträde för att inhämta information om inrikes luftfart. Vid sammanträdet deltog bland annat representanter för myndigheter, branschaktörer och näringslivet.

I det följande redovisas programmet, de uppteckningar som gjordes av anförandena, panelsamtalet och frågestunden samt talarnas bildpresentationer.

Stockholm i juli 2026

Ulrika Heie (C)
ordförande i trafikutskottet

Mattias Revelius
kanslichef vid trafikutskottet

Innehållsförteckning

Förord 3

Program för trafikutskottets offentliga sammanträde om inrikes
luftfart 5

Deltagare..... 7

Uppteckningar från det offentliga sammanträdet..... 8

Bilaga

Bilder från det offentliga sammanträdet 50

Program för trafikutskottets offentliga sammanträde om inrikes luftfart

Torsdagen den 28 maj 2026 kl. 8.45–12.00

Riksdagen, Förstakammarsalen

8.45–8.50 **Inledning**

Ulrika Heie (C), trafikutskottets ordförande

8.50–9.15 **Trafikutskottets uppföljning om Sveriges regionala icke-statliga flygplatser**

Underlag för slutsatserna

Joakim Skotheim, utvärderare, RUFS

(riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat)

Bakgrund till uppföljningen och gruppens iakttagelser

Carina Ödebrink (S), ordförande i trafikutskottets

arbetsgrupp för uppföljning och forskning

9.15–9.45 **Svensk inrikes luftfart i dag och i framtiden**

Trafikverket

Ulrika Geeraedts, planeringsdirektör

Luftfartsverket

Anna Granberg, direktör Operations

Sveriges Regionala Flygplatser

Peter Larsson, vd

9.45–10.10 **Paus**

10.10–10.40 **Korta inlägg om aktuella frågor från branschaktörer**

Västerbottens Handelskammare

Åsa Andersson, vd

Östsvenska Handelskammaren

Simon Helmér, vd

Swedavia

Susanne Norman, direktör Operativ drift

Transportföretagen Flyg

Fredrik Kämpfe, branschchef Flyg

10.40–11.00 Samtal kring flygets klimatpåverkan

Samtalsledare: Gustav Bohlin, forskningssekreterare, RUFS

Grön Flygplats

Mari Torstensson, projektledare

Västflyg

Stefan Smith, vice vd

Göteborg Stallbacka Airport

Josef Khan, vd och verksamhetsansvarig

Fyrstads Flygplats AB

11.00–11.55 Frågestund

11.55–12.00 Avslutning

Thomas Morell (SD), trafikutskottets vice ordförande

Deltagare

Grön Flygplats

Mari Torstensson

Göteborg Stallbacka Airport

Josef Khan

Luftfartsverket

Anna Granberg

Sveriges Regionala Flygplatser

Peter Larsson

Swedavia

Susanne Norman

Trafikverket

Ulrika Geeraedts

Transportföretagen Flyg

Fredrik Kämpfe

Västerbottens Handelskammare

Åsa Andersson

Västflyg

Stefan Smith

Östsvenska Handelskammaren

Simon Helmér

Uppteckningar från det offentliga sammanträdet

Ordföranden: Hjärtligt välkomna till trafikutskottets offentliga sammanträde om inrikes luftfart! Jag heter Ulrika Heie och har förmånen att vara ordförande i utskottet. Utskottet är nästan mer än komplett; många är här i dag. Vi har också många gäster som både ska medverka och finnas tillgängliga för samtal, för att på olika sätt öka vår gemensamma kunskap om området ytterligare.

Vi är i Förstakammarsalen. Huset byggdes och blev färdigt i början av 1900-talet. Målningarna som ni kan se här inne, inte minst en hälsning från Otto Sköld högt här uppe, är dock från någon gång på 50-talet. De skulle skildra det då nutida Stockholm, med bland annat ett flygplan.

Det är viktigt att vi också i dag sätter fingret på: Vad är nutida Sverige? Och vilka utmaningar står vi inför nu? Vi är framför allt angelägna om att ha en framtidsinriktad diskussion och att fundera över på vilket sätt vi ställer om, så att vi får hållbara kommunikationer, hur vi ser till att vi har ett land som håller ihop och alla de andra viktiga delarna i våra olika transportpolitiska mål men också mål för att hela Sverige ska utvecklas.

I trafikutskottet hanterar vi alla trafikslagen på olika sätt. Under de fyra år som det här utskottet har arbetat har vi valt att lyfta fram ett antal olika delar i rapporter, som vi har en fantastisk möjlighet att få från riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat, RUFS, som är otroligt viktigt för oss ledamöter. Vi kan lyfta upp och formulera en gemensam frågeställning och får sedan möjlighet att gå igenom den gediget. Det blir också rapporter som vi har möjlighet att ha som viktiga underlag i vårt kommande arbete och kommande samtal. Vi har bland annat hanterat civila transporter i totalförsvaret och haft seminarier om den inrikes sjöfarten. Det är lite olika former.

Här i Förstakammarsalen har vi stor möjlighet att verkligen fördjupa oss gemensamt. Vi har en rapport att utgå från, och våra medarbetare som sitter här bakom mig skriver faktiskt ned allt som sägs. Det gör det möjligt för oss att i efterhand ta del av vad de olika presentatörerna lyfte fram, hur diskussionen gick och vilka frågor som sedan ställdes. Vi ser verkligen fram emot det här mötet.

Just luftfarten har haft sina utmaningar. Ni som har hunnit titta i rapporten har sett att vi i inledningen listar ett antal. Det är dem som vi på olika sätt ska gå igenom med hjälp av många av er som finns i salen. Tack för att ni är här!

Jag vill än en gång hälsa er alla hjärtligt välkomna hit. Den första punkten på dagordningen är trafikutskottets rapport *Uppföljning om Sveriges regionala icke-statliga flygplatser*. Vi har två delar i programmet.

Joakim Skotheim, riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat: Tack så mycket för ordet! Jag är utvärderare vid RUFS, riksdagens utvärderings- och

forskningssekretariat, och har tillsammans med Gustav Bohlin, som är forskningssekreterare vid sekretariatet, hjälpt utskottet att ta fram nämnda rapport. Jag ska inledningsvis berätta lite kort om utvärderingens syfte, inriktning och metod och göra en liten fördjupningsdel innan Carina Ödebrink tar vid och berättar lite mer om de slutsatser som trafikutskottets arbetsgrupp har kommit fram till under detta arbete.

Syftet med uppföljningen har varit att granska det svenska inrikesflyget med fokus på de regionala icke-statliga flygplatserna för att, precis som nämndes inledningsvis, ge utskottet ökade kunskaper och ett förbättrat underlag vid kommande behandlingar av riksdagsärenden som rör flyget och inte minst dessa flygplatser.

Uppföljningen har fokuserat på framför allt tre områden. Det första är tillgänglighet och konkurrenskraft, som också inbegriper ekonomiska frågeställningar. Här ska specifikt frågeställningen om vilken inställning svenska folket har till inrikesflyg nämnas. Det är något som jag kommer att presentera lite mer i detalj lite längre fram i min presentation. Det andra området är flygplatsernas arbete kopplat till att fungera som beredskapsflygplatser. Och det tredje är de icke-statliga flygplatsernas arbete, kopplat till miljö, för att bli klimatneutrala och överlag arbetet mot ett fossilfritt flyg.

När det gäller metoden har det såklart varit mycket dokument och mycket statistik, men kanske ännu viktigare har möten och intervjuer med ett ganska stort antal myndigheter och andra relevanta aktörer varit. Det har varit Försvarsmakten och Transportstyrelsen, men vi har inte minst pratat med i princip alla icke-statliga flygplatser, 30 av dem.

För att fånga in näringslivsperspektivet och vilken betydelse flyget har på regional nivå har vi haft kontakt med och inhämtat skriftliga svar från samtliga elva regionala handelskamrar.

Slutligen är en viktig pusselbit, som jag sa att jag skulle komma tillbaka till, att vi med hjälp av Ipsos har tagit fram en enkät om svenskt inrikesflyg som skickats ut till hela befolkningen. Enkäten skickades ut i slutet av året, i november 2025, och slutfördes i januari 2026.

Gruppens iakttagelser och slutsatser kommer att presenteras av gruppens ordförande som nästa programpunkt. Resten av min tid tänker jag ägna åt att presentera de övergripande resultaten av den nämnda enkäten.

Det handlar alltså om en enkät om medborgarnas erfarenheter av och inställning till inrikesflyg. Den fokuserade på resvanor under de senaste tolv månaderna, egentligen under 2025. Den handlade också om hur man ser på framtida eller planerade resor under innevarande år, 2026. Den handlade även om attityder till flygets samhällsnytta och hur man eventuellt ser på ytterligare statliga åtgärder riktat till just svenskt inrikesflyg.

Enkäten besvarades av totalt ungefär 6 100 respondenter. Svarsandelen var 26 procent. Målgruppen var bred; det var från hela landet, och åldersspannet var, som ni kan se på skärmen i salen, väldigt brett: 18–89 år.

När det gäller resultatet av enkäten kan man först konstatera att inrikesflyget trots allt används av en mindre grupp i samhället – det är kanske inte förvånande.

14 procent av respondenterna som besvarat enkäten hade flugit inrikes under förra året, alltså 2025. Resans syfte varierade ganska kraftigt. Majoriteten, 55 procent av dem, hade rest enbart i privat syfte. 28 procent hade använt inrikesflyget för att resa i tjänsten. Resterande, knappt 20 procent, hade rest både privat och i tjänsten.

Det som möjligtvis också är intressant att konstatera är att när det gäller planerade resor uttrycker i alla fall de här respondenterna att de eventuellt planerar att öka flygandet något mer innevarande år. 22 procent säger att de planerar att flyga under 2026. Av de som säger att de planerar att flyga under 2026 är en väldigt stor andel de som redan har flugit historiskt sett. Det är alltså till stor del fråga om återkommande flygresenärer.

Samtidigt ska det sägas att av de som har flugit finns det stora geografiska skillnader i resemönstren. Av de respondenter som har rest med inrikesflyg det senaste året kommer 55 procent från övre Norrland, alltså Västerbotten och Norrbotten. I mellersta Norrland, alltså Västernorrland och Jämtland, är det knappt 20 procent av respondenterna som har flugit det senaste året. Sedan är det en fallande skala med Stockholm på 17 procent, och resterande delar av landet ligger på lägre nivåer. Det varierar mellan 4 och 14 procent.

Man kan väl säga att flyget kanske är viktigare i norra Sverige ur en allmän tillgänglighetssynpunkt. Därigenom förklaras överrepresentativiteten när det gäller flygandet i de delarna av landet.

Vilka är de främsta skälen som de som väljer att flyga anger för sitt betande? Det som slår igenom mest är helt enkelt att man får kortare restid. 52 procent av respondenterna anger detta. Långa avstånd menar 40 procent av respondenterna är ett viktigt skäl. Andra alternativ, som ligger på uppemot 25 procent, är till exempel brist på likvärdiga resealternativ och bekvämlighetsaspekter men också att det helt enkelt upplevs som prisvärt.

Även när det gäller tjänsteresor är det viktigaste skälet kortare restid. Även där är det 52 procent av respondenterna som anger det. 35 procent anger långa reseavstånd, och knappt 30 procent säger att avsaknad av andra alternativ gör att de väljer att resa med flyget i tjänsten.

Den stora gruppen – 86 procent – anger att de inte har flugit inrikes det senaste året. Varför har de inte gjort det? De vanligaste skälen som gruppen så kallade icke-resenärer anger är till att börja med att andra färdmedel är enklare och/eller billigare. Det andra skälet är att de upplever att resan varit för kort för att man ska välja att flyga. Slutligen anger ungefär 20 procent klimat- och miljöhänsyn som ett viktigt skäl för att avstå från att resa med inrikesflyg.

Vid lite mer djupdykning i siffrorna när det gäller just klimat- och miljöhänsyn ser man att detta skäl väger tyngre i vissa grupper än i andra grupper. Det är särskilt viktigt bland yngre kvinnor under 25 år, där 35 procent anger det som ett skäl. Även bland personer med akademisk examen menar

37 procent att klimat- och miljöhänsyn är ett viktigt skäl för att avstå från att resa med flyg.

Det ställdes frågor i enkäten om vad som skulle behöva komma till för att man skulle ändra sitt beteende och eventuellt kunna tänka sig att börja flyga inrikes. Det visade sig enligt enkäten vara ganska svårt att påverka icke-resenären att börja flyga. Men den parameter som ändå förefaller ha stort genomslag är lägre pris. 48 procent i denna grupp angav att ett lägre pris eventuellt skulle kunna innebära förändrat resmönster för att man helt enkelt skulle kunna börja flyga igen.

I gruppen som inte har flugit under det senaste året har man tittat på vilka färdmedel som konkurrerar med flyget. Det är kanske inte förvånande att 80 procent av gruppen säger att de vid inrikesresor över 40 mil har rest med bil. Och 45 procent uppger att de har rest med tåg. Att det blir mer än 100 procent kan bero på att man har gjort bägge delarna.

De viktigaste skälen för att välja bort flyget har varit lägre kostnad, vilket 40 procent svarade. Nästan lika många svarade att det var av bekvämlighetsaspekt. Klimataspekten slår igenom med knappt 30 procent. Och slutligen svarade ungefär 25 procent att det är kortare dörr-till-dörr-tid.

Min sista bild handlar om att det, som jag nämnde, ställdes vissa frågor om attityder till inrikesflyget. Sammantaget kan man väl säga att alla respondenter, oavsett om man flyger eller inte, egentligen värderar samhällsnyttan högre än den privata nyttan.

Av de som besvarat enkäten anser 60 procent att inrikesflyget är viktigt och mycket viktigt för det nationella näringslivet. Lika många menar att inrikesflyget är viktigt eller mycket viktigt för möjligheten att bo och leva i hela landet. Sedan är det en fallande skala. Längst ned hittar vi den privata nyttan, alltså att resa till släktingar, göra nöjesresor, besöka nära och kära etcetera. Vi är nere på knappt 40 procent som anser det vara viktigt eller mycket viktigt.

Det finns också stora geografiska skillnader. Boende i övre Norrland värderar inrikesflygets betydelse mycket högre. Även personer som har rest med flyg menar samma sak.

Slutligen visar det sig finnas ett stort stöd för behovet av statliga insatser när flyglinjerna betraktas som samhällsviktiga men marknaden är svag. 73 procent av resenärerna instämmer i de påståendena, medan det i gruppen icke-resenärer är 57 procent.

Det visar sig också att det finns ett starkare motstånd bland resenärer, 52 procent, mot att staten bör göra det dyrare med kortare flygresor där tåg kan ersätta, medan det i gruppen icke-resenärer är lite över 30 procent.

Med det tackar jag för ordet och lämnar över till nästa talare.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket, Joakim! Då säger vi välkommen till Carina Ödebrink, som är ordförande i arbetsgruppen som har jobbat med rapporten för utskottets del. Där har en representant från varje parti varit delaktig.

Carina Ödebrink (S): Stort tack till er från branschen som är här i dag! Jag vill börja med att från uppföljningsgruppens sida rikta ett särskilt tack till Joakim Skotheim, Gustav Bohlin och Anna Blomdahl, från trafikutskottets kansli, som har varit behjälpliga och gjort ett otroligt gediget arbete.

Det är en omfattande rapport som har involverat många aktörer.

Nu lämnar vi ifrån oss rapporten och hoppas att den kommer att tjäna som ett värdefullt kunskapsunderlag för kommande trafikutskott. Men vi hoppas naturligtvis att också ni aktörer från branschen som är här i dag tycker att den kan vara värdefull även för er. Precis som Joakim sa är det ett kunskapsunderlag.

Dagens flygplatsstruktur växte fram under 2000-talet, då staten valde att koncentrera sitt ägande till i huvudsak ett mindre antal flygplatser. Övriga flygplatser skulle i huvudsak ha ett kommunalt eller regionalt ansvar men naturligtvis också med en statlig medfinansiering.

Det är värt att nämna i sammanhanget – det har varit många utredningar – att det nu pågår en utredning, som ska lämnas in i september. Den handlar också om att se över ägarstrukturen och att utvärdera dagens nationella basutbud och vilka flygplatser staten ska ansvara för i framtiden.

På bilden ni kan se på skärmen i salen ser ni deltagarna, representanter från varje parti, som har varit med i gruppen. Utifrån våra olika ideologiska utgångspunkter har vi enats om att ta fram det här underlaget. Samtidigt är vi som arbetar i den här kammaren och i riksdagen politiska djur. Vi lever, andas och verkar politik, och vi har olika ideologiska utgångspunkter. Därför vill jag säga att i den slutliga rapporten har Miljöpartiet och Vänsterpartiet valt att inte stå bakom rapporten i sin helhet. Däremot kan jag försäkra er att vi alla tycker att det är ett värdefullt kunskapsunderlag.

Jag ska inte läsa innantill; det vet jag att ni kan göra själva. Jag understryker bara vikten av både person- och godstransporter och att säkerhets- och beredskapsperspektivet ökat i en alltmer orolig omvärld.

Det är också viktigt att säga att Sveriges organisation för flygplatsägandet skiljer sig från hur det ser ut i exempelvis Norge och Finland, där staten ansvarar för hela flygplatsstrukturen i högre grad.

När det gäller våra iakttagelser och slutsatser har jag under de respektive rubrikerna – ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö – försökt tydliggöra vad vi ser som viktiga delar. Jag tycker att det är viktigt. Vi har ju ett gediget material, som Joakim visade. Enkätundersökningen men också intervjuerna med handelskamrarna är otroligt viktiga. Jag ska göra några nedslag i våra iakttagelser.

I fråga om ekonomi och tillgänglighet pekar vi på att dagens modell skapar en obalans där lokala och regionala ägare förväntas bära kostnader för infrastruktur med tydliga nationella nyttor. Det ska också sägas i sammanhanget att det statliga driftsbidraget och bidragsmodellen har förändrats. Regeringen beslutade 2024 om en ny statlig förordning med höjda driftsbidrag och krav kopplat till fossilfrihet. Därefter har bidragen höjts kraftigt. Trots detta visar rapporten att underskotten är strukturella och faktiskt större än före pandemin.

Det är en fragmenterad ägarstruktur, som ger väldigt olika förutsättningar. Lokala, kommunala och regionala huvudmän får bära ett ansvar för till stora delar nationell nytta.

Vi går vidare till beredskap och totalförsvar. Alla de här iakttagelserna hänger samman med varandra på något sätt. Ettåriga avtal skapar en osäkerhet. Bidraget kommer dessutom sent på året, vilket försvårar för de regionala icke-statliga flygplatserna.

Uppföljningen visar också att utformningen av beredskapsersättningen upplevs som orättvis av flygplatserna och att den inte alltid bedöms täcka de kostnader man har för det uppdraget.

Jag går vidare till miljö- och klimatomställning. Jag vill lyfta upp en av iakttagelserna i rapporten, om projektet Grön Flygplats första fas där flygplatser samarbetade för att minska sina koldioxidutsläpp. Det visade sig att man genom samverkan kunde göra det med i genomsnitt 64 procent, och man halverade mängden avfall. Det är ett tydligt exempel på hur samarbete kan bidra till att sprida kunskap, sänka trösklar och skapa bättre förutsättningar för omställning än en enskild flygplats kan göra på egen hand.

Slutligen kommer här avslutande slutsatser. De regionala icke-statliga flygplatserna är viktiga delar i transportpolitiken. Vi pratar mycket i utskottet om intermodalitet, att alla trafikslag ska användas på bästa sätt för att vi ska uppnå en större och bättre helhet. Det som är lokal och regional nytta är viktiga och avgörande beståndsdelar och en förutsättning för den nationella nyttan.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så jättemycket än en gång, Carina! Arbetsgruppen har lagt ned många timmar på att ta fram de här delarna. Ni har gjort ett jättefint arbete tillsammans med våra medarbetare, som har svarat för själva skrivandet.

