


Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö



Uppföljning av Sveriges regionala
icke-statliga flygplatser – utveckling och
utmaningar inom ekonomi,
tillgänglighet, beredskap och miljö

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-7915-197-3 (tryck)
ISBN 978-91-7915-198-0 (pdf)
Tryck: Riksdagstryckeriet, Stockholm 2026

Förord

Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering beslutade utskottet i juni 2025 att påbörja ett projekt om luftfartsfrågor. Inriktningen på uppföljningsprojektet beslutades av utskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp (nedan gruppen) i september 2025. Syftet med projektet är att ge utskottet ett kunskapsunderlag om det svenska inrikesflyget med fokus på svenska regionala icke-statliga flygplatser genom att besvara specifika frågeställningar om bl.a. tillgänglighet och konkurrenskraft, klimatneutrala flygplatser, målet om en på sikt fossilfri inrikestrafik samt systemet med beredskapsflygplatser.

Uppföljningen har genomförts av gruppen. Underlaget till uppföljningen har tagits fram av utvärderaren Joakim Skotheim och forskningssekreterare Gustav Bohlin, bägge vid riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat (RUFS) i samarbete med föredraganden Anna Blomdahl vid trafikutskottets kansli. I arbetet har även praktikanterna Elvira Olsson och Alfons Emmoth samt sekretariatschef Thomas Larue vid RUFS och kanslichef Mattias Revelius vid trafikutskottets kansli deltagit.

Gruppen redovisar härmed sin rapport med resultaten av uppföljningen och gruppens viktigaste iakttagelser.

Stockholm i maj 2026

Carina Ödebrink (S), ordförande

Patrik Jönsson (SD)

Magnus Jacobsson (KD)

Helena Gellerman (L)

Ann-Sofie Lifvenhage (M)

Anders Karlsson (C)

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Förord | 3 |
| Sammanfattning..... | 8 |
| 1 Inledning..... | 16 |
| 1.1 Mål av betydelse för luftfarten | 17 |
| 1.2 Syfte, frågeställningar och avgränsningar | 18 |
| 1.2.1 Utskottets arbete med uppföljning och utvärdering | 18 |
| 1.2.2 Syfte och frågeställningar | 18 |
| 1.2.3 Avgränsningar..... | 20 |
| 1.3 Metod och genomförande | 21 |
| 1.4 Disposition | 23 |
| 2 Sveriges regionala icke-statliga flygplatser | 24 |
| 2.1 Ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen..... | 24 |
| 2.1.1 Statliga flygplatser | 25 |
| 2.1.2 Regionala icke-statliga flygplatser | 26 |
| 2.1.3 Utredning om statens roll som ägare till flygplatser..... | 28 |
| 2.2 Färre passagerare för det svenska inrikesflyget | 29 |
| 2.2.1 Stora skillnader i passagerarutveckling mellan de icke-statliga flygplatserna..... | 32 |
| 2.2.2 Osäker utveckling av antalet inrikespassagerare de kommande åren | 33 |
| 2.3 Allmän trafikplikt gäller för vissa sträckor..... | 33 |
| 2.3.1 Trafikavtal och ekonomiskt stöd till operatörerna..... | 35 |
| 2.3.2 Trafikverket föreslår en minskning av antalet linjer med allmän trafikplikt för nästa avtalsperiod..... | 36 |
| 2.3.3 Flera aktörer anser att samhällsviktiga flyglinjer behöver identifieras och säkras av staten..... | 38 |
| 2.3.4 Kommuner och regioner föreslås få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer | 39 |
| 3 Svenskt inrikesflyg och tillgänglighet..... | 41 |
| 3.1.1 Bolag påverkas negativt av försämrad konkurrens..... | 43 |
| 3.2 Variationer i tillgänglighet och åtkomlighet | 45 |
| 3.2.1 Inrikesflygtrafiken har utvecklats negativt..... | 45 |
| 3.2.2 Handelskamrarna anser att tillgängligheten till inrikesflyg varierar kraftigt | 47 |
| 3.2.3 Oenig allmänhet om inrikesflygets tillgänglighet | 49 |
| 3.3 Näringslivet är beroende av ett fungerande inrikesflyg | 50 |
| 3.3.1 Inrikesflyget möjliggör snabba affärsresor och underlättar kundkontakter | 51 |
| 3.3.2 Inrikesflyget är viktigt för kompetensförsörjning och den nationella arbetsmarknaden..... | 52 |
| 3.3.3 Fungerande inrikesanslutningar till internationella marknader är centralt för företagen..... | 53 |
| 3.3.4 Försämrad flygtillgänglighet riskerar att påverka företags etablering och tillväxt negativt..... | 54 |
| 3.3.5 Beroendet av Bromma flygplats varierar i landet..... | 55 |
| 3.3.6 Staten bör ta ett ökat ansvar för inrikesflyget och de regionala flygplatserna..... | 57 |

| | |
|--|-----|
| 4 Svenska folkets resvanor med inrikesflyg..... | 59 |
| 4.1.1 Fler överväger att resa med inrikesflyg under 2026 | 61 |
| 4.1.2 Boende i norra Sverige reser mer med inrikesflyg | 62 |
| 4.1.3 Privatresor drivs av tidsvinst och långa avstånd..... | 63 |
| 4.1.4 Tjänsteresor drivs av tidsvinst och är vanligare bland män..... | 65 |
| 4.1.5 Icke-resenärer väljer andra färdmedel med pris, tid och klimat som viktigaste skäl..... | 68 |
| 4.1.6 Svårt att motivera icke-resenärer att börja flyga | 74 |
| 4.1.7 Bedömningen av inrikesflygets betydelse varierar mellan olika grupper | 75 |
| 4.1.8 Skillnader i attityder till statliga åtgärder utifrån resvanor och reseändamål | 78 |
| 4.1.9 Vad skulle få oss att flyga mer respektive mindre inrikes? Pris styr, tåget konkurrerar och klimatet begränsar..... | 79 |
| 5 Flygplatsernas ekonomi och statligt driftbidrag..... | 82 |
| 5.1 De regionala icke-statliga flygplatserna redovisar underskott | 83 |
| 5.2 Statsbidrag för icke-statliga flygplatser | 87 |
| 5.2.1 Fler flygplatser kan få driftbidrag sedan 2024 | 87 |
| 5.2.2 Statsstödsregler måste följas vid driftbidrag | 88 |
| 5.3 Statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser har ökat..... | 90 |
| 5.3.1 Driftbidraget nästan fördubblades 2024 | 90 |
| 5.3.2 Driftbidraget mer än fördubblades 2026 | 91 |
| 5.4 Ägarna finansierar en hög – men minskande – andel av kostnaderna för flygplatsverksamheten | 91 |
| 5.5 SKR efterfrågar ett långsiktigt stöd | 94 |
| 5.6 Flygplatsernas syn på driftbidragshöjningen 2024 | 95 |
| 5.6.1 Det höjda driftbidraget har förbättrat ägarnas ekonomi men har inte skapat utrymme för investeringar..... | 95 |
| 5.6.2 Det statliga driftbidraget täcker en stor andel av driftunderskottet för flera flygplatser..... | 97 |
| 5.7 Några flygplatser beviljas inte statligt driftbidrag | 99 |
| 5.8 Flygplatsernas syn på driftbidragshöjningen 2026 | 100 |
| 5.8.1 Budgetmässiga begränsningar hos ägare gör att vissa flygplatser kommer att ha svårt att utnyttja det ökade bidraget..... | 100 |
| 5.8.2 Höjningen av driftbidraget innebär att flera flygplatser kommer att nå upp till taket för statlig finansiering | 102 |
| 5.8.3 Det utökade driftbidraget är inte tillräckligt för att nå upp till maximal underskottstäckning för vissa flygplatser | 103 |
| 5.8.4 Flygplatserna budgeterar för en ökad investeringstakt..... | 104 |
| 5.9 Sena utbetalningar av driftbidraget orsakar problem för flygplatserna | 106 |
| 5.9.1 Trafikverket uppges sakna tydliga rutiner för utbetalning av driftbidraget | 107 |
| 5.9.2 Sena beslut och utbetalningar skapar planerings- och likviditetsproblem | 108 |
| 5.9.3 Bidragets utformning skapar planeringsosäkerhet | 110 |
| 5.9.4 Kritik mot miljömiljonen | 111 |
| 6 Beredskapsflygplatser..... | 112 |
| 6.1 Antalet beredskapsflygplatser har ökat över tid..... | 113 |
| 6.2 Antal öppnanden på beredskapsflygplatser har legat stabilt under de senaste åren..... | 117 |

| | |
|--|-----|
| 6.2.1 Beredskapsflygplatserna fungerar väl för ambulansflyget | 119 |
| 6.3 Beredskapsersättning per flygplats | 121 |
| 6.3.1 Beredskapsersättningens utformning upplevs som orättvis | 121 |
| 6.3.2 Ettåriga avtal skapar osäkerhet för beredskapsflygplatserna | 123 |
| 6.3.3 Ersättningen har inte täckt kostnaderna för beredskapsupdraget | 124 |
| 6.3.4 Oklart om anslagshöjningen till beredskapsflygplatserna kommer att ge full kostnadstäckning | 126 |
| 6.4 Reguljärtrafik och beredskapsförmåga hänger ihop | 126 |
| 6.5 Ej utsedda beredskapsflygplatser spelar också en viktig roll i beredskapssystemet | 127 |
| 6.5.1 Även flygplatser som inte är utsedda beredskapsflygplatser används för samhällsviktiga flygtransporter | 127 |
| 6.5.2 Ekonomiska och organisatoriska hinder för att öppna utanför ordinarie öppettider | 128 |
| 6.5.3 Flertalet av de icke-statliga flygplatserna som inte är utsedda beredskapsflygplatser önskar bli det | 130 |
| 6.6 Flygplatsernas kontakter med beredskapsmyndigheter | 132 |
| 6.7 Civila flygplatser är viktiga för Försvarmakten | 133 |
| 6.7.1 Försvarmakten anser att staten behöver rådighet över fler flygplatser i hela landet | 134 |
| 6.7.2 Robust flygplatsinfrastruktur för kris och krig | 137 |
| 6.7.3 Ökad samverkan mellan flygplatserna och Försvarmakten | 138 |
| 6.8 Samverkansstrukturen beredskapssektor transporter privat–offentlig samverkan | 144 |
| 7 Miljö och det svenska inrikesflyget | 147 |
| 7.1 Mål för flygplatsers arbete med koldioxidutsläpp | 148 |
| 7.2 Statliga styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan | 149 |
| 7.2.1 Internationellt beslutade styrmedel | 149 |
| 7.2.3 Övriga styrmedel | 155 |
| 7.3 Klimatpåverkan från flygplatsernas egen verksamhet | 156 |
| 7.3.1 Grön Flygplats – ett projekt för att driva på den hållbara omställningen bland regionala flygplatser | 156 |
| 7.3.2 De flesta flygplatser närmar sig fossilfrihet | 158 |
| 7.3.3 Olika uppfattningar bland flygplatserna om värdet av miljö- och klimatcertifiering | 160 |
| 7.3.4 Behov av insatser från andra aktörer för att flygplatserna ska ställa om till fossilfri drift | 162 |
| 7.4 Flygplatsers infrastruktur gentemot flygbolagen | 165 |
| 7.4.1 El och laddinfrastruktur | 165 |
| 7.4.2 SAF och fossilfria bränslen | 168 |
| 7.4.3 Vätgas | 172 |
| 7.5 Resepolicyer | 173 |
| 7.5.1 Flygplatsägarnas resepolicyer är mer eller mindre flygvänliga | 174 |
| 7.5.2 Oklar koppling mellan förekomst av resepolicy och flygande i tjänsten | 177 |
| 7.5.3 Myndigheter ska redovisa hur de säkerställt färdmedelsneutrala tjänsteresor | 178 |
| 8 Iakttagelser och bedömningar | 180 |
| Referenser | 190 |

| | |
|--|-----|
| <i>Bilaga 1</i> | |
| Enkät om medborgarnas erfarenheter av och inställning till inrikesflyget..... | 199 |
| <i>Bilaga 2</i> | |
| Ipsos tekniska rapport om 2025 års enkätundersökning om inrikesflyget..... | 207 |
| <i>Bilaga 3</i> | |
| Frågor till handelskamrar..... | 217 |
| <i>Bilaga 4</i> | |
| Förändring i antal passagerare vid Sveriges flygplatser mellan 2019 och 2025 | 218 |
| <i>Bilaga 5</i> | |
| Beredskapsflygplatser under perioden 2012–2026 | 220 |
| <i>Bilaga 6</i> | |
| Ersättning per beredskapsflygplats 2019–2025 | 221 |

Sammanfattning

De regionala icke-statliga flygplatserna är en viktig del av det svenska transportsystemet. I Sverige finns drygt 40 civila instrumentflygplatser, dvs. flygplatser som är utrustade för inflygning och navigering vid nedsatt sikt. Av dessa ägs 10 av staten, 2 är privatägda och resten ägs av kommuner och regioner. De regionala icke-statliga flygplatserna utgör därmed ungefär tre fjärdedelar av landets flygplatser. Deras betydelse handlar inte enbart om reguljär trafik och regional tillgänglighet, utan också om krisberedskap och försvar.

Antalet inrikespassagerare har minskat kraftigt sedan 2019 och ligger fortfarande betydligt under nivåerna före pandemin. Utrikesflyget har återhämtat sig bättre, medan inrikesflyget påverkas av förändrade resebeteenden på grund av digitalisade möten, distansarbete, konkurrens från andra trafikslag samt oro över klimat- och miljökonsekvenser. De låga trafikvolymerna får ekonomiska konsekvenser för de regionala flygplatserna, som ofta har underskott. För 2025 prognostiserades underskottet till ca 780 miljoner kronor, jämfört med ca 540 miljoner kronor 2019.

De icke-statliga flygplatserna finansieras huvudsakligen genom kommuner och regioner, men staten lämnar driftsbidrag via Trafikverket. Det statliga stödet har successivt förstärkts. Bidraget ökades från 103 till 210 miljoner kronor 2024 och låg kvar på samma nivå 2025. För 2026 beslutades om en ytterligare höjning med 318 miljoner kronor, till totalt 528 miljoner kronor. Syftet med förstärkningen är att säkerställa driften vid landets flygplatser och minska risken för nedläggning av viktig infrastruktur. Förutom de två privata flygplatserna i Skavsta och Sälen finansierar de kommunala ägarna också hela verksamheten vid flygplatserna i Norrköping och Ängelholm.

Trafikverket har i uppdrag att teckna avtal med utvalda beredskapsflygplatser som ska kunna ta emot akuta och prioriterade transporter, exempelvis för hälso- och sjukvård, räddningstjänst, kustbevakning, brandflyg samt aktörer inom krisberedskap och totalförsvar. När systemet infördes 2012 fanns avtal med tio beredskapsflygplatser. I dag finns 27 sådana avtal, varav 9 gäller statliga flygplatser och resterande regionala icke-statliga flygplatser.

Miljö- och klimatomställningen innebär att luftfarten står inför stora utmaningar. Det klimatpolitiska ramverket anger att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, medan flygbranschen har satt upp ett eget mål om fossilfritt inrikesflyg 2030. Projektet Grön Flygplats har dessutom som mål att 75 procent av de regionala flygplatserna ska vara fossilfria i den egna verksamheten senast 2028. Utvecklingen av eldrivna flygmotorer och fossilfria drivmedel ställer nya krav på flygplatsernas infrastruktur, exempelvis laddning av elflygplan samt mottagning, lagring och tankning av fossilfria bränslen. Samtidigt behöver flygplatsernas egen verksamhet ställas om, exempelvis uppvärmning, transporter och bagagehantering.

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

Uppföljningen behandlar frågor om tillgänglighet och konkurrenskraft, särskilt om förstärkningen av det statliga driftbidraget har haft avsedd effekt och hur tillgängligheten vid inrikesflygningar har utvecklats. Den tar även upp svenska folkets inställning till inrikesflyg och vilka faktorer som styr valet av transportsätt. Vidare granskas systemet med beredskapsflygplatser, bl.a. om det bidrar till att säkerställa viktiga samhällsfunktioner och hur systemet fungerar i praktiken. Uppföljningen behandlar också miljö- och klimatfrågor, inklusive hur de regionala flygplatserna arbetar för fossilfri verksamhet och vilken infrastruktur som behövs för fossilfritt flyg.

Metodmässigt bygger uppföljningen på både kvalitativa och kvantitativa underlag. Den omfattar dokument- och statistikgenomgång, en befolkningsenkät om resvanor och attityder till inrikesflyg samt intervjuer med relevanta aktörer. Enkäten genomfördes av Ipsos på uppdrag av Riksdagsförvaltningen och riktades till personer mellan 18 och 89 år i hela landet. Intervjuer har genomförts med bl.a. Svenska Regionala Flygplatser, företrädare för regionala flygplatser, Försvarsmakten, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenskt Ambulansflyg och regionala handelskamrar.

Nedan följer gruppens viktigaste iakttagelser utifrån den genomförda uppföljningen.

Regional tillgänglighet, klimatomställning och beredskap behöver kunna förenas i en sammanhållen politik

Gruppen noterar att regionala icke-statliga flygplatser på samma gång berör transportpolitikens mål (tillgänglighet samt säkerhet/miljö), totalförsvaret/civilt försvar och klimatarbetet. Därför behövs en mer samordnad och långsiktig politik som minskar målkonflikter så att omställningskrav och investeringsbehov inte underminerar vare sig grundläggande tillgänglighet eller beredskapsförmåga.

Så långt gruppen nu kan bedöma tyder mycket på att statens olika roller i flygplatssystemet behöver hållas samman bättre. Staten uppträder som både finansiär, regelgivare, upphandlare av trafik, beställare av beredskapsförmåga och aktör med ansvar för totalförsvarets behov. Om dessa roller inte samordnas riskerar styrningen att bli ryckig och delvis motstridig.

De regionala icke-statliga flygplatserna utgör en bärande men sårbar del av det svenska flygplatssystemet

Flygplatserna bidrar starkt till geografisk tillgänglighet, regional sammanhållning och samhällsfunktioner utanför statens basutbud, men utvecklingen pekar mot lägre volymer, stora skillnader mellan flygplatser och ökad ekonomisk

utsatthet. Gruppen konstaterar att dagens finansieringsmodell innebär att lokala och regionala ägare i stor utsträckning förväntas bära kostnader för infrastruktur vars nyttor ofta är nationella. Detta skapar en strukturell obalans mellan lokal betalningsförmåga och nationellt intresse.

Den fragmenterade ägarstrukturen ger ojämna förutsättningar och ökar systemets sårbarhet

Eftersom många civila instrumentflygplatser är regionala/icke-statliga, medan staten ansvarar för ett nationellt basutbud får flygplatserna olika ekonomiska och organisatoriska villkor. Det ger varierande förmåga att hantera intäktsbortfall och investeringar och gör infrastrukturen beroende av lokala prioriteringar – trots att funktionerna ofta är av nationellt intresse (tillgänglighet och beredskap).

Nedgången i inrikesresandet driver en negativ spiral

Efter pandemin syns minskade trafikvolym, en mer koncentrerad marknad och svagare konkurrens. Lägre intäkter i kombination med trögrörliga kostnader skapar återkommande underskott. I detta läge blir statliga styrmedel (t.ex. trafikplikt) viktigare, men ändringar i trafikpliktens omfattning kan få följd effekter för såväl reguljär drift som samhällsviktiga funktioner.

Koncentrationen till få aktörer ökar sårbarhet och prisnivåer

Inrikesmarknaden beskrivs som starkt koncentrerad med färre operatörer och en dominerande aktör. Gruppen konstaterar att det kan bidra till högre priser och sämre flexibilitet på sträckor med svag konkurrens och ökar sårbarheten vid störningar – särskilt där utbudet redan är tunt.

Tillgängligheten till inrikesflyg varierar och har haft en svag utveckling, med negativa konsekvenser för näringslivet

Gruppen konstaterar att inrikesflygets roll för grundläggande tillgänglighet i vissa delar av landet fortfarande är betydande, och att försämringar kan få bredare regionalpolitiska effekter. För näringslivet kan minskad flygtillgänglighet försvåra möjligheten att upprätthålla kundkontakter, säkra kompetensförsörjning och nå internationella marknader, särskilt i regioner där alternativa transportslag inte är realistiska.

Inrikesflyget används av en relativt liten del av befolkningen

Enkäten visar att en relativt liten andel (14 procent) flugit inrikes det senaste året, men fler uppger att de planerar att resa inrikes med flyg under de kommande tolv månaderna. Skillnaden mellan faktisk användning och intention antyder att inrikesflyget främst används av grupper med tydliga och åter-

kommande behov, och att flygandet delvis är ett etablerat beteende hos tidigare flygresenärer. Enligt gruppen påverkas sannolikt befolkningens användning av flyget av olika omvärldsfaktorer, t.ex. covid-pandemin med efterföljande låg-konjunktur och ökade flygpriser till följd av geopolitiska händelser. Gruppen konstaterar att inrikesflyget i första hand används av grupper med tydliga och återkommande behov.

Det finns regionala skillnader i inrikesflygande

Gruppen noterar att boende i norra Sverige flyger betydligt mer än övriga, vilket pekar på att flyget fyller en annan funktion där avstånden är långa och alternativen svagare. I dessa regioner framstår flyget mer som grundläggande infrastruktur än som ett val bland flera likvärdiga färd sätt. Av den anledningen anser gruppen att det är viktigt att ha i åtanke att nationella beslut om inrikesflyget inte påverkar alla regioner lika, eftersom deras geografiska och transportmässiga förutsättningar skiljer sig åt. Detta talar för att utformningen av styrmedel och regleringar bör föregås av regionala konsekvensanalyser och, där så är motiverat, möjliggöra en mer differentierad tillämpning. På så sätt kan politiken bättre balansera nationella mål med behovet av tillgänglighet och regional utveckling i delar av landet där inrikesflyget fyller en särskilt central funktion.

Inrikesflygets betydelse för näringslivet varierar mellan olika delar av landet

Handelskamrarnas underlag pekar på att färre avgångar, sämre tidtabeller och bristande redundans påverkar företagens affärsresor, särskilt där alternativ saknas. Beroendet är mindre i storstadsnära regioner med starkare väg/järnväg, medan flyget i norra Sverige och avlägsna inlandsområden framstår som samhällsbärande. Slutsatsen är att staten kan behöva ta ett mer långsiktigt ansvar än vad marknaden klarar.

Flera dominerande drivkrafter bland dem som flyger

Enkätundersökningen visar att tidsvinst, långa avstånd och brist på alternativa färd sätt är de främsta skälen till att välja inrikesflyg för både de som reser privat och de som reser i tjänsten. Skälen att välja inrikesflyg är främst koppelade till restid i hela resekedjan. Tjänsteresor är vanligare i vissa grupper (t.ex. män och höginkomsttagare), vilket tyder på att flygandet speglar arbetslivets mobilitetsbehov. Flyget väljs framför allt när det upplevs funktionellt överlägset andra färd sätt.

De som avstår från inrikesflyg gör det främst av praktiska, ekonomiska och klimatrelaterade skäl

Att man väljer bort flyg förklaras ofta av att andra färdmedel upplevs enklare/billigare, av att resan är för kort eller av klimat- och miljöhänsyn. Bil och tåg dominerar som alternativ och besluten handlar om en helhetslösning i resekedjan, inte bara biljettpriset. Gruppen noterar också att lägre priser sannolikt påverkar tidigare flygresenärer mer än det påverkar personer som i dag väljer bort flyget.

Synen på inrikesflygets samhällsnytta är starkare än synen på dess privata nytta

Fler anser att inrikesflyget är viktigt för näringsliv och möjligheten att bo och leva i hela landet än för privata ändamål. Legitimiteten vilar därmed främst på flygets roll för arbete, tillgänglighet och regional sammanhållning. Gruppen konstaterar att det finns stöd för att staten säkerställer trafik på sträckor med svagt marknadsunderlag men stort samhällsbehov såsom att säkerställa möjligheten av att bo och arbeta i hela landet..

Underskotten är inte tillfälliga utan strukturella

Underskotten har vuxit över tid och bedöms vara strukturella snarare än tillfälliga, med stora underskott vid regionala icke-statliga flygplatser (högre än före pandemin).

Det höjda statliga driftbidraget har stabiliserat ekonomin, men det har inte löst flygplatsernas långsiktiga problem

Förstärkta bidrag har främst gått till öppethållande, bemanning och nödvändigt underhåll men har ofta inte räckt till större reinvesteringar, moderniseringar eller omställningar. Gruppen konstaterar att effekten främst blir kortsiktig stabilisering, medan långsiktig sårbarhet och investeringsbehov kvarstår.

Bidragsmodellen ger ojämna utfall och riskerar att missgynna ägare med svag betalningsförmåga

Eftersom bidraget är kopplat till underskott och begränsas av tak för statlig underskottstäckning kan vissa mindre kommuner inte fullt ut tillgodogöra sig stödet. Såvitt gruppen nu kan konstatera verkar utfallet variera mellan flygplatser, vilket väcker frågor om förutsägbarhet och rättvisa, särskilt för små ägare med begränsat budgetutrymme.

Planeringsosäkerhet underminerar effektiv styrning och flygplatserna efterfrågar långsiktighet

Sena utbetalningar kan skapa likviditetsproblem och försvåra styrning, upphandling samt planering av underhåll och investeringar. Gruppen anser att dagens ordning kan skapa onödig osäkerhet och bedömer så långt som uppföljningen har kunnat visa att det vore önskvärt med mer långsiktiga och transparenta rutiner då det skulle kunna stärka stödets effekt även utan mer anslag.

Stöden riskerar att bli ”brandsläckning” utan parallell strukturpolitik

Driftbidrag kan stabilisera driften men riskerar att ge begränsad effekt om de inte kombineras med strukturpolitik som stärker linjenätets uthållighet, trafikpliktens utformning och konkurrensförutsättningarna. Utifrån uppföljningens resultat bedömer gruppen att det sannolikt finns goda skäl att i framtiden samordna beslut om driftbidrag, trafikplikt och beredskapsuppdrag tydligare, så att statens insatser sammantaget stärker – och inte försvagar – flygplatssystemets funktion.

Systemet med beredskapsflygplatser framstår i huvudsak som operativt fungerande och som en etablerad del av samhällets beredskap

Nätet med beredskapsflygplatser har byggts ut (27 flygplatser) utifrån ett förändrat omvärlds-/säkerhetsläge och erfarenheter från pandemin. Antalet öppnanden utanför ordinarie öppettider är relativt stabilt och avser till stor del ambulansflyg. Gruppen konstaterar således att det visar att systemet används för konkret samhällsviktig verksamhet och utgör en samhällskritisk infrastruktur.

Beredskapssystemet har byggts ut men det är oklart om systemet är fullt dimensionerat för framtida krav

Även icke utsedda beredskapsflygplatser kan behöva öppna för samhällsviktiga landningar, vilket kan innebära kostnader och bemanningsutmaningar. Att viktiga funktioner delvis bygger på frivillighet kan ses som en svaghet. Det finns intresse av att fler flygplatser ska ingå. Det är därför oklart om dagens system bör ses som färdigutvecklat och frågan om vilka flygplatser som bör ingå i systemet kommer fortsatt att vara aktuell.