Nu går vi in på nästa del i seminariet. Det handlar om svensk inrikes luftfart i dag och i framtiden. Vi ska få lyssna till såväl Ulrika Geeraedts från Trafikverket som Anna Granberg från Luftfartsverket och Peter Larsson från Svenska Regionala Flygplatser. Det är de tre delarna under den här rubriken.

Ulrika Geeraedts, Trafikverket: Vi jobbar med alla trafikslagen. Precis som Carina tror även jag att det här med intermodalitet och att se hur vi kan använda de olika trafikslagen så bra som möjligt verkligen är en framgångssaga för att få effekt i systemet.

Trafikverket är inne i en stor förändringsresa. Vi lägger om hur vi arbetar. Vi har förbättrat vår punktlighet på järnvägen. Vi får ut mer underhåll på både väg och järnväg. Vi har bättre kostnadskontroll i våra projekt samtidigt som vi i år sparar 900 miljoner.

Men ska jag vara helt ärlig ser vi att vi kan göra mer när det gäller just intermodalitet och tillgänglighet. Jag tror att den studie som precis presenterades ligger helt i linje med hur vi kan utveckla detta tillsammans.

Det finns lite utmaningar i detta som jag tror att vi tillsammans kan jobba med. Vi ser på bilden utvecklingen för svenskt inrikesflyg. Vi ser en strukturell nedgång sedan tidigt 2000-tal från cirka 7,9 miljoner resenärer per år runt 2000 till cirka 4,2 miljoner 2025.

Det tyder på en strukturell förändring. Det är 40 procent lägre nivå sedan 2019. Vi ser en problematik på marknaden. Det är få svenska bolag. Det är en svag marknad i Sverige helt enkelt. Där behöver vi se vad vi kan göra åt det.

Direkt konkurrens finns i dag bara på fem linjer. Det är till och från Arlanda. Till Umeå och Luleå flyg dagligen. Skellefteå, Kiruna och Visby har två turer i veckan, eller fler under säsong. Det är en ny konkurrens Visby–Stockholm efter Brommaflygs inträde från 2025. Från den 12 april finns det Malmö–Bromma med Skåne Aviation. Övriga linjer saknar en konkurrens. Det ser vi som en oro för att vi inte ska få en förbättrad marknad.

Trafikverket har tidigare jobbat med att ta fram inriktningsunderlag och nationell plan vart fjärde år. Med omvärldens förändringar ser vi att det inte går att jobba i fyraårscykler, utan vi behöver göra löpande arbeten hela tiden.

Sedan ska vi fortfarande rent formellt ta fram en inriktningsplan vart fjärde år. Men genom att jobba löpande kan vi fånga in den regionala utvecklingen och totalförsvarsaspekterna.

Vi tror också att ettårsbudgetar, precis som nämndes, är jättesvårt. Vi har de senaste tolv åren lyft fram att vi skulle vilja ha upphandlad trafik i nationell plan. Man får en tolvårsbudget, och sedan kan man agera utifrån den.

Vi ser att Trafikverkets budgetram inte har utökats i den omfattning som krävs för att klara av de ökade kostnaderna som vi har sett de senaste åren framför allt på bränslesidan.

Regeringen har delvis tillmötesgått detta, och det tycker vi är jättebra. Men när det handlar om den upphandlade trafiken räcker inte medlen till. Det är många härinne som är väl medvetna om den tuffa situationen.

Det har varit många regeringsuppdrag till Trafikverket rörande flygbranschen de senaste åren. Vi ser att det finns förordningar som man kan behöva skruva. Vi ser att det finns förbättringsmöjligheter där vi ska utmana regelverk och föreslå eventuella lagändringar. Men vi ska också givetvis alltid följa lagen.

Jag vet att man ibland upplever att vi är lite långsamma och trögrörliga på detta område. Men vi tror ändå att vi här kan göra mer tillsammans. Där vill jag verkligen välkomna en fortsatt dialog med våra samarbetspartner.

Flyget måste kunna bidra till klimat- och transportpolitiska mål. Den omställningen försöker vi stödja på olika sätt. Vi har en forsknings- och innovationsbudget.

Vi har just nu projekt som pågår om klimatkriterier för upphandlad flygtrafik. Vi har en kartläggning av svenska flygresenärers klimatpåverkan och potential för en minskning av den. Vi har en studie om flygplatsens möjligheter och utmaningar i utveckling för elflyg, elektrifiering och hållbarhet, kallad Charging Your Flight.

Vi deltar också i styrgruppen för projektet Grön Flygplats 2.0, som Carina Ödebrink nämnde. Vi hanterar även ärenden som rör den fossilfria miljön. Flygplatser som är fossilfria kan ansöka när de första gången har blivit fossilfria.

Därtill försöker vi att driva myndighetssamordningen om fossilfritt flyg tillsammans med Statens energimyndighet, Vinnova, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Trafikanalys.

Vi lever i en helt annan omvärld i dag än vad vi gjorde för bara några år sedan. Därför behöver vi bygga förmåga, försvarsförmåga och totalförsvarsförmåga.

När vi nu sitter och tittar på nästa nationella plans inriktningsunderlag är det jätteviktigt att få med rollen som beredskapsflygplatserna kan ha.

Vi har ett nära samarbete med Försvarsmakten för att se vad som behövs utifrån deras behov. Vi jobbar tillsammans för att se vad Natomedlemskapet innebär och hur vi ska möjliggöra Host Nation Support och Operative Requirements för Nato.

Vi jobbar även med EU:s paket för militär rörlighet och kartlägger utifrån försvarets behov vilka civila flygplatser som skulle kunna användas för militära ändamål.

Vi finansierar även projektet Bult som syftar till att bygga en ny kunskap om vad beredskapshänsyn i transportsystemet innebär utifrån nya tekniker, förändrade varuförsörjningskedjor och framtida hotbilder. Vi undersöker hur beredskapshänsynen kan integreras i statens och näringslivets beslutsprocesser. Det är ett projekt som vi gör med FOI.

Sedan den 15 december har vi även en ny flygoperativ uppgift. Det är att svara för att beredskapsflygplatserna är öppna på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under de tider då flygplatserna har stängt. Det gäller även tillhandahållande av teknisk lösning för informationsutbyte mellan denna funktion, beredskapsflygplatserna och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

Där håller vi på att etablera ett tekniskt system med digital plattform för att utföra detta ännu bättre. Tanken är att öppnandefunktionen ska underlätta för samhällsviktigt flyg och att öppna beredskapsflygplatser när så behövs.

Vi förvaltar även systemet för ett nationellt nät av beredskapsflygplatser. Där ingår sedan 2012 frivilliga avtal med statliga och icke-statliga flygplatser att på frivillig grund ha beredskap. Det ges en schablonbaserad ersättning för flygtrafiktjänst och två fältpersonal som betalas ut på ett antal stängda timmar. Sedan 2024 utgör beredskapsflygplatsåtagandena grund för statliga driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.

Tittar vi på detta kan vi se att systemet till stor del vilar på kommersiella aktörer och marknadsförutsättningar. De flesta regionala flygplatser går med förlust sedan länge. Inrikesmarknaden i dag är svag, och ersättningsnivåerna kan inte bevara flygplatserna.

Vi ser, precis som studien visar, ett behov av en långsiktig modell som stöder till exempel Peter Norrmans förslag om längre avtalsperioder för ökad planbarhet i systemet.

Det var vad jag tänkte berätta. Tack så mycket!

(Applåder)

Ordföranden: Varmt tack, Ulrika Geeraedts. Då lämnar vi ordet till Anna Granberg från Luftfartsverket. Varsågod!

Anna Granberg, Luftfartsverket: Tack så mycket.

Mitt namn är Anna Granberg. Jag är direktör för Operations på Luftfartsverket. Jag är ansvarig för flygtrafiktjänsten på Swedavias och Försvarsmaktens flygplatser samt en del flygbriefingtjänster, vilket är det piloter behöver för att planera och genomföra flygning. Vi tackar för att vi fick komma hit i dag.

Luftfartsverket är ett av tre statliga affärsverk. Vi är finansierade via ett europeiskt avgiftssystem. Vi befinner oss alltså i en kontext med andra flygtrafiktjänstleverantörer och har alltså inte anslag via statsbudgeten. En liten del av vår finansiering är anslag som härrör sig till totalförsvarsplanering.

Det är värt att nämna att vi sedan 1978 har en civil och militär integration i Sverige. Det betyder att vi är leverantör till Försvarsmakten och deras flygtrafiktjänst. Enkelt sagt har de inga egna flygledare, utan det är vi som tillhandahåller det i alla beredskapslägen ända in i krig.

Luftfartsverkets flygledare är också reservofficerare och bidrar till Försvarsmaktens förmåga.

Våra huvuduppgifter är att leverera en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Det är alltså det som är integrationen. Ett nytt uppdrag är även tjänster för planering och genomförande för flygning för obemannad luftfart.

Luftfartsverkets utpekade uppdrag i Sverige är i lufterummet 2 900 meter plus. Enkelt sagt kan man säga att vi har ett utpekad uppdrag för den genomflygande trafiken till och från Sverige och till och från flygplatser inom Sverige.

Vi har även ett utpekad uppdrag i den roll där jag sitter. Det är flygtrafiktjänsten till och från flygplatserna vid Swedavias och Försvarsmaktens flygplatser.

Vi har inte i dag ett utpekad uppdrag att lägga anbud på Sveriges icke-statliga regionala flygplatser. Vi har i dag ett uppdrag, och det är Halmstad med ett avtal.

Vi bedriver även forskning och innovation både inom och utom Sverige i och med att vi befinner oss i en internationell kontext flygtrafikledningsmässigt.

Vi talar även om miljö i dag i rapporten. Vi har ett indirekt miljöarbete där vi är behjälpliga både i den högre luften och även i flygplatsers närhet för att titta på procedurer för att bli mer miljöeffektiva.

Det handlar om buller i närheten av flygplatsen. På en högre höjd är det att kunna flyga så rakt som möjligt för att bli miljöeffektiva. Det är någonting som vi bidrar till och jobbar med.

Luftfartsverket har även ansvar för drift och underhåll av infrastruktur, CNS. Det är enkelt uttryckt kommunikation, navigation och radarövervakning.

Vi ingår också, som Ulrika Geeraedts sa, i beredskapssektor Transporter. Vi är en utpekad beredskapsmyndighet. Vi bedriver förmågehöjning inom de utpekade områdena som jag precis nämnde.

Det ska också nämnas här att eftersom vi är en integrerad flygtrafiktjänst har vi ett nära samarbete med Försvarsmakten i och med att vi är deras flygtrafiktjänst och deras flygledare. I kontexten Luftfartsverket som myndighet, med tanke på vad Nato innebär, är vi också med i förmågehöjningen för Försvarsmakten och deras förmåga och även värdlandsstödet. Där bidrar vi.

Jag kommer att finnas kvar här ifall det finns några mer specifika frågor till Luftfartsverket om vår roll i samband med rapporten. I dag har jag talat om vad vi ska göra och vad vi är utpekade som ansvariga för.

I dag har vi inte ett utpekat ansvar att lägga anbud för de icke-statliga regionala flygplatserna. Däremot ser vi vad som händer. Vi följer utvecklingen, och vi har faktiskt redan läst rapporten. Vi följer med i debatten och finns med.

Jag vill tacka för mig och finns tillgänglig sedan om det finns några frågor.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket, Anna Granberg. Vi lämnar ordet till Peter Larsson från Sveriges Regionala Flygplatser. Välkommen fram, ordet är ditt!

Peter Larsson, Sveriges Regionala Flygplatser: Fru ordförande, kära ledamöter och bästa utredare! Mina damer och herrar!

Ett stort tack för att jag som företrädare för de regionala flygplatserna får möjligheten att adressera utskottet i detta offentliga sammanträde!

Det är ett historiskt ögonblick för oss. Under mandatperioden som började 2010, 2014 och perioden efter 2018 och nu den pågående från 2022 har vi årligen vid olika sammankomster fått möjligheten att träffa er och era företrädare här i trafikutskottet och riksdagen.

Ni som har träffat mig vid några av de här tillfällena blir kanske inte överraskade över vad jag kommer att säga i dag. Men i dag är det faktiskt riksdagen som under mer än ett år har tagit fram rapporten som jag nu håller i min hand. Den handlar helt och hållet om våra frågor.

Denna gång behöver jag inte argumentera själv för våra argument. Denna gång är det jag som kan helt och hållet citera och återge vad ägare, nyttjare, handelskammare eller olika beslutsfattare tycker.

Den här rapporten är en bekräftelse på alla de problemställningar som vi återkommande har tagit upp genom åren. Därför vill jag rikta ett väldigt stort tack till utskottet för initiativet, till arbetsgruppen i utskottet som har gjort jobbet och inte minst Joakim Skotheim, Gustav Bohlin och Anna Blomdahl som har det verkliga jobbet. Stort tack!

Vad står då i rapporten? Väldigt mycket. Jag kommer inte att hinna kommentera allt. Vad gäller klimatfrågorna kommer kollegan Mari Torstensson att kommentera det lite längre fram i programmet. Hon har för övrigt lösningen på hur vi kan flyga mer och samtidigt göra det klimatsmart. Det är en liten cliffhanger där.

Rapporten speglar sida upp och sida ned det väldigt utsatta läge som vi nu befinner oss i. Läget för inrikesflyget är väldigt utsatt. Det flygs väldigt lite, vilket minskar intäkterna och inte konstigt nog ökar kostnaderna.

Vi har nu den sämsta tillgängligheten i hela Europa. De skenande bränslepriserna riskerar att förvärra situationen än mer. Regeringen har gått in med stödåtgärder, men vi vet inte riktigt om de kommer att räcka till.

Det gör att vi i dag har nio regionala flygplatser som helt saknar reguljär trafik. Vi har fem flygplatser där det finns förslag på att ta bort flygtrafiken. Vi har tre flygplatser där det är osäkert om flygbolaget har en långsiktig vilja att fortsätta att flyga, när vi ser hur man lägger upp destinationerna eller tidtabellen helt enkelt.

Vi har också tre flygplatser där så kallade virtuella flygbolag flyger. Det är ett privat initiativ där man hyr in flygplan och tar kostnaderna själva för att få i gång flyglinjerna. Västflyg, som senare kommer att medverka, är ett jättebra exempel på detta.

Sammantaget visar det på den väldigt svåra situation som vi befinner oss i.

Här är en bild från rapporten. Den tycker jag är talande för hur det ser ut. Det är ständigt ökade kostnader som nu närmar sig vallen för 800 miljoner kronor. Samtidigt är det ett trenderbrott. Staten har ändrat kurs. Regeringen har ökat de statliga driftstöden från ungefär 100 miljoner till 500 miljoner på några år. Det är något som underlättar för våra flygplatser, dock inte för alla.

Notera att det fortfarande är sex flygplatser som av olika skäl inte är berättigade till stöden. Som lokal ägare av en flygplats är det en väldig skillnad om man får 75 procent kostnadstäckning av staten eller om man får noll procent.

Läser man rapporten kan man se massor av olika kommentarer om till exempel driftstödet. För de allra flesta är stödet väldigt välkommet. Det är betydligt större, och det ges till fler. Men det har också fått en del konstiga konsekvenser, kan vi läsa från enskilda flygplatshållare. Några av de mindre flygplatserna har faktiskt fått mindre anslag än vad de fick tidigare. Det kanske inte var meningen med själva ökningen.

Fortsätter man att läsa kommentarerna i rapporten noteras den ojämlikhet som finns i dagens uppdelade flygplatssystem. Flera flygplatser och inte minst SKR med flera lyfter fram problemet att staten äger och driver flygplatser som har förutsättningar att tjäna in stora intäkter medan ofta kommuner får sköta flygplatser som inte alls har förutsättningar att tjäna in de stora intäkterna.

Flera handelskammare efterfrågar ett återförstatligande eller ett statligt delägarskap. Men alla respondenter tycks vara överens om att det krävs ett helt nytt nationellt system.

Något som man i rapporten inte har tittat särskilt mycket på, och det är kanske för att det inte har legat i uppdraget, är problematiken som vi upplever med den lite märkliga men uppdelade marknaden för flygtrafikledning.

Vi har en statlig aktör som har monopol på de stora flygplatserna, som också är den stora kassakon i systemet. Det får effekter för den marknad där man både har en myndighetsroll och också agerar på en ganska smal marknad.

Vi har ett exempel när man släckte ned radaruppkopplingen till oss av kostnadsskäl. Vi kunde egentligen inte göra någonting åt saken. Effekten blev att det inte fanns någon leverantör som kunde leverera i tid. Vi var utan radar-täckning under ganska lång tid. Här finns en hel del att titta över.

Ett område som rapporten däremot verkligen fördjupar sig i gäller upphandlad trafik. Även här kommer några ord och vittnesmål från berörda flygplatser om långdragna processer och svårigheter att få dialog med Trafikverket som utför upphandlingen av flyglinjerna.

Den frågan är just nu högaktuell. När linjer nu hotas att läggas ned föreslår Trafikverket att fem av tolv upphandlade linjer ska tas bort. Man ska notera att detta är av besparingsskäl. Det är inte av illvilja eller någonting annat.

Vi tycker i sammanhanget att det är märkligt, och vi hörde det precis här innan från Trafikverket, att myndigheten har fått ett ökat anslag med 20 procent från 1 000 miljarder till 1 200 miljarder under den här trafikperioden. Men man kan fortfarande inte justera i anslaget som är 220 miljoner för den upphandlade flygtrafiken.

I rapporten låter man också många kommentera beredskapsfrågorna, som nu kanske är ett av de viktigaste skälen till att säkra våra flygplatser. Här har till exempel Försvarsmakten varit väldigt undrande över statens bristande rådhighet över tre fjärdedelar av landets flygplatser.

Det finns till och med exempel när Försvarsmakten är ute och krigsplanlägger på enskilda flygplatser samtidigt som kommunledningen sitter i fullmäktige och överväger om man ska lägga ned flygplatsen för att man inte kan ta del av det statliga driftstödet.

Med de väldigt långa volymer som vi nu ser i inrikesflyget generellt blir det hart när omöjligt för flygbolag att skapa lönsamhet på just väldigt små linjer. Detta har landets handelskammare varit mycket tydliga i rapporten.

Här ges flera exempel på hur företag faktiskt flyttar eller hur etableringar uteblir när flyglinjer försvinner. Vi är i ett mycket utsatt läge.

Alla dessa utsagor från rapporten sammanfaller med tankar vi själva har haft länge. Här krävs någonting mer omfattande än att kanske bara lappa och laga.

Vi har till Flygplatsutredningen – som nu är i sitt slutvarv inför slutrapporten i september – föreslagit att landet behöver ett samlat grepp för hur Flygsverige ska styras och organiseras. Om det ska vara en myndighet, ett affärs-

verk, ett bolag eller en helt annan form har vi nog kanske inte möjlighet att bäst avgöra.

Den spretighet och otydlighet som finns i dag, och som vi upplever, kommer också till uttryck i rapporten på ett bra sätt. Det skulle kanske kunna avhjälpas om man skulle kunna hitta en modell för där det lite förenklat står basnät här på bilden. Det är kanske dagens statliga flygplatser och det som skulle vara ett delägarskap.

De flesta får 75 procents kostnadstäckning från staten. Sedan finns det en diskussion: Ska man förstatliga alla, eller ska man förstatliga några? Skulle man göra det är det en jättestor operation.

Vi har lanserat ett slags mellanförslag där man från staten skulle kunna teckna avtal med enskilda flygplatser. Då skulle man kunna säga: Vi har en tidsram, och vi har för avsikt att förstatliga.

Det kanske finns försvarsskäl som man inte riktigt vet om de väger upp att förstatliga flygplatsen. Då har man ett avtal med flygplatsen: Vi kanske kommer tillbaka när tiden är mogen, och gör det på ett organiserat eller ordnat sätt.

Då tar vi sista bilden.

Jag tänkte avsluta med att säga att Flygplatsutredningen ska vara klar den 30 september, lagom till att vi går in i en ny mandatperiod. Det gör att ni, kära ledamöter, oavsett vilka av er som skulle vinna regeringsmakten, har ett färdigt förslag den 30 september. Det kan ni ta er an med hull och hår när ni intagit regeringstaburetterna.

Vi tror att Flygplatsutredningen kommer med omfattande förslag. För att omsätta dem i verkliga beslut behövs er kraft. Nu har vi sett den kunskap som ni har byggt upp i den här rapporten.

För att vara tydliga: Vi har nog inte tid att vänta så mycket längre. Man skulle kunna säga: Vill vi fortfarande ha kvar ett flyg för vissa, eller vill vi ha ett flyg för alla?

Jag tackar för uppmärksamheten och önskar er lycka till i ert värv!

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket, Peter Larsson!

Nu har vi haft förmånen att ha fått lyssna till fem olika föredragshållare. Vi har fått en hel del inspel på olika sätt för möjligheten för samtal. Nu är det en kaffepaus. Tanken är att vi återsamlas och återupptar sammanträdet här inne igen klockan 10.10. Nu finns det möjlighet för samtal, varsågoda!

Ordföranden: Klockan är 10.10, och vi återupptar vårt sammanträde om inrikes luftfart. Jag hälsar er välkomna som har tillkommit nu efter pausen. Vi är framme vid aktuella frågor från några branschaktörer.

Åsa Andersson, Västerbottens Handelskammare: Stort tack för inbjudan och för möjligheten att vara med!

Jag skulle vilja vara så drastisk att jag säger så här: Detta handlar inte om flyget. Det handlar om Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Det handlar om investeringar, kompetensförsörjning och möjligheten att bedriva verksamhet i hela landet.

I norra Sverige sker enormt stora investeringar just nu. Det är jag alldeles övertygad om att ni har hört tidigare. Men det som inte nämns lika ofta är det näringsliv som faktiskt finns i botten i norra Sverige, som har varit verksamt i flera hundra år och som har bidragit med enormt stora värden till Sverige som nation. Det handlar om gruvor och skog men också om en mängd mekaniska industrier som är sprungna ur skogs- och gruvnäring.

Norra Sverige är en motor i svensk ekonomi. På den bild jag nu visar kan ni se att Västerbottens län ligger på fjärde plats. Vad betyder det? Jo, Västerbottens län har den fjärde högsta varuexporten i Sverige, detta enligt en rapport från Dun & Bradstreet som de årligen tar fram för flera regioner i landet.

Samtidigt som vi har detta i grunden starka näringsliv och alla investeringar ser vi hur tillgängligheten försämras kontinuerligt. Det är väldigt allvarligt.

I Västerbotten ser vi hela Sveriges flygsystem i miniatyr. Vi har Umeå Airport, som är en Swedaviaflygplats – en väldigt viktig sådan. Det finns ett starkt näringsliv i Umeå, men det finns också universitet och ett universitetssjukhus. Skellefteå Airport är en regional flygplats som ligger där vi har enormt många starka exportföretag. Sedan har vi flygplatser i Hemavan/Tärnaby, Vilhelmina och Lycksele, där vi har upphandlad trafik. De är otroligt viktiga för den regionen och för hela inlandet, inte minst för besöksnäringen.

Alla dessa flygplatser har lite olika funktioner, men alla är beroende av att helheten i flygsystemet fungerar. Det är därför jag tycker att vi kanske inte ska prata så väldigt mycket om enskilda flygplatser. Vi måste prata om flygssystemet, och flyget måste ses som basinfrastruktur precis på samma sätt som vägar, järnvägar och hamnar.

Tillgänglighet är en konkurrensfråga. Den här rapporten, som jag för övrigt blev glad av att se, belyser många viktiga frågor. Men den visar på att konkurrensen på den svenska inrikesmarknaden har minskat kraftigt. Det här får stora konsekvenser: högre priser, färre avgångar, mindre flexibilitet och ökad sårbarhet.

För företag handlar det här om tid, och det ställer till det. Kan vi resa över dagen? Kan vi snabbt få hit en specialist till vår verksamhet? Kan vi ta emot kunder utan att resan tar flera dagar? Det måste vara lätt för personer att komma till vår region och besöka våra företag. Och precis på samma sätt måste det vara enkelt för oss att åka ut.

Om man behöver resa måste man också kunna komma hem i rimlig tid. Man ska inte behöva ta en extra övernattning för att planet var fullt när man ville komma hem till sin familj.

Det här påverkar också investeringsklimatet. Är det någonting investerare behöver är det förutsägbarhet, men här kan man inte riktigt lita på systemet.

För många företag i norra Sverige är Arlanda, inte Stockholm, en väldigt viktig internationell nod, och det är viktigt att den får förbli det. Annars måste vi mellanlanda ytterligare en gång innan vi kommer ut i världen.

Jag vill också kort beröra det offentliga Sveriges resepolicyer. De ställer till det ordentligt för vårt inrikesflyg. Flyget ska självklart minska sin klimatpåverkan, men det görs inte genom att vi slutar flyga. Vi måste fortsätta flyga för att möjliggöra den omställning som faktiskt är möjlig och som vi ser kan hända om incitamenten är de rätta.

De regionala flygplatserna och ett fungerande inrikesflyg måste ses i ett sammanhang och som nationell infrastruktur också ur beredskapssynpunkt. Vi är trots allt ett Natoland, så det här är viktigt.

Vad ska Sverige säkra? Vi måste säkerställa den grundläggande nationella tillgängligheten i hela landet och se de regionala flygplatserna som nationell infrastruktur, inte som ett lokalt problem. Vi behöver skapa långsiktiga spelregler för trafikplikt, och vi måste också säkerställa kapaciteten på Arlanda. Om vi menar allvar med att vilja fortsätta vara en stark industrination och växa ytterligare är det här absolut en grundförutsättning.

(Applåder)

Ordföranden: Det känns väldigt viktigt med utblickar från olika delar av vårt avlånga land.

Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren: Ordförande, utskott och alla övriga gäster! Stort tack för inbjudan hit!

Till att börja med vill jag tacka för den mycket fina rapporten. Den är väldigt kunskapshöjande. De sammanfattande delarna beskriver och ramar in de utmaningar vi har i Sverige på ett bra sätt. Den skulle nästan kunna ersätta en deckare i sommar. Den är hur som helst ett väldigt bra kunskapsunderlag att läsa för att förstå svenskt flyg.

Jag heter som sagt Simon Helmér och företräder Östsvenska Handelskammaren, en av elva svenska handelskamrar. Jag brukar alltid passa på att upplysa om vad vi är. Det finns en lag som auktoriserar oss, men vi finansieras helt av vårt regionala näringsliv. Jag hoppas i min presentation här i dag kunna fånga upp inte bara min region utan de utmaningar som vi gemensamt står inför i Sverige.

När jag träffar företag och är på den här typen av föredrag och talar om flyg har folk ofta bilden av en person som pendlar till ett internationellt eller nationellt jobb eller så tänker man på charterflyg för familjer. Men det mest slående när jag träffar våra bolag och de bolag som bedriver svensk tillväxt är att det handlar om något annat. Det är inte alltid enbart personer som ska trafikera. Det tycker jag är spännande, och det är något som inte riktigt fångas upp i den statistik som vägleder stat och myndigheter i hur man stöder det svenska flyget.

På skärmen visar jag nu fyra bilder som sammanfattar det. Jag tycker att de är lite roliga.

Vi har ju Kolmården i vår verksamhet, en av Sveriges största mötesplatser, och de sysslar med besöksnäring. Vissa djurarter måste flyga under vissa höjder, och har man inte en flygplats inom kort avstånd kan man kanske inte bedriva sådan verksamhet som de gör där.

När jag lyssnar på företag i min region – Östergötland, Sörmland och Gotland – berättar många att de nyttjar till exempel Örebro flygplats i väldigt stor utsträckning när de har gods som ska gå iväg. Som ni vet har den här regionen en stor försvarsindustri i Linköping, men vi har också mängder av drönarbölager.

Många flygplatser i vår region är fulla, vilket gör att vi är extremt beroende av Västervik Airport för drönartrafik. Det är en unik flygplats. Det går inte så många andra linjer via den flygplatsen, vilket gör den fantastiskt tillgänglig för drönarutveckling.

Slutligen har vi Skavsta, där vi har räddningsflyg. Där står vårt brandflyg.

Alla flygplatser fyller sin funktion. Det vill jag skicka med till ledamöterna i trafikutskottet. Det som utmärker Sverige är att vi är ett stort land, med de utmaningar det innebär för oss. Flygplatser finns av en anledning. De finns där för att det finns ett näringsliv och någon form av offentlighet som har ramat in deras existens. Det tror jag är väldigt viktigt att bevara och slå vakt om.

Ledamöter i trafikutskottet! Infrastruktur hör ihop. Jag vill återigen framhålla att när vi som handelskammare träffar företag och näringsliv hos oss talar man inte om bara ett trafikslag. Många gånger lyfter man ut ett trafikslag vid sittningar som dessa. Men vi älskar att tala om väg, spår, flyg och hamn, och det är en helhet. Man kan inte bara lyfta ut *en* del, för allt hänger ihop och har sin funktion.

Vi älskar den bild som jag visar här bakom mig. Där finns inga regiongränser eller gränser för offentliga myndighet. Det handlar om väg, det handlar om tåg, det handlar om båt och det handlar om flyg.

Det som många gånger är spännande när jag snackar om flyg är att det ofta kan likställas med hamnarna. Det är spännande att spår och väg finansieras av staten, medan flygplatser och hamnar huvudsakligen ägs av kommuner eller andra huvudmän. Det är lite intressant.

Vi lyfter aldrig ut ett vägvagnsnitt, till exempel Överum–Åtvidaberg och säger att i år gick den vägsträckningen back. Men för just hamnar och flygplatser kan vi i och med att de drivs som de gör i slutändan av ett år mäta ett minusresultat. Det skapar en felaktig bild av dessa båda trafikslag. Ett skäl till att vi sitter här i dag är att det förhåller sig så här. Det är dessutom ganska lite pengar som går till hamnarna och flygplatserna.

Låt mig lämna ett medskick. Räls, väg, båt och flyg måste hänga ihop. Vi måste upprätthålla den nationella arbetsmarknaden. Vi måste kunna säkerställa regionalt placerade huvudkontor, inte bara för företag. Det handlar även om myndigheter. Det finns flera företag, till exempel Sectra i Linköping, som

säger att om de inte haft Linköpings flygplats, som har regelbundna avgångar till Amsterdam, hade de inte funnits i Linköping.

Flyget är en förutsättning för att hela Sverige ska leva. Det mäter man inte med det lilla minusresultatet i slutet av ett år. Det handlar om export och import. Värdet är inte biljettintäkterna, och kostnaderna är inte flygplatserna. Det här är viktigt.

Det lilla eller stora bolaget som finns någonstans i en region någonstans i Sverige är kanske beroende av att kunna ha utländska ägare som kan ta sig till verksamheten inom rimlig tid. Men kunder ska även kunna transporteras in till det enskilda bolaget och lägga den avgörande ordern som gör att bolaget finns kvar under en längre tid. Värdet på biljetten är kanske 10 000, men för bolaget handlar det om att upprätthålla kontakterna med de internationella ägarna eller säkerställa en order som gör att man finns kvar.

Nav är olika beroende på var i landet man finns. Man har olika funktioner. I den region som jag verkar i är det för dem som bor på Gotland viktigt att kunna ta sig till Bromma om man ska till Sverige. Arlanda är viktigt om man ska resa ut i världen. Trafikanter som reser från vår region använder både Arlanda och Landvetter. Vi använder också Skavsta, våra egna flygplatser och dessutom Kastrup.

Det finns stor oro över konkurrenssituationen på den svenska marknaden. Vi ser att priserna går upp, vilket är oroande. Det är något som många företag säger till mig. Jag vill också nämna den kritik som finns i andra rapporter om utmaningen med flöden och liknande kring Arlanda.

Slutligen vill jag säga något om den viktigaste punkten, något som även min kollega Åsa tog upp tidigare. Samhällsbärande infrastruktur och likabehandling oavsett ägare är superviktigt.

Om jag återigen får utgå från min region finns Swedavia på Gotland. Arlandastad Group äger Nyköpings flygplats tillsammans med Nyköpings kommun. Sedan har vi Linköpings flygplats. Lösningen där är att Saab och kommunen driver den tillsammans. I Norrköping drivs flygplatsen av kommunen.

Det här är en ohållbar situation. Men samtidigt vill vi inte ha ett statligt ägande. Vi vill dock ha ett statligt perspektiv på alla flygplatser. Staten måste samordna de roller man har, framför allt det som är kopplat till beredskapssituationen.

Låt oss nu framför allt hålla de flygplatser vi har under armarna. De otroligt komplicerade myndighetsprocesserna i Sverige omöjliggör att vi bygger nya flygplatser. I det kritiska läge vi befinner oss i Sverige med export och försvar måste vi stödja det vi har.

(Applåder)

Susanne Norman, Swedavia: Jag tänkte dra oss närmare dit där vi är och prata lite grann om var vi står just nu. Vi kan titta långsiktigt på perspektiven, men vi behöver också se vad vi står inför.

Efter pandemin har vi fått lära oss att ingenting framgent är enkelt. Vi har otroligt svårt att prognostisera hur det kommer att se ut. Men faktum är att vi är inne i en positiv återhämtning av flyget. Jag tycker att rapporten ändå andas ett stöd till flygbranschen och till den verksamhet som vi kämpar med att hålla uppe.

Det kommer att vara oroligt framöver, bland annat med tanke på vad som händer i Mellanöstern. Vi borde fokusera på att stötta så gott det går under den här oroliga perioden. Vi är självfallet beroende av initiativ från politiken för ersättningar för säkerhetssystemet, flygskatten och så vidare, för i mångt och mycket handlar en stor del av detta om Sveriges attraktionskraft.

Inrikesflyget, det vi har pratat om i dag, och det som rapporten lyfter fram hänger också mycket ihop med utrikes utveckling. Attraktionskraften att locka flygbolag att satsa på svenska linjer hänger ihop med att vi har ett gott inrikes-nät och att vi kan skapa efterfrågan.

Det är inte bara frågor som lyfts i den här rapporten som driver efterfrågan, utan det är också kapacitet. Vi vet att när vi får konkurrens på en inrikeslinje eller när vi ökar konkurrensen på Arlanda skapar det också efterfrågan. Vi har väldigt goda exempel på det. När vi ser på de flygplatser i Norrland där vi har konkurrens – talare före mig tog upp det – märker vi att det också driver efterfrågan, och det skapar rimlighet i prissättningen av biljetter. Det här är väldigt viktigt.

SAS strategi är att vara ett starkt stort bolag i Sverige, men vi behöver få in konkurrenter. Vi behöver få in fler stora bolag som så småningom också vill gå in och konkurrera på inrikesmarknaden.

Flera här har lyft vikten av resepolicyer. Jag vill också trycka på den frågan. Det är viktigt för oss att vi har transportneutrala resepolicyer. Men det är också viktigt att lyfta möjligheterna med SAF, det bränsle som vi har tillgång till och som både privatpersoner och företag kan välja redan i dag. Det i kombination med både myndigheters och företags resepolicyer är någonting som vi alla måste hjälpas åt att komma ut med.

Det finns kopplingar till inrikesflyget som är oroande. Det har stabiliserats på omkring 60 procent av den nivå det låg på före pandemin. I Norrland, där alternativen kanske inte riktigt finns, ser vi dock att både Kiruna och Luleå inom Swedavia ligger över de nivåer som vi hade före pandemin. På något sätt behöver systemet hänga ihop. Vi har stora utmaningar i södra Sverige, inte minst i Malmö men även i Göteborg, där vi behöver få in konkurrens. Återigen: Det är jätteviktigt med konkurrensen.

Låt mig lyfta fram fyra frågor som är viktiga ur vårt perspektiv.

Vi behöver stärka Arlanda som hubb; jag blev glad när Åsa nämnde just vikten av Arlanda som hubb. Vi behöver jobba hårt i konkurrens med andra om direktlinjer från Arlanda. Inrikesresenären ska ofta vidare. Vi behöver se till att man inte har en massa mellanlandningar.

Jag är jätteglad över aprilsiffrorna. Det ser väldigt positivt ut. Vi tar mycket av lokal utrikestillväxt. Köpenhamn, som ofta nämns och som vi tävlar mot, vinner på transfer. SAS strategi bygger i hög grad på att transferera via

Köpenhamn. Men det finns flygbolag som är intresserade av att växa hos oss på utrikessidan, och vi har också goda dialoger om konkurrens på inrikessidan. Flera representanter från dessa bolag sitter här i dag.

Inrikesflyget behöver säkerställas. Vi behöver mata hubben Arlanda. Ett av de viktigaste argument som vi för fram när vi är ute och träffar internationella flygbolag är att visa på nätverket i Sverige och på vikten av att nå ut från vår storstad Stockholm.

Jag tog upp efterfrågan. Vi behöver säkerställa att efterfrågan finns när vi ska övertyga flygbolag om att etablera sig här. Vi behöver med alla medel därför jobba med såväl konkurrens som resepolicyer, SAF och så vidare för att skapa efterfrågan.

Det är viktigt att vi får hjälp med att skapa konkurrens. Våra avgifter är viktiga. Vi jobbar årligen i samråd med flygbolagen för att hela tiden skapa en attraktionskraft. Vi har låga avgifter; vi ligger mycket lägre än våra skandinaviska grannar på avgiftssidan. Men vi behöver också hjälp av flygskatt, hjälp genom initiativ vid krissituationer, som vi har nu med bränslet, och hjälp med hållbarhetsfrågan.

Vi ska göra vårt jobb och se till att våra flygplatser i Sverige är fossill fria men att även våra partner som jobbar på flygplatserna också är med oss på den resan.

(Applåder)

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Fru ordförande, kära riksdagsledamöter, alla damer och herrar och flygvänner! Tack för möjligheten att få vara här! Jag jobbar på Transportföretagen Flyg och kallas för Flyg-Fredrik. Det är ganska träffande.

I dag ska jag inte ha bara ett flygperspektiv, vilket nog har framkommit av dem som har talat före mig. Det handlar om mycket mer än bara flyget. Det handlar om Sveriges konkurrenskraft, tillgängligheten i landet och till och från landet, klimatomställningen, beredskap och försvar.

Jag tänkte försöka sammanfatta hela rapporten – nej, det ska jag inte göra! Det är en fantastiskt bra rapport, ännu en av alla dessa rapporter om flyget. Flyget är kanske en av de mest rapporttäta institutionerna i Sverige just nu, men uppenbarligen behöver vi lära oss mer om flyget för att förstå hur allt hänger ihop. I det avseendet tjänar rapporten sitt syfte väl.

Det som kan vara intressant för er att veta, om ni inte redan vet det, är att vi i Transportföretagen Flyg representerar hela flygbranschen. Det är många delar av flygbranschen som får flyget att fungera. Det är inte bara flygbolag utan också flygplatser, cateringföretag, underhållsföretag och så vidare.