Ersättningsmodellen ifrågasätts och ettåriga avtal skapar osäkerhet och hämmar utveckling

Ersättningen upplevs av flera som orättvis och kan inte alltid täcka kostnader – vilket i praktiken innebär lokal medfinansiering av en nationell beredskapsfunktion. Ettåriga avtal skapar osäkerhet och försvårar planering av bemanning,

kompetens och investeringar; längre avtalsupplägg bedöms kunna stärka robustheten. Enligt gruppens mening framstår det som rimligt att ett mer långsiktigt avtalsupplägg skulle kunna stärka systemet utan att ändra dess grundläggande funktion.

Reguljärtrafik och beredskap hänger ihop

Gruppen konstaterar att beredskapsförmåga inte kan separeras från flygplatsernas ordinarie verksamhet. Reguljär passagerar- och fraktrafik bidrar till bemanning, kompetens, rutiner och utrustning som även behövs vid samhällsviktiga transporter. När reguljärtrafiken minskar riskerar därför den faktiska beredskapsförmågan att försvagas, även om flygplatsen formellt finns kvar i beredskapssystemet.

Totalförsvarets behov gör flygplatsfrågan till mer än en transportpolitisk fråga

Försvarsmakten pekar på behov av ökad statlig rådgivning över fler flygplatser, och Natomedlemskapet och det förändrade säkerhetsläget innebär att flygplatssystemet inte bara kan bedömas utifrån civil tillgänglighet. Enligt gruppen är flygplatserna viktiga för militär rörlighet, världsstödd och uthållighet. Det innebär att flygplatsernas svaga ekonomi inte bara är ett transportproblem. När verksamheten blir ekonomiskt skör riskerar även beredskap och försvarsförmåga att påverkas, eftersom flygplatserna behövs för samhällsviktiga insatser. Enligt gruppens mening behöver statens ansvar för flygplatssystemet bedömas utifrån både transportpolitiska och försvars- och beredskapspolitiska utgångspunkter.

Minskade utsläpp i flygplatsernas egen verksamhet

Gruppen konstaterar att de regionala icke-statliga flygplatserna har tagit tydliga steg för att minska utsläppen från den egna verksamheten. Uppföljningen visar samtidigt att förutsättningarna för omställning skiljer sig åt mellan olika flygplatser. I sammanhanget understryker gruppen att flygplatsernas markverksamhet endast utgör en mindre del av flygets samlade klimatpåverkan. Omställningen kräver därför insatser även från staten, flygbolag, ägare och andra berörda aktörer. Gruppen konstaterar även att samarbete mellan flygplatser stärker omställningsförmågan genom erfarenhetsutbyte, gemensamt lärande och samordnade insatser. Detta illustreras av projektet Grön Flygplats där de deltagande flygplatserna minskat såväl koldioxidutsläppen och mängden avfall som energiförbrukningen i den egna verksamheten.

Tydliga definitioner underlättar omställningen

Utifrån uppföljningens resultat anser gruppen att tydliga och långsiktiga definitioner av fossilfri flygplatsverksamhet är viktiga för planering, investeringar och uppföljning för regionala icke-statliga flygplatser – detta mot bakgrund av att företrädare för ett flertal flygplatser uttryckt en osäkerhet om vilka kriterier som används för att bedöma graden av fossilfrihet, exempelvis när det gäller användning av ersättningsbränslen. Under arbetet med uppföljningen kom en ny föreskrift från Trafikverket som ger flygplatserna stor frihet att själva åberopa grunder för fossilfrihet utifrån vissa grundläggande förutsättningar. Gruppen anser att det är viktigt att följa om omfattningen av dokumentationen kan hållas på rimliga nivåer samtidigt som osäkerheten om gällande riktlinjer kan undanröjas.

Fossilfritt flygbränsle framstår som det mest realistiska omställningsspåret på kort sikt

Så långt gruppen kan bedöma verkar fossilfritt flygbränsle (SAF) i nuläget vara det mest realistiska spåret för klimatomställning på kort sikt, eftersom det kan användas i befintliga system och inte kräver omfattande anpassningar. Samtidigt är genomslaget beroende av faktorer som ofta ligger utanför flygplatsernas kontroll. Bland dessa finns t.ex. prisnivåer, tillgång, distribution, regelverk och efterfrågan. Gruppen noterar därför att flygplatserna främst kan skapa förutsättningar för användning av SAF, medan genomslaget i hög grad är beroende av andra aktörer.

I sammanhanget konstaterar gruppen att samverkan mellan flygplatser och andra aktörer kan stimulera utvecklingen av SAF-användning. Här kan särskilt nämnas den gemensamma upphandlingen av SAF som tio flygplatser har genomfört inom ramen för projektet Grön Flygplats.

Elflyg är ett viktigt framtidsspår men svårt att planera för vid flygplatserna i dag

Gruppen ser elflyg som ett viktigt framtidsspår i klimatomställningen men konstaterar att osäkerheten fortfarande är stor. Uppföljningen visar att många flygplatser befinner sig i ett förberedande skede på grund av faktorer som bristande elnätskapacitet, höga investeringskostnader och osäkerhet om framtida standarder samt att tekniken fortfarande är under utveckling och kommersiellt genomslag troligen ligger flera år framåt i tiden. Gruppen ser därför ett behov av samordning mellan olika berörda aktörer såsom flygbolag, flygplatser, stat och myndigheter för att kunna arbeta mer framåtriktat.

1 Inledning

Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd och är därför helt beroende av en fungerande luftfart för att knyta samman landet. Flygplatserna har därmed stor betydelse för att hela Sverige ska leva och för att upprätthålla tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget. De regionala icke-statliga flygplatserna spelar en viktig roll i det svenska transportsystemet, och ett väl sammanhållet flygplatssystem är också betydelsefullt. Trafikutskottet bereder också löpande flygplatsrelaterade frågor och frågor om flygets klimatpåverkan.¹

I Sverige finns i dag drygt 40 s.k. civila instrumentflygplatser, utrustade för inflygning och navigering vid nedsatt sikt. Av dessa ägs tio av staten, två är privatägda och resterande ägs av kommuner och regioner. De regionala icke-statliga flygplatserna utgör därmed ungefär tre fjärdedelar av det totala antalet flygplatser och har därför en stor betydelse när det gäller landets krisberedskap och försvar.²

Antalet inrikespassagerare har minskat kraftigt sedan 2019. Utrikesflyget återhämtar sig och ligger för närvarande 16 procent under nivån före pandemin. Resandet med inrikesflyg ligger ännu 39 procent under nivåerna före pandemin.³ Enligt den s.k. flygplatsutredningen har utvecklingen mot ett minskat inrikesflygande drivits av nya resebeteenden efter pandemin där ett minskat resande antas bero på digitalisering av möten och distansarbete, konkurrens från andra trafikslag samt individers oro över flygresors klimat- och miljökonsekvenser.⁴

Låga trafikvolymerna gör att de regionala icke-statliga flygplatserna dras med ekonomiska underskott. Det prognostiserade underskottet för flygplatserna uppgick till ca 780 miljoner kronor 2025. Denna siffra kan jämföras med underskottet 2019 som uppgick till ca 540 miljoner kronor.⁵

De icke-statliga flygplatserna finansieras i huvudsak av en eller flera kommuner och/eller regioner. Staten bidrar, via Trafikverket, till finansieringen av dessa flygplatser genom att lämna driftbidrag.⁶ Det årliga bidraget ökades från 103 till 210 miljoner kronor 2024⁷, en nivå som även gällde 2025.⁸ Därefter beslutade riksdagen, i enlighet med regeringens förslag för 2026, att höja bidraget med ytterligare 318 miljoner kronor till totalt 528 miljoner kronor. Åtgärderna syftar till att säkerställa driften vid landets flygplatser och minska risken för nedläggningar av viktig infrastruktur.⁹

¹ Senast i bet. 2025/26:TU12 Luftfartsfrågor.

² Ds 2023:3 Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap.

³ Trafikanalys (2025a). Luftfart 2024.

⁴ Ds 2023:3.

⁵ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-01-21.

⁶ Förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

⁷ Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93.

⁸ Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101.

⁹ Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 s. 43 och 65–66, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:126–127.

Trafikverket har i uppdrag att förhandla och teckna avtal med utvalda flygplatser om att vara beredskapsflygplatser, vilket innebär att de ska kunna ta emot akuta och andra prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvård, räddningstjänst, kustbevakning, brandflyg samt övriga aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. När systemet infördes 2012 fanns avtal med 10 beredskapsflygplatser.¹⁰ I dag finns 27 sådana avtal. Flygplatserna ska kunna ta emot akuta flygningar eller av annat skäl prioriterade transporter dygnet runt, även utanför ordinarie öppettider. Nio av flygplatserna är statliga och resten regionala icke-statliga.¹¹

Luftfarten har stora utmaningar vad gäller miljö och utsläpp av fossila bränslen. Det händer mycket i utvecklingen mot eldrivna flygmotorer och fossilfria drivmedel, men för att klimatmålen ska realiseras behöver också förändringar ske på flygplatserna. Det handlar å ena sidan om att säkerställa att man kan tillgodose de behov som ställs av flygbolagen, i form av exempelvis en infrastruktur som tillåter laddning av elflygplan eller kapacitet för mottagande, lagring och tankning av nya fossilfria bränslen. Men också att de interna och markbundna processerna som finns på flygplatserna är fossilfria. Dessa kan handla om till exempel uppvärmning, transporter och bagagehantering.¹²

1.1 Mål av betydelse för luftfarten

Riksdagen har antagit det övergripande målet att transportpolitiken i Sverige ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen också beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.¹³ Enligt funktionsmålet tillgänglighet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Därutöver har regeringen som mål att den regionala utvecklingspolitiken ska bidra till utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.¹⁴

Enligt propositionen Totalförsvaret 2025–2030 är såväl det militära som det civila försvaret beroende av en välfungerande och underhållen transportinfrastruktur, där vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser utgör viktiga delar. Med Sveriges medlemskap i Nato ställs dessutom högre krav på både militär och civil förmåga att kunna stödja andra allierade på svenskt territorium. Målet för det civila försvaret är bl.a. att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna.

¹⁰ Trafikverket (2020). Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, slutrapport 2020-06-15, TRV 2020:145.

¹¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/12/trafikverket-ska-inga-avtal-med-beredskapsflygplatser-for-2025/>.

¹² <https://gronflygplats.se/om-gron-flygplats/>.

¹³ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118.

¹⁴ Prop. 2019/20:1 utg.omr. 19, bet. 2019/20:NU2, rskr. 2019/20:113.

I propositionen betonas att stärkt konkurrenskraft för den svenska luftfarten och flygplatser är till gagn för civilt försvar.¹⁵

Enligt det klimatpolitiska ramverket som antogs av riksdagen 2017 ska Sverige senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Därtill fastslås att utsläppen från inrikes transporter – med undantag för inrikes flyg – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.¹⁶ Flygbranschen i Sverige har satt upp ett eget etappmål om att inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030 och att all flygtrafik som startar i Sverige ska vara fossilfri senast 2045.¹⁷ Vidare har projektet Grön Flygplats, som samlar majoriteten av de regionala flygplatserna, satt upp ett mål om att 75 procent av de regionala flygplatserna ska bli fossilfria i sin egen verksamhet senast 2028.¹⁸

1.2 Syfte, frågeställningar och avgränsningar

1.2.1 Utskottets arbete med uppföljning och utvärdering

Av 4 kap. 8 § regeringsformen framgår att varje utskott följer upp och utvärderar riksdagsbeslut inom utskottets ämnesområde. Den här uppföljningen är en del av trafikutskottets arbete med denna uppgift. Trafikutskottet beslutade den 3 juni 2025 att påbörja ett projekt om luftfartsfrågor (se 8 § sammanträdesprotokoll 2024/25:30).

Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp (nedan kallad gruppen). Underlaget till gruppens uppföljning har sammanställts av riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat (RUFSS) i samråd med trafikutskottets kansli.

1.2.2 Syfte och frågeställningar

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 frågeställningar.

Tillgänglighet och konkurrenskraft

Har förstärkningen av det statliga driftbidraget haft avsedd effekt, dvs. att långsiktigt säkra förutsättningarna för de regionala icke-statliga flygplatsernas verksamhet och bidra till funktionsmålet att ge alla en grundläggande tillgänglighet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet?

¹⁵ Prop. 2024/25:34, bet. 2024/25:FöU2.

¹⁶ Prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320.

¹⁷ Svenskt Flyg (2024). Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen. Hämtad från: <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2024/09/Flygbranschens-Fardplan-Uppgraderad-2024.pdf>.

¹⁸ <https://gronflygplats.se/>.

- Har förstärkningen av det statliga driftbidraget påverkat de regionala icke-statliga flygplatsernas konkurrenskraft?
 - Vilka faktorer förklarar eventuella skillnader i konkurrensförutsättningarna mellan flygplatserna?
 - Anser de berörda aktörerna att de vidtagna åtgärderna är tillräckliga för att säkra konkurrenskraften? Om inte, vilka ytterligare insatser efterfrågas?
- Hur har tillgängligheten vid inrikesflygningar mellan svenska städer utvecklats över tid?
- Vilken inställning har svenska folket till inrikesflyg?
 - Upplever medborgarna att tillgängligheten till flygtransporter har förändrats över tid?
 - Vilka parametrar styr valet av transportsätt, t.ex. miljö-, kostnads- och tidsaspekter?

Beredskap

Bidrar systemet med beredskapsflygplatser till att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna enligt målet för det civila försvaret och bidra till att stärka landets krisberedskap?

- Hur fungerar systemet med beredskapsflygplatser i praktiken? Hur många öppnanden av flygplatser för samhällsviktiga luftfartyg görs utanför ordinarie öppettider? Hur många öppnanden görs vid de flygplatser som inte är utvalda beredskapsflygplatser?
- Anser de regionala icke-statliga flygplatserna att systemet fungerar ändamålsenligt? Täcker den statliga ersättningen flygplatsernas kostnader som följer av de uppgifter som åläggs dem som beredskapsflygplatser?
- Anser olika aktörer, t.ex. Svenskt Ambulansflyg, som landar luftfartyg att systemet med beredskapsflygplatser fungerar ändamålsenligt? Har utökningen av antalet beredskapsflygplatser från 10 till 27 inneburit någon förändring i deras möjlighet att genomföra sina uppdrag?

Miljö, klimatneutrala flygplatser och ett fossilfritt flyg

Hur arbetar de regionala icke-statliga flygplatserna för att minska utsläppen av växthusgaser i linje med nationella och branschens egna mål? Hur ser förutsättningarna ut för de regionala icke-statliga flygplatserna att nå målet att inrikestrafiken på sikt ska bli fossilfri?

- Hur långt har de svenska icke-statliga regionala flygplatserna kommit i dag i arbetet mot att *den egna infrastrukturen och verksamheten* ska vara fossilfri senast 2030?
 - Vilka hinder och möjligheter ser de regionala flygplatserna för deras möjlighet att nå målet om en fossilfri verksamhet 2030?

- Utöver deras egna prioriteringar och initiativ, vad ser de regionala flygplatserna att andra aktörer (stat, myndigheter och näringsliv) behöver göra för att målet om en fossilfri verksamhet 2030 ska kunna nås?
- Hur långt har svenska regionala flygplatser kommit i dag i arbetet med att *tillgodose flygbolagens behov* av infrastruktur för laddning och tankning av fossilfria bränslen för att inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030?
 - Vilka hinder och möjligheter ser de regionala flygplatserna för deras möjlighet att nå målet om en fossilfri verksamhet 2030?
 - Utöver deras egna prioriteringar och initiativ, vad ser de regionala flygplatserna att andra aktörer (stat, myndigheter och näringsliv) behöver göra för att målet om en fossilfri verksamhet 2030 ska kunna nås?
- Hur många kommunala och regionala ägare av flygplatser har resepolicyer som tillåter (klimatneutrala) flygresor där det finns möjlighet till ersättning för merkostnader, exempelvis för biobränsle?

1.2.3 Avgränsningar

Uppföljningen avgränsas till att omfatta de regionala icke-statliga flygplatserna och deras förutsättningar, utveckling och verksamhet. Fokus ligger därmed inte på de statligt ägda flygplatser som drivs av Swedavia, utan på de kommunalt och regionalt drivna flygplatser som utgör en central del av landets tillgänglighet, beredskap och transportinfrastruktur. Dessa flygplatser står inför särskilda ekonomiska och strukturella utmaningar, vilket motiverar en riktad analys.

Uppföljningen omfattar inte internationell flygtrafik eller flygplatser utanför Sveriges gränser, annat än i den mån sådana förhållanden indirekt påverkar inrikesflygets utveckling och de regionala flygplatsernas förutsättningar.

Vidare belyser uppföljningen i huvudsak flygplatsernas egen verksamhet, organisation, ekonomi och infrastruktur. Den berör därför endast i begränsad omfattning de flygbolag som trafikerar flygplatserna. Flygbolagens kommersiella beslut, linjeutbud och strategier behandlas enbart när dessa direkt påverkar flygplatsernas förutsättningar. Tyngdpunkten ligger således på flygplatsernas roll och funktion i transportsystemet, snarare än på den operativa flygtrafiken.

Uppföljningen fokuserar i viss utsträckning på perioden 2019–2025. Denna tidsram omfattar utvecklingen före, under och efter pandemin och fångar därmed de strukturella förändringar i resmönster, ekonomi och politiska beslut som påverkat det svenska inrikesflygets förutsättningar.

Uppföljningen fokuserar på flygets roll i transportsystemet och begränsas till att analysera andra trafikslag endast när de direkt påverkar inrikesflygets efterfrågan, konkurrensläge eller tillgång till de regionala icke-statliga flygplatserna.

1.3 Metod och genomförande

Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp. Underlaget har sammanställts av riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat i samråd med trafikutskottets kansli. I arbetet med uppföljningen har en kombination av kvalitativ och kvantitativ metod tillämpats.

Dokument och statistik

Uppföljningen omfattar en genomgång av publicerat material för det svenska inrikesflyget, med fokus på de regionala icke-statliga flygplatserna, i form av t.ex. statistik, riksdagstryck, utredningar och rapporter från relevanta myndigheter och organisationer.

Enkät om svenskt inrikesflyg till befolkningen

Riksdagsförvaltningen har anlitat Ipsos för att genomföra en enkät om medborgarnas resvanor och attityder till inrikesflyget och hur de upplever tillgängligheten. Målgruppen var personer 18–89 år i hela landet.

Enkäten omfattade ca 45 frågor framtagna av riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat, varav omkring 10 var bakgrundsfrågor (t.ex. kön, ålder, utbildning och bostadsort).¹⁹ Övriga frågor rörde inställning till och erfarenheter av inrikesflyg. Två frågor var öppna. Inbjudan skickades via Kivra och/eller brev i november 2025 och insamlingen avslutades i januari 2026. Två påminnelser skickades via Kivra och en via brev.

Totalt tillfrågades 23 235 personer och 6 141 svarade, vilket motsvarar en svarsandel på 26,4 procent. Materialet har poststratifierats för att bättre spegla befolkningen, men bortfallet motiverar viss försiktighet vid tolkning av resultaten.

Respondenter kunde även lämna fritextsvar om vad som skulle få dem att flyga mer eller mindre inrikes. Microsoft 365 Copilot användes för en första tematisk kodning baserad på nyckelord, följt av manuell granskning för att säkerställa kvaliteten.

I enkätens avslutande fritextfråga kunde respondenterna lämna egna synpunkter. Totalt inkom 356 svar som delades in i sex huvudteman. Det största temat rörde undersökningens upplägg och frågekonstruktion (36 procent), där många upplevde frågorna som vinklade, otydliga, repetitiva eller tekniskt formulerade. Flera beskrev även svårigheter med navigering, begränsningar i att korrigera svar och att enkäten tog längre tid än utlovat. Vidare ansåg 17 procent att de inte tillhör målgruppen, främst personer som inte reser inrikes, äldre som inte kände igen sig i frågorna och individer med hinder för flygresande.

Två sakfrågor framträdde tydligt: behovet av ett välfungerande och konkurrenskraftigt tågsystem (12 procent) samt flygets betydelse för tillgänglighet i regioner med långa avstånd och bristfällig järnväg (16 procent). En mindre

¹⁹ Se bil. 1 Frågeformulär Inrikesflyget 2025 och bil. 2 Ipsos tekniska rapport om enkätundersökningen.

men profilerad grupp (8 procent) lyfte klimat- och miljöskäl för att begränsa inrikesflyget, exempelvis genom högre beskattning eller ökade satsningar på tåg. Slutligen var 12 procent av kommentarerna korta eller neutrala utan tydliga synpunkter.

Möten och intervjuer

Inom ramen för uppföljningen har aktörer inom svenskt flyg intervjuats (t.o.m. mars 2026). Syftet med intervjuerna har varit att få en fördjupad kunskap om svenskt inrikesflyg, med fokus på de regionala icke-statliga flygplatserna. Intervjuerna var semistrukturerade, dvs. frågorna var förberedda men intervjuerna formades till viss del utifrån de intervjuades svar.

Intervjuer genomfördes med relevanta aktörer inom svenskt flyg, t.ex. Svenska Regionala Flygplatser (SRF), inklusive Grön Flygplats.²⁰ SRF har för närvarande 32 medlemsflygplatser, och företrädare för totalt 30 av dessa intervjuades.

Intervjuer gjordes med några av de myndigheter som bedömdes vara mest intressanta med tanke på de frågeställningar som uppföljningen fokuserar på. De intervjuade myndigheterna var Försvarsmakten, Trafikverket samt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). En intervju gjordes också med Svenskt Ambulansflyg som är ett kommunalförbund där samtliga Sveriges 21 regioner är medlemmar. Verksamheten ansvarar för att samordna och genomföra ambulansflyg, med dygnetrunntberedskap vid tre baser året om. Microsoft 365 Copilot eller Chat GPT har använts för transkribering av intervjuerna.

Kontakt togs med samtliga elva regionala, medlemsägda handelskamrar i Sverige. Dessa arbetar lokalt för att stärka näringslivet och vara en länk mellan företag, kommuner och staten, med fokus på att skapa goda regionala och internationella affärsförutsättningar. Alla handelskamrar lämnade skriftligt underlag och besvarade frågor om bl.a. tillgänglighet och inrikesflygets betydelse för medlemsföretagen. De fick även beskriva om antalet inrikes avgångar förändrats under senare år och hur detta i så fall påverkat affärsförutsättningarna.²¹

Faktaundersökning

Ett utkast till denna rapport (förutom kapitlet med iakttagelser och bedömningar) har faktaundersökats av de myndigheter och organisationer som lämnat information och synpunkter till uppföljningen.

²⁰ SRF är ansvarig organisation för projektet Grön Flygplats.

²¹ Se bil. 3 Frågor till handelskamrar.

1.4 Disposition

I kapitel 2 redogörs för Sveriges regionala icke-statliga flygplatser. Bland annat beskrivs ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen och konkurrenssituationen för det svenska inrikesflyget.

Kapitel 3 beskriver svenskt inrikesflyg och tillgängligheten, dvs. hur lätt och snabbt man kan resa med flyg till olika platser. I kapitlet redogörs också för de regionala handelskamrarnas syn på tillgänglighet och vilken betydelse inrikesflyget har för näringslivet.

I kapitel 4 redovisas resultatet av enkätundersökningen som undersöker medborgarnas resvanor och attityd till inrikesflyget.

Kapitel 5 redovisar närmare information om flygplatsernas ekonomi, det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser och vilken betydelse bidraget har för flygplatserna.

I kapitel 6 redogörs för systemet med beredskapsflygplatser och hur systemet fungerar.

Därefter redovisas i kapitel 7 hur de regionala icke-statliga flygplatserna arbetar för att minska utsläppen av växthusgaser i linje med nationella och branschens egna mål. I kapitlet beskrivs dels arbetet mot att den egna infrastrukturen och verksamheten ska vara fossilfri, dels arbetet med att tillgodose flygbolagens behov av infrastruktur för laddning och tankning av fossilfria bränslen.

I det avslutande kapitel 8 redogörs för uppföljningens iakttagelser och bedömningar.

2 Sveriges regionala icke-statliga flygplatser

Sammanfattning: Den civila flygplatsinfrastrukturen ägs och drivs av olika aktörer. Staten äger, genom Swedavia, de tio flygplatser som ingår i Sveriges nationella basutbud av flygplatser. Utöver dessa finns två privatägda flygplatser samt ett trettiotal regionala, icke-statliga instrumentflygplatser, som huvudsakligen ägs av kommuner och regioner.

Utvecklingen 2010–2025 präglas av en tydlig och långvarig nedgång, där inrikesresandet vid de icke-statliga flygplatserna 2025 ligger omkring 52 procent lägre än vid periodens början. Konkurrenssituationen för inrikesflyget har försämrats sedan pandemin och marknaden präglas av hög koncentration. Från 2019 till 2025 minskade passagerarvolymerna (både inrikes- och utrikespassagerare) med 63 procent på de regionala icke-statliga flygplatserna (med stora variationer) jämfört med 17 procent på de statliga. Samtidigt har antalet aktörer krympt och SAS dominerar inrikesmarknaden. Den minskade konkurrensen har medfört högre priser och sämre utbud, särskilt på linjer söder om Stockholm.

Enligt Transportstyrelsens prognoser väntas inrikestrafiken till 2031 återhämta sig till ett s.k. nytt normalläge, dvs. omkring 60 procent av 2019 års nivå, medan utrikestrafiken väntas överträffa förpandemiska nivåer.

Allmän trafikplikt är ett statligt styrmedel som säkerställer flygtrafik även i kommuner som saknar kommersiella förutsättningar. För perioden 2023–2027 gäller trafikplikt på tolv sträckor. Trafikverket upphandlar trafik och ställer minimikrav på bl.a. turtäthet och kapacitet, och den sammanlagda ersättningen i den nu gällande avtalsperioden uppgår till ca 180 miljoner kronor per år. Antalet resande inom trafikplikten var ca 137 000 under 2024. Trafikverket har föreslagit att antalet sträckor minskas till sju under nästa avtalsperiod 2027–2031.

Svenska Regionala Flygplatser anser att Trafikverkets förslag skulle äventyra de berörda flygplatsernas fortsatta drift. I förlängningen skulle det påverka möjligheterna att upprätthålla samhällsviktiga funktioner såsom ambulansflyg och bekämpning av skogsbränder i flera län.