Äpropå en del hugskott som förekommer i flygdebatten skulle jag vilja återge ett citat som jag fick höra i måndags: ”Det går ju inte så många flyg hit numera.” Den är tuff att höra för Sverige. Det här fick jag höra från en organisatör som ville ordna en konferens eller ett möte för att locka fler ungdomar

till ett flygtekniskt gymnasium på en flygplats som vi kan diskutera senare. Men det här är exakt det som sades: ”Det går ju inte så många flyg hit numera.”

Det är en mening man får höra från företag, från regioner, från kommuner och från resenärer, på lite olika sätt: Det går inte lika många flyg hit längre. Dessutom har vi hört att det har blivit dyrare att flyga också. Det har att göra med många saker, till exempel konkurrensen men framför allt de ökade drivmedelspriserna.

Flyget är inte ett lyxalternativ. Vi måste få bort den där stämpeln, om den nu finns. Det är en möjlighet för kundmöten, för konkurrenskraft, för företag, för utbildning, för sjukvården, för ambulanserna, för försvaret – för så mycket.

Precis som sades tidigare är flyget en del av infrastrukturen i Sverige, och en extremt grundläggande del. Vi behöver denna infrastruktur. Vi behöver den i går. Vi behöver den i dag, och vi behöver den i morgon. Flyg som inte går kan ingen använda. Flygplatser som försvinner kommer ingen att bygga upp igen. Tillgänglighet som försvinner är väldigt svår att få tillbaka.

Låt mig göra ett annat nedslag. På overheadbilden står det nu: ”Ett flygplatssystem – fem statliga roller” och ”Nationell nytta – lokal nota”. Jag tycker att det finns en väldigt bra analys i rapporten som utgör en form av systemkritik och går ut på att staten har väldigt många roller men att ansvaret inte riktigt hålls ihop. Vi har hört också det tidigare här.

Staten har vissa roller. Kommuner och regioner har sina roller. Flygplatsägare har andra. Flygbolag har också andra. Men om man fokuserar specifikt på staten tycker jag att rapporten tydligt lyfter fram att de olika rollerna behöver hållas samman bättre, annars riskerar styrningen att bli ryckig och delvis motstridig.

Vi från Transportföretagen Flyg har ganska länge sagt att det här behöver centraliseras, eller vi behöver åtminstone förstå hur vi ska få ihop de här minst fem olika rollerna.

Låt oss sedan titta på nyttan respektive vem som betalar. Den som får nyttan är samhället – Sverige – men en stor del av notan ligger lokalt. Kommuner och regioner förväntas bära kostnaderna för infrastruktur, vars nytta ofta är nationell. Det här är ett problem som jag tycker att utredningen lyfter fram på ett bra sätt.

Om vi vänder oss utåt lite grann ser vi att vi har tappat fler internationella förbindelser än något annat land i EU under de senaste åren. Det har vi sett i flera rapporter. Det är ytterligare ett bevis på att flygsystemet och de regionala flygplatsernas roll i flygsystemet inte bara är en flygfråga, utan det är på alla sätt och vis en tillgänglighetsfråga för Sverige.

När vi tappar internationella direktlinjer tappar vi inte bara avgångar, utan vi tappar så mycket mer. Vi tappar tillgänglighet till marknader, investeringar, möten, exportmöjligheter och mänskliga relationer. Det är till exempel inte lätt att leva som separerad förälder i ena delen av Sverige och ha sitt barn flygandes mellan orter där det knappt finns flyg längre. Det är tufft. Så har inte jag det, men jag vet personer som har det så.

Ett land i Europa som ligger där det ligger, med vår geografi – en långsträckt landmassa – vår utspridda befolkning och exportföretag långt ifrån huvudstäderna klarar inte av en ännu sämre luftfartstillgänglighet.

Låt mig tala lite om omställning. Visste ni att Sverige redan i dag producerar mer SAF, hållbart flygbränsle, än vad inrikesflyget förbrukar? Det gör vi. Eller ”vi” förresten – Gustav Vasa brukade säga ”vi” – det är ST1 som gör det, och det gör de utanför Göteborg. Det visar på många sätt att klimatomställningen för flyget inte är abstrakt längre. Vi vet precis hur den ska gå till. Vi vet också att det kommer att bli tufft, men vi vet hur omställningen kommer att gå till.

Precis som Susanne sa, och som andra säkert har sagt innan, är det här någonting som vi måste jobba stenhårt med. Jag kom precis nu från ett SAF-seminarium i Näringslivets Hus, där vi försökte skaka om huset i dess grundvalar för att fler ska köpa SAF när de flyger. Gör det, snälla! Ställ om Sverige! Då handlar det också om att ställa om flygandet till ett fossilfritt flygande.

Klimatomställningen handlar inte bara om att det fossilfria bränslet ska finnas utan om att vi måste ha en vilja att köpa det och en kraft att producera det.

Beredskap byggs inte i kris. Den byggs i den dagliga verksamheten. Det är väldigt viktigt att komma ihåg i dessa tider. Det är en poäng som finns i rapporten. Vi pratar ibland om stöd till beredskapsflygplatser, och ibland kommer försvaret och besöker en flygplats med sina Jas eller andra flygplan. I Nato-perspektivet pratar vi också om det här.

En flygplats är dock inte bara banan där man landar. Den är så mycket mer. Det är en hel kompetensstruktur som måste finnas på plats när det skiter sig, ärligt talat. Då behöver vi den. Men det bygger vi upp nu när vi är i fred, så att vi klarar av ofred. Det måste vi komma ihåg.

Rapporten säger tydligt att passagerar- och fraktrafik utgör grunden för att kunna ha det här systemet igång i fred och ofred. Tyvärr är det sådana tider nu att vi måste tänka på det.

Tillgången till de civila flygplatserna är jätteviktig också ur försvarsperspektivet. Den bild jag visar nu kommer direkt från Försvarsmakten. Den har jag bara för att visa att vi måste få in försvaret mer i diskussionen. Vi måste få fram den delen av Sveriges statsfunktion också och se på hur mycket det här ska bära i form av kostnader. Vi bygger för ofred, men vi måste också ta en del av notan för det. Statens inflytande och betalning behöver därför öka lite grann.

Här är en bild på mig. Min slutkläm är ganska enkel. Rapporten pekar mot ett tydligare statligt ansvar. Det är rimligt. Staten behöver hålla ihop sina roller mycket bättre. Men jag vill också vara tydlig med att mer stöd och mer statligt ansvar inte kommer att rädda inrikesflyget. Det som kommer att rädda inrikesflyget är att du använder det. Passagerarna är ultimately det som kommer att rädda inrikesflyget.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket, Fredrik! Nu går vi över till nästa del som är ett panelsamtal. Jag vill hälsa Gustav Bohlin välkommen fram. Han är forskningssekreterare på RUFS och ska leda samtalet. Tillsammans med honom kommer Mari Torstensson från Grön Flygplats, Stefan Smith från Västflyg och Josef Khan från Fyrstads Flygplats AB och Göteborg Stallbacka Airport att medverka. Det ska bli spännande att få lyssna till er.

Gustav Bohlin, RUFS: Nu ska vi fördjupa oss lite i frågan om miljö och klimat.

Innan vi kastar oss in i samtalet tänkte jag inledningsvis bara säga att det klimatpolitiska ramverket, som riksdagen har beslutat, innebär att vi ska ha nettonollutsläpp av fossila bränslen senast år 2045. Flygbranschen har också satt upp ett eget mål om att inrikesflyget ska vara fossilfritt senast år 2030. Uppföljningen fokuserar på de icke-statliga regionala flygplatserna och deras roll här.

Ingången har varit å ena sidan arbete med omställning i den egna markbundna verksamheten på flygplatsen och å andra sidan den roll som flygplatserna kan spela gentemot flygbolagen för att tillhandahålla fossilfritt bränsle eller laddinfrastruktur för elflygplan.

Det kan vara värt att betona att gruppen konstaterar i uppföljningen att den markbundna verksamheten på flygplatserna förstås utgör en väldigt liten andel jämfört med utsläpp från flyget i stort. Men det är förstås en viktig pusselbit och en förutsättning för att nå målen.

För att fördjupa oss i det här har vi fått sällskap av tre personer, som Ulrika Heie också presenterade: Mari Torstensson, Stefan Smith och Josef Khan.

Låt oss börja med att gräva lite i omställningen av flygplatsernas markbundna verksamhet. Jag vill börja med att ställa en fråga till dig, Mari Torstensson. Vi hörde inledningsvis Carina Ödebrink berätta att inom ramen för Grön Flygplats, där du är projektledare, minskade koldioxidutsläppen bland de deltagande flygplatserna med 64 procent under den första fasen.

Vilka lärdomar eller framgångsfaktorer tar du med dig från det? Är det tekniken, samordningen eller pengarna? Vad är det som har gjort skillnad?

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Det är ganska lätt att besvara: samordning och samverkan. Det gjorde att vi fick de fantastiska resultaten. När vi räknade ihop det var det nästan så att håret reste sig.

De flygplatser som hade kommit långt kunde dela med sig så att de flygplatser som inte hade haft resurser eller möjligheter att jobba så mycket med det inte behövde ta alla steg själva, utan de kunde ta hjälp av sina kamrater.

De regionala flygplatserna har ju SRF, en branschorganisation som i dag förutom oss i projektet består av Peter, som är anställd. Där finns inte så mycket kraft och resurser, utan det bygger mycket på frivillighet. Vi är inte som Swedavia, som kan peka med hela handen och säga ”nu gör vi så här” och tillsätta resurser. Mycket var alltså tack vare samordningen och att vi hade ett projekt där vi faktiskt satte upp mål och hade någon som frågade efter

resultaten. Man ändrade inte bara sina planer och bytte årtal på dem, utan man gjorde saker.

Gustav Bohlin, RUFS: Ska man tolka det som att det egentligen räcker med kunskap och vilja?

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Det finns ju även enskildheter. Någon hade kanske en gammal oljepanna; då behövdes investeringar. Många mindre flygplatser tog också tuffa beslut. Man fick en högre kostnad för att man gick över till HVO från diesel. Det blev alltså en högre kostnad, men flygplatsbolagen var tuffa nog att ta den.

Gustav Bohlin, RUFS: Josef Khan, du är vd och verksamhetsansvarig på Göteborg Stallbacka Airport. Om man tittar specifikt på omställningen ni har gått igenom – vilka utsläppsposter skulle du säga är lättast att få bort på en regional flygplats? Och vilka är de svåraste procenten för att uppnå 100 procent fossilfrihet?

Josef Khan, Göteborg Stallbacka Airport: För vår del var det enklast med de utsläpp vi har direkt möjlighet att påverka. I scope 1 var övergången till HVO ett effektivt sätt att minska utsläppen. Det vidtogs även andra åtgärder, som till exempel att byta ut mindre maskiner till eldrivna och att övergå till LED-belysning.

Det är svårare i scope 3, som handlar om indirekta utsläpp från värdekedjan, alltså från flygtrafiken och från andra aktörer på flygplatsen. Men även i scope 1, som rör våra direkta utsläpp från flygplatsdriften, finns det utmaningar. De rör ju både specifik utrustning och annat. Vissa bensindrivna fordon kan till exempel inte gå över till HVO. Man tittar även på andra alternativ, kanske att byta till elfordon, men det innebär en investeringskostnad.

Det finns också unika lösningar på flygplatsen. Vi har till exempel reservkraft men använder inte reservkraftaggregat utan reservkraft från ett separat elnät, som är lite svårare att påverka.

Gustav Bohlin, RUFS: För tydlighetens skull: HVO är ett hållbart ersättningsbränsle som man kan använda i stället för diesel i dieseldrivna maskiner.

Gruppen konstaterar i uppföljningen att på kortare sikt, om man tittar på flyget i stort, är en övergång till hållbara flygbränslen – SAF – den mest realistiska omställningen.

Jag tänkte ställa en fråga till dig, Stefan Smith, vd på flygbolaget Västflyg. Ni har ju valt att tanka era plan med den högsta tillåtna inblandningen av SAF, alltså 50 procent, på alla era avgångar. Det är ganska unikt. Varför har ni gjort det?

Stefan Smith, Västflyg AB: Jag får väl börja med att säga att jag är vice vd, annars blir Anna kanske lite ledsen.

När vi startade upp vår verksamhet gjorde vi det med intentionen att vara tidiga på bollen när det gäller att ställa om i den här typen av frågor. När vi hade etablerat oss, något år in, kände vi: Varför inte vara först på bollen? Då tog vi kontakt med Josefs företrädare på flygplatsen och tittade på om vi kunde bli första flygbolag och flygplats i världen som kör på den maximala inblandningen.

Varför gjorde vi det? Jo, för att det förstås var spännande att bli först i världen. Vi trodde väl att det skulle få stort medialt genomslag, förutom att vi ville göra den här omställningen. Men den mediala uppmärksamheten överskattade vi. Det fanns inte så stort intresse för att göra så mycket av detta i Mediasverige.

Framför allt – och det har berörts tidigare – trodde vi att detta skulle öppna dörren för att många fler företag och organisationer skulle ställa om sina resepolicyer och ta hänsyn till den klimateffekt som införandet får. Men den effekten har tyvärr uteblivit.

Vi får återkommande mejl och input från människor i Växjöregionen och Trollhättan-Vänersborgsregionen som är frustrerade över att det finns resepolicyer som begränsar deras möjligheter att använda flyget.

Senast var det en offentliganställd som flyger mycket som skrev att han ofta är på möten i Stockholm men att han tyvärr enligt resepolycyn inte får använda flyg för att resa mellan Trollhättan och Stockholm. Om man ändå flyger med oss tillkommer en intern avgift på 1 000 kronor per väg, samt att det kommer upp på organisationens intranät att man flugit på en sträcka man egentligen ska åka tåg på. Han skrev också att organisationen har cirka 10 000 hotellnätter per år i Stockholm.

Ni har pratat mycket om att skapa efterfrågan. Jag vill påstå att det finns en dold efterfrågan i de här företagen. Om företag och organisationer anpassat sina resepolicyer till bland annat omställningen vi har gjort med maximal inblandning av biobränsle hade det sett annorlunda ut.

Gustav Bohlin, RUFs: Det berörs i delar av rapporten också och har lyfts av flera talare här i dag.

Josef Khan på Göteborg Stallbacka Airport, som ju Västflyg trafikerar – ni har valt att endast erbjuda motsvarande högsta inblandning av det fossilfria bränslet till alla flygbolag som tankar hos er. Hur mycket av det beslutet bygger på era flygplatsägars eget beslut och hur mycket bygger på att ni har ett flygbolag, Västflyg, som efterfrågar den inblandningen?

Josef Khan, Göteborg Stallbacka Airport: Det är en kombination av båda, egentligen. Först måste efterfrågan finnas, och vi har en dialog med Västflyg för att genomföra detta. Men sedan är det också så att det ska finnas en möjlighet både tekniskt – en leverantör, om man säger så – och vad gäller

distribution. Här föll alla pusselbitarna på plats. Flygplatsen och ägarna vill driva på omställningen så långt det är praktiskt möjligt och visa att det går att göra. Vi har haft det här i tre år och fått väldigt bra erfarenheter. Vår försäljning har inte minskat.

Gustav Bohlin, RUFs: Mari Torstensson – i rapporten beskrivs en gemensam upphandling av SAF, alltså hållbart flygbränsle, som Grön Flygplats och Svenska Regionala Flygplatser har samordnat och som startade nu under våren. Tio flygplatser har gått samman i en gemensam modell. Vill du säga något kort om det? Du sa innan att det kunde bli en pedagogisk utmaning att förklara den kärnfullt. Vill du försöka förklara det lite kort, och också säga om du ser att det är en modell som eventuellt skulle kunna skalas upp till fler flygplatser eller även nationellt för till exempel myndigheter?

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Man tror gärna att en flygplats som upphandlar flygbränsle upphandlar till den egna tanken på flygplatsen. Men det är det som är det pedagogiska dilemmat. De flesta flygplatser äger inte sin egen bränsleanläggning. Undantaget är Trollhättan. Det är ett bränslebolag som bestämmer vad som finns i tanken på våra flygplatser. Upphandlingen är egentligen för att göra detta möjligt för flygplatserna.

När man använder flyget på tjänsteresor kan man lägga till SAF. Vi har gjort en upphandling. Vi vet vilket pris vi får. Det är möjligt för framför allt ägare men även andra att haka på den här upphandlingen. Då kan de tio flygplatser som var med i upphandlingen hjälpa till. Om organisationens resepolicy är transportslagsneutral och man när man flyger lägger till SAF kan man gå via dem, och då upphandlar de den SAF som behövs till flygresorna.

Swedavia gör detta för sina egna resor, och en del myndigheter hakar på. Det här går alltså att skala upp, och vi kan använda det. Vi gör gärna den här upphandlingen igen. Vi har gjort det en gång förut i detta projekt. Vi har underlaget och stämmer av med Swedavia så att det är ungefär lika.

Gustav Bohlin, RUFs: Det gick ju alldeles utmärkt att sammanfatta.

Om man skulle vilja se en uppskalning av SAF på nationell nivå, vad skulle ni säga är den största flaskhalsen? Är det att det är för dyrt, att produktionen är för liten, att distributionssystemet inte är på plats, att det saknas efterfrågan bland resenärer, att det finns för lite riktlinjer och krav från statligt håll eller något annat? Jag vet inte vem av er som skulle vilja svara på det – Josef?

Josef Khan, Göteborg Stallbacka Airport: Det finns flera aspekter här. Jag skulle säga att det är mer av ett systemproblem, för produktionen av SAF håller på att skalas upp och är i ett tidigt skede. Min syn på detta är att produktionen och tillgången är den största flaskhalsen.

Förra året stod den totala SAF-produktionen för 0,6 procent av den totala användningen. Fossilt Jet A1 gäller annars världen över. I år ska SAF gå upp till 0,8 procent. Det är alltså en lång bit kvar. Priset påverkar också, absolut, och distributionen. Det är fortsatt ett fåtal leverantörer. De behöver bli fler.

Stefan Smith, Västflyg AB: Jag tycker att Fredriks statement att det produceras mer än man gör slut på var intressant. Jag tycker att vi skulle kunna använda Bromma som hjärtat för att verkligen stimulera användandet av SAF och se till att om du tankar på Bromma blir det en maximal inblandning av biobränsle till ett pris som är i paritet, minst, med Jet A1. Vi skulle kunna börja där och driva en ytterligare efterfrågan. Det tycker jag skulle kunna vara ett konkret sätt att ta sig vidare.

Vi tankar i dag vår Växjömaskin på Bromma med hjälp av vår samarbetspartner Grafair med maximal inblandning av biobränsle. Det är på grund av att Växjö Småland Airport sitter fast i ett annat avtal.

Gustav Bohlin, RUFs: Det var en passning till Swedavia.

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Det låter lite tjugigt, men jag tror faktiskt att resepolicyer är det viktigaste. Jag har hört att flera har resepolicyer som gör att man inte får flyga och att om man ändå flyger betalar man en straffavgift. Den är ofta högre och går till någon annan bransch eller till någon annan klimatkompensation än vad den skulle göra om man lade till SAF när man flyger.

Gustav Bohlin, RUFs: På längre sikt är det ju sannolikt att någon form av el-drivna flygplan kompletterar och ersätter nuvarande flygplansflotta. Jag tänker att vi ska säga några ord om det också.

I uppföljningen framkommer det att många av flygplatserna befinner sig i en form av beredskapsläge eller förberedande fas där de inväntar klarhet kring drift och standarder med mera för framtida elflyg. Jag vet att i andra fasen av Grön Flygplats tittar ni på testanläggningar, bland annat. Mari – vad kan en regional flygplats göra redan i dag, innan det finns flygplan och standarder på plats, för att förbereda sig för detta?