2.1 Ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

Luffartens infrastruktur omfattar dels flygplatser och andra markbaserade anläggningar och system som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, dels det svenska luftrummet. I Sverige finns instrumentflygplatser, flygplatser utan instrumentinflygningshjälpmedel, helikopterflygplatser och mindre flygplatser. Instrumentflygplatser är utrustade med tekniska hjälpmedel för instrument-

inflygning, vilket möjliggör navigering vid flygning i väderförhållanden med nedsatt sikt.²²

Flygplatssystemen i Sverige, Norge och Finland skiljer sig tydligt åt i äganstruktur och omfattning. I Norge är flygplatssystemet i huvudsak samlat under statligt ägande, där det statliga bolaget Avinor driver 43 flygplatser, vilket omfattar både större och mindre regionala flygplatser.²³ Finland har ett liknande sammanhållet system; det statliga bolaget Finavia driver 20 flygplatser, vilket utgör merparten av landets civila flygplatser.²⁴ Sverige avviker genom ett mer fragmenterat ägande. Sveriges 44 instrumentflygplatser ägs och drivs av Swedavia AB, regioner, kommuner, Försvarsmakten eller privata bolag. Det statliga bolaget Swedavia driver 10 större flygplatser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över samtliga svenska flygplatser, dvs. myndigheten kontrollerar och följer upp flygplatsernas verksamhet för att säkerställa att flygsäkerheten upprätthålls.²⁵

2.1.1 Statliga flygplatser

Den svenska staten står som ägare, operatör och förvaltare för merparten av de större trafikflygplatserna sett till passagerarantal. Det statligt helägda bolaget Swedavia AB uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Dessa flygplatser är Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport Kiruna Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport. Swedavia ansvarar även för driften av de kommersiella delarna vid två flygplatser som ägs av Försvarsmakten, nämligen Luleå Airport och Ronneby Airport. Dessa tio instrumentflygplatser utgör det nationella basutbudet av statliga flygplatser. Därutöver finns ytterligare fyra flygplatser som helt ägs av Försvarsmakten och som inte används för kommersiell trafik.²⁶

Inom Swedaviakoncernen sker en korssubventionering där lönsamma flygplatser finansierar de olönsamma. De statliga flygplatserna i koncernen har historiskt sett totalt uppvisat ett positivt resultat. Samtidigt innebar pandemin stora utmaningar för flygbranschen, vilket innebar att koncernen uppvisade negativa rörelseresultat under några år. Det ökande internationella resandet, flygbolagens satsningar på att utöka sina linjer och destinationer samt en uppgång i de kommersiella intäkterna innebar att Swedavia för verksamhetsåret 2024 för första gången sedan pandemins utbrott redovisade ett positivt

²² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/flygplatser-flygtrafiktjanst-och-luft-rum/svenska-flygplatser/>.

²³ <https://www.avinor.no/>.

²⁴ <https://www.finavia.fi/sv>.

²⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/flygplatser-flygtrafiktjanst-och-luft-rum/svenska-flygplatser/>.

²⁶ Bet. 2024/25:TU13 s. 18 och <https://www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/>.

rörelseresultat för ett helt år, vilket främst berodde på en stark utveckling inom utrikesflyget.²⁷

Under 2025 ökade den totala trafiken vid Swedavias tio flygplatser med 2 procent jämfört med 2024. Utrikestrafiken steg med 3 procent, medan inrikestrafiken låg kvar på samma nivå som föregående år.²⁸

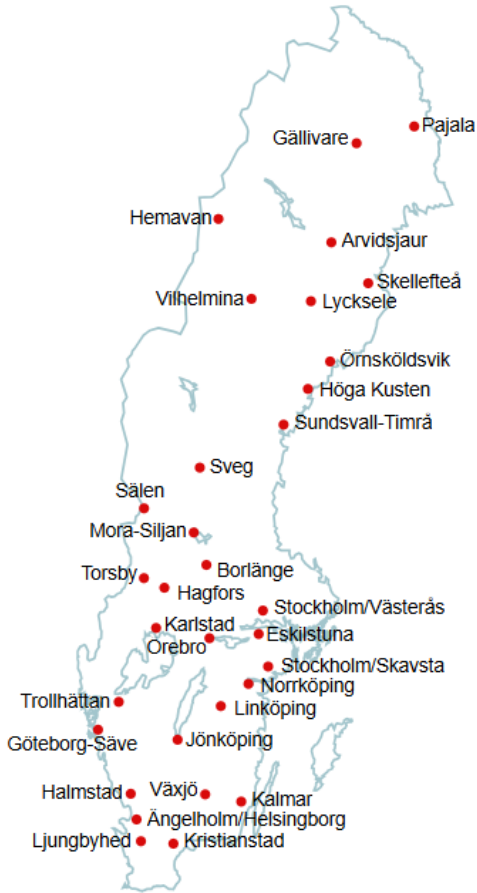
2.1.2 Regionala icke-statliga flygplatser

Sverige har 32 icke-statliga instrumentflygplatser, varav 29 ägs av kommuner och regioner. I vissa fall är privata aktörer huvudmän. De privata flygplatserna bedriver verksamhet i Linköping (Saab), Ljungbyhed, Skavsta (Nyköpings kommun är minoritetsägare) och Sälen (Scandinavian Mountains). Nedanstående bild visar var flygplatserna ligger.²⁹

²⁷ <https://www.swedavia.se/om-swedavia/swedavias-nyhetsrum/2025/swedavias-bokslutskommunikation-for-2024-fler-utrikesresenarer-flygbolagssatsningar-och-utokat-kommersiellt-utbud-bidrog-till-ett-positivt-rorelseresultat-okad-nettoomsattning-och-starkt-kassaflode/>.

²⁸ <https://www.swedavia.net/nyheter/Sidor/Trafikstatistik-december-och-hel%C3%A5r-2025.aspx>.

²⁹ Svenska Regionala Flygplatser, telefonintervju, 2025-09-19.

Bild 1 Medlemsflygplatser i Svenska Regionala Flygplatser

Källa: <https://www.flygplatser.se/om-oss/>.

Svenska Regionala Flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser. SRF har 31 medlemsflygplatser från Pajala i norr till Kristianstad i söder. Stockholm Skavsta lämnade SRF i början av 2025.

Närmare 30 av flygplatserna bedriver reguljär passagerartrafik med ett sammanlagt linjenät som omfattar över 100 destinationer både inom Sverige och utomlands. Tolv av dessa flygplatser omfattas av s.k. allmän trafikplikt, vilket innebär att Trafikverket upphandlar trafiken och ställer upp minimikrav på den trafik som ska bedrivas på linjerna. Utöver passagerartrafik har flera flygplatser även ett omfattande utbud av frakt. Samtliga flygplatser ger dessutom samhällsinsatser i form av bl.a. ambulansflyg, brandflyg och sjöräddning. Ett stort antal av flygplatserna är s.k. beredskapsflygplatser, dvs. flygplatser som efter överenskommelse med staten genom Trafikverket åtar sig att utanför ordinarie öppethållning kunna öppna upp inom en timme för akuta eller på annat sätt

prioriterade flygtransporter. Många av flygplatserna används också regelbundet av Försvarsmakten.³⁰

SRF verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. En annan central uppgift är att stödja flygplatserna i deras arbete med att sänka kostnaderna och öka intäkterna. Detta görs bl.a. genom gemensamma upphandlingar av material och tjänster när flera flygplatser har liknande behov. För att ytterligare bidra till effektivisering av de icke-statliga flygplatserna driver SRF olika projekt utifrån medlemsflygplatsernas behov och önskemål. Det har bl.a. lett till ett gemensamt kvalitetsledningssystem, olika utbildningsinsatser, marknadsföringsaktiviteter och uppbyggnad av gemensamma databaser. SRF samarbetar också med regionerna i klimatprojektet Grön Flygplats som enar de regionala flygplatserna i Sverige i omställningen mot ett hållbart resande.³¹

2.1.3 Utredning om statens roll som ägare till flygplatser

I utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (den s.k. flygplatsutredningen) från 2023 menade utredaren att det fanns ett behov av att regeringen klargjorde den långsiktiga strategin för statens ansvar när det gäller stöd till flygtrafik och flygplatser. En sådan förtydligad inriktning skulle skapa bättre förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för de olika aktörer som verkar inom sektorn. En strategi för luftfarten skulle exempelvis kunna omfatta perspektiv som

- ett robust och konkurrenskraftigt flyg på rättvisa villkor
- flygets betydelse för svensk konkurrenskraft
- så når flyget klimatmålen
- hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk
- ökad samverkan mellan transportsystem och trafikslag
- digitaliseringen och andra tekniska landvinningar tas till vara.³²

Utredaren menade att det var viktigt att en långsiktig inriktning inte enbart omfattar de flygplatser som fick statligt stöd eller ersättningar, eller de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt och därmed upphandlas av staten. Staten borde enligt utredaren även erkänna betydelsen av och tydligt identifiera de flyglinjer som är av nationell betydelse, även om dessa i dag är kommersiellt bärkraftiga.³³

Regeringen beslutade våren 2025 att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion. Det minskade inrikesresandet med flyg hade enligt utredningsdirektiven påverkat Swedavia AB:s ekonomiska förutsättningar. Därtill hade totalförsvarets behov av flyg-

³⁰ Bet. 2024/25:TU13 s. 18–19 och <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/>.

³¹ Bet. 2024/25:TU13 s. 18 och <https://www.flygplatser.se/om-oss/>.

³² Ds 2023:3.

³³ Ibid.

platser förändrats till följd av det försämrade omvärldsläget och Sveriges inträde i Nato. Mot denna bakgrund gavs en särskild utredare i uppdrag att utreda och utvärdera såväl statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser som det nuvarande nationella basutbudet av flygplatser. Mer specifikt ska utredaren utvärdera det nationella basutbudets syfte och funktion samt lämna förslag på vilka flygplatser som staten framöver bör ansvara för, antingen i form av ett nationellt basutbud eller i någon annan form.³⁴

I direktiven noterades även att Bromma flygplats har förlorat merparten av sin trafik, vilket har aktualiserat flera frågor om flygplatsens funktion. Utredaren ska bl.a. utreda hur de kvarvarande verksamheterna på Bromma flygplats bör hanteras, inklusive samhällsviktigt flyg som ambulansflyg, ambulanshelikoptrar och polishelikoptrar, övrigt allmänflyg av betydelse som taxi- och affärsflyg samt andra samhällsviktiga verksamheter som är baserade på flygplatsen. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.³⁵

2.2 Färre passagerare för det svenska inrikesflyget

Av diagrammet nedan framgår att inrikes- och utrikesflyget var ungefär lika omfattande under 1980-talet, mätt i antal passagerare. Inrikesflyget har därefter legat på en relativt stabil nivå och på senare tid minskat i omfattning, medan utrikesflyget – mätt i antal passagerare – har mångdubblats. År 2009 uppgick antalet passagerare vid Sveriges flygplatser till drygt 25,5 miljoner, varav ca 6 miljoner reste inrikes och 19,5 miljoner utrikes.³⁶ Efter detta har antalet inrikesflygpasagerare gått ned. År 2024 reste drygt 30 miljoner passagerare via svenska flygplatser, varav ca 4 miljoner inom landet och ca 26 miljoner i utrikes-
trafik.³⁷

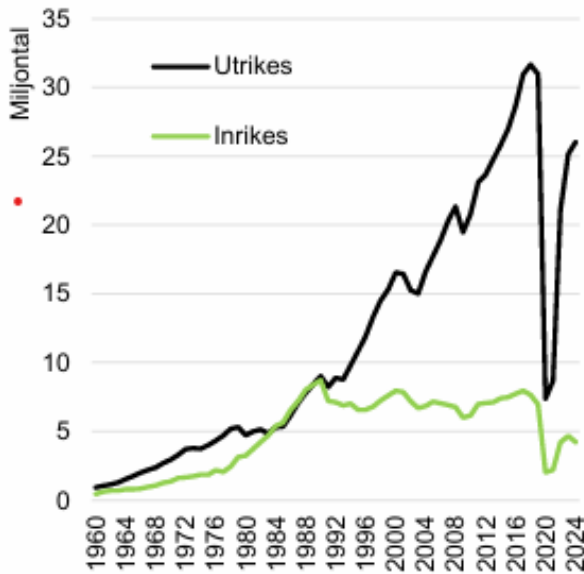
³⁴ Dir. 2025:55 Kommittédirektiv: Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion.

³⁵ Ibid.

³⁶ Trafikanalys (2010). Luftfart 2009.

³⁷ Trafikanalys (2025a).

Diagram 1 Antal passagerare i utrikes- respektive inrikesflyget 1960–2024 (miljoner passagerare)



Trafikanalys (2025a), s. 2.

Den svenska luftfarten, inte minst inrikestrafiken, har genomgått omfattande förändringar under de senaste åren. Pandemin slog hårt mot flygtrafiken och har enligt Trafikanalys bedömning lett till en varaktigt lägre efterfrågan, särskilt när det gäller tjänsteresor. Samtidigt har klimatpolitiska styrmedel, geopolitiska utvecklingar, t.ex. kriget i Ukraina, och en ökad användning av digitala möteslösningar skapat ett större behov av omställning och effektivisering inom branschen.³⁸

Resandet inom utrikesflyget närmar sig nivåerna före pandemin men var 2024 fortfarande 16 procent lägre än 2019. Inrikesflyget uppvisar en betydligt svagare återhämtning och ligger kvar på 39 procent under nivån som gällde före pandemin. Det totala antalet passagerare ökade under 2024 med 2 procent jämfört med 2023. Ökningen förklaras av ett större antal resenärer i utrikesflyget (+4 procent), medan inrikesflyget fortsatte att minska och noterade en nedgång på 9 procent.³⁹

Antalet inrikes flygpassagerare har därefter fortsatt att minska. Under det första kvartalet 2025 sjönk antalet passagerare i inrikestrafiken med nära 9 procent jämfört med samma period 2024. Utrikestrafiken har däremot utvecklats något starkare och uppvisar endast en nedgång på omkring 1 procent.⁴⁰

³⁸ Trafikanalys (2025b). Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025, rapport 2025:6.

³⁹ Trafikanalys (2025a).

⁴⁰ Ibid.

Nästan samtliga inrikeslinjer har förlorat passagerare jämfört med tiden före pandemin, med endast ett fåtal undantag. I början av 2025 hade exempelvis passagerarvolymerna på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö minskat med 62 respektive 67 procent. Även flera medelstora linjer har drabbats av betydande nedgångar. Till exempel har mer än hälften av passagerarna försvunnit på sträckorna mellan Stockholm och Ängelholm, Ronneby respektive Östersund.⁴¹

Transportstyrelsen har analyserat vilka bakomliggande faktorer som kan förklara nedgången för det svenska inrikesflyget. Sverige har befunnit sig i lågkonjunktur under flera år. Denna utveckling innebär att hushåll, företag och andra organisationer har minskade ekonomiska utrymmen, vilket bedöms dämpa efterfrågan på flygresor. En annan förklaring är att den digitala utvecklingen och användningen av digitala mötestjänster har tilltagit under det senaste decenniet. Pandemin medförde att dessa verktyg etablerades som en naturlig del av arbetslivet. I många verksamheter är digitala möten numera förstahandsvalet enligt mötes- och resepolicyer.⁴²

Under perioden 2018 t.o.m. mitten av 2025 var lagen (2017:1200) om skatt på flygresor i kraft. Skatten medförde en prisökning som i sig minskade efterfrågan på flygresor. Enligt Transportstyrelsen kan skatten ha påverkat normer och värderingar kring resande, vilket bedöms ha haft en ytterligare dämpande effekt på efterfrågan. Ännu en förklaring är att det finns indikationer på att miljöfrågor i dag inte värderas lika högt av allmänheten som när flygskatten infördes. Detta talar för att andra faktorer än miljöengagemang i huvudsak har påverkat inrikesflygets utveckling under senare år. Den bilden stärks av att svenskarnas utrikesflygande i högre grad har återgått till nivåer som ligger nära nivåerna före pandemin. Till exempel har reallönerna i Sverige minskat samtidigt som flygbiljettpriserna har stigit. Detta begränsar privatresenärers möjlighet att välja flyget och bedöms ha bidragit till en dämpning av flygresandet.

Vidare lyfter Transportstyrelsen fram det faktum att tågets marknadsandel på de sträckor där det utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till flyget har ökat, särskilt på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg.⁴³

Transportstyrelsen konstaterar att flera av flygbolagens större kostnadsposter har ökat under det senaste decenniet. Samtidigt har den svenska kronan försvagats i förhållande till den amerikanska dollarn. En svag krona förstärker effekten av högre priser på bränsle och leasing och gör dessa kostnadsökningar mer kännbara för svenska flygbolag. Effekten dämpas dock i bolag som även har intäkter i andra valutor än svenska kronor. Vidare har marknadskoncentrationen ökat inom svenskt inrikesflyg under perioden. Detta har påverkat såväl utbudet som biljettpriserna negativt. Med färre operatörer har konkurrensen

⁴¹ Transportstyrelsen (2025a). Passagerarprognos 2025–2031 – Trafikprognos för svensk luftfart, dnr TSL 2025-2214.

⁴² Transportstyrelsen (2026a). Turbulens eller perfekt storm? En analys av inrikesflygets utveckling 2016–2025, dnr TSL 2025-6642.

⁴³ Ibid.

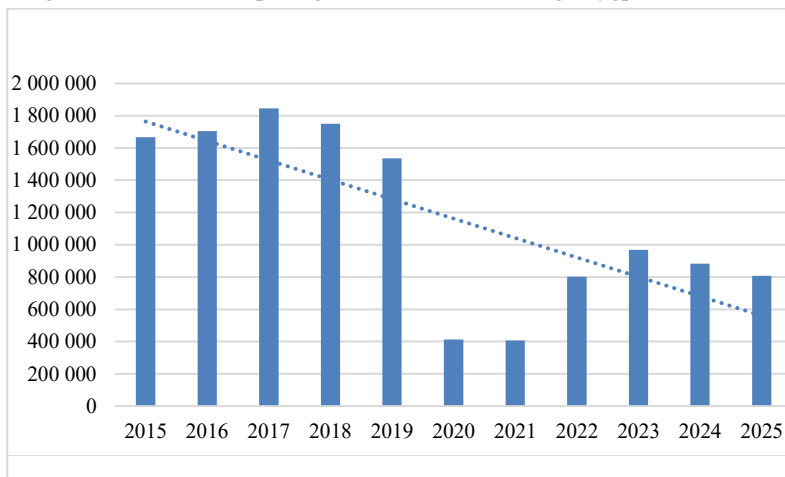
försvagats och prispresen minskat, vilket bedöms ha dämpat efterfrågan. Effekterna är särskilt tydliga på sträckor där endast ett flygbolag trafikerar.⁴⁴

Transportstyrelsen slår fast att utbud och efterfrågan påverkas av varandra. Det har sammantaget skapat en nedåtgående trend. Lågkonjunkturen och den svaga efterfrågan medför att flygbolag avvaktar med kapacitetsutökningar, vilket sätter ett tryck uppåt på biljettpriserna och därigenom ytterligare dämpar efterfrågan.⁴⁵

2.2.1 Stora skillnader i passagerarutveckling mellan de icke-statliga flygplatserna

Diagrammet nedan visar förändringen i antalet inrikespassagerare vid de icke-statliga flygplatserna mellan 2015 och 2025. De inrikespassagerarvolymerna vid de icke-statliga flygplatserna har minskat markant under perioden. Efter en topp runt 2017 har utvecklingen präglats av en tydligt nedåtgående trend, först gradvis och därefter kraftigt under pandemin 2020–2021. Trots en viss återhämtning efter 2022 ligger nivåerna långt under tidigare års nivåer. Sett över hela perioden har antalet inrikespassagerare fallit med ungefär 52 procent. Det totala antalet passagerare (inrikes och utrikes) minskade också kraftigt under perioden. Antalet passagerare minskade med 60 procent.⁴⁶

Diagram 2 Antal inrikespassagerare vid de icke-statliga flygplatserna



Källa: Flygplatsstatistik – Sveriges dataportal och Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-03-24.

Samtidigt skilde sig passagerarutvecklingen kraftigt åt mellan flygplatserna (se bil. 4). Vid flygplatserna i Jönköping, Kalmar, Kristianstad, Norrköping, Sundsvall Timrå, Trollhättan, Växjö, Ängelholm och Örnsköldsvik minskade antalet passagerare med mer än 50 procent mellan 2019 och 2025. Vid sju av

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Flygplatsstatistik – Sveriges dataportal, https://www.dataportal.se/datasets/272_2057 och Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-03-24.

flygplatserna skedde en återhämtning och antalet passagerare ökade alltså totalt sett under perioden. För flertalet av flygplatserna rör det sig om små trafikolymer och förändringen var måttlig i absoluta tal. Ett noterbart undantag är Skellefteå Airport där antalet flygpasagerare ökade med knappt 9 procent under perioden.

Noterbart är att det totala antalet passagerare (inrikes och utrikes) vid Swedavias flygplatser ökade med 2,5 procent mellan 2024 och 2025. Under samma period minskade antalet passagerare vid SRF:s medlemsflygplatser med ca 10 procent.⁴⁷

2.2.2 Osäker utveckling av antalet inrikespassagerare de kommande åren

Transportstyrelsen tar fram prognoser över antalet passagerare för att både kunna fastställa sina avgifter och för att ge omvärlden en inblick i myndighetens syn på flygtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Prognoserna omfattar avresande passagerare inom linjetrafik, charter och taxifyg på landets trafikflygplatser. Enligt Transportstyrelsens nya passagerarprognos för 2025–2031 beräknas utrikestrafiken i slutet av prognosperioden ha uppnått 112 procent av 2019 års nivå medan inrikestrafiken kommer att nå upp till 60 procent (basscenario). Det innebär i så fall att antalet resande med inrikesflyg kommer att vara oförändrat under perioden 2024–2031. I lägsta scenariot beräknas antalet resande med inrikesflyg nå upp till 52 procent av 2019 års nivå, medan samma siffra i högsta scenariot beräknas nå upp till 72 procent. Det innebär enligt Transportstyrelsen att den nuvarande nivån skulle kunna ses som det nya normläget.⁴⁸

2.3 Allmän trafikplikt gäller för vissa sträckor

De regionala flygplatserna spelar en viktig roll för att hela Sverige ska kunna fungera och vara tillgängligt. Allmän trafikplikt är ett verktyg för att säkra tillgänglighet i kommuner där det saknas kommersiella förutsättningar för flygtrafik. Det handlar om att hela Sverige ska ha en grundläggande nivå av tillgänglighet, i linje med de transportpolitiska målen. Efter att allmän trafikplikt har införts kan Trafikverket upphandla flygtrafiken, om inget flygföretag vill bedriva kommersiell trafik enligt trafikplikten på sträckan. Trafikverket har beslutat att trafikplikt ska gälla för tolv flygsträckningar för perioden oktober 2023–oktober 2027.⁴⁹

Trafikverket ska inte fatta beslut om allmän trafikplikt eller ingå avtal om trafik i de fall där det redan finns alternativa resmöjligheter som tillgodoser en

⁴⁷ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-01-21.

⁴⁸ Transportstyrelsen (2025a).

⁴⁹ Se Trafikverkets ärenden om allmän trafikplikt: TRV 2022/44850, TRV 2022/44851, TRV 2022/44853, TRV 2022/44856, TRV 2022/44862, TRV 2022/44866, TRV 2022/44869, TRV 2022/44859, TRV 2022/44872 och TRV 2022/44873.

grundläggande tillgänglighet. Trafikverkets uppdrag är inte att säkerställa trafik på en specifik linjesträckning eller med ett visst trafikslag.⁵⁰

Möjligheten att upphandla flygtrafik till en regional flygplats styrs av EU:s förordning (EG) nr 008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Av den förordningen följer bl.a. att upphandling av flygtrafik kräver ett beslut om allmän trafikplikt för linjen. I Sverige fattas sådana beslut enbart av Trafikverket.⁵¹ Det innebär att en region eller kommun i dag inte på egen hand kan upphandla flygtrafik även om kriterierna för trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning skulle vara uppfylla. Trafikverket utreder vart fjärde år vilka flygplatser som ska beröras av trafikplikt. Myndigheten upphandlar trafiken och betalar ersättning till de trafikföretag (operatörerna) som genomför flygningarna.⁵² Allmän trafikplikt innebär att Trafikverket ställer upp ett antal minimikrav för den flygtrafik som ska bedrivas på linjen. Kraven kan t.ex. gälla antalet turer per dag, antalet flygstolar som ska erbjudas, tidtabellskrav, krav på biljettpreiser och krav på kapacitet (t.ex. möjlighet för passagerare att ta med bagage).⁵³

Vid upphandlingen av linjer med allmän trafikplikt linjer och vid fastställande av kapacitet och frekvens görs bedömningar baserat på bl.a. historiskt utbud och efterfrågan uttryckt som kabinfaktor. Trafikverket skickar ut material på remiss innan beslut fattas, vilket ger berörda aktörer – bl.a. kommuner och flygplatser – möjlighet att lämna synpunkter.⁵⁴

Resandet på flyglinjer som omfattas av sådana avtal har varit relativt stabilt under de senaste 20 åren, även om en svag nedgång kan skönjas över tid. Det finns dock betydande variationer mellan enskilda linjer. Pandemin medförde fr.o.m. 2020 en kraftig minskning av resandet. Under perioden körde vissa linjer med begränsad trafik, medan andra var tillfälligt inställda.⁵⁵

Trafikverket hade avtal om elva flyglinjer fram till oktober 2023. Den senaste utredningen analyserade, utöver de linjer som då omfattades av allmän trafikplikt, vilka effekter en allmän trafikplikt skulle få för sträckorna Sälen (Scandinavian Mountains Airport)–Arlanda och Mora–Arlanda. Det hade under arbetets gång framförts önskemål till utredningen om att införa allmän trafikplikt för just dessa sträckor. Utredningen kom fram till att en allmän trafikplikt bör gälla för Mora. Trafikverket beslutade därefter att trafikplikt ska gälla för följande tolv linjer för perioden oktober 2023–oktober 2027:⁵⁶

- Arvidsjaur–Stockholm Arlanda
- Gällivare–Stockholm Arlanda
- Hagfors–Stockholm Arlanda

⁵⁰ Trafikverket (2021a). Upphandling av flygtrafik från oktober 2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt.

⁵¹ 12 a § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁵² <https://skr.se/skr/samhallsplanering/infrastruktur/trafikinfrastruktur/flyg/trafikplikt.27423.html>.

⁵³ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/>.

⁵⁴ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

⁵⁵ Trafikverket (2021a) och Trafikverket (2021b) Trafikplikter 2023–2027.

⁵⁶ Ibid.

- Hemavan–Stockholm Arlanda
- Kramfors–Stockholm Arlanda
- Lycksele–Stockholm Arlanda
- Mora–Stockholm Arlanda
- Pajala–Luleå
- Sveg–Stockholm Arlanda
- Torsby–Stockholm Arlanda
- Vilhelmina–Stockholm Arlanda
- Östersund–Umeå.

Utredningen konstaterade att tillgänglighetsproblemen varierar i omfattning. Det finns en grupp flyglinjer som medför så betydande förbättringar av tillgängligheten att dessa inte kan uppnås på något annat sätt än genom flygtrafik. Det gäller för linjerna mellan Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan Lycksele, Sveg respektive Vilhelmina och Stockholm, samt linjen mellan Pajala och Luleå. För övriga flyglinjer är tillgänglighetsvinsterna inte lika omfattande. Här skulle det åtminstone i teorin vara möjligt att uppnå förbättrad tillgänglighet genom att utveckla anslutningstrafiken till flygplatser eller järnvägsstationer. Linjen mellan Östersund och Umeå motiveras av ett särskilt uppdrag till regionsjukhus, men bidrar samtidigt till förbättrad tillgänglighet. Trafikverket bedömer dock att grunderna för att införa allmän trafikplikt på denna linje är förhållandevis svaga.⁵⁷

2.3.1 Trafikavtal och ekonomiskt stöd till operatörerna

Ersättningen till avtalsparterna (dvs. operatörerna) som har vunnit upphandlingarna betalas ut via anslaget 1:7 Trafikavtal. Medlen får bl.a. användas till utgifter för statens trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslagsposten uppgick till ca 1 000 miljoner kronor för budgetåret 2025 för all upphandlad trafik, varav kostnaderna för trafikavtalen inom flyget uppgick till ca 222 miljoner kronor.⁵⁸

Den totala ersättningen som ska betalas ut till flygoperatörerna under avtalstiden 2023–2027 uppgår till knappt 900 miljoner kronor (före justeringar för eventuella viten och bränsleersättning). Det innebär att den årliga kostnaden för staten i genomsnitt kommer att uppgå till knappt 180 miljoner kronor. Det totala antalet resande inom trafikplikten 2024 var ca 137 000.⁵⁹

Mellan 2010 och 2018 låg statens kostnader för den upphandlade flygtrafiken stabilt på omkring 90 miljoner kronor årligen. År 2019 skedde dock en markant ökning av kostnaderna, vilket var en direkt följd av efterdyningarna av flygbolaget Nextjets konkurs. Nextjet ansvarade för trafiken på fem av de linjer som Trafikverket hade upphandlat. Under pandemin betalades även

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

⁵⁹ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/>

särskilda statliga stöd ut.⁶⁰ För avtalsperioden 2019–2023 uppgick den totala ersättningen till 737 miljoner kronor för de upphandlade trafikavtalen.⁶¹

2.3.2 Trafikverket föreslår en minskning av antalet linjer med allmän trafikplikt för nästa avtalsperiod

Inför nästa avtalsperiod för statligt upphandlad interregional flygtrafik, 2027–2031, föreslår Trafikverket en rad förändringar med syftet att säkerställa grundläggande tillgänglighet inom ramen för ett mycket ansträngt ekonomiskt läge. Under de senaste åren har kostnaderna ökat inom i princip samtliga avtal, samtidigt som anslaget inte har justerats i en omfattning som motsvarar kostnadsutvecklingen. Detta har medfört ett växande gap mellan de tillgängliga resurserna och de ekonomiska kraven för att upprätthålla den avtalade trafiken. Förändringarna berör såväl vilka flyglinjer som ska omfattas av allmän trafikplikt, som trafikens utformning, prissättning och reglering.⁶²

Efter behovsanalys och ekonomisk prioritering föreslår Trafikverket att endast de linjer som ger betydande tillgänglighetseffekter och saknar realistiska alternativ ska ges fortsatt allmän trafikplikt. De linjer som föreslås få fortsatt allmän trafikplikt är följande:

- Arvidsjaur–Stockholm Arlanda
- Gällivare–Stockholm Arlanda
- Hemavan–Stockholm Arlanda
- Lycksele–Stockholm Arlanda
- Pajala–Luleå
- Sveg–Stockholm Arlanda
- Vilhelmina–Stockholm Arlanda.⁶³

Ovanstående linjer bedöms vara de enda där flygtrafik fortsättningsvis är nödvändig för att säkerställa rimliga restider och interregional tillgänglighet.

För nedanstående linjer föreslås den allmänna trafikplikten upphöra:

- Hagfors–Stockholm Arlanda
- Kramfors–Stockholm Arlanda
- Mora–Stockholm Arlanda
- Torsby–Stockholm Arlanda
- Östersund–Umeå.⁶⁴

Enligt Trafikverket är tillgänglighetseffekterna små för dessa linjer, resandeunderlaget lågt eller alternativa resmöjligheter tillräckliga. Trafikverket aviserar även att man kommer att föreslå regeringen att ta bort det särskilda uppdraget för Östersund–Umeå, då motiven bedöms svaga. Trafikverket konstaterar att de

⁶⁰ Trafikanalys (2022). Styrmedel för luftfartens klimatomställning, pm 2022:8, 2022-09-15.

⁶¹ Trafikverket, mejl, 2025-09-03.

⁶² Trafikverket (2026a). Upphandling av flygtrafik från oktober 2027 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt, TRV 2025/54624.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

ekonomiska förutsättningarna för trafikavtalen behöver förbättras för att ett utökat åtagande ska bli möjligt. Om så sker bedöms Kramfors–Arlanda och Mora–Arlanda i första hand kunna bli aktuella för att åter omfattas av allmän trafikplikt. Dessa linjer ger större tillgänglighetseffekter än Torsby–Arlanda, Hagfors–Arlanda samt Östersund–Umeå och har därmed högre prioritet vid en eventuell utökning av statens åtagande.⁶⁵ Utredningen skickades ut på remiss i mars 2026.⁶⁶

Under utredningstiden kom det ett antal skriftliga propåer från bl.a. regioner och flygbranschorganisationer. En synpunkt gällde tolkningen av EU:s lufttrafikförordning som bl.a. reglerar under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan upphandla regelbunden flygtrafik.⁶⁷ Trafikverket konstaterar att det enligt lufttrafikförordningen är möjligt att upphandla flygtrafik om det inte finns andra alternativ med en restid på under tre timmar. Detta innebär dock ingen skyldighet att göra det. Det är medlemsstaten som avgör om det är nödvändigt att införa allmän trafikplikt på den aktuella linjen. Enligt de inkomna synpunkterna utnyttjar Trafikverket inte förordningens möjlighet fullt ut, utan kräver längre restid (fyra timmar) för att allmän trafikplikt ska kunna komma i fråga. Trafikverket konstaterar att en sänkt tidsgräns för alternativa transportsätt i praktiken inte skulle få någon större betydelse utan ett ändrat uppdrag eller en kraftigt ökad budget, eftersom myndigheten prioriterar åtgärder i de kommuner som har den sämsta tillgängligheten.⁶⁸ Remissvaren kom in i början av maj 2026.

Enligt Torsby flygplats har Trafikverket gjort sin analys självförstärkande. Den baseras på utfall som i betydande utsträckning påverkats av Trafikverkets egna beslut. Brister i upphandlade operatörer, perioder med låg regularitet samt successivt reducerad kapacitet (sedan november 2023 trafikeras linjen med ca 40 procent färre säten) har begränsat utbudet och därmed möjligheten att realisera efterfrågan. Företrädaren för flygplatsen menar att det inte ger en rättvisande bild av linjens faktiska tillgänglighetseffekt att därefter använda det lägre resandet som grund för att bedöma behovet som svagt.⁶⁹

SRF betonar att upphandlad flygtrafik tillämpas på sträckor där det saknas förutsättningar för flygbolag att bedriva trafik på kommersiell basis. Enligt SRF skulle Trafikverkets förslag att slopa den allmänna trafikplikten för ovanstående fem linjer äventyra de berörda flygplatsernas fortsatta drift. I förlängningen skulle det påverka möjligheterna att upprätthålla samhällsviktiga funktioner såsom ambulansflyg och bekämpning av skogsbränder. Konsekvenserna skulle bli omfattande. Stora delar av Värmland, Dalarna och Ångermanland riskerar då att stå utan möjlighet till akuta ambulansflygningar och utan kapacitet för luftburen skogsbrandsbekämpning.⁷⁰

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-utredningar-trafikavtal-ny/>.

⁶⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

⁶⁸ Trafikverket (2027).

⁶⁹ Torsby flygplats, mejl, 2026-04-08.

⁷⁰ <https://www.flygplatser.se/forodande-nar-flyglinjer-hotas-av-nedlaggning/>.

SRF anser att förslaget bedöms som helt motsägelsefullt då det står i kontrast till regeringens pågående arbete med att stärka det svenska flygsystemet. Regeringen har bl.a. avskaffat flygskatten och avsevärt förstärkt driftbidraget till regionala flygplatser. Effekten av dessa satsningar riskerar dock att utebli om staten samtidigt avvecklar de flyglinjer som utgör grunden för flygplatsernas verksamhet.⁷¹

SRF har under en längre tid uppmärksammat Trafikverket på behovet av att snarare utöka än minska antalet upphandlade destinationer, med anledning av den generella nedgången för den kommersiella inrikestrafiken. I dagsläget saknar fortfarande fyra flygplatser helt reguljär flygtrafik efter pandemin. SRF konstaterar att i stället för att utöka den upphandlade flygtrafiken föreslår nu Trafikverket i stället färre flyglinjer.

SRF har även föreslagit möjligheten att halvera kostnaderna för vissa upphandlade linjer genom att tillåta s.k. slingning via flygplatser med kommersiell trafik till Arlanda. Detta skulle innebära att passagerare behöver byta flyg vid en mellanlandning men samtidigt möjliggöra betydande effektiviseringar jämfört med dagens modell där slingning endast tillåts mellan upphandlade flyglinjer. Trafikverket har avvisat förslaget med hänvisning till gällande regelverk. SRF menar dock att myndigheten, givet lägets allvar, bör agera mer proaktivt och begära att regeringen prövar nya tillämpningar av regelverket, så att slingning via kommersiella flyglinjer kan möjliggöras i syfte att skapa en mer kostnadseffektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning.⁷²

2.3.3 Flera aktörer anser att samhällsviktiga flyglinjer behöver identifieras och säkras av staten

I den s.k. flygplatsutredningen föreslogs att regeringen, utöver de flyglinjer som redan omfattas av allmän trafikplikt, även bör identifiera samhällsviktiga men i dag kommersiella inrikes flyglinjer där rimliga alternativa transporter skulle saknas vid ett bortfall av flygtrafiken. Om flygtrafiken på någon av dessa utpekade linjer upphör eller minskar avsevärt bör beslut om allmän trafikplikt fattas och en upphandling påbörjas.⁷³ Trafikverket ställde sig positivt till detta förslag.⁷⁴ Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) menar att ett sådant förhandsutpekande skulle skapa trygghet för de orter som är beroende av en stabil och fungerande flygförbindelse. Ett sådant system skulle stärka stabiliteten på linjer där marknadsförutsättningarna är svaga men behovet av fungerande transporter är stort – t.ex. i Norrlands inland eller på sträckor av strategisk betydelse.⁷⁵

⁷¹ Ibid.

⁷² Ibid.

⁷³ Ds 2023:3.

⁷⁴ Trafikverket (2023a). Trafikverkets svar på remiss gällande rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3).

⁷⁵ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

2.3.4 Kommuner och regioner föreslås få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer

Regeringen gav våren 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Syftet med uppdraget var att stärka det regionala inflytandet över flygtrafiken. Möjligheten att införa kompletterande flyglinjer var ett av förslagen som lyftes fram när den s.k. flygplatsutredningen presenterade sitt betänkande i februari 2023.⁷⁶

En komplettering av utbudet får endast göras om kommunerna och de regionala myndigheterna eller regionen tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet. Detta ska dessutom ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (dvs. EU:s lufttrafikförordning) samt andra relevanta regler. Det kompletterande utbudet ska även kunna omfatta flyglinjer på både regional, interregional och internationell nivå. Vidare ska det kompletterande utbudet kunna omfattas av beslutet om att etablera flyglinjer med allmän trafikplikt för den kommande avtalsperioden 2027–2031.⁷⁷

Trafikverket slutredovisade uppdraget i januari 2025. I myndighetens förslag hanteras kommuners och regioners ökade inflytande när det gäller den allmänna trafikplikten i två separata processer. Om en kommun eller region ser behov av att utöka kraven i trafikplikten för det statliga utbudet av flyglinjer utöver statens grundutbud – exempelvis genom fler avgångar eller fler sittplatser – hanteras detta inom ramen för Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. Under det remissförfarande som Trafikverket genomför i samband med utredningen kan kommunen eller regionen då inkomma med en ansökan om sådana utökade krav. Dessa utökningar måste dock vara förenliga med EU:s lufttrafikförordning och får inte påverka det statliga utbudet av flyglinjer negativt. Om Trafikverket bedömer att en utökning av trafikplikten enligt kommunens eller regionens önskemål är möjlig, tar myndigheten fram en kostnadsberäkning för förändringen. Därefter får kommunen eller regionen ta ställning till om den har möjlighet att bära kostnaden och i så fall ingå ett avtal om medfinansiering med Trafikverket. En sådan överenskommelse behöver vara på plats innan Trafikverket fattar beslut om allmän trafikplikt för den aktuella linjen. När detta är klart upphandlar Trafikverket trafiken på samma sätt som i dag och ansvarar sedan för att förvalta avtalet med den valda operatören. Om Trafikverket skulle lämna ett negativt besked och bedöma att den föreslagna utökningen inte är möjlig, bör detta beslut inte kunna överklagas.⁷⁸

När det gäller situationer där en kommun eller region vill införa allmän trafikplikt på helt nya, icke-statliga flyglinjer föreslås i stället att detta inte

⁷⁶ Regeringsbeslut, LI2024/00920, 2024-04-18.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Trafikverket (2025). Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt – Redovisning av regeringsuppdrag, rapport 2025:005.

knyts till Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. Sådana ärenden ska enligt förslaget kunna hanteras löpande utifrån när kommunen eller regionen själv bedömer att ett behov uppstår. Även här föreslås att Trafikverket ska fatta beslut om allmän trafikplikt och pröva om förslaget är lämpligt samt förenligt med EU:s luftfartsförordning. För dessa linjer föreslås det också finnas en möjlighet att överklaga ett avslag från Trafikverket till regeringen. Kommuner och regioner ges befogenhet att själva upphandla och teckna avtal om trafik, vilket ligger helt i linje med den grundläggande förutsättningen för uppdraget att kommunerna och regionerna ska ta det fulla kostnadsansvaret.⁷⁹ SRF menar att det är viktigt att den nya kommunala och regionala upphandlingen ska få så få begränsningar som möjligt.⁸⁰ Trafikverkets uppdrag skickades ut på remiss i slutet av februari 2025 och uppdraget bereds för närvarande i Regeringskansliet.⁸¹

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Svenska Regionala Flygplatser (2025a). Positionspapper – Svenska regionala flygplatser intagna positioner och ställningstaganden.

⁸¹ Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Remiss av rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, LI2025-/00230, 2025-02-27.

3 Svenskt inrikesflyg och tillgänglighet

Sammanfattning: Marknaden för svenskt inrikesflyg har blivit betydligt mer koncentrerad efter pandemin. Antalet konkurrensutsatta linjer har minskat, och SAS är nu den dominerande aktören sedan antalet flygbolag minskat till sju 2025. Flera handelskamrar anser att utvecklingen inneburit mindre konkurrens, högre priser och försämrad flexibilitet för resenärerna.

Under perioden 2019–2024 försämrades inrikesflygets tillgänglighet (att nå från andra flygplatser) och åtkomlighet (att nå andra flygplatser) kraftigt, främst på grund av pandemins effekter. Vistelsetiderna vid endagsresor, dvs. den tid en person har till förfogande på sin målort, sjönk från 1,71 timmar 2022 till 1,21 timmar 2024. År 2025 förbättrades den genomsnittliga vistelsetiden till 2,38 timmar. Under samma år förbättrades åtkomligheten i 21 av 36 flygplatsregioner. Tillgängligheten förbättrades dessutom i 23 regioner.

Bland dem som har rest med inrikesflyg under det senaste året råder betydande oenighet om hur tillgängligheten till inrikesflyg har utvecklats.

De regionala handelskamrarna beskriver samtidigt stora nationella skillnader i tillgängligheten till inrikesflyg. Flera regioner har fått ett minskat antal avgångar efter pandemin, vilket har försämrat näringslivets möjligheter att resa och genomföra affärsverksamhet. Flera inlandslinjer har tidvis saknat trafikplikt eller regelbunden trafik, vilket skapat säsongvariationer och osäkerhet för näringslivet. Behovet av inrikesflyg varierar också regionalt: i norra Sverige och avlägsna inlandskommuner är flyget samhällsberärande, medan storstadsregioner som Stockholm och Mälardalen med bättre tillgång till alternativa transportslag har ett mindre uttalat beroende.

De regionala handelskamrarna är eniga om att näringslivet i Sverige i hög grad är beroende av ett fungerande inrikesflyg. För företagen är flyget centralt för snabba affärsresor, kundkontakter, kompetensförsörjning och möjligheten att nå internationella marknader.

Handelskamrarna anser att regionala flygplatser och ett välfungerande inrikesflyg utgör en systemkritisk del av Sveriges infrastruktur och att marknaden inte själv kan säkerställa nödvändig tillgänglighet. De anser att staten behöver ta ett större ansvar för bastrafik, regionala flygplatser och trafikplikt för att långsiktigt trygga företagens konkurrenskraft, exportmöjligheter och den nationella sammanhållningen.

Enligt funktionsmålet tillgänglighet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.⁸²

Flygtillgänglighet är ett mått på hur lätt och snabbt man kan resa med flyg till olika platser, vilket är avgörande för ekonomisk tillväxt, turism och integration av regioner. Det mäter inte bara volym utan även faktiska resmöjligheter, som

⁸² Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:14, rskr. 2008/09:257.

antal direktlinjer, turtäthet och kvaliteten på bytespunkter, vilket påverkas av både efterfrågan (passagerare) och utbud (flygbolag). Flyget främjar social hållbarhet genom att minska klyftorna mellan storstäder och mer glesbefolkade områden. Vidare gör flyget det möjligt för människor, inte minst på platser där väg eller järnväg inte är realistiska alternativ, att resa både inom landet och ut i världen. Detta är avgörande för att kunna ta till vara landsbygdens potential, stärka mångfalden och bidra till en ökad konkurrenskraft i hela Sverige.⁸³

SKR konstaterar att Sverige har stora geografiska avstånd och att många delar av landet saknar realistiska alternativ till flyg. Därför spelar inrikesflyget en kritisk roll för att människor, företag och offentlig sektor ska kunna röra sig effektivt mellan regioner. Flygplatserna – särskilt de regionala – beskrivs som en del av Sveriges ”infrastruktursystem”, på samma nivå som vägar och hamnar. SKR menar att de skapar nationell tillgänglighet, inte bara lokal nytta.⁸⁴

SRF menar att det för att säkra framtiden för svenskt inrikesflyg och de regionala flygplatserna krävs en ökning av inrikesresandet. Om utvecklingen uteblir riskerar Sverige att förlora tillgängligheten till stora delar av landet, något som i förlängningen skulle drabba både landets invånare och näringslivet i landet.⁸⁵

3.1 Färre bolag verkar på marknaden för inrikesflyg

Transportstyrelsen konstaterar att den svenska marknaden för inrikesflyg genomgick betydande förändringar i början av 2025, inte minst till följd av samarbetet mellan SAS och Braathens Regional Airlines (BRA). Detta samarbete har lett till att BRA helt har avvecklat sin inrikestrafik under eget varumärke. Dessutom har Ryanair sedan 2024 valt att lämna den svenska inrikesmarknaden. Generellt sett minskade konkurrensen på de svenska inrikeslinjerna under det första kvartalet 2025 jämfört med samma period 2024. Det innebär att SAS, som redan tidigare var den dominerande aktören på inrikesmarknaden, har stärkt sin ställning ytterligare.⁸⁶

Trafikanalys konstaterar att marknaden för inrikesflyg är starkt koncentrerad. Herfindahl–Hirschman index (HHI) är en indikator som mäter konkurrenssituationen inom en bransch. En marknad räknas som mycket koncentrerad om HHI-värdet överstiger 0,25. Värdet för inrikesflyget ökade från 0,37 (2023) till 0,41 (2024) redan innan samgåendet mellan SAS och BRA. Myndigheten konstaterar att värdena på HHI för samtliga undersökta år visar att inrikesmarknaden för flyget är mycket koncentrerad.⁸⁷

Under första kvartalet 2024 reste ca 58 procent av de inrikespassagerare som utgick från Stockholm med SAS, medan BRA stod för 22 procent av dessa

⁸³ Sveriges Kommuner och Regioner (2021) Regionala flygplatser – En översikt av utmaningar och nyttor. <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/flyg.27414.html>.

⁸⁴ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

⁸⁵ Svenska Regionala Flygplatser (2025a).

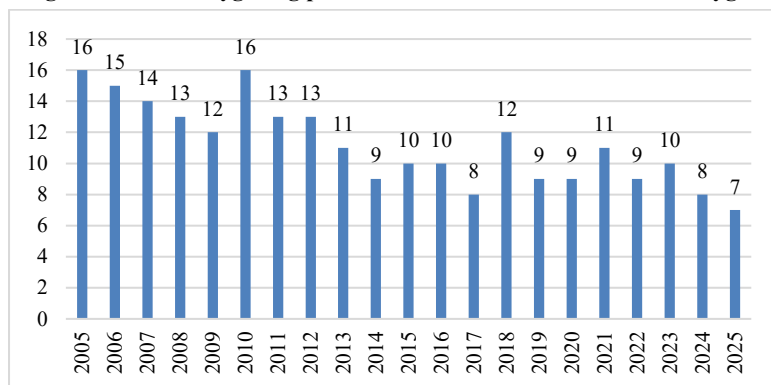
⁸⁶ Transportstyrelsen (2025b). Utvecklingen på marknaden för inrikesflyg – det första kvartalet 2025, dnr TSL 2025-3903.

⁸⁷ Trafikanalys (2025b).

resenärer. Motsvarande andel för SAS under samma period 2025 hade ökat till 82 procent. Under årets första kvartal fanns det endast fyra inrikesflyglinjer där minst två flygbolag trafikerade samma sträcka. Det är framför allt flygresor till och från destinationer i norra Sverige, t.ex. Luleå och Umeå, som fortfarande präglas av konkurrens mellan olika flygaktörer. Motsvarande siffra det första kvartalet 2024 var tio linjer. På sex linjer har antalet flygbolag minskat från två eller tre till endast ett mellan det första kvartalet 2024 och det första kvartalet 2025. Det innebär att SAS nu har ett naturligt monopol på dessa linjer. Därutöver har SAS tagit över tre linjer som tidigare enbart trafikerades av BRA. Sammantaget innebär detta att SAS i dag har ett naturligt monopol på nio av totalt sexton inrikesflyglinjer, exklusive de som omfattas av allmän trafikplikt.⁸⁸

Tabellen nedan visar hur antalet flygbolag på den svenska marknaden för inrikesflyg har minskat under de senaste tjugo åren.

Diagram 3 Antalet flygbolag på den svenska marknaden för inrikesflyg



Källa: Transportstyrelsen (2025b), s. 12.

Transportstyrelsen konstaterar att sedan 2005 har det i genomsnitt funnits elva flygbolag på den svenska inrikesmarknaden. Av tabellen ovan framgår det att under perioden 2005 till 2025 har antalet som mest uppgått till sexton aktörer. Under första kvartalet 2025 var det sju flygbolag som bedrev verksamhet på den svenska inrikesmarknaden.

Exklusive de linjer som omfattas av allmän trafikplikt dominerades inrikesmarknaden 2025 av fyra flygbolag. SAS stod för 83 procent av trafiken och Norwegian för 16 procent, medan Västflyg (opererad av Nyxair) och Amapola tillsammans svarade för drygt 1 procent.⁸⁹

3.1.1 Bolag påverkas negativt av försämrade konkurrens

Transportstyrelsen konstaterar att biljettpiserna på sträckorna söder om Stockholm har stigit mer än priserna på de nordliga sträckorna under perioden

⁸⁸ Trafikanalys (2025b) och Transportstyrelsen (2025b).

⁸⁹ Transportstyrelsen (2026a).

2016–2025. Under samma tidsperiod har antalet flygbolag som trafikerar linjerna söderut minskat i större utsträckning än motsvarande antal på linjerna norrut. Sedan årsskiftet 2025 trafikerar endast ett flygbolag sträckorna söder om Stockholm⁹⁰, medan två flygbolag trafikerar majoriteten av linjerna norr om Stockholm.⁹¹

Flera handelskamrar pekar på att det har lett till minskad konkurrens, högre priser och minskad flexibilitet.⁹² Norrbottens Handelskammare säger att eftersom BRA inte längre verkar som ett självständigt inrikesbolag har konkurrensen minskat, vilket har lett till högre priser och sämre utbud på vissa sträckor. Färre aktörer på marknaden gör regionen mer sårbar vid driftsstörningar eller kapacitetsbrist.⁹³

Stockholms Handelskammare menar att SAS i praktiken har ett monopol framför allt i de södra delarna av Sverige. Handelskammaren betonar att det inte enbart kan ses som en negativ utveckling. Alternativet för BRA hade sannolikt varit att bolaget hade gått i konkurs. Det hade i så fall inneburit ett ännu större bortfall av kapacitet. BRA hade primärt svårt att få lönsamhet för trafiken söderut, vilket delvis är de turer där de flyger på uppdrag av SAS. Stockholms Handelskammare säger att det har skett en viss ljusning i trafiken mot norra Sverige där Norwegian och SAS flyger ”nos mot nos” på flera linjer. Det genererar konkurrens som också sänker priserna.⁹⁴

Västerbottens Handelskammare beskriver hur prisnivån kan skilja sig dramatiskt mellan närliggande flygplatser. Enligt handelskammaren råder i praktiken ett monopol vid Skellefteå Airport, även om Norwegian finns kvar. Flygbolaget har endast en avgång på fredagar och en på söndagar, vilket inte är intressant för affärsresenärer. SAS har satt in mindre flygplan på morgon- och eftermiddagsavgångarna, vilket har både förlängt flygtiden med omkring 30 minuter och lett till kraftigt ökade priser. Ett morgonflyg från Skellefteå kunde enligt handelskammaren kosta 3 599 kronor i mitten av november 2025, medan motsvarande avgång från Umeå under samma tid och dag kunde kosta ca 300 kronor. Västerbottens Handelskammare menar att konsekvensen har inneburit sämre tillgänglighet och högre kostnader för näringslivet.⁹⁵

Ryanairs reträtt från delar av den svenska marknaden har enligt några handelskamrar påverkat både utbudet och prisbilden på flera sträckor. Enligt Norrbottens Handelskammare har Ryanairs upphörande av trafik på t.ex. sträckan Luleå–Stockholm bidragit till en försämrad konkurrenssituation, vilket har drivit upp biljettpriserna och ökat regionens sårbarhet vid driftsstörningar eller kapacitetsbrist.⁹⁶ Handelskammaren Mälardalen uppger att Ryanair slopat flera

⁹⁰ Enda undantaget är Visby under högsäsong som trafikerar av mer än ett bolag.

⁹¹ Transportstyrelsen (2026a).

⁹² Stockholms Handelskammare (2025), Sydsvenska Handelskammaren (2025), Västerbottens Handelskammare (2025), Västsvenska Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

⁹³ Norrbottens Handelskammare (2025).

⁹⁴ Stockholms Handelskammare (2025).

⁹⁵ Västerbottens Handelskammare (2025).

⁹⁶ Norrbottens Handelskammare (2025).

linjer till och från Örebro, vilket har lett till att utbudet på vissa utrikesförbindelser blivit säsongsbetonat eller helt upphört under delar av året.⁹⁷

3.2 Variationer i tillgänglighet och åtkomlighet

Enligt flygstrategin har flyget en central betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft. Det möter både människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, inom landet såväl som internationellt.⁹⁸

Svenskt Näringsliv betonar att flyget är en central och självklar del av transportmixen för näringslivet. Flyget och flygplatserna bör betraktas som integrerade komponenter i ett sammanhållet och effektivt transportsystem. För många orter är ett tillgängligt och väl fungerande inrikesflyg en nödvändig förutsättning för att bedriva affärer utanför hemmamarknaden – såväl inom som utom Sverige.⁹⁹

Nedan redogörs för hur tillgängligheten med flyg har förändrats.