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Jag tror att alla flygplatser vill vara beredda den dag det händer. Men innan vi kommer dit tror jag att vi behöver ha en diskussion om vem som ska ta kostnaden. Det kommer ju att bli en kostnad, och det är ny infrastruktur som ska byggas. Ska verkligen ägarna av till exempel Trollhättan och Lycksele ta den här kostnaden?

Det finns saker vi som flygplatser kan göra. Grön Flygplats kommer nu innan sommaren, med hjälp av våra konsulter, att ta fram en rapport om ett slags masterplan för elflyg på de regionala flygplatserna. Vad ska vi tänka på?

Hur kan vi förbereda? Hur ser det ut i dagsläget? Hur tror vi att stegen ser ut framåt?

Vi ska inte heller vara för snabba och göra felinvesteringar, men vi vet att för att få mer el är det långa processer. Det är alltså lite hönan eller ägget, men framför allt handlar det om omvärldsbevakning och att hjälpas åt.

Gustav Bohlin, RUFs: Du lyfter en viktig fråga där, tänker jag, med investeringskostnader för laddinfrastruktur. Det är klart att man kan tänka sig att de skulle kunna hamna på flygplatser, kommuner och regioner, elnätsägare, flygbolag, staten och så vidare. Vem tycker ni borde ta den här investeringskostnaden? Finns det en tydlig aktör?

Josef Khan, Göteborg Stallbacka Airport: Jag menar att det inte är rimligt att en enskild aktör ska ta den kostnaden. Flygbolag och passagerare har svårt att ta den kostnaden. Vi flygplatsoperatörer kan skapa möjligheter, men små regionala flygplatser har begränsade resurser. Där är den statliga och regionala rollen väldigt stor. Viljan finns, men vi behöver ekonomin. Vi behöver olika stödmedel för att nå i mål.

Gustav Bohlin, RUFs: Vår tid börjar ta slut, men jag tänkte ändå ställa en avslutande fråga där ni får 30 sekunder var att svara. Om ni skulle skicka med utskottet och ledamöterna i utskottet den åtgärd som ur ert perspektiv skulle göra störst skillnad för en omställning till fossilfritt flyg de närmaste, säg, tre åren – vad skulle det vara?

Mari Torstensson, Grön Flygplats: Jag ska säga tre bokstäver: SAF. Det är det som går att göra nu. Det finns här och nu. Det finns olika sätt att göra det på. Vi har Fly Green Fund representerad här i dag. Har man ingen egen upphandling kan man vara med i Swedavias upphandling. Det som går att göra här och nu är alltså att använda SAF.

Stefan Smith, Västflyg AB: Vi har ju redan nämnt resepolicyer och att titta över dem, både som företag och offentlighet.

Sedan, som sagt: SAF. Jag ser gärna att hjärtat i en SAF-satsning i Sverige är Bromma. Jag tycker att man kan snegla på Danmark, som satsade 36 miljoner euro på att uppmuntra användandet av biobränsle och SAF så sent som förra året. En konkret sak skulle alltså kunna vara att ringa Danmark.

Josef Khan, Göteborg Stallbacka Airport: Mitt svar blir på fem ord: tydliga, stabila styrmedel över tid. Det finns en stark vilja i branschen, hos flygplatserna och flygbolagen, men det råder väldigt stor osäkerhet. Där kan staten spela en stor roll.

Gustav Bohlin, RUFs: Fantastiskt! Då skulle jag vilja tacka er alla tre för era insikter, kunskaper och medskick.

(Applåder)

Ordföranden: Varmt tack för att ni har belyst så många aspekter av den stora fråga vi talar om i dag!

Jag tänker på gruppens iakttagelser, som Carina Ödebrink nämnde förut, om både ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö. Det här handlar såklart väldigt mycket om Sveriges konkurrenskraft men också om klimatutmaningen.

Nu har vi kommit fram till den sista delen. Då får ledamöterna möjlighet att ställa frågor utifrån den här rapporten. Det blir en fråga per parti. Jag vill förklara för alla att man kan välja att ställa den till någon som har medverkat eller till någon annan av de inbjudna gästerna i salen.

Jag vill vädja om relativt korta frågor och även relativt korta svar så att vi verkligen hinner igenom alla partier som vill ställa frågor.

Kadir Kasirga (S): Fru ordförande! Stort tack till arbetsgruppen som har tagit fram den här viktiga rapporten! Tack också till er som har gjort dragningar! Det är mycket värdefullt för oss politiker att lyssna på er.

Fredrik nämnde biljettpriserna. Rapporten tar också upp biljettpriserna. Det är väldigt många människor som väljer bort flyget som alternativt färdmedel på grund av biljettpriset. Jag skulle gärna vilja höra från branschen – min fråga går kanske till Fredrik – vad ni har för ansvar för att biljettpriserna inte försämrar tillgängligheten och för att fler människor ska välja flyget.

Min andra fråga är vad ni har för medskick till politiken. Vad kan vi göra i den här frågan? Det skulle jag gärna vilja höra.

Ordföranden: Jag nämnde alldeles i inledningen att hela det här mötet stenograferas, och därför vill jag skicka en uppmaning till er som nu ska svara att ni inleder med ert namn så att det blir tydligt även för stenograferna.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Vi har också Norwegian i rummet. Det är möjligt att Charlotte från Norwegian har något att lägga till här.

Det är klart att flyget har ett ansvar för att ha bra priser, men samtidigt är flyget en del av ett system där kostnaderna just nu drivs uppåt. Det flygs mindre än på mycket länge – sedan tidigt 80-tal, har jag hört – i Sverige. Samtidigt går infrastrukturkostnaderna inte ned utan ligger kvar eller till och med ökar. Det betyder att vi måste slå ut kostnaderna på färre passagerare och färre luftrumsrörelser. Prislappen går därför upp. Flyget är lite fast i en lågmarginal- och volymbransch, och det gäller att inte också behöva höja avgifterna.

Det är klart att flyget har stort intresse av att få fler passagerare, Kadir. Men det går inte heller att bortse från att kostnadsläget har trissats upp ganska ordentligt, dels på grund av bränslepriserna nu, dels på grund av att infrastrukturpriserna går upp hela tiden – för att inte tala om de klimatkostnader som vi har i ETS och i ReFuelEU Aviation.

Medskicket från oss – ni har möjligtvis fått ett brev från mig om det nyligen – är att avgifterna behöver hållas nere. Hjälp oss att hålla avgifterna nere i denna svåra tid! Staten behöver göra det den kan för att hålla nere avgifterna på de områden man har befogenhet över.

Patrik Jönsson (SD): Fru ordförande! Stort tack till alla för de fina dragningar vi har fått i dag!

Jag har fyra frågor men får nöja mig med att ställa en då tiden inte tillåter mer. Jag väljer den jag tror är mest prioriterad och mest angelägen. Den gäller den senaste diskussionen här och framför allt SAF.

Vad jag kan få fram är ungefär 5 promille av allt jetbränsle biobränsle i dag. Det är klart att det finns en större kapacitet, men om man skulle använda allt biobränsle som finns på jordklotet skulle det väl knappt täcka det behov av jetbränsle vi har i dag. Vi har krav från EU att 2035 ska 20 procent av förbrukningen bestå av biobränsle, och 2050 ska det vara 70 procent.

Jag tangerar nu Kadirs fråga om höga priser på biljetter. När vi hade Norwegian på besök i vårt utskott sa de att ungefär 1 procent av svenska folket när de själva får välja – och det får de – att så kallat klimatkompensera väljer 99 procent att inte göra det. SAS valde att inte besvara frågan över huvud taget, men vi kan ändå anta att det ligger på ungefär samma nivå hos dem.

Den dag EU kräver 20 procent infaller om ungefär nio år. EU står för en fjärdedel av jordklotets flygtransporter, ungefär. Den dag vi ska ha 20 procents inblandning – eller ännu värre 2050, när vi ska ha 70 procents inblandning – måste vi helt plötsligt dammsuga jordklotet på allt SAF-bränsle som existerar. Då krävs det inte direkt att man är något geni på matematik för att förstå att biljetterna blir avsevärt mycket dyrare.

Nu tänker jag ställa en fråga. Det är kanske inte så många operatörer närvarande i dag, men de som vill får svara. Hur bedömer ni att det påverkar passagerarutvecklingen om vi om nio år har en flygbiljett som i relation till dagens kostnader är dubbelt så dyr? Redan i dag är ju SAF-bränslet ungefär tre gånger så dyrt som jetbränslet. Vilken prognos ger ni för människors vilja att flyga om det blir en drastisk ökning av biljettkostnaderna?

Ordföranden: Det var en lite öppen fråga. Jag vänder mig till er som har medverkat. Ni får gärna tala om ifall ni vill svara. Det finns möjlighet för flera att ge en kommentar.

Stefan Smith, Västflyg AB: Det är klart att blir det en sådan fördyring finns det ingen efterfrågan. Ingen kommer att vilja flyga då, för det är relativt plånbokskänsligt. Vi känner igen mönstret att få klimatkompenserar på biljetter och så vidare.

Vi tar inte ens i dagsläget ut den merkostnad vi har för biobränslet på biljettpriset. Vi hoppades ju att det i stället, som jag var inne på, skulle driva fler passagerare ombord som såg fördelen med att vi redan nu kan flyga klimatsmart och att resepolicyerna skulle förändras. Med den utveckling som beskrevs här ser jag i alla fall inte att inrikesflyget har någon framtid.

Ordföranden: Finns det ytterligare någon som vill ge en kommentar kopplad till kraven på inblandning av SAF framöver?

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Det är en högst relevant fråga, självklart, Patrik. Samtidigt måste vi göra det vi kan.

I morse hade vi ett ganska intressant frukostseminarium med Svenskt Näringsliv där vi pratade med producenter av SAF som väntar på att bli producenter av e-SAF, flygbolag och också de som redan köper SAF.

Jag tror att svaret på frågan är att vi måste få i gång SAF-kedjan nu. Ska vi någon gång kunna få mer SAF till ett bra pris måste det finnas mycket mer SAF ute på marknaden, och det måste finnas en betalningsvilja. Men man ska veta att det fossila också kommer att bli dyrare, så prisskillnaden kommer förhoppningsvis att gå ned.

Jag tror att allting kommer att bli lite dyrare, men vi måste få ned prisskillnaden mellan fossilt och fossilfritt. Det betyder att det behövs mycket mer hållbart flygbränsle på marknaden till ett bättre pris men också att vi behöver ta en del av kostnaderna.

Jag brukar alltid säga: Hur gjorde man omställningen till nästan fossilfri busstrafik med HVO? Jo, genom att man lade pengar på den. I det fallet var det offentliga pengar i upphandlingen. Alla behöver alltså göra lite här, och gör vi det tror jag att vi kommer en bra bit på väg.

Maria Stockhaus (M): Jag sällar mig till hyllningskören. Tack så jättemycket till alla er som är här och till er som har bidragit till bra information till oss!

Jag har två frågor. Jag tänkte vara fräck och ta båda, faktiskt. Den ena är till handelskammarna och gäller resepolicyer. Stockholms Handelskammare tittade på 100 kommuner och såg att 78 hade resepolicyer som på ett eller annat sätt förhindrade anställda att flyga – och det var alltså bara kommuner. Sedan har vi företagen, som också borde fundera på sina resepolicyer om de vill säkerställa att det finns något inrikesflyg att flyga med framöver.

Den andra frågan är till Transportföretagen – Fredrik – och handlar om att lyfta fram de framsteg som flyget gör när det gäller omställningen. Det handlar inte bara om bränslen utan också om det faktum att nyare flygplan som tas i

bruk drar väldigt mycket mindre bränsle, till exempel. Det handlar ju om att få människor att förstå att flygskam är någonting som hör till historien och som man egentligen inte behöver känna längre. Det går att flyga hållbart. Hur tänker ni kring en informationskampanj till allmänheten?

Åsa Andersson, Västerbottens Handelskammare: Vill du repetera själva frågeställningen?

Maria Stockhaus (M): I den här rapporten är det jättetydligt att väldigt många kommuner – 78 av de 100 man tittade på – och även många företag, alltså era medlemmar, har en viss typ av resepolicyer. Hur jobbar ni för att påverka förståelsen för att de gör att inrikesflyget inte kommer att finnas kvar?

Åsa Andersson, Västerbottens Handelskammare: Vi jobbar nära regionen och kommunerna i våra respektive områden och har en bra dialog. För att ta ett exempel vet jag att Skellefteå kommun har ändrat sin resepolicy så att den likställer alla transportmedel nu.

Vad gäller våra medlemsföretag är det här såklart ett samtal vi har med dem. Men som många andra system är de ju lite trögrörliga. Jag uppfattar ändå att eftersom vi är i det läge vi är med inrikesflyget och på grund av den oro som finns är det en förändring som håller på att ske.

Man börjar se över de här policyerna i en helt annan omfattning än vad man gjort tidigare. Det vi kan göra är att informera och visa på goda exempel. Vi måste lyfta fram att detta är helt avgörande för flygets omställning.

Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren: Jag kan säga något kort. Bra fråga! Det vi gör är bland annat att ta fram den här kollektiva rapporten. Jag tror att vi är många aktörer ute i samhället som talar mycket mer om flyg i dag och säger att alla trafikslag behövs. Det handlar inte om att vara emot något enskilt; det är någonstans det vi har som mantra.

Jag upplever att de elva handelskammare som finns i Sverige är en stark kraft som talar mycket om flyget. Vi gör det på ett mycket tydligare sätt i dag än för ett antal år sedan. Jag tror att effekterna av pandemin har blivit så uppenbara att det är lite mer kriskänsla vad gäller inrikesflyget i dag, även kopplat till konkurrensen. Jag upplever att det också driver på att vi är mer aktiva i frågan. Men det är ju i sig orimligt att staten finansierar flygplatser med ena handen och med den andra förbjuder statliga myndigheter att flyga. Det är lite märkligt.

Robert Lindberg, Skellefteå Airport: Jag vill bara komplettera Åsas inlägg. Skellefteå var först med att köpa SAF för allt sitt resande. I dag är det ett antal kommuner som gör det, och det är inte svårt. Vi ställer ju dessa krav på andra

transportmedel när man upphandlar entreprenörer för grävmaskiner, skolskjutor eller annat. Det har faktiskt varit ganska enkelt att klimatreducera hela sitt resande.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Vad roligt att vi ska lyfta framsteg tillsammans; det tycker jag är helt korrekt! Vi ska också lyfta möjligheter.

Maria var nog den enda som var med på fligheten som Braathens på den tiden gjorde från Bromma med 100 procent hållbart flygbränsle. Tyvärr lyste både medierna och politiken med sin frånvaro. Detta var några år sedan, och jag tror att diskussionen och dialogen om flyget och transportsystemet har förändrats. Vi gör vad vi kan från branschförbundet för att lyfta både framsteg och möjligheter.

I dag har vi lagt upp en SAF-guide på vår hemsida. Den presenterades i morse på det SAF-seminarium jag kom hit från. Här försöker vi beskriva vad SAF är och hur det funkar och att det inte är något konstigt, om man exempelvis jämför med HVO eller grön el, och hur pass enkelt det är att få tag i detta genom att köpa eller upphandla den gröna biljetten hos flygbolagen. Vi gör alltså det vi kan men kan säkert göra mer.

Under kaffepausen pratade vi om att tillverkarna borde vara tydligare, och det kan jag också hålla med om. Vi kanske ska försöka ordna ett möte där vi bjuder upp tillverkare som Airbus, ATR med flera från Europa så att de får berätta var de står nu i utvecklingen av motorer som kan flyga på 100 procent hållbart flygbränsle, elhybridflyg och vätgasflyg. Det skulle vara mycket intressant, för då kan vi lyfta framstegen och möjligheterna tillsammans.

Malin Östh (V): Ordförande! Tack till samtliga föredragande!

Jag tänker prata lite om flygets omställning. Ett hållbart flyg är synnerligen önskvärt, och här är vi alla helt överens. Samtidigt är vi de facto väldigt långt därifrån. Flygbränslet utgörs fortfarande till 96–98 procent av fossilt bränsle. Vi vet också att tillgången på SAF inte heller möter behovet, och elflyg ligger också långt fram i framtiden.

Hur kan flygbranschen på ett ärligt sätt kommunicera glappet mellan vad man vill uppnå och den faktiska realiteten? Jag tycker att det är intressant. Är det rimligt i det läge vi befinner oss i att säga, som vi har hört i dag, att vi kan flyga mer och minska utsläppen? Jag tycker inte att det är rimligt. Det inger inte förtroende att gömma undan de utmaningar som faktiskt finns. Det vore intressant att höra hur ni ser på detta.

Det vore också intressant att höra er syn på risken för greenwashing, som också är en realitet. År 2023 anmälades ju 17 flygbolag för greenwashing efter att 24 europeiska konsumentmyndigheter gått ihop i en gemensam anmälan.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Det är en högst relevant fråga. Vi kan alla göra oss skyldiga till greenwashing om vi kommunicerar fel. I början av omställningshjulet kommunicerades det lite till höger och vänster om

hållbarhet, inte bara från flyget utan från väldigt många branscher. Men vi har lärt oss massor, och i dag tror jag att man är mycket mer försiktig när man kommunicerar om omställningen och användningen av SAF och om hur mycket som finns, behövs och så vidare.

Samtidigt är det nästan lika farligt med greenhushing. Om vi inte får prata om det branschen gör och vill göra kommer vi inte att få uppmärksamhet och möjlighet att visa på framsteg och möjligheter.

Vi får alltså inte hamna i greenwashing men inte heller i greenhushing, för då ligger vi nog lika illa till när det gäller omställningen. Egentligen är det en öppen hand från branschen och mig att hitta rätt diskussion. Vi ska vara fullständigt ärliga med hur tuff omställningen är men också ärliga med hur viktigt det är att ställa om flyget, för gör vi inte det får väldigt problem i framtiden med vår kommunikation och tillgänglighet, ja, allt vi har pratat om här i dag.

Anders Karlsson (C): Ordförande! Även jag tycker att förmiddagen har varit väldigt lärorik med många inspel för att öka kunskapen för hela vår grupp. Tack för det!

Det är spännande att se framåt, för flyget har ju framtiden för sig, dels för att det saknas infrastruktur, dels för att 26 procent inte har något annat val. Hybridflyg och elflyg ligger inte heller så långt borta, men då får vi inte sjabbla bort möjligheten att ha dagens finmaskiga flygplatssystem. De flygplatser som riskerar att få det tufft påverkar också nästa flygplats ekonomi och underlag, så allt hänger ihop.

Min fråga går till Peter Larsson. Skulle man gå in och skruva i detta system just nu? Finns det en samsyn när det gäller flygplatserna och deras möjlighet att övervintra och få upp de volymer vi borde ha i framtiden?

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Tack för frågan! Det är ett ganska brett resonemang. Möjligen ska jag börja i samma ände som i mitt anförande: Utgångspunkten för oss är att alla våra flygplatser har ganska utsatt ekonomi. Att inte ha så mycket extra resurser att satsa och investera i den nya teknik som finns runt hörnet är absolut en begränsning. Som någon sa om ny teknik finns det ingen standard för den än, till exempel framtida elflyg. Det flygplatserna kan göra är att åtminstone säkerställa att de får in tillräckligt mycket el. Det behovet kan man se här och nu, men de vet inte om man ska köpa in laddstolpar eller stora jacksystem. Ingen med skral ekonomi vågar köpa en pryl som man inte vet om den kommer att bli standard. Det är ett något förenklat svar.