3.2.1 Inrikesflygtrafiken har utvecklats negativt

Transportstyrelsen följer varje år upp den geografiska tillgängligheten med flyg. Med utgångspunkt i tidtabellsdata för en specifik dag under vecka 47 (respektive år) har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid man kan vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Konkret betyder detta att man tittat på hur länge en resenär kan uppehålla sig på platsen om han eller hon reser ut med första möjliga flyg från sin hemflygplats och återvänder med sista möjliga flyg samma dag. Sådana beräkningar har genomförts för samtliga svenska flygplatser med reguljär linjetrafik. Exempelvis kan en person som startar från Luleå flygplats på morgonen för att besöka Amsterdam och återvänder med sista flyget på kvällen, tillbringa totalt åtta timmar i Amsterdam. Detta illustrerar Luleås åtkomlighet (möjligheten att nå andra flygplatser) till Amsterdam. Om man däremot börjar i Amsterdam och vill göra en dagsresa till Luleå, så är vistelsetiden fyra timmar. Detta speglar Luleås tillgänglighet (att kunna nås från andra flygplatser) från Amsterdam.¹⁰⁰

Många flyglinjer ställdes in på grund av pandemin, och de som fortsatte att trafikeras hade betydligt färre avgångar än normalt. Under 2020 genomfördes nästan 80 procent färre avgångar från svenska flygplatser jämfört med 2019.¹⁰¹

⁹⁷ Handelskammaren Mälardalen (2025) pm 2025-11-11.

⁹⁸ Regeringen (2017). En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, N2017/00590.

⁹⁹ Svenskt Näringsliv (2021). Remissyttrande: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037, SN dnr 2021-9.

¹⁰⁰ Transportstyrelsen (2025c). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2023 och 2024, dnr TSL 2025-13.

¹⁰¹ Transportstyrelsen (2021). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2019 och 2020, dnr TSL 2021-594, och Transportstyrelsen (2022). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2020 och 2021, dnr TSL 2021-594.

En återhämtning skedde då den genomsnittliga vistelsetiden ökade från 0,76 timmar 2021 till 1,71 timmar 2022.¹⁰²

Den genomsnittliga vistelsetiden vid en endagsresa minskade från 1,71 timmar 2022 till 1,47 timmar under 2023.¹⁰³ Minskningen fortsatte 2024, då den genomsnittliga vistelsetiden sjönk till 1,21 timmar.¹⁰⁴ Det var under 2024 enklast att ta sig till eller från de tre största flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt några av flygplatserna i de norra delarna av landet, t.ex. flygplatserna i Luleå, Skellefteå, Östersund och Umeå. Den genomsnittliga vistelsetiden ökade till 2,38 timmar 2025.¹⁰⁵

Tabellen nedan visar att tillgängligheten och åtkomligheten totalt sett försämrades kraftigt för inrikestrafiken under perioden 2019–2025. Försämringen under 2020 berodde uteslutande på en drastisk minskning av utbudet till följd av den pågående pandemin. Många flyglinjer låg nere helt, medan de som trafikerades hade betydligt färre avgångar än normalt. 17 flygplatsregioner saknade helt åtkomstmöjligheter 2020, varav 8 var utan också under 2019. När det gäller tillgängligheten var det 22 flygplatsregioner som över huvud taget inte kunde nås.¹⁰⁶ Under 2022 förbättrades åtkomligheten vid 25 flygplatser, medan 22 uppvisade en förbättrad tillgänglighet.

Tabell 1 Åtkomlighet och tillgänglighet för inrikestrafiken vid svenska flygplatser 2019–2025

| | 2019–2020 | 2020–2021 | 2021–2022 | 2022–2023 | 2023–2024 | 2024–2025 |
|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Åtkomlighet | -29 | +18 resp. -3 | +25 resp. -1 | +16 resp. -12 | +8 resp. -16 | +21 resp. -5 |
| Tillgänglighet | -28 | +16 resp. -3 | +22 resp. -1 | +7 resp. -20 | +4 resp. -19 | +23 resp. -2 |

Källa: Transportstyrelsen (2021), Transportstyrelsen (2022), Transportstyrelsen (2023a), Transportstyrelsen (2024a), Transportstyrelsen (2025c) och Transportstyrelsen (2026b).

Det skedde en försämring i slutet av perioden. Åtkomligheten ökade på 8 av de 37 flygplatserna, medan tillgängligheten ökade i 4 flygplatsregioner. Däremot försämrades både åtkomligheten (-16) och tillgängligheten (-19) ganska kraftigt under 2024. 12 flygplatser kunde inte nås från någon av de andra flygplatserna¹⁰⁷, och samma antal saknade möjlighet att ta sig till någon annan flygplats för en endagsförrättning.¹⁰⁸ Troliga förklaringar till försämringen var dels

¹⁰² Transportstyrelsen (2023a). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2021 och 2022, dnr TSL 2023-185.

¹⁰³ Transportstyrelsen (2024a). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2022 och 2023, dnr TSL 2024-265.

¹⁰⁴ Transportstyrelsen (2025c).

¹⁰⁵ Transportstyrelsen (2026b). Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2024 och 2025, dnr TSL 2026-2598.

¹⁰⁶ Transportstyrelsen (2021).

¹⁰⁷ De flygplatser som det inte gick att resa till och från över dagen (åtkomlighet) var belägna i Borlänge, Gällivare, Hemmavan, Jönköping, Karlstad, Kiruna, Norrköping, Nyköping, Pajala, Sundsvall, Västerås och Örebro.

¹⁰⁸ De flygplatser som saknade tillgänglighet var belägna i Kristianstad, Trollhättan, Linköping, Borlänge, Jönköping, Karlstad, Kiruna, Norrköping, Nyköping, Sundsvall, Västerås och Örebro.

ändringar i flygbolagens tidtabeller, dels den svaga passagerartillväxten under 2024 som har fått flygbolagen att dra ned på antalet avgångar.¹⁰⁹

För Sverige som helhet förbättrades möjligheterna att resa med flyg både till och från olika platser i landet. Åtkomligheten – alltså möjligheten att nå andra flygplatser – förbättrades i 21 av de 36 undersökta flygplatsregionerna. När det gäller tillgänglighet, dvs. att kunna nå från andra flygplatser, noterades förbättringar i 23 regioner. Samtidigt fanns det 12 flygplatser som inte kunde nå från någon annan flygplats. När det gäller möjligheten att genomföra en endagsresa till en annan flygplats var motsvarande antal 9.¹¹⁰

3.2.2 Handelskamrarna anser att tillgängligheten till inrikesflyg varierar kraftigt

Enligt de regionala handelskamrarna har antalet inrikesavgångar under de senaste åren förändrats betydligt – i de flesta regioner med en klar minskning efter pandemin. Det har i praktiken försämrats näringslivets resmöjligheter och därmed förutsättningar att bedriva affärsverksamhet. Mellansvenska Handelskammaren och Östsvenska Handelskammaren uppger att inlandslinjer periodvis saknat trafikplikt eller regelbunden trafik, vilket skapat stora säsongsvariationer och osäkerhet för näringslivet.¹¹¹ Handelskammaren Jönköpings län konstaterar att det fortfarande saknas inrikes flygtrafik från Jönköping Airport, trots att det före pandemin fanns två flygbolag som trafikerade regionen med dagliga tur- och returavgångar till Bromma respektive Arlanda. Att hamna i en situation där det helt saknas alternativ beskrivs som en kraftig försämring av tillgängligheten.¹¹²

I Norrbotten är bilden mer blandad. Sträckan Luleå–Stockholm har återhämtat sig till ungefär samma antal avgångar som före pandemin, men Ryanairs bortfall har drivit upp biljettpiserna. Det är möjligt att resa över dagen till Stockholm från flera olika orter i norra Sverige, t.ex. sträckorna Gällivare–Kramfors–Stockholm och Arvidsjaur–Stockholm. Det är också möjligt att resa över dagen från Pajala via Luleå vidare till Stockholm, även om tidsfönstret är snävt. Samtidigt har antalet avgångar på sträckan Kiruna–Stockholm minskat, särskilt utanför högsäsong, med färre morgon- och sena kvällsavgångar, gle sare helgutbud och större säsongsvariation.¹¹³ Enligt Västerbottens Handelskammare har antalet inrikesavgångar minskat på flera av länets flygplatser, med påtagliga negativa konsekvenser för företagen.¹¹⁴

I ett fåtal fall har lokala initiativ återställt trafik, men handelskamrarna understryker att sådana lösningar är sårbara och inte ersätter behovet av systemstöd och statlig samordning. Efter att Karlstad Airport i flera år varit utan

¹⁰⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2025/forsamrad-tillganglighet-for-manga-flygplatser/>.

¹¹⁰ Transportstyrelsen (2026a).

¹¹¹ Mellansvenska Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹¹² Handelskammaren Jönköpings län (2025).

¹¹³ Norrbottens Handelskammare (2025).

¹¹⁴ Västerbottens Handelskammare (2025).

reguljär flygtrafik, vilket inneburit stora utmaningar för näringslivet, startade Sola Air under våren 2025 med daglig trafik Karlstad Airport–Copenhagen Airport. Sedan hösten 2025 har Sola Air även startat upp en daglig linje Karlstad Airport–Arlanda. Enligt Handelskammaren Värmland har dagliga avgångar till dessa båda destinationer inneburit en avsevärd förbättring när det gäller affärsförutsättningarna för näringslivet. Ett annat exempel är att flyglinjen mellan Bromma och Visby har återupptagits med flygbolaget Brommaflyg som började trafikera sträckan i slutet av oktober 2025. Men enligt Östsvenska Handelskammaren är det för tidigt att dra långtgående slutsatser när det gäller effekterna på tillgänglighet och pris. Med start sommaren 2026 kommer en ny linje (SAS) att trafikera Visby–Köpenhamn under sommaren.¹¹⁵

Regionala skillnader i näringslivets beroende av fungerande inrikesflyg

Trots gemensamma huvuddrag finns betydande regionala skillnader när det gäller tillgången till inrikesflyg. För företag i Stockholmsregionen är tillgången till inrikesavgångar fortfarande bättre än i övriga landet, även om utbudet har försämrats över tid. I praktiken går i stort sett all inrikestrafik via Arlanda (med undantag för vissa linjer med allmän trafikplikt), vilket innebär att regionens företag har bättre tillgång till flyg jämfört med andra delar av Sverige.¹¹⁶

I norra Sverige och på andra avlägsna inlandsorter betraktas flyget i praktiken som samhällsbarande. Norrbottens Handelskammare och Västerbottens Handelskammare poängterar att försämrad flygtillgänglighet leder till kraftigt ökade restider, fler övernattnings, svårigheter att rekrytera och längre projektgenomföranden. Enligt Norrbottens Handelskammare stannade mycket av affärsverksamheten av när flygförbindelserna Arlanda–Kiruna drastiskt reducerades i hösten 2025. Flygen som finns är överfulla, ofta hänvisas resenärer till bilresor på nästan fem timmar enkel väg till Luleå, och många möten ställs därför in. För Norrbottens Handelskammares medlemmar verksamma i Kiruna innebär det att en resa till Stockholm för ett möte numera kan ta tre dagar i anspråk. Det förekommer enligt handelskammaren att investerare, leverantörer, kunder, banker och politiska beslutsfattare helt enkelt tackar nej till att komma till Norrbotten och Kiruna.¹¹⁷

Västerbottens Handelskammare menar att turtätheten är helt avgörande för regionala flygplatser med upphandlad trafik. Det måste vara möjligt att resa till och från Stockholm över dagen. Besöksnäringen på dessa orter efterfrågar också högre flexibilitet med fler avgångar och bättre platstillgång under högsäsong. En annan svårighet är tillgängligheten på Arlanda då dessa plan landar långt ifrån terminal 5 och det kan vara svårt att hinna med anslutningsflyg.

¹¹⁵ Handelskammaren Värmland (2025), Norrbottens Handelskammare (2025), Västsvenska Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹¹⁶ Stockholms Handelskammare (2025).

¹¹⁷ Norrbottens Handelskammare (2025) och Västerbottens Handelskammare (2025).

Dessutom saknas möjligheten att boka genomgående biljett för de som avreser med anslutningsflyg.¹¹⁸

Östsvenska Handelskammaren betonar betydelsen av ett fungerande inrikesflyg för Gotland. Inrikesflyget är en viktig förbindelselänk till huvudstadsregionen för Östergötland och Sörmland. För Gotland är tillgången till ett fungerande inrikesflyg av central betydelse. Utan flyg vore varken veckopendling, myndighetsuppdrag, interregional samverkan eller rekrytering till samhällsbärande verksamheter möjligt i praktiken. Flyget upprätthåller den nationella sammanhållningen i en öregion som saknar alternativ. Enligt Östsvenska Handelskammaren är det viktigt att inte enbart fokusera på Arlanda utan också i högre grad inkludera andra regionala flygplatser och deras betydelse för export och tillgänglighet. Därtill bör Arlanda betraktas som hela Sveriges flygplats – inte bara Stockholmsregionens.¹¹⁹

Handelskammaren Värmland konstaterar att flera medlemsföretag i de norra delarna av länet ser en stor risk för försämrad tillgänglighet och konkurrenskraft om flygtrafiken till och från Torsby flygplats upphör i framtiden.¹²⁰ Handelskammaren Mälardalen konstaterar att Örebro och Västerås i perioder saknat konkurrenskraftiga inrikesförbindelser. Samtidigt är näringslivet mer intresserat av att det går snabbare att ta sig till Arlanda än att det går inrikesflyg från dessa båda städer.¹²¹

Före pandemin trafikerades Jönköpingsregionen av två operatörer som erbjöd dagliga tur- och returavgångar till Bromma respektive Arlanda. Övergången från detta regelbundna utbud till en situation där alternativen i praktiken har upphört är en markant försämring av regionens tillgänglighet.¹²²

3.2.3 Oenig allmänhet om inrikesflygets tillgänglighet

Nedanstående analys baseras på resultat från enkätundersökningen som belyser medborgarnas erfarenheter av och inställningar till inrikesflyget. Analysen visar tydliga skillnader mellan dem som har rest respektive inte har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna när det gäller om tillgängligheten till inrikesflyg har förändrats när det gäller antalet avgångar.

Bland de som har rest är osäkerheten betydligt lägre, vilket bl.a. syns i att endast 32 procent anger ”vet ej/ej aktuellt” jämfört med 66 procent bland dem som inte har rest. Samtidigt är resultaten svårtolkade eftersom gruppen som har rest med inrikesflyg någon gång under de senaste tolv månaderna uppvisar en tydlig splittring i uppfattningen om utvecklingen av antalet avgångar.

Å ena sidan upplever 24 procent av resenärerna att tillgängligheten när det gäller antalet avgångar har förbättrats (”förbättrats något” eller ”förbättrats avsevärt”), å andra sidan anser nästan lika många, 20 procent, att den har försämrats (”försämrats något” eller ”försämrats avsevärt”). Dessa motstridiga bedömningar

¹¹⁸ Västerbottens Handelskammare (2025).

¹¹⁹ Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹²⁰ Handelskammaren Värmland (2025).

¹²¹ Handelskammaren Mälardalen (2025).

¹²² Handelskammaren Jönköpings län (2025).

gör det svårt att dra entydiga slutsatser om hur de som faktiskt rest värderar utvecklingen. Bland dem som inte rest återfinns lägre nivåer av både positiva och negativa omdömen, vilket i kombination med den höga osäkerheten ytterligare försvårar jämförelser mellan grupperna. Därtill anser 20 procent att antalet avgångar är oförändrat.

Även resultaten för frågan om tillgängligheten till inrikesflyg har förändrats när det gäller antalet orter som trafikeras visar tydliga skillnader mellan personer som har rest respektive inte har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna.

Liksom i föregående fråga är osäkerheten betydligt lägre bland dem som har rest med inrikesflyg, vilket framgår av att 35 procent anger ”vet ej/ej aktuellt”, jämfört med 65 procent bland dem som inte har rest. Samtidigt är resultaten för gruppen som har rest svåra att tolka. 24 procent upplever att tillgängligheten när det gäller antalet orter som trafikeras har förbättrats (”förbättrats något” eller ”förbättrats avsevärt”), medan 16 procent anser att den har försämrats (”försämrats något” eller ”försämrats avsevärt”). 17 procent anser att antalet orter som trafikeras är oförändrat.

3.3 Näringslivet är beroende av ett fungerande inrikesflyg

Ett välfungerande transportsystem är enligt handlingsplanen för Sveriges framtida flyg en grundförutsättning för sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Flyget ger företag tillgång till marknader och kompetens i andra länder, medan flygplatser med ett brett linjeutbud stärker utländska direktinvesteringar.¹²³

Enligt Svenskt Näringsliv är flyget en del av transportsystemet och möjliggör snabba resor över långa avstånd.¹²⁴ SRF framhåller att inrikesflyget är centralt för näringslivets utveckling, särskilt utanför storstadsregionerna, där snabb och tillförlitlig åtkomst är avgörande. Enskilda nyckelpersoner – exempelvis företagsledare, investerare eller tekniska specialister – kan vara beroende av att snabbt nå en ort för etablering, expansion eller strategiskt viktiga beslut. Flygplatser fungerar även som regionala utvecklingsmotorer genom att underlätta affärsresor och internationella kontakter. Försämrade tidtabeller och minskad turtäthet försämrar möjligheterna till dagspendling, kontakter med Stockholm och internationella kopplingar, vilket direkt minskar företagens handlingsutrymme. Näringslivets utveckling är därmed nära knuten till den regionala flygplatsstrukturen, som ofta har betydelse långt utanför den ägande kommunen. SRF varnar för att bristande flygförbindelser kan minska attraktiviteten för kompetens, investeringar och huvudkontor. Tillgång till inrikesflyg är alltså en konkurrensfaktor i sig.¹²⁵

¹²³ Transportföretagen m.fl. (2023). 32 förslag för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt svenskt flyg – Handlingsplan för framtidens svenska flyg.

¹²⁴ https://www.svensktnaringsliv.se/regioner/vasternorrland/flygtillgangligheten-viktig-for-lanets-foretag_1202775.html.

¹²⁵ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

Regionala flygplatser och ett fungerande inrikesflyg ses av flertalet handelskamrar som en kritisk del av Sveriges nationella infrastruktur och som en förutsättning för konkurrenskraft, export och kompetensförsörjning. För medlemsföretagen i de elva handelskamrarna är inrikesflyget en grundläggande infrastrukturfunktion. Handelskamrarna bedömer att regionala flygplatser och fungerande inrikesflyg är systemkritiska för företagens konkurrenskraft och nationell sammanhållning, och att marknaden inte själv kan säkerställa nödvändig tillgänglighet. Utan rimliga flygförbindelser ökar restider, kostnader och osäkerhet på ett sätt som försämrar företagens möjligheter att konkurrera och växa, även om beroendet varierar mellan regioner.¹²⁶

Enligt handelskamrarna uppfyller inrikesflyget tre ömsesidigt förstärkande funktioner som är avgörande för företagens konkurrenskraft: i) snabba och kostnadseffektiva affärsresor och kundkontakter, ii) rörlighet och kompetensförsörjning i en nationell arbetsmarknad och iii) anslutning till internationella marknader via nationella hubbar. Detta gäller såväl i glesbefolkade regioner med långa avstånd som i mer befolkningstäta och exportintensiva regioner.¹²⁷

Flera handelskamrar uppmärksammar att konkurrensen på inrikesmarknaden har försvagats efter att tidigare aktörer minskat eller upphört, vilket skapat monopol- eller näst intill monopolsituationer. Detta har ökat sårbarheten och prisnivåerna samt försämrat turtätheten och kontinuiteten i flera regioner.¹²⁸

3.3.1 Inrikesflyget möjliggör snabba affärsresor och underlättar kundkontakter

Flera handelskamrar framhåller att möjligheten till dagsresor är avgörande för många företags affärsverksamhet. Inrikesflyget möjliggör snabba, förutsägbara resor till kunder och leverantörer, minskar behovet av övernattningsar och ökar flexibiliteten – särskilt där mark- och järnvägstrafik inte räcker till.¹²⁹

Handelskammaren Jönköpings län betonar att stabila förbindelser till Arlanda och Kastrup, med tidtabeller som möjliggör dagsresor, är strategiskt viktiga för regionens industriföretag. Transportmedlet är inte den avgörande frågan utan snarare möjligheten att ta sig till och från hubbar som kopplar ihop regionen med internationella marknader. Brist på effektiv järnväg gör att resor från Jönköping ofta kräver övernattningsar. I dag tar tågresor från många delar av länet

¹²⁶ Handelskammaren Jönköpings län (2025), Remissyttrande 2025-11-04, Handelskammaren Mittsverige (2025) pm 2025-11-13, Handelskammaren Mälardalen (2025), Handelskammaren Värmland (2025), pm 2025-11-13, Mellansvenska Handelskammaren (2025), pm 2025-11-14, Norrbottens Handelskammare (2025), pm 2025-11-05, Stockholms Handelskammare (2025), pm 2025-11-07, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025), pm 2025-11-11, Västerbottens Handelskammare (2025), pm 2025-11-13, Västsvenska Handelskammaren (2025), pm 2025-11-13, och Östsvenska Handelskammaren (2025), pm 2025-11-14.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Se t.ex. Stockholms Handelskammare (2025), Västerbottens Handelskammare (2025) och Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹²⁹ Se t.ex. Handelskammaren Jönköpings län (2025), Mellansvenska Handelskammaren (2025), Stockholms Handelskammare (2025) och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025).

tre–fyra timmar till Stockholm och Köpenhamn. Detta behöver förändras, menar Handelskammaren Jönköpings län.¹³⁰

Handelskammaren Mittsverige visar att resor i Västernorrland och Jämtland som annars tar fem till åtta timmar kan genomföras på en dag med flyg. Minskade avgångar leder därför till fler övernattnings-, inställda möten och förlorade affärer.¹³¹ Mellansvenska Handelskammaren konstaterar att många orter i inlandet har fem till sex timmars bilresa till Arlanda och att järnvägen har kapacitets- och tillförlitlighetsproblem, vilket gör flyget till det enda realistiska alternativet vid tidskritiska resor.¹³²

Västsvenska Handelskammaren pekar på att tillgängligheten från Landvetter har minskat med 47 procent sedan 2022 och 70 procent sedan 2019, vilket påverkar företagens möjlighet att resa inom landet.¹³³ Västerbottens Handelskammare betonar att flyget är avgörande för att upprätthålla affärskontakter med kunder, leverantörer och huvudkontor, inte minst i Stockholm där många företagsledningarna finns.¹³⁴

3.3.2 Inrikesflyget är viktigt för kompetensförsörjning och den nationella arbetsmarknaden

Flera handelskamrar betonar att inrikesflyget är en central förutsättning för rörlighet och en fungerande nationell arbetsmarknad. Snabba förbindelser gör det möjligt för specialister, konsulter och ledningspersoner att resa mellan produktionsenheter, huvudkontor och kunder, vilket underlättar rekrytering, korttidsmobilitet och myndighetsuppdrag. Begränsad flygtillgänglighet leder enligt flera handelskamrar till rekryteringsproblem, ökad sårbarhet för specialuppdrag och minskad attraktivitet för etableringar.¹³⁵ Norrbottens Handelskammare och Västerbottens Handelskammare anser att detta gäller särskilt i norra Sverige och i regioner med få alternativa transportmöjligheter.¹³⁶

Västsvenska Handelskammaren lyfter att kompetensförsörjningen är den största långsiktiga utmaningen och att försämrad flygtillgänglighet riskerar att försvåra rekrytering och pendling till kvalificerade tjänster.¹³⁷

Handelskammaren Jönköpings län och Handelskammaren Mittsverige framhåller att flyget är avgörande för att specialister ska kunna resa in och ut samma dag och att regionens närhet påverkar rekryteringsmöjligheterna.¹³⁸ Mellansvenska Handelskammaren konstaterar att flyget underlättar intern rörlighet mellan produktionsenheter, huvudkontor, leverantörer och partner – särskilt viktigt för exportintensiva företag och företag med verksamhet på flera

¹³⁰ Handelskammaren Jönköpings län (2025).

¹³¹ Handelskammaren Mittsverige (2025).

¹³² Mellansvenska Handelskammaren (2025).

¹³³ Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹³⁴ Västerbottens Handelskammare (2025).

¹³⁵ Handelskammaren Jönköpings län (2025), Norrbottens Handelskammare (2025), Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025), Västsvenska Handelskammaren (2025), Västerbottens Handelskammare (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹³⁶ Norrbottens Handelskammare (2025) och Västerbottens Handelskammare (2025).

¹³⁷ Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹³⁸ Handelskammaren Jönköpings län (2025) och Handelskammaren Mittsverige (2025).

orter. Långa eller osäkra restider till Arlanda påverkar sådana samarbeten negativt.¹³⁹

Östsvenska Handelskammaren framhåller att fungerande inrikesflyg underlättar rekrytering av kvalificerad arbetskraft genom möjligheten till korta nationella och internationella förflyttningar. Inrikesflyget har också en demokratisk dimension genom att ge nationell rörlighet och regional åtkomst till statliga beslutsinstanser, vilket motverkar koncentration av inflytande till en region. Vidare anser handelskammaren att flygplatsen i Bromma har varit och är en viktig access till arbetsmarknaden i Stockholmsregionen, inte minst för Gotlands näringsliv och behov.¹⁴⁰

I Kiruna och norra Sverige har förändringar i tillgängligheten starkt påverkat möjligheterna att rekrytera och pendla. Norrbottens Handelskammare uppger att minskade avgångar i praktiken omöjliggör dagspendling mellan Kiruna och Stockholm, vilket leder till ökade kostnader och övernattningsbehov, samtidigt som bostadssituationen är ansträngd.¹⁴¹ Västerbottens Handelskammare uttrycker liknande farhågor och menar att flyget är avgörande för regionens långsiktiga attraktivitet samt för möjligheten att rekrytera internationellt och att snabbt flyga in teknisk expertis.¹⁴²

3.3.3 Fungerande inrikesanslutningar till internationella marknader är centralt för företagen

Regionala flygplatser fungerar också som matarlinjer till internationella nav, i synnerhet Arlanda, och därigenom som nödvändiga länkar för exportorienterade företag. För företag med internationella kunder, ägare eller leverantörer är en fungerande inrikesanslutning till en internationell hubb en förutsättning för att kunna delta i globala värdekedjor och för att locka investeringar. Brister i dessa anslutningar försämrar möjligheten att vinna order, ta emot internationella gäster och upprätthålla leveranskedjor. Det är således viktigt att säkerställa regelbunden turtäthet, konkurrens och funktionella bytesmöjligheter mot internationella nav.¹⁴³ Enligt Handelskammaren Värmland och Handelskammaren Jönköpings län handlar det för deras medlemsföretag primärt om att på ett enkelt och tidseffektivt sätt kunna ta sig till en internationell hubb och där efter vidare ut till kunder, leverantörer, investerare etc.¹⁴⁴

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Östsvenska Handelskammaren konstaterar att Arlanda Airport inte är den enda avgörande flygplatsen för exportorienterade företag. Enligt Östsvenska Handelskammaren är det viktigt att inte förbise betydelsen av exempelvis Landvetter Airport, Linköping City Airport och andra regionala flygplatser. De båda handelskamrarna slår

¹³⁹ Mellansvenska Handelskammaren (2025).

¹⁴⁰ Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁴¹ Norrbottens Handelskammare (2025).

¹⁴² Västerbottens Handelskammare (2025).

¹⁴³ Se t.ex. Mellansvenska Handelskammaren (2025), Norrbottens Handelskammare (2025), Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025), Västsvenska Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁴⁴ Handelskammaren Jönköpings län (2025) och Handelskammaren Värmland (2025).

fast att Arlanda spelar en viktig roll för den internationella trafiken, men konstaterar samtidigt att Arlanda för många delar av landet är en av flera möjliga flygplatser – inte den enda lokala eller ens den geografiskt närmaste hubben.¹⁴⁵

3.3.4 Försämrade flygtillgänglighet riskerar att påverka företags etablering och tillväxt negativt

Den samlade bilden är att brist på inrikes flygförbindelser har påverkat etablerings- och lokaliseringsbeslut i flera regioner. Flygtillgänglighet är en nyckelfaktor vid investeringar och expansioner och för att undvika neddragningar. Några handelskamrar ser ännu inga direkta nedläggningar kopplade till flyget men delar bedömningen att en fortsatt försämring kan få sådana effekter.