Men som jag också sa i mitt anförande borde vi ha en samlad kraft där vi går i takt, alltså en kraft på bredden, inte bara när det gäller enskilda flygplatser, för att ta dessa beslut. Låt mig ta ett parallelexempel: drömarhotet. Det är ett nytt hot, och det finns varken en standard eller krav för enskilda flygplatser, oavsett om de är statliga eller regionala, att ha detektion eller motmedel för

drönare. Men om de dyker upp, ska vi inte ha det? Även här behövs en samordning.

Magnus Jacobsson (KD): Jag vänder mig till Peter Larsson, Fredrik Kämpfe och Susanne Norman, och min fråga handlar om organisationsform.

Både Norge och Finland har samlat flyget på statlig nivå medan lokala flygplatser och lokala hamnar i Sverige ligger på kommunal nivå. Hur ser ni på detta? Skulle det bli bättre med ett statligt ansvar?

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Jag tror att det skulle bli billigare för statskassan att förstatliga alla våra flygplatser. Nu har man i stället ökat driftstödet till dem. Kanske är det inte så i dag med den ekonomiska utmaning alla flygplatser har, men historiskt har Swedavia haft över 1 miljard i vinst varje år. Det ligger dock några år tillbaka i tiden. Rent matematiskt skulle man lätt kunna förstatliga allihop, och då blir det som i Norge och Finland.

Jag har dock inte mandat att uttala mig för alla våra flygplatser, och jag har stor respekt för att man vid ett förstatligande skulle förlora mycket av rådgivningen. Vi har i dag hört bra exempel på att varje flygplats är unik. Exempelvis kan man inte flyga till Stockholm från Linköpings flygplats, men där har man en jättebra linje till Schiphol, Amsterdam. Man har alltså en helt annan profil. Vi har en del statliga flygplatser, ska de då konfiskeras?

Det finns ändå en god tanke med att samla allihop under ett tak, och därför har vi tagit fram lite olika modeller. Det skulle till exempel kunna finnas ett avgiftssystem så att man från staten åtminstone säkerställer mer driftsbidrag.

Det är en valsituation. Men alla våra medlemmar är nog överens om att vi inte kan ha kvar dagens uppdelning och att det måste bli mer utjämnat och rättvist.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Vi får en flygplatsutredning i september, och där förmodar jag att man kommer att diskutera exakt denna fråga. Mina korvören i frågan är att det viktiga inte är ägarskapet utan hur vi administrerar och håller ihop systemet. Om vi stirrar oss blinda på ägarskapsfrågan kommer det att ta tid och vara väldigt tufft. Just här och nu är det viktigaste att se till att det finns ökat statligt intresse och finansiering av den del som tjänar samhället i stort.

Något jag brukar ägna mig åt är att titta på flygstatistik. Nu pekar kurvorna lite uppåt, men totalt sett pekar de klart nedåt jämfört med före pandemin. Men det offentliga flyget, det samhällsviktiga flyget, militär verksamhet, kustbevakning, räddningsflyg, skogsbrandshelikoptrar med mera har inte minskat utan snarare ökat. Procentuellt borde staten därför ta ett större ansvar för att se till att detta funkar.

Ägarfrågan finns där, men om vi stirrar oss blinda på den kommer vi inte att komma framåt. Just nu handlar det om att omdimensionera hur systemet är finansierat.

En sista anmärkning: Alla avgiftssystem som flyget har, oavsett om det är EU-styrt eller svenskstyrt, bygger på en procentuell tillväxt på ungefär 5 procent. Men det går inte att ha ett system som räknar med tillväxt när vi inte har haft någon tillväxt. Det blir väldigt svårt, och det är därför vi sitter här i dag.

Susanne Norman, Swedavia: Jag vill lägga till att det i inspel till flygplatsutredningen är viktigt att ta upp hur Arlandafrågan ska drivas. På vilket sätt ska vi nå konkurrenskraften? Systemet och helheten är absolut viktiga att vidmakthålla, men det är också viktigt att hitta en lösning där vi kan stå oss i konkurrensen om den flygkapacitet som finns och att man ska vilja satsa på Sverige och trafiken på Arlanda.

Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren: Utifrån vad jag hör från flygplatserna i min region tror jag inte på ett enhetligt statligt ägande. Varje flygplats är unik; en är stark på charter, en är stark på reguljärtrafik, en har en koppling till försvaret, en kanske står nära drönarindustrin, en tittar på elflyg och så vidare. Därför tror jag att man skulle hamna i en svår och långdragen diskussion om man skulle ha någon form av statligt övertagande.

När man pratar om regionala flygplatser låter det som att de ligger långt från städer, men många regionala flygplatser är stadsnära och djupt förankrade i kommunernas stadsutbyggnad och stadsförnyelse.

Jag tror att ett statligt övertagande skulle bli väldigt komplicerat. Men ett tydligare och mer transparent och långsiktigt statligt stöd är en förutsättning.

Helena Gellerman (L): Jag tackar för alla goda presentationer. Det har varit jätteintressant att se omfattningen av intresset för flyget.

Mina frågor går till Peter Larsson, Fredrik Kämpfe och de två handelskammarna.

Vi har diskuterat flygets positiva påverkan på tillgängligheten i landet och vilka negativa konsekvenser det kan få för företagen om tillgängligheten minskar. Regeringen har stöttat flygsystemet ganska mycket under sina fyra år, bland annat med 150 miljoner kronor för att statliga myndigheter ska kunna köpa fossilfritt bränsle till sina flygresor.

Men vi behöver få i gång en efterfrågan, inte bara prata stöd till flyget. Vad kan företagen göra tillsammans för att skapa en efterfrågan på flyglinjer? Finns det exempel på företag som tillsammans har skapat en efterfrågan? Mari Torstensson pratade om samordning. Kan man samordna företag för att skapa ett underlag för flyglinjer så att man inte bara ropar på att staten ska lägga in pengar?

Jag undrar också om ni känner till någon studie om vad som händer när man lägger ned en flygplats. Vad händer med företagen runt omkring som är beroende av flyg? Flyttar de bort?

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Det var två olika frågeställningar men samma bas. De av mina kollegor som svarar efter mig kommer nog att kunna utveckla det hela.

Biobränsle, SAF, är vägen. Vi har exempel på stora företag som köper upp biobränsle, och vi har väddat till dem att gå ut och berätta det. Men de svarar att det är badwill för företaget eftersom de då måste stå till svars för att de driver på en negativ klimatutveckling. Det gör rätt, men de vill inte prata om det.

Här måste vi hjälpas åt, och jag tror att det är så enkelt som att staten, med myndiga ministrar och annat, måste ploga här. Då tror jag vi får ut företagarna. Sedan kan man hitta vägar för att samordna detta på något sätt. Men just nu vägar man inte riktigt prata om det i pluralis i det stora samhället och i den stora debatten.

Så till den andra frågeställningen. Jag känner inte till någon undersökning, men låt mig ta ett exempel från rapporten. Ett antal flygplatser har lagts ned, och de som har försvunnit har kanske inte haft reguljärtrafik. Oskarshamn, Skövde och Gävle är exempel. Att resenärer inte kan flyga till Stockholm har man alltså inte kunnat mäta. Men rapporten visar att när man nu vill säkerställa ett linjenät med beredskapsflygplatser finns det två svarta fläckar på kartan, Gävleborg och Skövde. Här har kommunerna av ekonomiska skäl valt att lägga ned flygplatserna. Det är kanske ett sätt att svara på frågan.

Åsa Andersson, Västerbottens Handelskammare: Den första frågan är ett exempel på att Sverige är ett otroligt avlångt land. I norra Sverige är efterfrågan på flyg enorm. Vi har inget bekymmer med att belägga våra plan. Problemet är konkurrensen; flyget är inte konkurrensutsatt. Våra företag flyger men är frustrerade över prisbilden och ibland även över platstillgången.

Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren: Jag hade en spännande diskussion här på morgonen med ledamoten Mattias Ottosson från Norrköping om hamnar och flygplatser. Medan väg och räls ligger på staten måste flyg och hamnar bevisa att de går runt eller att företag täcker kostnaderna. Detta resonemang har vi över huvud taget inte när det handlar om väg och räls, för det är det allmänna.

Belgien har ungefär samma befolkningsmängd som Sverige men har ganska få hamnar och flygplatser eftersom landet ser helt annorlunda ut än Sverige. Vi måste nog acceptera att Sverige är ett väldigt stort land med ganska liten befolkning i stora delar av landet. Om vi ska ha huvudkontorsnära funktioner och myndigheter ute i stora delar av vårt land behöver det finnas en

statlig backup. Beredskapsflygplatser och liknande måste drivas av det allmänna, och affärsflyget går i mindre utsträckning till vissa destinationer. Det är alltså svårt att hitta värdet där.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Det viktigaste har sagts, men låt mig lägga till att jag personligen tycker att näringslivet behöver visa ett större intresse för flyget. Jag vet att många företag gör det, men det räcker inte. En linje bär sig inte på en kund, utan det behövs många kunder. Flyget är som sagt en lågmarginalbransch och en volymbransch, och man behöver ha volymer för att säkerställa trafiken.

Det har framkommit både i rapporten och under seminariet att detta är en samhällsfråga, inte bara en tillgänglighets- eller transportfråga. När det gäller samhällsfrågor är jag skolad i att man ska titta på vad offentligt och privat kan göra tillsammans, och här har man lite stått och väntat på varandra. Vi har länge tyckt att Regeringskansliet borde flyga på SAF, men det gör man såvitt jag vet inte än. Man har dock ändrat sin resepolicy. Om Regeringskansliet flög på SAF skulle det kanske skicka ut den signal näringslivet behöver för att gå vidare och göra detsamma. Team Sweden, team up!

Stefan Smith, Västflyg: Jag håller med Fredrik om att näringslivet behöver göra mer. Men ett konkret exempel där man har gjort mycket var när vi startade upp Västflyg i Växjö för ett år sedan. Då gick näringslivet i Kronoberg verkligen samman, och utan det hade linjen aldrig startat. Den drevs först av några entreprenörer som sedan fick med sig övriga näringslivet. Det är ett konkret exempel på när näringslivet går ihop och startar en flyglinje för att öka konkurrenskraft och tillgänglighet.

Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren: Daniel Elfstedt är ju här i dag, och W Aviation AB i Värmland är ett jättespännande och konkret exempel på en stark entreprenör.

Daniel Elfstedt, W Aviation AB: Vi har startat Sola Air, och det är ett lokalt engagemang från oss för att människor ska kunna leva och verka i Värmland. Även Västflyg, Skåneflyg och Brommaflyg kunde starta tack vare det lokala näringslivet och lokala entreprenörer.

Vi har också gjort en annan sak. Vi har upptäckt att många ligger i startgroparna för liknande projekt och har därför försökt köpa på oss flygplan för att möjliggöra ett nytt inrikesflyg i Sverige. Men dessa entreprenörer kommer inte att hålla på med detta för alltid, utan de måste hitta lönsamhet i linjerna. En del kommer att fungera alldeles utmärkt medan andra kommer att ha vissa utmaningar. I Värmland har vi utmaningar med bland annat lönsamhet och SAF. Men det är många utmaningar som ska tas om hand på en och samma gång,

och här behöver vi politikens hjälp för att oss igenom allt. Det är mitt korta medskick.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg: Det var precis detta jag ville få upp på bordet. Näringslivet ligger nog bakom samtliga satsningar som har gjorts i närtid. Det finns alltså en kraft där, och krokas man dessutom arm med resten av samhället kommer det nog att gå ännu bättre.

Ordföranden: Efter att ha gått igenom alla partier som finns på plats har vi utrymme för ytterligare några frågor.

Aylin Nouri (S): Fru ordförande! I ett sådant avlångt land som Sverige är inrikesflyget avgörande för att livet ska fungera och även för jobben och beredskapen. Flyget står nu inför en omställning till fossilfritt. Det är dock lång väg kvar, och takten behöver därför öka. Mot denna bakgrund är jag bekymrad över att regeringen halverar anslagen till forskning och innovation i den fastställda nationella planen och i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Min fråga går till Trafikverket. Vilka konsekvenser bedömer Trafikverket att det halverade anslaget till forskning och innovation kommer att få för konkurrenskraften, klimatomställningen och inrikesflygets långsiktiga förutsättningar?

Ulrika Geeraedts, Trafikverket: Tack för frågan!

Det är klart att vi nu analyserar den här halveringen. De projekt som är i gång är ju finansierade. Vad halveringen i praktiken innebär är att det inte kommer ut några nya utlysningar inom forsknings- och innovationsområdet. De pengar som vi har är alltså uppbundna i de projekt som redan är beslutade. Utifrån det kan jag inte fullt ut svara på vad det innebär när det gäller forskningen inom flyget.

Däremot ser vi ju, som jag lite kort var inne på när jag talade, att vi kan bli bättre inom Trafikverket på att tillsammans med branschen se hur vi stärker branschen, alltså det intermodala tänket. Där tror jag att vi har mer att göra. Det handlar om affärsmodeller, och det handlar om att utveckla intermodala lösningar på ett annat sätt.

Det innebär att vi tittar på hur vi kan utveckla godsflöden på ett annat sätt. Hur ska persontrafik kontra godstrafik användas i alla trafikslag, och vad innebär det för flyget? Där tror jag att det finns utvecklingsmöjligheter för flyget. Sverige är ett stort och avlångt land. Att till exempel bygga ny järnväg är på vissa ställen förhållandevis dyrt och inte miljövänligt. Där kanske det ska vara utveckling av fossilfritt flyg i stället.

Vad halveringen av forsknings- och innovationsbudgeten innebär för Sveriges konkurrenskraft kan jag inte svara på just nu. Men jag tror att vi på

Trafikverket kan göra mer tillsammans med många av de aktörer som sitter här och tillsammans med hela transportbranschen och resenärsbranschen.

Jag tyckte att det var ett jättebra exempel, det vi hörde här tidigare om grönt flyg. Jag tror att vi kan hitta vägar där vi kan bidra till en omställning inom flyget som bidrar till svensk tillgänglighet, för det är egentligen det som är vårt uppdrag – att skapa tillgänglighet oavsett trafikslag.

Ordföranden: Vi hörde att Patrik Jönsson hade fyra frågor och bara fick ställa en, så han får ställa ytterligare en.

Patrik Jönsson (SD): Ordförande! Det var ju upplyftande. Jag tänkte försöka vidröra två av ämnena, så då är det egentligen bara en punkt kvar. Den handlar i grunden om effektivitet.

Jag blev glad när jag hörde Peter Larsson säga här att de regionala flygplatserna nu äntligen öppnar upp för möjligheten att i stället styra i princip alla flygplatser statligt. Det är något som vi har förespråkat åtminstone sedan 2018 och då fått väldigt hård kritik för från regionala flygplatser. För att vara väldigt rak här: Man får en känsla från i princip vilka man än träffar att de värnar sin egen flygplatsledning och sina möjligheter till jobb. Hade detta varit inom staten hade vi kunnat få en sammanhållen organisation som täckt in alla olika typer av flygningar – inklusive, som tas upp här, brandflyg, ambulansflyg, räddningsflyg och liknande.

Men för att komma till frågan om effektivitet: Vad jag kan läsa ut har LFV från 2011 ökat personalen från ungefär 1 350 till 1 450. Swedavia har ökat från 2 622 till 2 840 på samma tid, alltså från 2011 till 2025. Antalet flygresor ligger på ungefär samma nivå i dag som 2011, så jag tänkte ställa en direkt fråga till LFV och Swedavia: På vilket sätt arbetar ni med att effektivisera er verksamhet och faktiskt göra ert yttersta för att ha rätt antal anställda? Med det menar jag att inte ha fler anställda än arbetet kräver.

Ordföranden: Det blir ibland utmanande att svara på frågor på studs, men ni får gärna göra ett försök.

Anna Granberg, Luftfartsverket: Du säger att vi har ökat vår personalvolym. Det stämmer därför att vi har införlivat Aviseq. Det som var Aviseq är nu en driftorganisation inom Luftfartsverket för drift och underhåll av kommunikation, navigation och radar. Så har vi ökat vår personal.

Susanne Norman, Swedavia: Det är en viktig fråga. Jag tänker att man behöver förstå vad det är som driver kostnader i flygbranschen. Oavsett liten eller stor flygplats är regelkraven det som i dag är mest drivande av våra kostnader. Det

är otroligt höga förväntningar, och de eskaleras hela tiden utifrån safetyperspektiv, securityperspektiv, miljöperspektiv och så vidare.

Parallellt med det behöver vi också sätta ambitionen om utveckling. Det är klart att de infrastrukturella kostnaderna, som Fredrik också lyfter, också ökar. Underhållsbehoven ökar.

Om jag ska lyfta vad vi gör för att effektivisera handlar det om att identifiera vad som går att göra gemensamt för tio flygplatser, som är vårt uppdrag i dag, det vill säga vilka av de här processerna vi kan driva smartare och effektivare gemensamt och vilka vi behöver ha kvar ute för den regionala, lokala förankringen. Det är väl de möjligheter vi kan ta till i vår struktur.

Jag funderar ofta på hur flygplatserna som ligger utanför Swedavias familj mäktar med dessa nya, belastande krav. Jag gissar att det handlar om att man måste hitta samarbeten. Vi pratar också ofta med varandra, Swedaviaflygplatserna och de regionala flygplatserna. Kan vi hjälpas åt med utbildningsinitiativ och så vidare? Det är jätteviktigt för att hålla nere avgifterna och vara konkurrenskraftiga.

Anna Granberg, Luftfartsverket: Jag missade det där med ekonomin. Det är klart att vi också ska bidra till att minska kostnaderna.

I den internationella kontexten, där vi får finansiering, har vi ett krav på oss att minska våra kostnader med 2,5 procent per år. En av de saker som vi försöker bidra med är tekniken, till exempel remote towers för att erbjuda flygplatser som ska investera i ett nytt torn en annan lösning som är billigare och möjliggör det som Norge har lyckats med – att bedriva flygtrafikledning till två flygplatser i stället för en.

Våra kostnader är ju till stor del personalkostnader, så vi har en del i den här helheten.

Ordföranden: Jag ska låta Johanna Rantsi ställa den sista frågan för dagen.

Johanna Rantsi (M): Ordförande! Stort tack till alla föredragande här!

”Varje flygplats är unik”, har vi hört citeras här flera gånger. Jag tänkte ta fasta på det och uppehålla mig lite vid Bromma flygplats.

Jag undrar om det har gjorts någon fördjupad analys av hur BRA:s flytt från Bromma har påverkat inrikesflyget. Jag är självklart medveten om att vi fortfarande har Västflyg med flera kvar på Bromma, men vi har ju en stor minskning av antalet resenärer från flygplatsen.

Vi har också ett nedläggningshot mot flygplatsen. Jag undrar om någon vill ta på sig att svara på vad det skulle kunna medföra för konsekvenser för inrikesflyget. Jag ställer frågan öppet.

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Man kan säga så här: I spåren av det som vi har pratat om under hela förmiddagen, krisen för inrikesflyget

med nedlagda linjer och hot om nedlagda linjer, har det ändå etablerats ett antal ganska små flyglinjer. Flera av dem är här. Men nästan alla har gått till Bromma. Det finns en efterfrågan, och vi brukar säga att Bromma är Sveriges flygplats. Men Brommadiskussionen har tyvärr blivit väldigt mycket av en diskussion i Stockholm.

Det är inte så många från Stockholm som flyger ut i landet, men man ska vara ganska glad för de intäkter man får. De som flyger är företagare. Det är folk som behöver komma till huvudstaden och göra affärer och annat här.

Jag tycker att de nya linjer som har kommit till är ett tydligt tecken på att om man bor framför allt i södra Sverige har man inte behovet att åka till stora Arlanda med dess inneboende terminalproblem med långa gånger och annat, utan man vill snabbt in till staden och hem igen över dagen. Jag tycker att det är ett tydligt tecken på att Bromma behövs.

Bromma har ett eget fartregister och en kortare bana. Det är som gjort för propellerplan – som dessutom, nota bene, inte har någon höghöjdseffekt. Jag kan tala mig varm om det här, men nu finns det ju särskilt utpekade av flygplatsutredningen att titta på Brommafrågan. Sedan finns det mycket att tala om när det gäller samhällsnytta. Men jag slutar där, så har jag fått det sagt.

Stefan Smith, Västflyg: Vi sitter ju nära våra passagerare, och det är ingen tvekan om att de vill flyga till Bromma av de skäl som Peter precis redogjorde för.

Vi får ytterligare propåer från människor i Ängelholmstrakten och Göteborg att starta upp mot Bromma just av den anledningen att man föredrar att lätt komma in centralt till en liten flygplats. Bromma är oerhört viktigt för oss och, tror jag, för svenskt inrikesflyg i framtiden.

Susanne Norman, Swedavia: Bara ett kort inlägg.

Jag tänker inte svara på frågan om Brommas vara eller inte vara. Däremot kan jag svara om statistiken för vad som hände när Braathens lade ned sin verksamhet i egen regi och gick över som underentreprenör.

Det är väldigt viktigt att lyfta att det försvann väldigt mycket kapacitet på inrikesflyget i och med den sammanslagningen, för en viss del av den kapaciteten gick till andra typer av trafik. Det är viktigt att komma ihåg. Det fanns så att säga fler stolar i inrikesluften innan dess, och det är klart att det också påverkar efterfrågan och priserna.

Ordföranden: Det var den sista frågan och det sista svaret för just det här seminariet, som nu har pågått ganska länge och där vi har fått möjlighet att lyfta olika frågor. Jag tänker att ju mer kunskap man får på ett område, desto fler nya frågor ställer man.

Vi har varit inne på att det tidigt i höst kommer en flygplatsutredning. Det finns mycket arbete som är på gång, och jag tror att man från politikens sida är angelägen att ta sig an de här frågeställningarna på olika sätt. Nu finns det

väldigt gedigna underlag som kan göra att det blir mer av politisk handling utifrån alla de viktiga underlag som har lyfts fram. Jag hoppas att också den rapport som nu har tagits fram i utskottets regi är en viktig del av det.

För hela Sveriges utveckling och för Sveriges konkurrenskraft – en del har varit inne på kommunikationer och kompetensförsörjning och hur viktigt det är – har vi här fått chansen att lyfta en del av de bitarna.

Med de orden vill jag som ordförande lämna över till min vice ordförande att ge några synpunkter och avsluta det här sammanträdet.

Vice ordförande: Fru ordförande! Vilken förmiddag vi har haft! Det har varit oerhört intressant att lyssna på alla inspel och föredragningar.

Jag vill också framföra ett tack till mina kollegor i utskottet, som tillsammans med tjänstemännen här i riksdagen har tagit fram rapporten som har legat till underlag för det resonemang vi har haft under förmiddagen.

Jag har skrivit ned ett par saker som jag tycker beskriver lite grann av det vi har pratat om.

Ett flyg för alla handlar om konkurrenskraft och tillväxt och beredskap och försvar. Jag tycker att det sätter ljuset på vad det är vi egentligen pratar om: hur viktigt det är att vi har ett väl fungerande flyg som täcker vårt land i alla tänkbara situationer.

Nu har Västerbottens Handelskammare gått, och jag är lite part i målet eftersom jag har mina rötter uppe i Västerbotten. Det hörs inte, för jag är född i Skövde. Men Västerbotten ligger på fjärde plats när det gäller tillverkning av varuvärden. Jag tycker att det beskriver vikten av att vi har väl fungerande infrastruktur i det här landet, även i de avlägsna delarna. Man kanske inte ska säga att Västerbotten är avlägset, men om man utgår från den södra delen av Sverige är det ändå ganska långt ned till kunder och sådant från Västerbotten. Det visar hur viktigt det är att infrastrukturen fungerar i hela vårt land.

Men vi behöver inte resa upp till Västerbotten. Titta på Västra Götaland! Hur viktigt är det inte att kunna ta sig från Västkusten och upp till Stockholm för att göra ett dagsbesök och ha affärskontakter? Det är precis lika viktigt. Hela den här förmiddagen har vi satt ljuset på hur viktigt det är att vårt flyg verkligen fungerar.

Jag ska avsluta med ett citat som jag tyckte var jättebra. Det var Fredrik som kom med det. *"Beredskap byggs inte i kris. Den byggs i vardagstrafiken."* Får vi vardagen att funka har vi också bra beredskap. Jag tycker att det sammanfattar detta ganska bra.

Då vill jag framföra ett tack till alla er som har varit här och deltagit i den här diskussionen. Tack till mina kollegor i utskottet. Tack till kanslipersonalen, som har sett till att allt har fungerat jättebra hela den här förmiddagen och tagit väl hand om oss. Och tack till Ulrika, som har lett förhandlingarna i dag.

Med de orden vill jag bara säga tack ska ni ha, och vi ses i luften vid något tillfälle!

(Applåder)

BILAGA

Bilder från det offentliga sammanträdet

Bilder som visades av Joakim Skotheim, RUFS



Utvärderingens syfte och inriktning

Syftet med trafikutskottets uppföljning är att granska det svenska inrikesflyget med fokus på svenska regionala icke-statliga flygplatser för att ge utskottet ökade kunskaper och underlag inför kommande behandlingar av riksdagsärenden som rör dessa flygplatser.

Uppföljningen är inriktad på att beskriva och analysera följande områden:

- Tillgänglighet och konkurrenskraft (ekonomi)
 - Vilken inställning har svenska folket till inrikesflyg?
- Beredskap
- Miljö, klimatneutrala flygplatser och ett fossilfritt flyg

Metod

- Dokument och statistik.
- Möten och intervjuer; myndigheter och andra aktörer, däribland 30 icke-statliga flygplatser.
- Skriftliga svar på frågor från samtliga elva regionala handelskamrar.
- Enkät om svenskt inrikesflyg till befolkningen.
 - Påbörjades i november 2025 och avslutades i januari 2026 .

Metod

- Dokument och statistik.
- Möten och intervjuer; myndigheter och andra aktörer, däribland 30 icke-statliga flygplatser.
- Skriftliga svar på frågor från samtliga elva regionala handelskamrar.
- Enkät om svenskt inrikesflyg till befolkningen.
 - Påbörjades i november 2025 och avslutades i januari 2026 .

Svenska folkets resvanor med inrikesflyg

Enkät om medborgarnas erfarenheter av och inställning till inrikesflyg

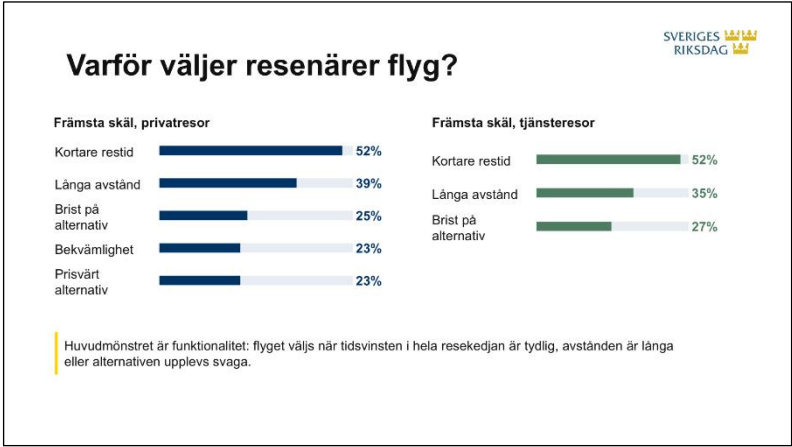
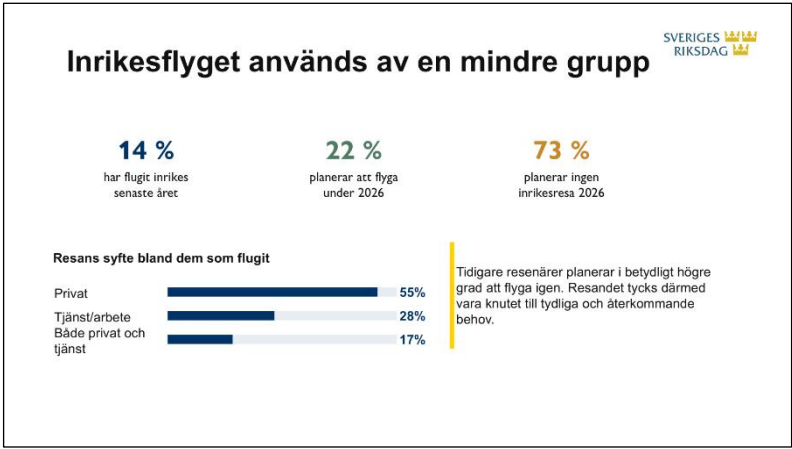
6 141svar i
befolkningssenkäten**26,4 %**

svarsandel

18–89 år

målgrupp i hela landet

Undersökningen omfattar resvanor de senaste 12 månaderna, planerade resor samt attityder till flygets samhällsnytta och statliga åtgärder.



Varför avstår icke-resenärer från att flyga?

SVERIGES RIKSDAG

86 %
har inte flugit
inrikes senaste
året

Vanligaste skäl bland icke-resenärer



Klimat- och miljöhänsyn väger särskilt tungt bland yngre kvinnor (35 %) och personer med akademisk examen (37 %).

Att avstå handlar ofta om helheten i resekedjan: pris, praktisk enkelhet, reslängd och klimat.

Svårt att påverka icke-resenärer att börja flyga. Lägre pris störst effect (48 %)

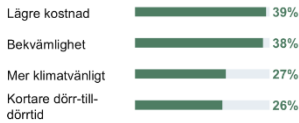
Vid längre resor konkurrerar bil och tåg

SVERIGES RIKSDAG

Inrikesresor över 40 mil utan flyg: valda färdssätt bland de som inte har flugit under det senaste året



Viktiga skäl att välja bort flyg



Resultatet pekar på att flygets konkurrenskraft avgörs av dörr-till-dörrnytta, inte enbart av flygtid eller biljettpris.

Samhällsnyttan värderas högre än den privata nyttan

SVERIGES RIKSDAG

Andel som anser att inrikesflyget är viktigt/mycket viktigt



73 % resenärer resp 57 % icke-resenärer

Stödjer (helt eller delvis) statliga insatser när flyglinjer är samhällsviktiga men marknaden är svag

52 % resenärer resp 34 % icke-resenärer

Starkare motstånd bland resenärer att staten bör göra det dyrare med kortare flygresor där tåg kan ersätta

Boende i Mellersta och Övre Norrland samt personer som nyligen rest med inrikesflyg värderar flygets betydelse genomgående högre.

Några sammanfattande resultat

1. Inrikesflyget är smalt men strategiskt: få flyger, men behoven är tydliga och återkommande.

2. Geografin styr: i norra Sverige fyller flyget en mer grundläggande tillgänglighetsfunktion.

3. Konkurrensen avgörs i hela resekedjan: tid, pris, alternativens kvalitet och klimat vägs samman.

4. Legitimiteten vilar främst på samhällsnytta: näringsliv, regional utveckling och boende i hela landet.

Tack för er uppmärksamhet!



Bilder som visades av Carina Ödebrink (S), TU



En viktig del av transportsystemet

Regionala flygplatser kompletterar väg och järnväg där avstånden är långa

Flygplatserna ingår i ett intermodalt system och fyller särskilda funktioner där alternativen är få.

De stödjer näringsliv, sjukvård, samhällsservice samt beredskap och totalförsvär.

Sveriges struktur skiljer sig jämfört med andra nordiska länder genom många regionala och kommunalt ägda flygplatser.

```
graph TD; A[Regional flygplats] --- B(Tillgänglighet); A --- C(Samhällsservice); A --- D(Totalförsvär); A --- E(Näringsliv); A --- F(Sjukvård)
```

Några av gruppens iakttagelser och slutsatser

Fyra teman återkommer genom uppföljningen

Ekonomi	Tillgänglighet	Beredskap	Miljö
Strukturella underskott	Regionala skillnader	Samhällskritisk infrastruktur	Omställning kräver samverkan
Fragmenterad ägarstruktur	Näringslivet påverkas	Totalförsvaret ställer nya krav	SAF mest realistiskt på kort sikt
Kortsiktig styrning	Flyget viktigast där alternativen saknas	Reguljärtrafik och beredskap hänger ihop	Elflyg och vätgas i framtiden, kräver medverkan från flygbranschen och andra aktörer
Lokala ägare bär nationella nyttor	Samhällsnyttan starkare än privatnyttan	Ettåriga avtal skapar osäkerhet	Tydliga riktlinjer behövs

Ekonomi och tillgänglighet

Underskotten är strukturella och större än före pandemin.

Driftbidragen har stabiliserat verksamheten men inte löst de långsiktiga problemen.

Fragmenterad ägarstruktur ger ojämna förutsättningar.

Lokal och regional betalningsförmåga får bära nationella funktioner.

1

Sårbar finansiering

2

Ojämna förutsättningar

3

Nationell nytta - lokal nota

Beredskap och totalförsvär

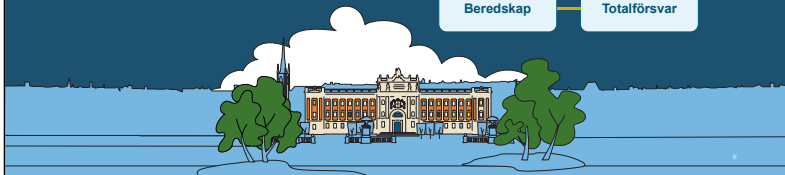
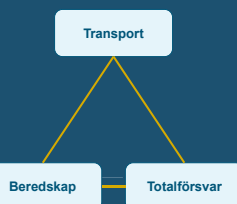
SVERIGES
RIKSDAG

Flygplatsfrågan är mer än transportpolitik

Ettåriga avtal och osäkra ersättningsmodeller försvårar långsiktighet.

Nato-medlemskapet och säkerhetsläget ökar behovet av robusthet och statlig rådgivning.

Reguljärtrafik, samhällsservice och beredskap hänger ihop i praktiken.



Miljö och klimatomställning

SVERIGES
RIKSDAG

Omställningen kräver samverkan och lång planering

Många flygplatser har minskat utsläppen i den egna verksamheten.

Förutsättningarna skiljer sig mellan flygplatserna.

SAF framstår som det mest realistiska omställningsspåret på kort sikt.

Elflyg är viktigt på längre sikt men kräver elnätscapacitet, investeringar och gemensam planering.

- 1 Nu**
Minskade utsläpp i egen verksamhet
- 2 Kort sikt**
SAF som realistiskt spår
- 3 Längre sikt**
Elflyg: nät, investeringar, planering



Avslutande slutsatser

SVERIGES
RIKSDAG

Tillgänglighet, beredskap och klimatomställning behöver hållas ihop

Regionala flygplatser är samhällskritisk infrastruktur, en del av totalförsvaret och viktiga för regional utveckling.

Problemen är strukturella - inte tillfälliga.

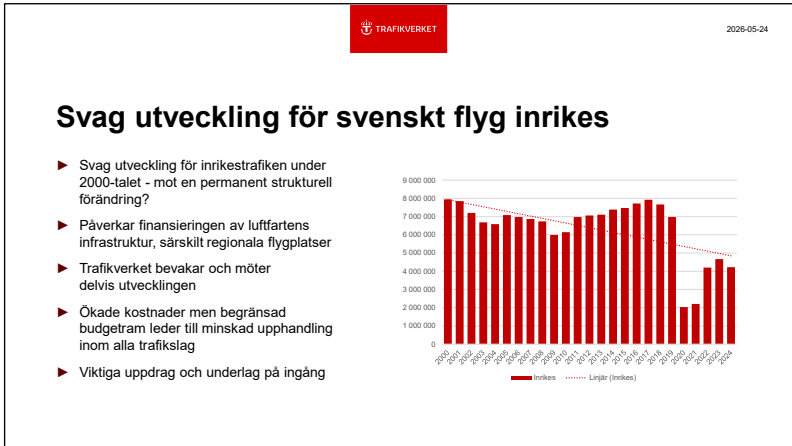
Staten behöver samordna sina roller som finansör, regelgivare, beredskapsansvarig och upphandlare av trafik.

Det behövs en mer långsiktig och sammanhållen politik.

**Nationell nytta
kräver långsiktigt
ansvar.**



Bilder som visades av Ulrika Geeraedts, Trafikverket

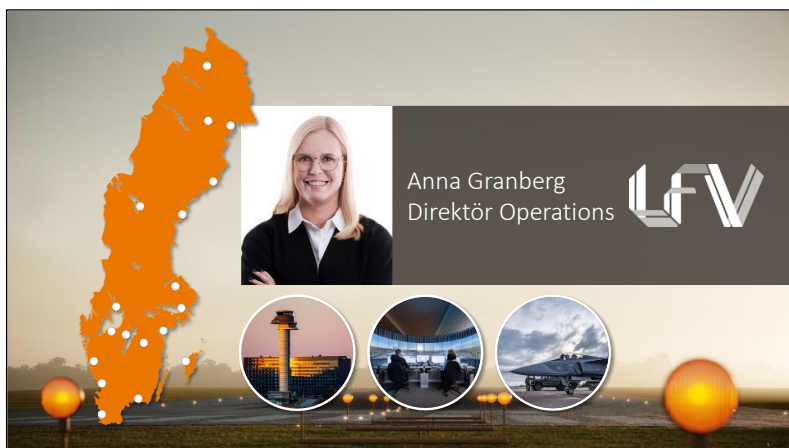


Flygets del i beredskap och totalförsvär

Trafikverket har att i alla beredskapsnivåer

- ▶ Utföra långsiktig planering av transportsystemet
- ▶ Säkerställa verksamheten – inom flyg rör detta främst öppnandet av beredskapsflygplatser
- ▶ Förvalta det nationella nätet med beredskapsflygplatser och fördela statliga medel i enlighet med gällande rätt
- ▶ Vara sektorsansvarig myndighet för och samverka inom beredskapssektorn Transporter