Tre handelskamrar – Mittsverige, Mälardalen och Värmland – uppger att bristande flygförbindelser har bidragit till att nyetableringar, investeringar och huvudkontor valts bort. Erfarenheterna från åren utan avgångar från Karlstad Airport visar att näringslivets möjligheter minskade och att satsningar uteblev. Handelskammaren Mittsverige framhåller att brister i både järnväg och flyg har lett till förlorade investeringar och att större möten, konferenser och politiska besök förlagts till andra orter. Det finns även konkreta fall av omlokaliseringar, som Permobil som flyttat huvudkontoret till Stockholmsregionen, där bristande flygkommunikationer varit en viktig faktor.¹⁴⁶

Enligt Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är flygtillgänglighet central för konkurrenskraft i företag med utländska ägare där svenska produktionsanläggningar måste säljas in. God åtkomlighet för kunder – inklusive närhet till nav som Arlanda och Kastrup – påverkar koncerners investeringsbeslut. Företagen är därför beroende av att vara lättåtkomliga för kunder både inom och utanför EU. Närhet till, och kundernas upplevelse av åtkomlighet genom, Arlanda, Kastrup eller andra europeiska nav är då av central betydelse.¹⁴⁷

I ytterligare regioner, enligt Handelskammaren Jönköpings län, Mellansvenska Handelskammaren och Västerbottens Handelskammare, är flygtillgänglighet avgörande i lokaliseringsbeslut. Osäkerhet om flygutbudet minskar investeringsviljan.¹⁴⁸

Östsvenska Handelskammaren understryker att flyget har en samhällsbärande funktion på Gotland och att svagare inrikestrafik direkt försvårar etableringar. Ett exempel är konsekvensen av att Bromma–Visby inte trafikeras längre, vilket har lett till minskad konkurrens och högre biljettpriiser. Brommas roll som inrikesnav har gått förlorad och det har lett till att hela den nationella arbetsmarknadens funktion har försämrats. För Gotland har det inneburit ett betydande tapp i samhällelig tillgänglighet när Arlanda inte fullt ut ersätter

¹⁴⁵ Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁴⁶ Handelskammaren Mälardalen (2025), Handelskammaren Mittsverige (2025) och Handelskammaren Värmland (2025).

¹⁴⁷ Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025).

¹⁴⁸ Handelskammaren Jönköpings län (2025), Mellansvenska Handelskammaren (2025) och Västerbottens Handelskammare (2025).

Brommas roll.¹⁴⁹ Ett annat exempel är när flygförbindelserna mellan Arlanda och Kiruna kraftigt drogs ned under hösten 2025. Det ledde till att en stor del av affärsverksamheten stannade av.¹⁵⁰

I Västsverige och Stockholmsregionen är bilden mer återhållsam när det gäller bristande tillgänglighet och direkta effekter på etablerings- eller nedläggningsbeslut. Västsvenska Handelskammaren konstaterar att färre avgångar minskar företagens möjlighet att resa effektivt och upprätthålla nationella kontaktnät, även om direkta nedläggningar inte rapporteras.¹⁵¹ Stockholms Handelskammare ser inte heller specifika fall av uteblivna satsningar men varnar för att försämrad tillgänglighet gradvis undergräver regioners attraktionskraft. Många företag har huvudkontor i Stockholm men verksamhet i andra delar av landet, särskilt i norr, och är beroende av effektiva flygförbindelser. Industriexpansionen i norra Sverige hade exempelvis inte varit möjlig utan fungerande inrikes- och utrikesflyg.¹⁵²

3.3.5 Beroendet av Bromma flygplats varierar i landet

Handelskamrarnas svar visar att omläggningarna i Bromma-/Stockholmsnoden har fått mycket olika konsekvenser beroende på regionernas geografi och tidigare trafikutbud. En gemensam nämnare är dock att Stockholmsnoden – framför allt Arlanda – uppfattas som central för såväl nationell som internationell tillgänglighet, även om synen på Brommas roll skiljer sig åt.

Några handelskamrar upplever negativa effekter

I delar av landet där Bromma tidigare var ett viktigt inrikesnav beskrivs omläggningarna som främst negativa. Östsvenska Handelskammaren menar att Brommas roll som nav gått förlorad och att detta försämrar den regionala arbetsmarknaden. För Gotland innebär förändringen minskad samhällelig tillgänglighet, eftersom Brommas läge gav korta och effektiva förbindelser till det politiska centrumet – något Arlanda inte fullt ut kan ersätta. Samtidigt ses utvecklingen på Arlanda som positiv. Enligt handelskammaren bör flygplatsen inte bara ses som Stockholms flygplats utan hela Sveriges flygplats. När Ostlänken är klar, med station vid Skavsta, bedöms även flygplatsen i Skavsta kunna bli ett viktigt inrikesnav.¹⁵³

Sydsvenska Handelskammaren beskriver utvecklingen i Bromma–Stockholms-noden som negativ ur ett nationellt nytto- och produktivitetperspektiv. Brommas läge gjorde kontakten med företag och myndigheter mer effektiv och flygplatsen var ett betydelsefullt inrikesnav. Brommas roll som inrikesnav har gått förlorad och det har lett till att hela den nationella arbetsmarknadens funktion har försämrats. Sedan mitten av april 2026 finns det linjetrafik

¹⁴⁹ Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁵⁰ Norrbottens Handelskammare (2025).

¹⁵¹ Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁵² Stockholms Handelskammare (2025).

¹⁵³ Östsvenska Handelskammaren (2025).

Malmö–Bromma genom det nystartade bolaget Skåne Aviation. Sydsvenska Handelskammaren har aktivt stöttat detta initiativ. Sedan tidigare har en linje mellan Växjö och Bromma startats. Handelskammaren menar att detta är uttryck för ett konkret behov från näringslivet.¹⁵⁴

Västsvenska Handelskammaren uppger att många resenärer som tidigare valde Bromma nu upplever längre restider och sämre tillgänglighet. Samtidigt finns det inget tydligt samlat missnöje bland medlemsföretagen, eftersom effekterna varierar beroende på lokalisering. En positiv aspekt är att Göteborg Stallbacka genom Västflyg fortfarande har trafik till Bromma, vilket bidrar till att upprätthålla effektiva affärsresor för berörda företag.¹⁵⁵

Andra handelskamrar upplever positiva effekter eller har svårt att bedöma effekterna

Stockholms Handelskammare bedömer omläggningen – där reguljärtrafiken till stor del lämnat Bromma – som problematisk främst för privatflyg, ambulansflyg och annan samhällsnyttig verksamhet, och menar att Swedavia måste säkerställa kapacitet på Arlanda. För reguljärtrafiken är effekterna däremot begränsade. Tvärtom lyfts fördelar med att samla trafiken på Arlanda, eftersom vidareresor förenklas och investeringar kan koncentreras till en nod. Även om Bromma hade lägesmässiga fördelar anses dessa inte uppväga skalfördelarna med en koncentration.¹⁵⁶

I norra Sverige och delar av Mellansverige ligger fokus i stället på Arlandas kapacitet och internationella anslutningar. Här ses koncentrationen ibland som logisk eller positiv, men kombineras med oro för ett minskat utrikesutbud och ökade krav på fungerande byten.¹⁵⁷ Västerbottens Handelskammare framhåller att SAS flytt av sin nod till Kastrup innebär att resor som tidigare gick via Arlanda nu kräver ett extra byte, vilket förlänger restider och ökar förseningar – med negativa effekter för exportindustri och besöksnäring.¹⁵⁸

Norrbottnens Handelskammare påpekar att trafiken från länet alltid gått till Arlanda och att omläggningarna därför inte ändrat linjestrukturen. Däremot betonas att Arlanda måste fungera som en effektiv länk till övriga Sverige och internationella marknader, med god kapacitet, korta bytestider och prioriterade slottider för inrikesresenärer. En mer koncentrerad trafikstruktur kan också ge bättre kapacitetsutnyttjande och punktlighet.¹⁵⁹

Mellansvenska Handelskammaren saknar underlag för att bedöma effekterna, men konstaterar att resandet från Dalarna och Gävleborg främst går via Arlanda som regionens naturliga hubb. Samtidigt framhålls att Bromma fortfarande är viktig för vissa regionflygplatser där korta flygtider till huvudstaden är avgörande. Utvecklingen i Bromma–Arlanda-noden bör därför ses natio-

¹⁵⁴ Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025).

¹⁵⁵ Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁵⁶ Stockholms Handelskammare (2025).

¹⁵⁷ Handelskammaren Mittsverige (2025), Handelskammaren Mälardalen (2025) och Västerbottens Handelskammare (2025).

¹⁵⁸ Västerbottens Handelskammare (2025).

¹⁵⁹ Norrbottens Handelskammare (2025).

nell, då olika delar av landet påverkas olika. BRA trafikerade tidigare sträckan Bromma–Sälen, och en liknande linje kan bli aktuell igen, särskilt under vintersäsongen, vilket anses betydelsefullt för besöksnäringen och tillgängligheten till norra Dalarna.¹⁶⁰ Handelskammaren Värmland bedömer att omläggningen inte haft någon större påverkan på medlemsföretagen, vare sig positiv eller negativ.¹⁶¹

3.3.6 Staten bör ta ett ökat ansvar för inrikesflyget och de regionala flygplatserna

Majoriteten av handelskamrarna anser att staten behöver ta ett tydligare och mer långsiktigt ansvar för att säkra bastrafik och rimlig tillgänglighet i hela landet, t.ex. genom tydligare styrning av trafikplikt och navstruktur.¹⁶²

Handelskamrarna framhåller att staten bör ta över ansvaret för regionala flygplatser och garantera kopplingen till Arlanda som nationellt nav, eftersom nuvarande ordning leder till stora regionala kostnadsskillnader och begränsad statlig kontroll över kritisk infrastruktur.¹⁶³

Handelskammaren Jönköpings län efterlyser en nationell strategi för inrikesflyget, där regionala flygplatser erkänns som del av den nationella infrastrukturen och där staten bidrar med ekonomiskt stöd, samordning och realistiska klimatåtgärder. Enligt handelskammaren måste regionala flygplatser ses som en del av den nationella infrastrukturen och inte som isolerade kommersiella verksamheter.¹⁶⁴

Östsvenska Handelskammaren betonar ett systemperspektiv där nav och regionala flygplatser ses som integrerade delar av ett sammanhållet flygplats-system.¹⁶⁵ Västerbottens Handelskammare anser att ett nytt nationellt system bör utredas, inklusive återförstatligande eller statligt delägarskap – särskilt mot bakgrund av Natomedlemskapet.¹⁶⁶ Handelskammaren Värmland och Västsvenska Handelskammaren framhåller att fungerande kommunikationer är ett nationellt ansvar och att statens roll därför behöver stärkas.¹⁶⁷

Flera handelskamrar menar att fler linjer kan behöva omfattas av allmän trafikplikt. Norrbottens Handelskammare lyfter att långsiktig finansiering krävs när behovet av upphandlad trafik ökar, annars riskerar andra viktiga samhällslinjer att trängas undan.¹⁶⁸ Även Mellansvenska Handelskammaren

¹⁶⁰ Mellansvenska Handelskammaren (2025).

¹⁶¹ Handelskammaren Värmland (2025).

¹⁶² Handelskammare Mittsverige (2025), Handelskammaren Värmland (2025), Mellansvenska Handelskammaren (2025), Stockholms Handelskammare (2025), Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025), Västerbottens Handelskammare (2025), Västsvenska Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁶³ Handelskammare Mittsverige (2025), Handelskammaren Värmland (2025), Mellansvenska Handelskammaren (2025), Stockholms Handelskammare (2025), Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025), Västerbottens Handelskammare (2025) och Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁶⁴ Handelskammaren Jönköpings län (2025).

¹⁶⁵ Östsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁶⁶ Västerbottens Handelskammare (2025).

¹⁶⁷ Handelskammaren Värmland (2025) och Västsvenska Handelskammaren (2025).

¹⁶⁸ Norrbottens Handelskammare (2025).

betonar behovet av långsiktigt säkrade flyglinjer, särskilt i inlandet, och att trafikplikt kan behövas på fler sträckor. Stockholms Handelskammare konstaterar att bristande kommersiell bärkraft i inrikesflyget kan innebära att framtida regeringar tvingas införa fler trafikpliktiga linjer enligt norsk modell.¹⁶⁹

Östsvenska Handelskammaren och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren förespråkar inte ett generellt förstatligande av flygplatser, men anser det finns skäl att utreda om flygplatserna kan finansieras på annat sätt, t.ex. att hubbar och inmatningsflygpaltser finansieras som ett enda system.¹⁷⁰

¹⁶⁹ Stockholms Handelskammare (2025).

¹⁷⁰ Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025) och Östsvenska Handelskammaren (2025).

4 Svenska folkets resvanor med inrikesflyg

Sammanfattning: Nedan sammanfattas delar av enkäten under hösten 2025 som undersökte svenska folkets resvanor, attityder och motiv kopplade till inrikesflyget (se bil. 1). 14 procent av dem som svarade på enkäten hade rest med inrikesflyget de senaste tolv månaderna. Bland dem som hade rest skedde 55 procent av resorna i privat syfte, 28 procent i tjänsten och 17 procent i en kombination av privat syfte och arbete.

Inrikesflyget används av en minoritet, men några fler uppger att de planerar att resa med inrikesflyg under 2026 (22 procent) än 2025. Resultaten visar också att tidigare resenärer i betydligt högre grad planerar att flyga igen.

Resvanorna varierar kraftigt mellan landets olika delar. Övre Norrland (Västerbotten, Norrbotten) uppvisar det högsta inrikesflygandet där 55 procent av befolkningen flugit det senaste året. I Mellersta Norrland (Västernorrland, Jämtland) och Stockholm ligger motsvarande andel på 19 respektive 17 procent. Bland övriga fem riksområden varierar siffran mellan 4 och 14 procent.

Av de som rest inrikes det senaste året uppger 55 procent att resan skett enbart privat, och 17 procent att de rest både privat och i tjänsten. De viktigaste skälen att flyga privat är kortare restid (52 procent) och långa avstånd (39 procent), följt av brist på fungerande alternativ (25 procent) samt bekvämlighet och prisvärdhet (båda 23 procent). Privatresor är i regel punkt till punkt: 70 procent har inte anslutit till utrikesflyg och 68 procent har inte gjort någon vidare inrikesresa. Kvinnor, studerande, pensionärer och boende i Övre Norrland är överrepresenterade bland privatresenärerna.

Enbart tjänsteresor står för 28 procent av alla inrikesresor. Tjänsteresor drivs också i hög grad av tidsvinster (52 procent), långa avstånd (35 procent) samt brist på alternativ (27 procent). Precis som vid privatresor är anslutningsflyg ovanligt: 75 procent har inte använt inrikesflyg som anslutning till en utrikesresa och 68 procent har inte använt det för vidare inrikes resa. Män, särskilt i åldern 35–64 år, samt personer med högre inkomster är tydligt överrepresenterade.

De som inte har rest med inrikesflyg (icke-resenärer nedan) under det senaste året anger att andra färdmedel upplevs som enklare eller billigare (35 procent) eller att resorna helt enkelt varit för korta för att motivera flyg (31 procent). Klimat- och miljöhänsyn är ett tydligt motiv (21 procent), särskilt bland yngre kvinnor (35 procent) och personer med akademisk examen (37 procent). Bland icke-resenärer som rest längre än 40 mil dominerar bil (81 procent) och tåg (45 procent), främst på grund av lägre kostnad (39 procent), större bekvämlighet (38 procent) och snabbare total restid (26 procent). Miljö- och klimathänsyn har betydelse för många och 27 procent anger att de valt ett mer miljövänligt alternativ.

Personer som inte rest med inrikesflyg det senaste året är svåra att påverka även vid förbättringar. 48 procent skulle sannolikt välja flyg vid lägre priser

jämfört med 73 procent av resenärerna. För kortare restider är motsvarande nivå 40 procent mot 64 procent, och vid fler avgångar 38 procent mot 65 procent. En majoritet av icke-resenärerna (57 procent) uppger att kortare avstånd till flygplatsen inte skulle öka deras benägenhet att flyga och 45 procent ser inte klimatvänligare flyg som en drivkraft. Bland resenärerna är nivåerna lägre: 45 procent påverkas inte av avstånd och 36 procent påverkas inte av klimatvänligare alternativ, medan 55 procent anger att mer klimatsmarta lösningar faktiskt skulle kunna få dem att välja flyget.

Bedömningen av inrikesflygets betydelse varierar mellan grupper. 62 procent anser att flyget är viktigt för det nationella näringslivet och för möjligheten att bo och leva i hela landet. Lägre nivåer (ca 50 procent) gäller för flygets betydelse för hemregionens näringsliv, kommuner och civilsamhället. Privat nytta som att besöka nära och kära bedöms som minst viktigt. Boende i norra Sverige ligger högst genomgående i alla delar. Personer som nyligen rest med inrikesflyg värderar flygets betydelse klart högre än övriga.

När det gäller påståendet att staten bör göra det dyrare med kortare flygreisor där tåg är ett realistiskt alternativ är det en större andel av dem som rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna som inte instämmer. Bland dessa uppger 52 procent att de inte instämmer i detta, medan motsvarande andel bland dem som inte rest är 34 procent. Däremot finns ett starkt stöd för statliga insatser när flyglinjer är viktiga men marknaden är svag. Bland resenärer instämmer 73 procent i att staten bör finansiera sådana linjer, mot 57 procent bland icke-resenärer.

På frågan vad som skulle få människor att flyga mer eller mindre inrikes visar fritextsvaren att priset är den starkaste drivkraften. Andra faktorer som påverkar är bilens flexibilitet, tågets tillförlitlighet, klimatmotiv, brist på behov, tillgänglighet och turtäthet samt smidighet och resekomfort.

Nedan redovisas resultaten från den nationella enkätundersökningen av medborgarnas resvanor, både privata resor och tjänsteresor. Resultat redovisas också för orsaker till att man har valt att inte resa med inrikesflyg samt för attityder till inrikesflyget. Undersökningen fokuserar på resvanor under de senaste tolv månaderna samt förväntade resor under de kommande tolv månaderna.

Av de personer som besvarat undersökningen uppger 14 procent att de har rest med inrikesflyg någon gång under de senaste tolv månaderna, medan 86 procent uppger att de inte har gjort någon sådan resa.¹⁷¹

En majoritet av de svarande (55 procent) uppger att den eller de resor man har gjort med inrikesflyg de senaste tolv månaderna gjordes i privat syfte (semester, besök hos familj/vänner, fritidsresor), medan 28 procent uppger att syftet var i tjänsten/arbete och resterande 17 procent har rest både privat och i tjänsten.

¹⁷¹ En tur- och returresa räknas som två resor. En resa med mellanlandning för att byta plan räknas som en resa.

Det finns ett säkerställt samband mellan om man reser med inrikesflyg och hur lång restiden är till närmaste flygplats. Av de svarande som har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna uppger 20 procent att de har mindre än 30 minuters restid till närmaste flygplats. En kort resväg till flygplatsen ökar alltså sannolikheten för att man använder inrikesflyg.

Mönstret är övervägande negativt korrelerat mellan restid till flygplats och sannolikheten att ha rest med inrikesflyg. Andelen som uppger att de har rest med inrikesflyg är högst vid mindre än 30 minuters avstånd och faller sedan successivt med en ökad restid. Det kan tolkas som om närhet till en flygplats är en central förutsättning för faktisk användning av inrikesflyg. Det finns inget statistiskt signifikant samband mellan restiden till närmaste järnvägsstation och om man väljer att resa med inrikesflyg eller inte.

Andra faktorer som spelar roll för om man väljer att flyga är högre utbildning, högre inkomstnivå och sysselsättning (egen företagare och förvärvsarbete).

4.1.1 Fler överväger att resa med inrikesflyg under 2026

I enkätundersökningen var en fråga hur många resor med inrikesflyg man tror att man kommer att göra under de kommande tolv månaderna.

Sammantaget tyder resultaten på att det förväntade resandet med inrikesflyg kan komma att öka något jämfört med föregående år. I enkätundersökningen uppger 22 procent att de planerar att resa med inrikesflyg under de kommande tolv månaderna, vilket är en ökning jämfört med de 14 procent som uppger att de gjorde det under 2025. Den största delen av de planerade resorna utgörs av en till två resor, vilket anges av 16 procent av de svarande. Ytterligare 6 procent räknar med att göra fler än två resor. Andelen osäkra svarande är 4 procent.

Samtidigt uppger en klar majoritet, 73 procent, att de inte planerar att göra någon inrikesflygresor alls under 2026. Denna andel ligger lägre än de 86 procent som uppger att de inte reste med inrikesflyg under 2025, vilket indikerar att fler överväger att flyga inrikes jämfört med det faktiska resandet föregående år.

En jämförelse med frågan om man har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna visar på en tydlig koppling mellan faktiskt resebeteende det senaste året och förväntat beteende det kommande året. Totalt uppger 73 procent att de inte planerar någon inrikesresa de närmaste tolv månaderna. Bland de som har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna svarar 14 procent ”ingen resa”, medan motsvarande andel bland dem som inte har rest är 83 procent. Bland dem som har rest inrikes under det senaste året återfinns en statistiskt signifikant överrepresentation i samtliga reskategorier man tror att man kommer att göra det kommande året, från en till två resor upp till fler än tio resor. Av dessa uppger 42 procent att de planerar att göra en till två resor under de kommande tolv månaderna, 20 procent att de kommer att göra tre till

fyra resor, och ytterligare 21 procent bedömer att de kommer att göra ännu fler resor.

Sammantaget indikerar resultaten att de som redan har flugit inrikes under de senaste tolv månaderna i väsentligt högre grad planerar att flyga igen under det kommande året, medan de som avstått från inrikesflyg sannolikt fortsätter att avstå. Andelen osäkra ligger på i stort sett samma nivå i båda grupperna, vilket talar för att skillnaderna främst speglar etablerade beteendemönster och inte osäkerhet i bedömningen.

4.1.2 Boende i norra Sverige reser mer med inrikesflyg

Enkätundersökningen visar att det förekommer relativt stora skillnader om man har rest med inrikesflyg eller inte beroende på var i landet man bor.

NUTS är den regionala indelning som används inom EU för statistikredovisning. I Sverige utgörs NUTS 1 av tre landsdelar. NUTS 1 består av Östra Sverige (Stockholm och Östra Mellansverige), Södra Sverige (Småland med öarna, Sydsverige och Västsverige) och Norra Sverige (Norra Mellansverige, Mellersta Norrland och Övre Norrland). Enligt regionindelningen NUTS 2 delas Sverige in i nedanstående åtta riksområden:¹⁷²

- SE 11 Stockholm
- SE12 Östra Mellansverige (Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro, Västmanland)
- SE 21 Småland med öarna (Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Gotland)
- SE 22 Sydsverige (Blekinge, Skåne)
- SE 23 Västsverige (Halland, Västra Götaland)
- SE 31 Norra Mellansverige (Värmland, Dalarna, Gävleborg)
- SE 32 Mellersta Norrland (Västernorrland, Jämtland)
- SE 33 Övre Norrland (Västerbotten, Norrbotten).

Enkätundersökningen visar att boende i Norra Sverige (NUTS 1) har rest med inrikesflyg i högre utsträckning (24 procent) än boende i andra delar av landet. Bland boende i Östra Sverige och Södra Sverige uppger ca 12 procent att de har rest med inrikesflyg.

En ytterligare nedbrytning på riksområdesnivå visar att 55 procent av de svarande som bor i Övre Norrland uppger att de har rest med inrikesflyg någon gång under det senaste året. En tänkbar förklaring är att Västerbotten och Norrbotten är geografiskt vidsträckt, vilket gör flyget till ett viktigt färdmedel vid längre resor. Regionens resmönster är sålunda mer beroende av flyg för funktionell tillgänglighet. Även boende i Mellersta Norrland (19 procent) och Stockholm (17 procent, signifikant samband) uppger att de har rest med inrikesflyg i högre utsträckning än boende i andra delar av landet. En trolig förklaring som diskuterades ovan kan vara att det är enklast att ta sig till eller från

¹⁷² NUTS (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) infördes 1988 av Eurostat i syfte att skapa jämförbara regioner i fråga om bl.a. yta och befolkningsstorlek mellan medlemsländerna. <https://tillvaxtverket.se/download/18.2a2ae249185be5f310flca56/1674581152846/NUTS12320080101-2.pdf>.

bl.a. Stockholm och några städer i de norra delarna av landet, t.ex. Luleå, Skellefteå, Östersund och Umeå. Bland övriga fem riksområden varierar andelen som har flugit mellan 4 procent och 14 procent.

Det finns inga statistiskt signifikanta samband mellan hur ofta man har rest med inrikesflyg och i vilken typ av kommun man bor, t.ex. storstadskommuner, kommuner nära större städer eller landsbygdskommuner.

4.1.3 Privatresor drivs av tidsvinst och långa avstånd

En del av frågorna i enkätundersökningen riktades till de personer som rest privat med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna. Som framgår ovan uppger 83 procent av de som har flugit att de har rest i endera privat syfte (55 procent) eller både privat och i tjänsten (17 procent).

Det framgår att en större andel kvinnor än män väljer att flyga inrikes enbart av privata skäl. Bland kvinnorna uppger 65 procent att deras inrikesresor sker uteslutande privat, jämfört med 47 procent av männen. När det gäller resor som görs både privat och i tjänsten uppger 13 procent av kvinnorna och 19 procent av männen detta.

Vidare framgår det, som förväntat, att av de som har flugit är studerande (75 procent) och pensionärer (93 procent) överrepresenterade när det gäller privatresor. Resenärer boende i Övre Norrland är klart överrepresenterade när det gäller privata inrikesresor med flyg (66 procent). Andelen privata resenärer från övriga riksområden varierar mellan 45 procent och 60 procent.

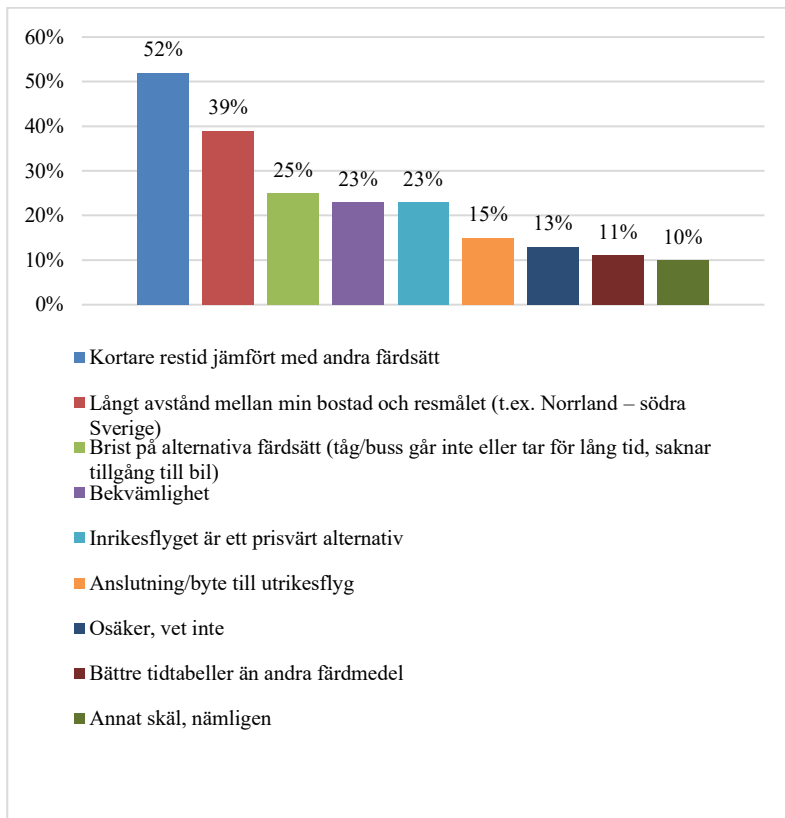
Resultaten visar att en majoritet av de som har flugit privat med inrikesflyg under det senaste året endast har gjort ett fåtal resor. Drygt hälften har rest en till två gånger (56 procent), vilket innebär att det vanligaste beteendet är ett begränsat flygresande snarare än frekventa resor. Vidare uppger 17 procent att de har rest tre till fyra gånger, medan 13 procent uppger att de har gjort ett ännu större antal resor. Andelen osäkra svar är 14 procent.

Två andra frågor tar upp hur många av de genomförda inrikesflygresorna som har varit endera resor till en annan inrikes flygplats för anslutning till utrikesflyg eller resor till en annan inrikes flygplats för vidare resa inom Sverige. Resultaten visar att en mycket stor andel av de privata inrikesflygresor som genomförts under det senaste året inte har varit kopplade till någon form av vidareförbindelse, vare sig till utrikesflyg eller till andra destinationer inom Sverige. 70 procent uppger att ingen av deras privata inrikesresor under de senaste tolv månaderna gjordes för att ansluta till ett utrikesflyg. En nästan lika stor andel, 68 procent, säger att ingen av deras resor var en inrikesanslutning till en annan flygplats för vidare resa inom Sverige. När anslutningsresor väl förekommer sker de oftast sällan (en till två gånger), och de är marginellt vanligare för vidare resa inom Sverige (23 procent) än för anslutning till utrikesflyg (20 procent).

Tabellen nedan visar vilka skäl respondenterna anger för att resa privat med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna. Resultaten visar att valet av inrikesflyg vid privatresor i första hand motiveras av tidsvinster: 52 procent anger

kortare restid jämfört med andra färdssätt som främsta skäl. 39 procent framhåller långa avstånd mellan bostad och resmål som en central faktor. Därtill pekar 25 procent på bristande tillgång till konkurrenskraftiga alternativ (t.ex. att tåg eller buss inte går eller tar för lång tid eller att bil saknas), medan bekvämlighet (23 procent) och upplevd prisvärdhet (23 procent) också har betydelse. Bättre tidtabeller anges mer sällan (11 procent). 15 procent uppger att resan gjorts som anslutning/byte till utrikesflyg och 13 procent svarar ”osäker/vet inte”. Slutligen svarar 10 procent ”annat skäl”. De två vanligaste skälen är att tågen är otillförlitliga (förseningar, inställda avgångar) och att de är för dyra (prisjämförelser med flyg). Andra skäl som anges är att tåg är ett bristfälligt alternativ (inställda tåg, inga avgångar, trasig järnväg) och personliga skäl/praktiska behov.

Diagram 4 Vilka är de främsta skälen till att du valt att resa privat med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna? (Flera svar möjliga)



För resenärer bosatta i Mellersta Norrland (36 procent) och Övre Norrland (33 procent) är anslutning/byte till utrikesflyg ett viktigt skäl för att man har valt att resa privat med inrikesflyg. Enligt resenärer från Övre Norrland är också långt avstånd mellan bostaden och resmålet, brist på alternativa färdssätt samt inrikesflyget är ett prisvärt alternativ viktiga skäl för deras val av resa.

Resultaten indikerar även ett samband mellan restiden till närmaste flygplats och de skäl som anges för att resa privat med inrikesflyg. Bland respondenter med mindre än 30 minuters restid till flygplatsen lyfts särskilt kortare restid jämfört med andra färdssätt samt bekvämlighet fram som viktiga motiv.

4.1.4 Tjänsteresor drivs av tidsvinst och är vanligare bland män

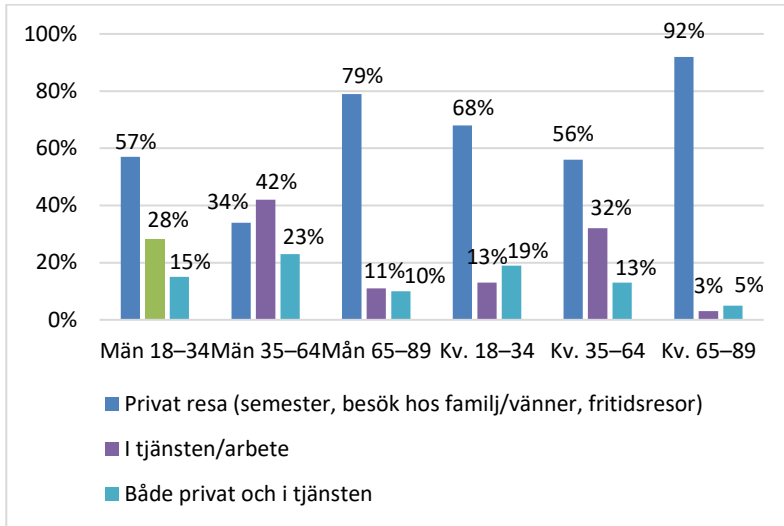
Flera frågor i enkätundersökningen riktades till de personer som rest i tjänsten med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna. Av de personer som genomfört en flygresa under den aktuella perioden uppger 28 procent att resan skedde i tjänsten. Därutöver anger ytterligare 17 procent att de rest både privat och i tjänsten. Sammanlagt innebär detta att 45 procent av flygresenärerna har gjort åtminstone en tjänsteresa under perioden.

Bland kvinnorna uppger 22 procent att deras inrikesresor genomförs i tjänsten, medan motsvarande andel bland männen är 34 procent. Andelen som reser både privat och i tjänsten uppgår till 13 procent bland kvinnorna och 19 procent bland männen.

Tabellen visar resmönster fördelat på kön och åldersgrupper och vilket som var syftet med den eller de resor som personerna har gjort med inrikesflyg. En jämförelse med privata resor tyder på att män i större utsträckning använder inrikesflyg för arbetsrelaterade ändamål, medan kvinnor i högre grad gör sina inrikesresor i privata syften

Den grupp som i störst utsträckning uppger att de reser i tjänsten är män i åldern 35–64 år. För denna grupp utgör tjänsteresor ca 42 procent av inrikesresorna. Inkluderas även de som uppger att de reser både privat och i tjänsten tillkommer ytterligare 23 procent. För kvinnor i samma åldersgrupp är motsvarande andelar lägre. Av deras inrikesresor är ca 32 procent tjänsteresor, och ytterligare 13 procent utgörs av resor som är en kombination av privat- och tjänsteresor.

Diagram 5 Syfte med inrikesflygresa senaste tolv månaderna, fördelat på kön och ålder



Vidare visar resultaten att personer med högre inkomster är tydligt överrepresenterade när det gäller flygresor i tjänsten. Bland dem som har en månadslön på 53 592 kronor eller mer uppger 45 procent att deras inrikesresor under det senaste året har genomförts i tjänsten. Ytterligare 26 procent inom samma inkomstgrupp anger att de har rest både privat och i tjänsten. Som jämförelse uppger endast 11 procent av dem som har en inkomst under 30 000 kronor per månad att de har rest i tjänsten. Bland personer med inkomster däremellan är motsvarande andel 30 procent. Detta visar att tjänsteresor med inrikesflyg ökar i takt med inkomstnivå.

Boende i regionerna Sydsverige (37 procent), Västsverige (37 procent) och Norra Mellansverige (42 procent) uppger i högre utsträckning än övriga delar av landet att deras inrikesresor görs i tjänsten. Som jämförelse anger 16 procent av respondenterna från Övre Norrland att det huvudsakliga syftet med deras resa varit tjänste- eller arbetsrelaterat.

Resultaten visar, i likhet med vad som framkommer för privatresor, att tjänsteresenäerna vanligtvis gör ett begränsat antal resor per år. Cirka 46 procent uppger att de har rest en till två gånger i tjänsten under det senaste året. Motsvarande siffra för privata resor är 56 procent. Ytterligare 17 procent anger att de har rest tre till fyra gånger, medan 22 procent uppger att de har genomfört ett större antal tjänsteresor, dvs. mellan fem och sex och fler än tio resor. Noterbart är att 8 procent av respondenterna har rest fler än tio gånger i tjänsten. Andelen som är osäkra på antalet resor uppgår till 17 procent.

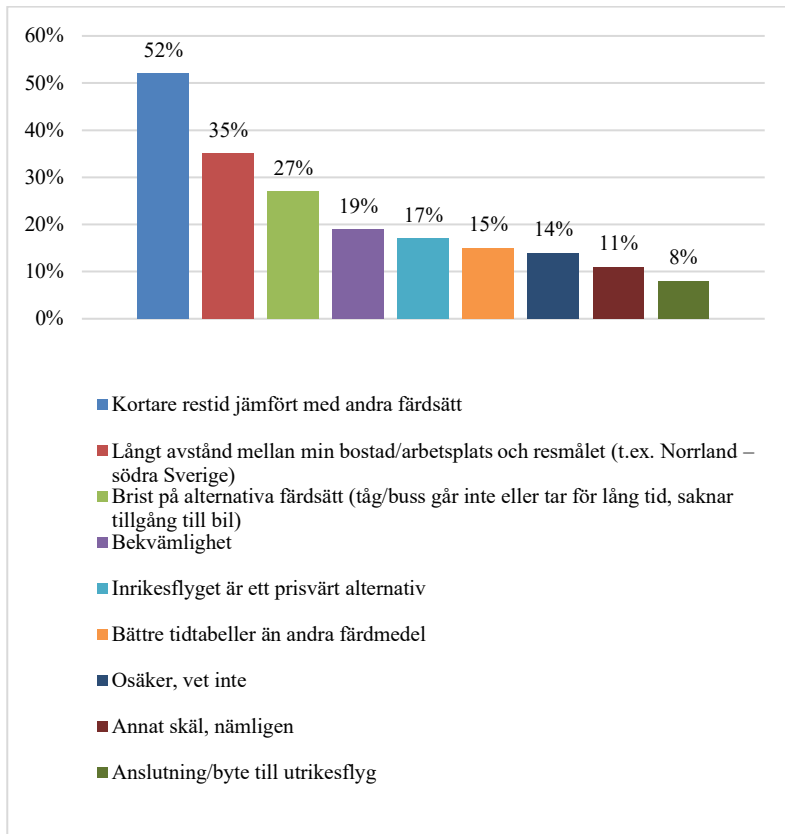
Resultaten visar att majoriteten av tjänsteresenäerna inte använder inrikesflyg för anslutning till utrikesflyg eller för att resa till en annan flygplats för vidare resa inom Sverige. När det gäller anslutningar till utrikesflyg uppger omkring 75 procent av resenäerna att ingen av deras tjänsteresor under de senaste tolv månaderna varit en sådan resa, medan 14 procent anger en till två

resor. Andelen osäkra svar uppgår till knappt 4 procent. Motsvarande mönster återfinns för vidare resor inom Sverige: ca 68 procent uppgår till sådana resor och 17 procent anger en till två resor. Andelen osäkra svar är ca 3 procent. Andelarna som uppgår till att de har gjort tre eller fler resor ligger på genomgående låga nivåer för båda typerna av tjänsteresor. Resultaten visar att anslutnings- och vidareresor utgör en mindre del av det totala tjänsteresandet med inrikesflyg.

Tabellen nedan redovisar de skäl som respondenterna har angett till att genomföra resor i tjänsten med inrikesflyg. Resultaten visar att valet av inrikesflyg vid tjänsteresor främst motiveras av tidsvinster och avståndsgeografi. Det mest frekvent angivna skälet är kortare restid jämfört med andra färd sätt (52 procent). Långt avstånd mellan bostad eller arbetsplats och resmål är näst vanligast (35 procent), vilket understryker att flyget nyttjas särskilt där geografiska avstånd gör alternativa transportslag mindre konkurrenskraftiga i tid.

Tillgänglighet framträder som ytterligare en viktig faktor: 27 procent uppgår till att det finns brist på alternativa färd sätt (t.ex. att tåg eller buss inte går eller tar för lång tid eller att bil saknas). Bekvämlighet nämns av 19 procent och upplevd prisvärdhet noteras av 17 procent. Bättre tidtabeller än andra färdmedel är ett viktigt skäl, uppgår till 15 procent. Andelen som anger anslutning eller byte till utrikesflyg som motiv är 8 procent, vilket indikerar att inrikesflyg vid tjänsteresor i huvudsak nyttjas som punkt-till-punkt-lösning snarare än som delmoment i längre reseupplägg. ”Osäker/vet inte” uppges av 14 procent. Slutligen anger 14 procent ”annat skäl”. Bland de mer individuella motiven utanför de specificerade alternativen dominerar att tåg är opålitliga och att det förekommer störningar. Andra skäl som anges är att arbetsgivaren bestämmer eller att resebyrå gjorde bokningen, samt att restiden var avgörande.

Diagram 6 Vilka är de främsta skälen till att du valt att resa i tjänsten med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna? (Flera svar möjliga)



4.1.5 Icke-resenärer väljer andra färdmedel med pris, tid och klimat som viktigaste skäl

I tabellen nedan redovisas de främsta skälen till att personer valt att inte resa med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna. Det främsta skälet till att inte resa med inrikesflyg är att andra färdmedel upplevs som enklare eller billigare (35 procent), vilket pekar på att inrikesflyget saknar konkurrensfördel i pris och/eller bekvämlighet. Det är framför allt män i åldern 18–34 år (43 procent) och studerande (49 procent) som anger detta skäl. Näst vanligast är att genomförda resor varit för korta för att motivera flyg (31 procent).

Värderingsdrivna motiv är också framträdande: klimat- och miljöhänsyn nämns av 21 procent och utgör därmed ett påtagligt hinder. För det första är klimatmotivet åldersberoende; benägenheten att välja bort flyget av miljöskäl minskar med stigande ålder i både kvinnliga och manliga grupper. För det andra finns det en tydlig könsskillnad; kvinnor anger klimat- och miljöhänsyn oftare än män inom motsvarande åldersintervall. Yngre kvinnor anger detta skäl i störst utsträckning: 35 procent bland kvinnor 18–34 år, jämfört med

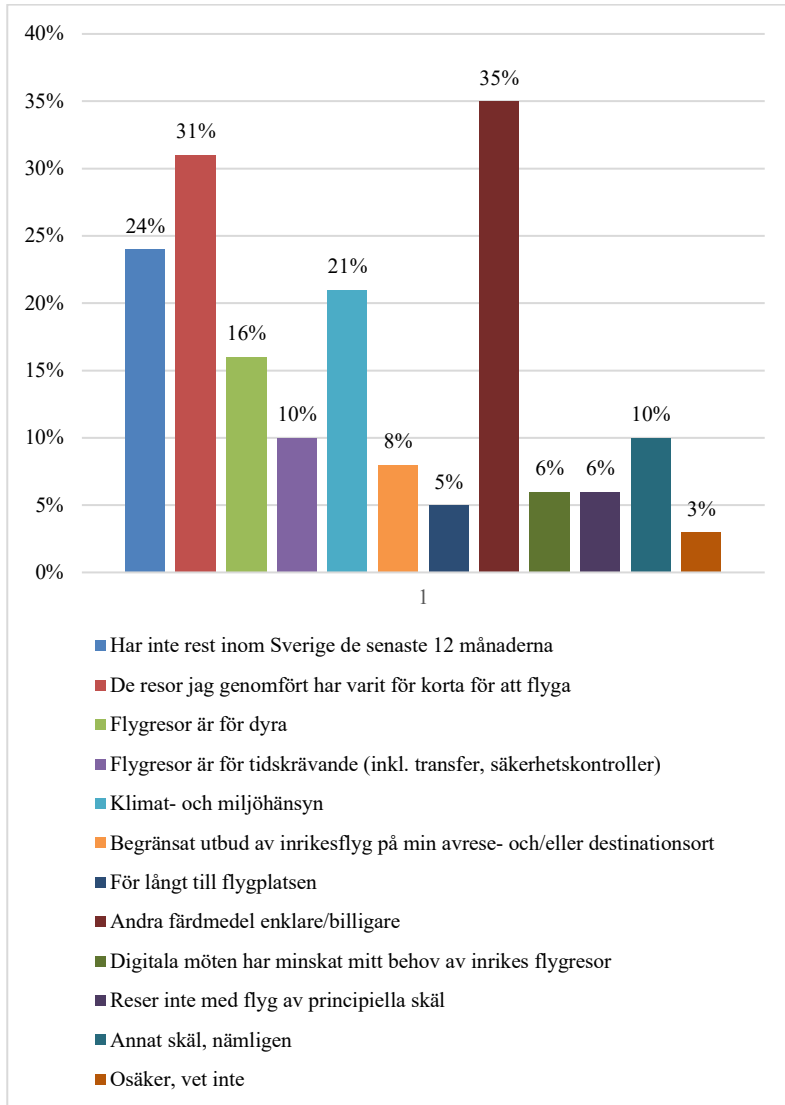
23 procent bland kvinnor 35–64 år och 12 procent bland kvinnor 65–89 år. Motsvarande nivåer för män är 23 procent (18–34 år), 17 procent (35–64 år) och 11 procent (65–89 år). Spännvidden mellan högsta och lägsta grupp är 24 procentenheter, vilket innebär att yngre kvinnor anger klimat- och miljöhänsyn ungefär tre gånger så ofta som äldre män. Samtidigt är det endast förhållandevis få som anger att de inte reser med flyg av principiella skäl (6 procent).

Andelen som anger klimat- och miljöhänsyn är 37 procent bland personer med akademisk examen och 15 procent bland personer utan examen, vilket motsvarar en skillnad på ca 22 procentenheter. Vidare anges klimat- och miljöhänsyn som ett skäl för att välja bort inrikesflyg i betydligt högre utsträckning bland studerande, där 39 procent uppger detta skäl. Motsvarande andel är 16 procent bland egenföretagare och 23 procent bland förvärvsarbetande.

Tidsaspekten framträder ytterligare i att 10 procent bedömer flygresan som för tidskrävande när hela resekedjan beaktas (inklusive transfer och säkerhetskontroller), dvs. dörr-till-dörr-tiden snarare än flygtiden i sig upplevs inte som tillräckligt snabb jämfört med andra färdmedel. Kategorin ”annat skäl” hamnar också på 10 procent. Det vanligaste angivna skälet är att man inte haft anledning att resa eller behövt resa. Det näst vanligaste skälet är att man föredrar andra färdmedel. Andra skäl som gör att man undviker resor med inrikesflyg är hälsa, ålder eller funktionsnedsättning samt flygrädsla.

Ett annat angivet skäl är begränsat utbud av inrikesflyg på avrese- och/eller destinationsorten (8 procent), vilket indikerar brister i linjenät och/eller avgångsfrekvens som begränsar valmöjligheterna.

Diagram 7 Vilka är de främsta skälen till att du inte rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna? (Flera svar möjliga)



Enkätundersökningen visar att boende i Norra Sverige (NUTS 1-området) – dvs. Norra Mellansverige, Mellersta Norrland och Övre Norrland – avviker från övriga landsdelar i sina svar. Cirka 20 procent av de boende i denna region anger att flygresor är för dyra, jämfört med genomsnittet på 16 procent i riket. Boende i Norra Sverige uppger i dubbelt så hög utsträckning att ett begränsat utbud av inrikesflyg på avrese- och/eller destinationsorten är en anledning till att de inte har rest med inrikesflyg. Knappt 14 procent av de boende i Norra Sverige anger detta skäl, jämfört med ca 7 procent bland boende i Södra Sverige och Östra Sverige. Slutligen anger knappt 8 procent att det är för långt till

flygplatsen. Motsvarande siffra är 4 procent för övriga två landsdelar. Vidare uppger knappt 8 procent av de boende i Norra Sverige att det är för långt till flygplatsen, medan motsvarande andel är ca 4 procent i de två övriga landsdelarna.

Andelen som anger att de avstår från inrikesflyg därför att det är för långt till flygplatsen ökar tydligt ju längre restid de har till sin närmaste flygplats. Vid mycket korta restider (under 30 minuter) är detta ett marginellt hinder – endast 0,5 procent uppger detta skäl. Men redan vid 61–90 minuters restid stiger andelen markant till 9 procent, och vid 91–120 minuter fortsätter ökningen till 13 procent. Andelen ligger nästan kvar i intervallet 121–180 minuter (14 procent) och når en topp på 30 procent bland dem som har mer än tre timmars resväg till närmaste flygplats. Det finns ingen samvariation mellan svarsalternativet att det är för långt till flygplatsen och restiden till närmaste järnvägsstation.

Tåg och bil dominerar som alternativ till inrikesflyg

Bland dem som rest inrikes längre än 40 mil utan att flyga under det senaste året framträder en tydlig dominans för markbundna färdmedel (flera svarsalternativ möjliga). Bil är det klart vanligaste alternativet och används av 81 procent, vilket visar att bilen fortfarande har en stark position för längre resor. Tåg är det näst vanligaste valet och används av 45 procent, vilket tyder på att järnvägen har en betydande roll för längre resor. Buss används av en mindre andel, 9 procent, vid längre inrikesresor. Slutligen uppger 4 procent att man har använt båt/färja som färdmedel.

En annan fråga i undersökningen är vilka skäl som gjorde att personer valde att resa med annat/andra färdmedel än inrikesflyg vid inrikesresor längre än 40 mil. Tabellen nedan visar att beslutet att välja bort inrikesflyg vid längre resor i stor utsträckning handlar om en kombination av ekonomi, bekvämlighet och helhetsupplevelse av resans restid.

Det mest framträdande motivet är lägre kostnad, vilket anges av 39 procent av de svarande. Detta innebär att priset har en mycket stor betydelse i valet av färdmedel, och att markbundna alternativ som t.ex. tåg och bil uppfattas som mer ekonomiskt fördelaktiga än flyg. Denna ekonomiska faktor förstärks av att många även lyfter fram andra aspekter som bidrar till en mer positiv totalupplevelse.

En nästan lika viktig faktor är upplevelsen av att andra färdmedel är mer bekväma, något som 38 procent anger. Bekvämlighet kan omfatta flera dimensioner – som utrymme, möjlighet att koppla av och frånvaro av moment som upplevs som stressande. Just stressminskning nämns specifikt av 24 procent, vilket inkluderar att man inte behöver gå igenom någon säkerhetskontroll och enklare resvägar.

En annan viktig faktor är restiden. 26 procent uppger att det helt enkelt går snabbare dörr till dörr att resa med andra färdmedel än flyg. Detta antyder att flygets faktiska konkurrensnackdel ofta inte är flygtiden i sig, utan tiden runt

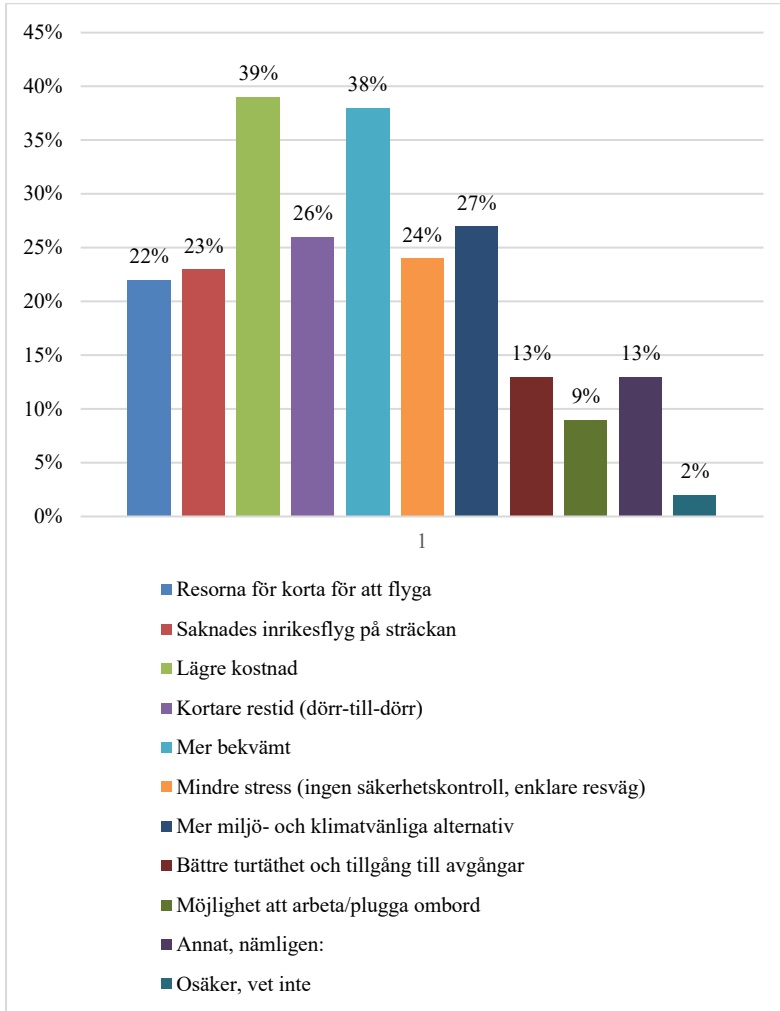
omkring – transport till flygplatsen, incheckning, väntan och anslutningar. När dessa moment sammantaget gör flyget mindre attraktivt tidsmässigt blir alternativen mer fördelaktiga.

Även miljö- och klimatskäl spelar en märkbar roll: 27 procent anger att mer miljövänliga alternativ bidragit till deras val. Detta visar att hållbarhetsaspekter numera är en av de tydligare drivkrafterna bakom beslutet att resa med tåg eller andra markbundna färdmedel vid långa inrikesresor.

Utbudsfaktorer påverkar också valen. 23 procent uppger att det saknades inrikesflyg på den aktuella sträckan, vilket innebär att marknadens täckning i sig styr valet av transportmedel. Samtidigt uppger 22 procent att de upplevt sina resor som för korta för att flyga, trots att avståndet överstiger 40 mil. Mindre vanliga skäl, men ändå relevanta, är bättre turtäthet och fler avgångar (13 procent) samt möjlighet att arbeta eller plugga ombord (9 procent).

13 procent uppger annat skäl. De vanligast förekommande skälen att avstå från inrikesflyg rör i huvudsak praktiska behov och logistiska förutsättningar. Ett betydande antal resenärer anger att de har mycket bagage eller skrymmande utrustning, vilket gör bilen till det mest ändamålsenliga alternativet. Liknande gäller för dem som har behov av bil på destinationen, antingen för förflyttningar på plats eller för att göra flera delresor inom samma resa. Utöver detta framkommer även skäl kopplade till familjesituation, såsom resor med barn eller flera personer, där bilens flexibilitet och kapacitet är särskilt värdefull. Även resenärer med husdjur, framför allt hund, bedömer bilen som det mest praktiska alternativet. Endast 2 procent anger att de är osäkra på varför de valt bort flyget.