**TRAFIKVERKET**

Bilder som visades av Anna Granberg, Luftfartsverket

Bilder som visades av Peter Larsson, Sveriges Regionala Flygplatser

Hearing i Riksdagens Trafikutskott



Peter Larsson

VD Svenska regionala flygplatser

2026-05-28

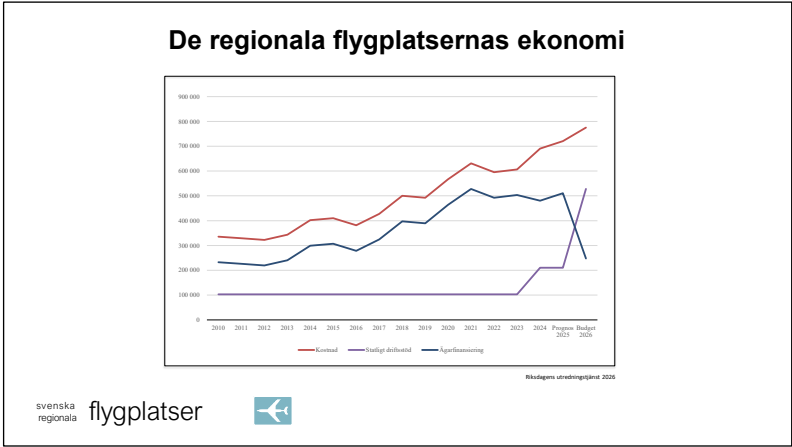
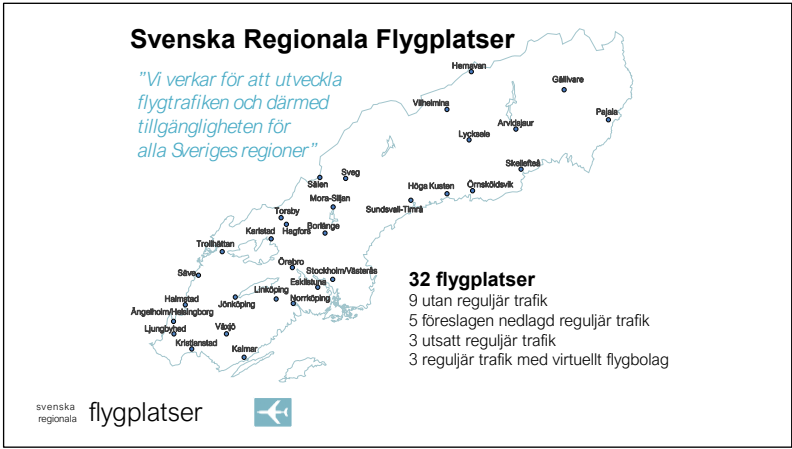
svenska regionala flygplatser 

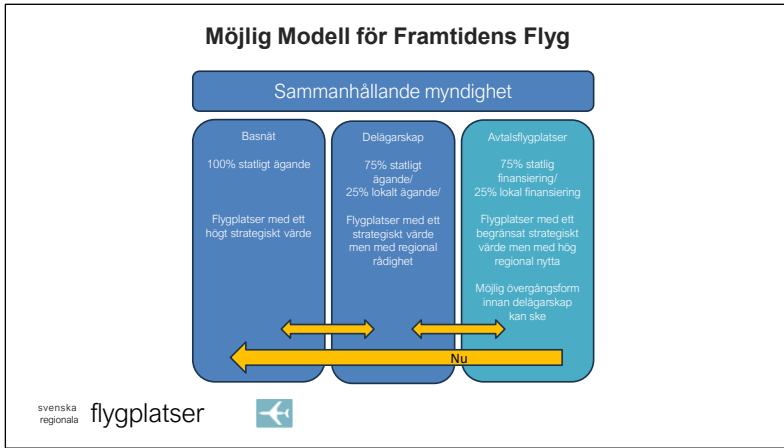


Turbulens eller perfekt storm?
En flygplan i en stormig himmel

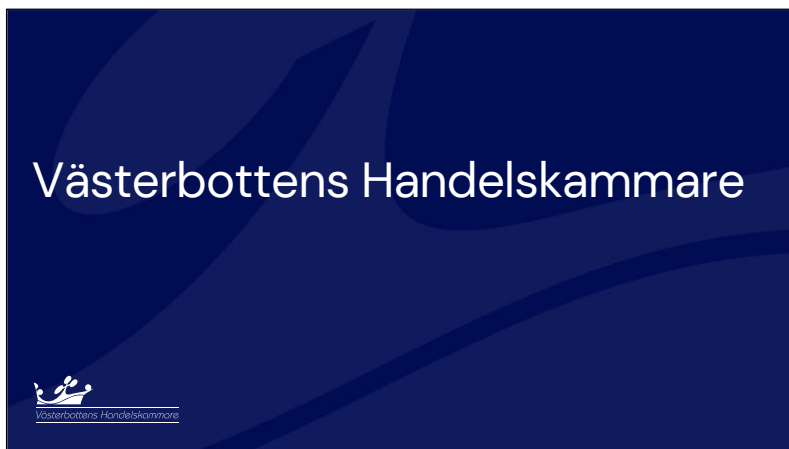
1 Grekland	+36	Belgien	-11
2 Portugal	+10	Bulgarien	-12
3 Cypern	+8	Schweiz	-12
4 Spanien	+5	Danmark	-12
5 Irland	+3	Slovenien	-12
6 Kroatien	+3	Norge	-13
7 Island	+2	Luxemburg	-13
8 Litauen	+2	Frankrike	-14
9 Polen	+1	Ungern	-14
10 Italien	+1	Malta	-15
11 Estland	-1	Lettland	-18
12 Rumänien	-1	Tyskland	-21
13 Storbritannien	-7	Osterrike	-21
14 Slovakien	-9	Tjeckien	-22
15 Nederländerna	-9	Finnland	-30
		Sverige	-33

svenska regionala flygplatser 





**Bilder som visades av Åsa Andersson, Västerbottens
Handelskammare**



&

3

Beräknad varuexport per region MSEK 2024

Export per region					Export/Anställd MSEK/anställd
Region	Varuexport	Omsättning	Anställda	Andel export %	
Västra Götalands län	601 381	2 609 049	529 477	23%	1 136
Stockholms län	487 334	4 855 336	941 305	10%	518
Sidåne län	152 494	1 450 109	362 670	11%	420
Västerbottens län	96 416	339 561	73 537	28%	1 311
Östergötlands län	78 475	441 342	127 782	18%	614
Jönköpings län	66 571	392 363	104 851	17%	635
Dalarnas län	64 891	296 738	73 889	22%	878
Norrbottens län	64 668	289 870	68 755	22%	941
Södermanlands län	55 272	239 643	65 210	23%	848
Örebro län	51 108	324 538	83 337	16%	613
Blekinge län	49 101	166 189	35 448	30%	1 385
Värmlands län	49 099	248 047	65 790	20%	746
Västmanlands län	47 332	283 774	74 261	17%	637
Östlänbergs län	42 651	242 788	69 684	18%	612
Kronobergs län	42 463	232 587	59 717	18%	711
Västernorrlands län	41 255	240 356	58 400	17%	706
Kalmar län	38 719	207 029	56 841	19%	681
Uppsala län	38 586	329 949	85 957	12%	449
Hallands län	30 946	283 979	80 235	11%	386
Jämtlands län	4 770	96 250	30 432	5%	157
Gotlands län	820	40 127	13 007	2%	63

- Västra Götaland har den största varuexporten följt av Stockholm och Skåne.
- Blekinge har den största andel sett till varuexport som andel av näringslivets omsättning följt av Västerbotten.
- Blekinge och Västerbotten har även den största exporten räknat som varuexport per anställd följt av Västra Götaland.



Hela Sveriges flygsystem i miniatyr

Umeå

- Swedavia
Nationell och delvis internationell nod

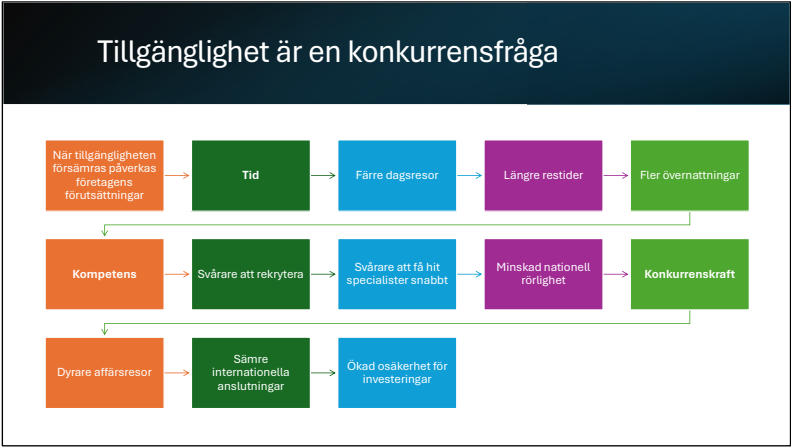
Skellefteå

- Industri och export
Känsligt för kapacitets- och prisförändringar

Hemavan/Tärnaby • Lycksele • Vilhelmina

- Upphandlad trafik
Samhällsbärande tillgänglighet, besöksnäring

Olika funktioner men beroende av samma system



Vad Sverige behöver Säkra

- Grundläggande nationell tillgänglighet
- Regionala flygplatser som nationell infrastruktur
- Långsiktiga spelregler för:
 - Trafikplikt
 - Arlandas kapacitet
 - Internationella anslutningar



Sverige kan inte bygga tillväxt utan
fungerande tillgänglighet

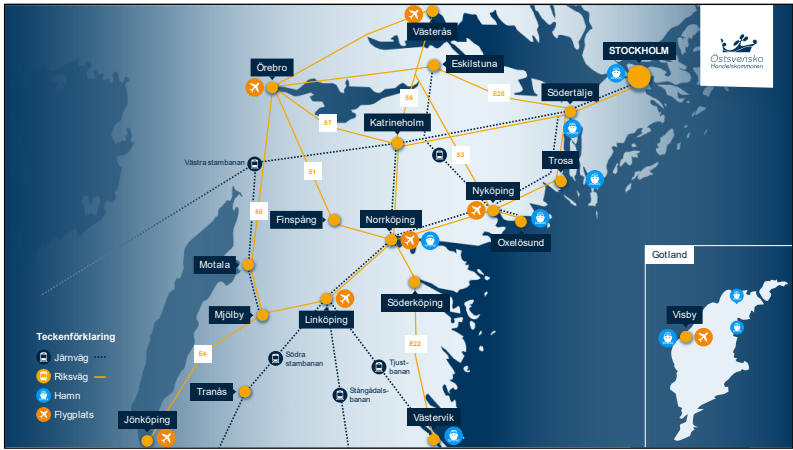
Tack!



Västerbottens Handelskammare

Bilder som visades av Simon Helmér, Östsvenska Handelskammaren





Medskick flyg

- Råls, väg, båt och flyg måste hänga ihop
- Upprätthålla en nationell arbetsmarknad
- Säkerställa regionalt placerade huvudkontor
- Export och import
- Värde är inte biljettintäkterna och kostnaderna är inte flygplatsernas
- Olika nav beroende på var i landet man är - Linköping, Skavsta, Norrköping, Visby, Arlanda och Landvetter
- Oro att Braathens samverkan SAS har minskat konkurrens och ökat priser
- Kritik Arlanda - flöden, kollektivtrafik, kostnad (inte bara hela Stockholms flygplats)

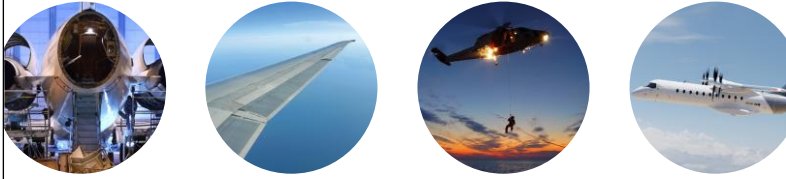


Ökad svensk konkurrenskraft

- Samhällsbarande infrastruktur – likabehandling oavsett ägare
- Långsiktighet och transparens vad gäller stöd
- Staten måste samordna sina roller (försvar, vård, näringsliv & fritid)
- Komplicerade och utmanande tillståndprocesser möjliggör nya flygplatser – låt oss säkerställa de vi har i detta oroliga omvärldsläge och snabba teknik- och drivmedelsutveckling



Bilder som visades av Fredrik Kämpfe, Transportföretagen Flyg



Svenska Flygbranschen

Fredrik Kämpfe, Branschchef Transportföretagen Flyg

*Trafikutskottets offentliga sammanträde om inrikes luftfart
28 maj 2026*

TRANSPORTFÖRETAGEN

Transportföretagen - Flyg
"Där flyget möts"

- 95 medlemsföretag
- Över 7500 anställda
- Samarbeten med nordiska, europeiska och internationella partners
- Goda relationer med politiken och beslutsfattare



Svenska Flygbranschen
Ett förbund inom TRANSPORTFÖRETAGEN

- Flygbolag
- Flygplatser
- Marktjänstföretag
- Flygfrakt
- Flygskolor
- Underhållsverkstäder
- Flygtrafikledning
- Cateringföretag
- Bemanningsföretag
- Flygtillverkningsindustri

TRANSPORTFÖRETAGEN

"Det går ju inte så många flyg hit numera"

TRANSPORTFÖRETAGEN

Ett flygplatssystem – fem statliga roller

Nationell nytta – lokal nota

TRANSPORTFÖRETAGEN

*Sverige har tappat fler internationella
direktlinjer än något annat EU-land de
senaste åren*

TRANSPORTFÖRETAGEN

*Sverige producerar mer SAF idag än vad
inrikesflyget förbrukar*

TRANSPORTFÖRETAGEN

Beredskap byggs inte i kris – den byggs i vardagstrafiken

TRANSPORTFÖRETAGEN

"Tillgången till fungerande civila flygplatser över hela landet inte bara är en regional tillgänglighetsfråga, utan en direkt förutsättning för vår militära rörlighet och incidentberedskap"

TRANSPORTFÖRETAGEN



Fredrik Kämpfe

Branschchef
Transportföretagen Flyg
Svenska flygbranschen

Ordförande
European Helicopter Association (EHA)

Storgatan 19 | Box 5384 | 102 49 Stockholm
Tel: +46 8 762 71 00 | Mobil: +46 730 44 71 36
Mail: fredrik.kampfe@transportforetagen.se
Web: transportforetagen.se
X: @flygfredrik
BlueSky: @flygfredrik.bsky.social
LinkedIn: www.linkedin.com/in/fredrikkampfe

TRANSPORTFÖRETAGEN

2023/24:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 17 oktober 2023
2023/24:RFR2	SOCIALUTSKOTTET Offentlig utfrågning om nationell högspecialiserad vård
2023/24:RFR3	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om vårdnad, boende och umgänge vid våld i familjen.
2023/24:RFR4	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om energilagring
2023/24:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Offentligt sammanträde om artificiell intelligens (AI)
2023/24:RFR6	SOCIALUTSKOTTET Offentligt sammanträde om reformen av EU:s läkemedelslagstiftning
2023/24:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt
2023/24:RFR8	FINANSUTSKOTTET Den demokratiska granskningen av centralbanker – En forskningsöversikt
2023/24:RFR9	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde – Hur säkerställer vi ett bostadsbyggande som möter behov och efterfrågan i hela landet?
2023/24:RFR10	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om finansiell stabilitet i en osäker omvärld – hur påverkas Sverige?
2023/24: RFR11	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Utvärdering av förädlingsindustrin och detaljhandeln för livsmedel
2023/24: RFR12	TRAFIKUTSKOTTET Offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering
2023/24: RFR13	FINANSUTSKOTTET Riksbankens årsredovisning 2023 och den aktuella penningpolitiken
2023/24: RFR14	SOCIALUTSKOTTET Offentligt sammanträde om civilt försvar och krisberedskap inom hälso- och sjukvården
2023/24:RFR15	FINANSUTSKOTTET Svensk penningpolitik 2023
2023/24:RFR16	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om en forsknings- och innovationspolitik för ett konkurrenskraftigt näringsliv
2023/24:RFR17	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Finanspolitiska rådets rapport, Svensk finanspolitik 2024

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2023/24
2023/24:RFR18	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2023	
2023/24:RFR19	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om överskuldsättning	

2024/25:RFR1	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Arbetslivsinriktad rehabilitering för sjukskrivna med stressrelaterad ohälsa – en utvärdering
2024/25:RFR2	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2024
2024/25:RFR3	FÖRSVARsutskottet Uppföljning av det civila försvaret – erfarenheter från tre beredskapssektorer
2024/25:RFR4	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga sammanträde om finansiering av ny kärnkraft
2024/25:RFR5	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om företag som brottsverktyg
2024/25:RFR6	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga sammanträde om civilt försvar
2024/25:RFR7	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Finansiella stabilitetsrådet
2024/25:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Arbetsmarknadsutskottets offentliga sammanträde om läget på arbetsmarknaden och arbetslösheten
2024/25:RFR9	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Riksbankens årsredovisning 2024 och den aktuella penningpolitiken
2024/25:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Offentligt sammanträde om det civila försvaret och transporter
2024/25:RFR11	SOCIALUTSKOTTET En utvärdering av delar av beslutsprocessen för nationell högspecialiserad vård
2024/25:RFR12	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om arbetslivsinriktad rehabilitering för sjukskrivna med stressrelaterad ohälsa
2024/25:RFR13	FINANSUTSKOTTET Svensk penningpolitik 2024
2024/25:RFR14	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2025
2024/25:RFR15	FÖRSVARsutskottet Försvarsutskottets offentliga sammanträde om civilt försvar
2024/25:RFR16	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2024

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2024/25
2024/25:RFR17	NÄRINGSUTSKOTTET	
	Näringsutskottets offentliga sammanträde om näringslivets roll för att stärka det svenska totalförsvaret	
2024/25:RFR18	SOCIALUTSKOTTET	
	Offentligt sammanträde om utvärdering av delar av beslutsprocessen för nationell högspecialiserad vård	

2025/26:RFR1	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om e-handeln och konsumenterna
2025/26:RFR2	CIVILUTSKOTTET Uppföljning av tre bostadspolitiska beslut – en tydligare bostads försörjningslag, en enklare planprocess och slopat krav på bygglov för solcellspaneler
2025/26:RFR3	SOCIALUTSKOTTET Offentligt sammanträde om den nya socialtjänstlagen – så förebygger vi brottslighet
2025/26:RFR4	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2025
2025/26:RFR5	UTBILDNINGS- OCH KULTURUTSKOTTEN Utbildnings- och kulturutskottens offentliga sammanträde om läsning
2025/26:RFR6	KULTURUTSKOTTET Kunskapsöversikt om dataspel och brädspel
2025/26:RFR7	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Finansiella stabilitetsrådet
2025/26:RFR8	FINANSUTSKOTTET Engelsk version: Riksbank Evaluation, 2015–2024 Svensk version: Utvärdering av Riksbankens penningpolitik 2015–2024
2025/26:RFR9	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om civilutskottets uppföljning av tre bostadspolitiska beslut
2025/26:RFR10	KULTURUTSKOTTET Offentligt sammanträde med anledning av kulturutskottets kunskapsöversikt om dataspel och brädspel
2025/26:RFR11	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning om utvärderingen av svensk penningpolitik 2015–2024
2025/26:RFR12	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2026
2025/26:RFR13	UTBILDNINGSUTSKOTTET Skolgång och studieresultat för elever med NPF
2025/26:RFR14	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Riksbankens verksamhet 2025 och den aktuella penningpolitiken
2025/26:RFR15	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Arbetsmarknadsutskottets offentliga sammanträde om EU och den svenska arbetsmarknadsmodellen

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2025/26
2025/26:RFR16	UTBILDNINGSUTSKOTTET	Offentligt sammanträde om skolgången för elever med NPF
2025/26:RFR17	FINANSUTSKOTTET	Svensk penningpolitik 2024
2025/26:RFR18	TRAFIKUTSKOTTET	Uppföljning av Sveriges regionala icke statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö
2025/26:RFR19	NÄRINGSUTSKOTTET	Ett tydligare och mer tillgängligt export- och investeringsfrämjande – En uppföljning av samarbetsstrukturen Team Sweden
2025/26:RFR20	JUSTITIEUTSKOTTET	Uppföljning av Polismyndighetens och Åklagarmyndighetens arbete mot människohandel
2025/26:RFR21	TRAFIKUTSKOTTET	Samhällsekonomiska analyser för planering av väg- och järnvägsinvesteringar
2025/26:RFR22	FINANSUTSKOTTET	Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2025
2025/26:RFR23	FÖRSVAR- OCH KULTURUTSKOTTET	Försvars- och kulturutskottets offentliga sammanträde om kulturens roll i kris och krig

SVERIGES 
RIKSDAG 

Beställ via www.riksdagen.se under Dokument & lagar