Diagram 8 Vilka skäl har gjort att du valt att resa med annat/andra färdmedel än inrikesflyg vid de inrikesresor (längre än 40 mil) du genomfört de senaste tolv månaderna? (Flera svar möjliga)



Kvinnor anger i betydligt högre utsträckning än män att klimat- och miljöhänsyn var anledningen till att de valde att resa med andra färdmedel än inrikesflyg. I åldersgrupperna 18–34 år respektive 35–64 år uppgav 39 procent respektive 31 procent detta som skäl. Motsvarande nivåer för män är 27 (18–34 år) och 22 procent (35–64 år). Viktiga skäl för män i åldersgruppen 18–34 år är i stället lägre kostnad (51 procent), mer bekvämt (44 procent) och mindre stress (31 procent).

Som förväntat anger studerande lägre kostnad (52 procent) som ett viktigt skäl. Även mer miljö- och klimatvänliga alternativ (39 procent) och mindre stress (31 procent) är viktiga skäl till att välja bort inrikesflyg för denna grupp.

De två viktigaste förklaringarna till att boende i Norra Sverige valde bort inrikesflyget är lägre kostnad för andra färdmedel (45 procent) och att det saknades inrikesflyg på sträckan (31 procent).

4.1.6 Svårt att motivera icke-resenärer att börja flyga

Nedanstående tabell belyser hur personer som rest respektive inte rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna bedömer olika tänkbara faktorer som kan påverka deras benägenhet att flyga. Fem områden analyseras: lägre biljettpriser, kortare restider, fler avgångar, klimatvänligare flyg samt kortare avstånd eller restid till närmaste flygplats.

Lägre biljettpriser framstår som den starkaste drivkraften. Bland dem som nyligen rest med inrikesflyg uppger 73 procent att det är ”mycket sannolikt” eller ”ganska sannolikt” att de skulle välja flyg vid lägre priser, jämfört med 48 procent bland dem som inte rest. Motsvarande mönster återkommer för kortare restider (snabbare incheckning, smidigare transfer) och fler avgångar från närmaste flygplats, där andelen positiva svar är omkring 25 procentenheter högre bland tidigare flygresenärer. Även klimatvänligare flyg (t.ex. biobränslen, elflyg) upplevs som en mer betydelsefull faktor i denna grupp.

Förändringar i avstånd eller restid till närmaste flygplats har en svagare påverkan än pris och utbud. Endast 47 procent av tidigare flygresenärer och 28 procent av övriga anger att detta skulle göra det sannolikt att de väljer inrikesflyg. Samtidigt är andelen som bedömer detta som osannolikt hög, särskilt bland dem som inte rest (57 procent).

Tabell 2 Hur sannolikt är det att du skulle välja inrikesflyg om det var/fanns ...

| | | Rest med inrikesflyg någon gång under de senaste tolv månaderna | |
|--|---|---|------|
| | | Ja | Nej |
| Lägre biljettpriser | Mycket sannolikt och ganska sannolikt | 73 % | 48 % |
| | Inte sannolikt alls och inte särskilt sannolikt | 22 % | 40 % |
| Kortare restider | Mycket sannolikt och ganska sannolikt | 64 % | 40 % |
| | Inte sannolikt alls och inte särskilt sannolikt | 29 % | 46 % |
| Fler avgångar till önskade resmål från din närmaste flygplats | Mycket sannolikt och ganska sannolikt | 65 % | 38 % |
| | Inte sannolikt alls och inte särskilt sannolikt | 29 % | 47 % |
| Klimatvänligare flyg | Mycket sannolikt och ganska sannolikt | 55 % | 39 % |
| | Inte sannolikt alls och inte särskilt sannolikt | 36 % | 45 % |

| | | Rest med inrikesflyg någon gång under de senaste tolv månaderna | |
|---|---|---|------|
| | | Ja | Nej |
| Om avståndet/restiden till närmaste flygplats var mindre | Mycket sannolikt och ganska sannolikt | 47 % | 28 % |
| | Inte sannolikt alls och inte särskilt sannolikt | 45 % | 57 % |

Resultaten visar tydliga skillnader mellan personer som har rest med inrikesflyg det senaste året och dem som inte har gjort det. Generellt är tidigare flygrese- närer mer benägna att välja inrikesflyg även under förändrade förutsättningar. Endast lägre biljettpriser når upp till ett läge där nästan hälften av gruppen som inte har rest med inrikesflyg skulle kunna påverkas. Noterbart är att andelen som har svarat osäker/vet ej är ungefär två tre gånger högre bland de som inte har rest med inrikesflyg.

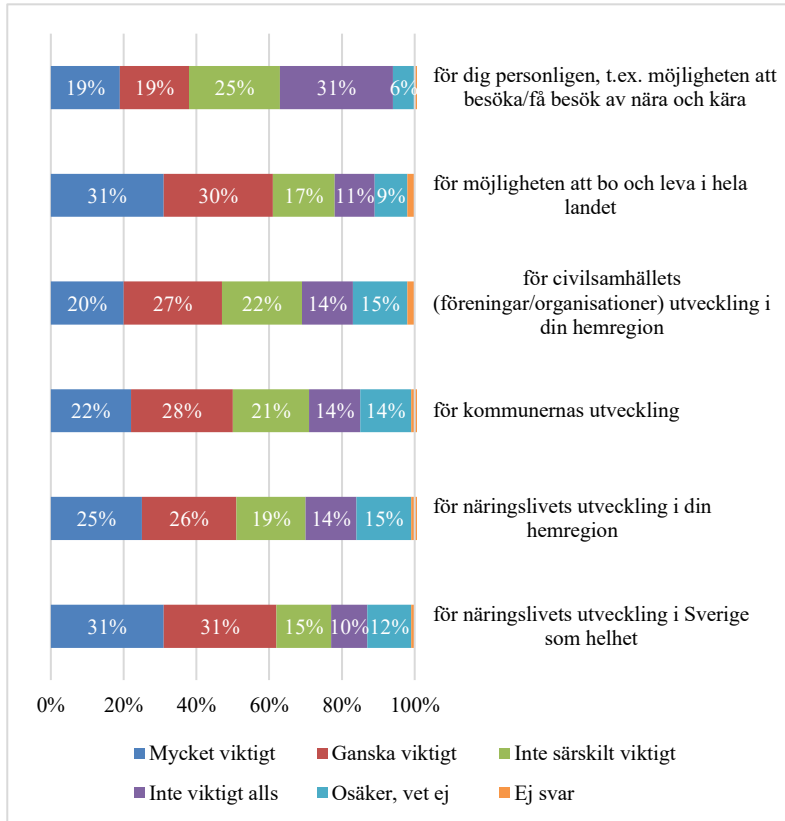
4.1.7 Bedömningen av inrikesflygets betydelse varierar mellan olika grupper

På frågan hur viktigt inrikesflyget anses vara för olika delar av samhällets utveckling framträder tydliga skillnader i hur betydelsefullt det upplevs inom olika områden.

Sammantaget visar analysen att frågor kopplade till nationell och regional utveckling upplevs som viktiga av en stor del av befolkningen. För Sveriges näringslivs utveckling samlar dessa två kategorier tillsammans 62 procent, vilket visar att detta anses ha stor betydelse. Andelen som har svarat ”inte särskilt viktigt” och ”inte viktigt alls” uppgår till 25 procent. Även möjligheten att bo och leva i hela landet bedöms som viktig av en stor del av de svarande, där 31 procent anger ”mycket viktigt” och 30 procent ”ganska viktigt”, totalt 61 procent.

Betydelsen för hemregionens näringsliv och kommunernas utveckling ligger på en något lägre nivå, med sammanslagen betydelse på 51 procent respektive 50 procent. För civilsamhällets utveckling i hemregionen är motsvarande andel 47 procent, vilket placerar detta område något lägre i prioritet jämfört med de övriga frågorna.

En tydlig kontrast framkommer när man ser till frågan om möjligheten att besöka eller få besök av nära och kära. Här är det i stället de låga betydelsevärdena som dominerar: 31 procent anger att det är ”inte viktigt alls och ytterligare 25 procent att det är ”inte särskilt viktigt”, vilket innebär att en majoritet – 56 procent – inte anser detta vara en viktig faktor i sammanhanget. Endast 37 procent bedömer detta som ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt” (knapp 19 procent vardera). Detta gör området till det tydligt minst prioriterade i hela tabellen.

Diagram 9 Hur viktigt anser du att inrikesflyget är ...

Boende i riksområdena Mellersta Norrland och Övre Norrland (NUTS 2) anser genomgående att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt” inom de undersökta områdena jämfört med boende i andra delar av landet. Respondenter från dessa delar av landet betraktar inrikesflyget som en strategiskt avgörande del av regionens möjligheter att fungera och utvecklas.

Bland boende i Mellersta Norrland och Övre Norrland uppger 65 procent respektive 72 procent att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt” för näringslivets utveckling i Sverige som helhet. Även boende i riksområdet Stockholm anser att inrikesflyget spelar en viktig roll i detta avseende (65 procent).

För näringslivets utveckling i den egna regionen anger 64 procent respektive 73 procent av de boende i Mellersta Norrland och Övre Norrland att flyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt”. Resultaten understryker att flygförbindelser ses som en central förutsättning för näringslivets funktion och tillväxt i de norra landsdelarna. Denna uppfattning delas även av boende i riksområdet Småland med öarna, där 60 procent anser att flyget är ganska viktigt eller mycket viktigt.

När det gäller kommunernas utveckling anser 60 procent respektive 70 procent av de boende i de två ovannämnda nordligaste riksområdena att inrikes-

flyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt”. Detta indikerar att flygets roll sträcker sig bortom enbart regional näringslivsnytta och betraktas som en viktig komponent i kommunernas möjligheter att utvecklas, erbjuda service och upprätthålla god tillgänglighet. Även i denna fråga delas uppfattningen av boende i Småland med öarna. 57 procent anser att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt” för kommunernas utveckling.

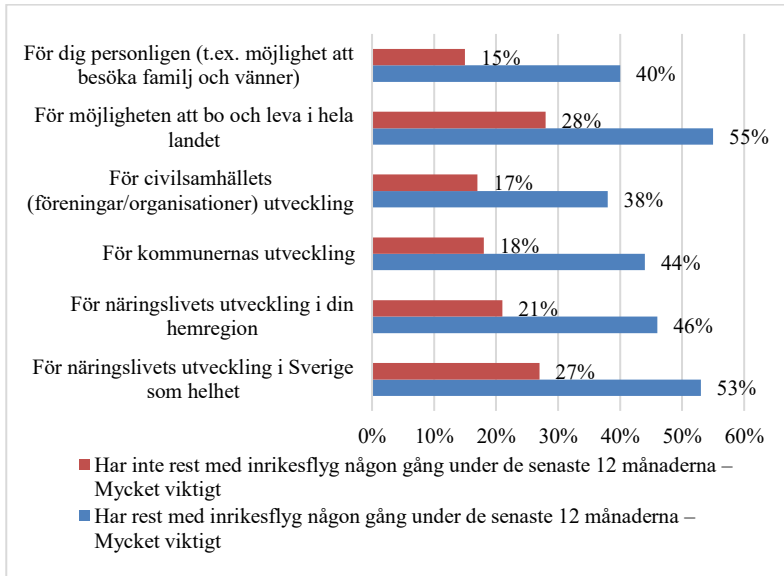
För civilsamhällets utveckling anser 67 procent av de boende i Övre Norrland att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt”. Även boende i Småland med öarna anser att inrikesflyget spelar en viktig roll i detta avseende (54 procent). Trots att detta är på en något lägre nivå än för näringsliv och kommunal utveckling visar det att flygförbindelserna i delar av landet anses spela roll även för samhällssektorer som bygger på regionala och nationella nätverk och kontakter.

En central fråga för regionens långsiktiga utveckling är möjligheten att bo och leva i hela landet. Här anger 75 procent av de boende i Övre Norrland att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt”. Detta pekar på att flyget uppfattas som ett viktigt verktyg för att upprätthålla geografisk tillgänglighet i regioner med långa avstånd.

När frågan avser den personliga nyttan av flyget – exempelvis möjligheten att besöka familj och vänner – uppger 64 procent av de boende i Övre Norrland att inrikesflyget är ”mycket viktigt” eller ”ganska viktigt”. Noterbart är att av boende i riksområdena Östra Mellansverige och Norra Mellansverige svarar 61 procent respektive 62 procent att inrikesflyget är ”inte viktigt alls” eller ”inte särskilt viktigt”.

Av tabellen nedan framgår det att personer som har rest med inrikesflyg någon gång under de senaste tolv månaderna genomgående anser att inrikesflyget spelar en mycket viktig roll för olika delar av samhället. Högst värde bland resenärerna gäller möjligheten att bo och leva i hela landet (55 procent jämfört med 28 procent), följt av näringslivets utveckling i Sverige som helhet (53 procent mot 27 procent). Även för övriga tre frågeområden är nivåerna påtagligt högre bland dem som har rest.

Diagram 10 Attityder till inrikesflyg hos de som har rest respektive inte har rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna



Vissa åldersmässiga skillnader framkommer också i resultaten. Personer som är 45–64 år eller 65–79 år anser att inrikesflyget är ”mycket viktigt” för både näringslivets utveckling i Sverige som helhet (35 procent för båda grupperna) och näringslivets utveckling i deras hemregioner (29 respektive 30 procent). Även inrikesflygets betydelse för kommunernas utveckling anses som ”mycket viktig” av båda åldersgrupperna (27 respektive 25 procent). Däremot är det endast personer i åldern 45–64 år som i högre utsträckning anser att inrikesflyget är ”mycket viktigt” för dels möjligheten att bo och leva i hela landet (37 procent), dels civilsamhällets utveckling i deras hemregion (24 procent).

4.1.8 Skillnader i attityder till statliga åtgärder utifrån resvanor och reseändamål

Resultaten visar tydliga skillnader i attityder beroende på både resvanor och syftet med de genomförda inrikesflygresorna.¹⁷³ När det gäller påståendet att staten bör göra det dyrare med kortare flygresor där tåg är ett realistiskt alternativ är det en större andel av dem som rest med inrikesflyg under de senaste tolv månaderna som inte instämmer. Bland dessa uppger 52 procent att de ”inte instämmer särskilt” eller ”inte instämmer alls”, medan motsvarande andel bland dem som inte rest är 34 procent. Motståndet ligger på en liknande nivå bland dem som rest av olika skäl: 51 procent av dem som rest privat, 51 procent av dem som rest i tjänsten och 54 procent av dem som rest både privat

¹⁷³ När det gäller fråga F20 redovisas inte delfråga a) ”Jag kan tänka mig att betala extra för fossilfritt flygbränsle” i detta avsnitt utan i kapitel 7.

och i tjänsten svarar att de inte instämmer i att man bör göra kortare flygresor dyrare.

I fråga om statens ansvar för att säkerställa flygförbindelser på sträckor med svagt underlag men stort samhällsbehov är stödet betydligt större. Bland personer som rest med inrikesflyg de senaste tolv månaderna instämmer 73 procent helt eller delvis i att staten bör betala för att upprätthålla sådana flyglinjer. Bland dem som inte rest uppgår motsvarande andel till 57 procent. Stödet är fortsatt högt när resultaten delas upp efter resans syfte: 70 procent av dem som rest privat, 74 procent av dem som rest i tjänsten och 77 procent av dem som rest både privat och i tjänsten instämmer helt eller delvis i att staten bör säkerställa flygtrafik på sträckor med svagt underlag.

Sammantaget visar resultaten att en majoritet av dem som har rest inrikes motsätter sig ökade kostnader för kortare flygresor, samtidigt som det finns ett ännu större stöd för att staten ska garantera tillgänglighet på samhällsviktiga flyglinjer. Statistiken indikerar därmed att respondenterna skiljer mellan generella prisåtgärder och riktade statliga insatser för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Samtidigt är det viktigt att notera att 50 procent ("inte helt och hållet" och "instämmer delvis" av de som har besvarat frågan (oavsett om de har flugit eller inte) anser att staten bör göra det dyrare med kortare flygresor där tåg kan ersätta.

4.1.9 Vad skulle få oss att flyga mer respektive mindre inrikes? Pris styr, tåget konkurrerar och klimatet begränsar

Respondenterna hade möjlighet att lämna fritextsvar på frågan "Vad skulle främst få dig att flyga mer respektive mindre inrikes?". Nedan följer en beskrivning av hur de inkomna fritextsvaren fördelar sig tematiskt. Av respondenterna lämnade 2 325 personer en skriftlig kommentar, vilket motsvarar knappt 38 procents svarsfrekvens (andel som skrivit något i fritexttrutan). Kategorierna är överlappande – ett och samma svar kan förekomma i flera kategorier.

Pris och kostnad är det dominerande temat och återkommer i en tredjedel av alla svar (33 procent). Respondenter uttrycker att lägre biljettpreis, rimligare totalpris och bättre konkurrens skulle få dem att flyga mer. Ett vanligt inslag är jämförelsen med tåg, där många konstaterar att "flyget ofta är billigare än tåg", och att detta i praktiken styr deras val. Andra noterar att de skulle flyga mindre om priserna höjs ytterligare. Vissa påpekar även att själva transferkostnaden, exempelvis till Arlanda, påverkar beslutet. Samtidigt beskriver andra att situationen är motsatt: att de skulle flyga mindre om flyget blev det dyrare alternativet.

Nästan en fjärdedel av svaren handlar om bilen som ett reellt alternativ (23 procent). Respondenter beskriver att bilen ofta är mer flexibel, särskilt vid kortare resor, vid mycket packning eller när man behöver bil på plats. Många konstaterar att det är "billigare och smidigare att köra bil" än att resa med flyg,

särskilt när man behöver flera anslutningar eller när andra färdmedel är dyra. Några lyfter också att bilen gör dem oberoende av osäkra tidtabeller.

Järnvägens funktion och tillförlitlighet nämns av en femtedel av respondenterna (20 procent). Många lyfter att de skulle flyga mindre om tågtrafiken fungerade bättre. Detta uttrycks på flera sätt: att tågen ”måste gå i tid”, att de borde vara snabbare samt att tillförlitliga anslutningar saknas – särskilt till Norrland. Många uttrycker frustration över inställda avgångar, förseningar eller avsaknad av nattåg. Samtidigt anger några att de *skulle behöva flyga mer* just för att tågen är så opålitliga i nuläget. En återkommande formulering beskriver hur man ”gärna hade valt tåg” men inte vågar lita på att komma fram i tid eller upplever att tåget blivit så dyrt att det inte längre är ett realistiskt alternativ.

Miljö- och klimataspekter är en betydelsefull del av resonemangen (14 procent). En del respondenter flyger inte alls inrikes av klimatskäl, medan andra är öppna för att flyga mer om flyget blir verkligt klimatvänligt, exempelvis genom elflyg eller fossilfria drivmedel. Flera uttrycker att de i nuläget avstår från att flyga av övertygelse eller att flygresor ”bör ransoneras” av miljöskäl. Samtidigt anger andra att de *skulle flyga mer* om flyget kunde uppvisa betydligt lägre utsläpp.

Cirka 11 procent av respondenterna anger att de inte har något aktuellt behov av inrikesflyg och därför inte förväntar sig att flyga vare sig mer eller mindre framöver. Svaren formuleras som ”jag flyger inte”, ”har inget behov” eller ”vet inte”. Andra beskriver att de helt saknar resmål inom landet, att de sällan reser längre sträckor eller att deras vardag inte innehåller situationer som kräver flyg. Flera anger också ”flygrädsla” eller ”färdas helst på marken” som skäl att avstå, men utan anknytning till pris eller miljö – vilket visar att inrikesflyg helt enkelt är ett ointressant färdssätt för en del.

Tillgängligheten i form av antal avgångar, direktflyg och turtäthet är en central faktor för en del av respondenterna (8 procent). Flera respondenter anger att de skulle flyga mer om det fanns fler och mer regelbundna avgångar till relevanta destinationer, inklusive direktflyg. Samtidigt beskriver andra att begränsat utbud, få direkta förbindelser eller avgångstider som upplevs som kundovänliga gör att de flyger mindre.

Cirka 6 procent av respondenterna tar upp smidighet och komfort. Detta tema handlar om upplevelsen av själva reseprocessen: smidig incheckning, korta gångavstånd, rimliga väntetider och en effektiv dörr-till-gate-kedja. Respondenter beskriver att långa köer, logistiska hinder på flygplatsen eller krånglig transfer gör flyget mindre attraktivt, medan en snabb och friktionsfri hantering ökar viljan att resa.

Utöver de större temana finns även mindre grupper av svar där vissa lyfter närheten till Bromma som en avgörande faktor (4 procent), medan andra beskriver att deras resande helt styrs av arbetsrelaterade behov (4 procent) eller att specifika destinationer – särskilt i Norrland eller på Gotland – gör flyget till det enda realistiska alternativet (3 procent). Därutöver finns det en liten grupp som undviker flyg av skäl kopplade till rädsla, hälsa eller ålder (1 procent),

samt några som anger att möjligheten att ta med djur eller smidiga bagagelösningar påverkar deras val (1 procent).

Slutligen finns det en stor grupp korta eller svårtolkade svar som inte innehåller tematiska nyckelord (övrigt, 32 procent). Hit hör exempelvis ”vet ej”, ”inget”, ”inget behov”, personliga resonemang utan koppling till transportval eller reflektioner.

5 Flygplatsernas ekonomi och statligt driftbidrag

Sammanfattning: De regionala icke-statliga flygplatsernas ekonomi har försämrats till följd av lägre efterfrågan samt ökade säkerhetskrav och driftskostnader. Flygplatsernas samlade underskott steg från –544 miljoner kronor 2019 till –810 miljoner kronor 2024. Prognosen pekar mot fortsatta ökade underskott de kommande åren. Underskotten varierar dock kraftigt mellan flygplatserna, från ca 10 (ofta flygplatser med allmän trafikplikt) till ca 60 miljoner kronor per år. Flera flygplatser har däremot betydande och återkommande underskott, inklusive de två privatägda flygplatserna.

Kostnaderna för de icke-statliga flygplatserna har ökat kontinuerligt över tid, samtidigt som finansieringsansvaret länge huvudsakligen burits av ägarerna. År 2023 uppgick ägarfinansieringen till mer än 80 procent av flygplatsernas totala kostnader. Staten har förstärkt driftbidraget kraftigt: från 103 miljoner kronor per år 2019–2023 till 210 miljoner kronor 2024, och vidare till 528 miljoner kronor 2026. Kretsen av bidragsberättigade flygplatser har breddats och bidrag kan lämnas för tre kategorier (allmän trafikplikt, beredskapsflygplats och betydande inrikestrafik), med ett tak på 75 procent av faktisk underskottstäckning. Trots detta täckte bidraget endast ca 30 procent av de kommunala/regionala underskotten 2024. Det högre driftbidraget för 2026 förväntas öka den statliga finansieringsgraden till nästan 70 procent.

Operationellt har driftbidragsökningen hittills främst haft en stabiliserande effekt: man har kunnat upprätthålla öppethållande, bemanning och nödvändigt underhåll. Flera flygplatser lyfter en växande investeringsskuld (banor, terminaler, fordon, miljöomställning) och betonar att extra medel i första hand äts upp av löpande underskott.

Flygplatserna välkomnar driftbidragshöjningen som en mer rättvis kostnadsfördelning samt stabilisering av driften. Effekten varierar dock mellan flygplatserna. För flera mindre flygplatser är kommunernas begränsade ekonomi ett hinder för att fullt ut kunna ta del av bidraget. Samtidigt anser många att höjningen minskar den kommunala bördan, möjliggör återhämtning av eftersatt underhåll och ger bättre förutsättningar för planering – men att den inte räcker för att bl.a. hantera större investeringsbehov. Svenska Regionala Flygplatser (SRF) anser att bidraget bör ges en mer långsiktig och förutsägbar struktur.

Många flygplatser beklagar att Trafikverkets beslut och utbetalningar av driftbidraget kommer sent. Det leder till likviditetsproblem, försvårad planering och uppskjutna upphandlingar. Flera flygplatser efterlyser flerårsbesked, förskottsutbetalning med slutavstämning samt en transparent fördelningsnyckel. 75-procentstaket för underskottstäckning och krav på kommunal motfinansiering innebär att främst mindre kommuner ibland inte kan utnyttja ett högre statligt bidrag.

Trafikverket anger att förskottsutbetalningar inte är förenliga med gällande regelverk. Vidare konstaterar Trafikverket att det visserligen finns statliga investeringsstöd för icke-statliga flygplatser, men att dessa i praktiken kan vara svåra att ta del av för mindre flygplatser.

Slutligen finns det kritik mot den s.k. miljömiljonen (engångsbidrag vid första fossilfria driftsåret). Flera flygplatser pekar på oklara kriterier, att bidraget delar pott med ordinarie driftbidrag och att beloppet inte möter årliga merkostnader för fossilfria bränslen och service. Enligt Trafikverket är detta ett medvetet val för att möjliggöra egna lösningar.

I detta kapitel diskuteras de icke-statliga flygplatsernas ekonomi. Förutsättningarna för svenskt inrikesflyg är i dag utmanande, med minskande passagerarvolymerna efter pandemin, stigande kostnader och en svagare återhämtning jämfört med övriga nordiska länder.

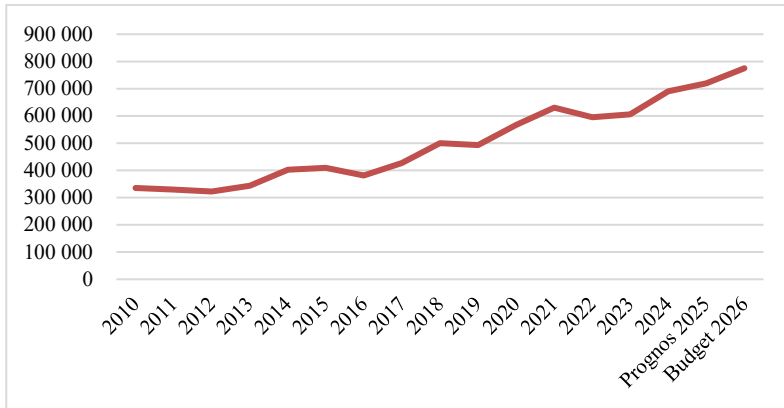
SRF beskriver utvecklingen inom inrikesflyget som en ”perfekt storm” där flera ogynnsamma faktorer sammanfaller: minskad efterfrågan, svaga marginaler i flygbranschen, ökade kostnader och otillräckliga statliga stödssystem. Flygplatserna har successivt blivit dyrare att driva. Under pandemin försvann dessutom praktiskt taget alla kommersiella intäkter, vilket blottade systemets sårbarhet; kommunerna tvingades finansiera infrastrukturen utan någon egentlig möjlighet att påverka trafikvolymerna. Flygplatserna står inför stigande kostnader för personal, säkerhetskrav, teknisk infrastruktur, energiförsörjning och underhåll. Samtidigt har flygbolagen efter pandemin blivit mindre benägna att ta risker och lägger ned linjer snabbare än tidigare vid minskad efterfrågan. Detta ger kommunerna mycket begränsad planeringshorisont.¹⁷⁴

5.1 De regionala icke-statliga flygplatserna redovisar underskott

SRF sammanställer årligen det ekonomiska underskottet för de kommun- och regionägda flygplatserna. Analysen är baserad på statistik från flygplatsernas årsredovisningar och vid beräkningen av det reella underskottet har alla former av statligt, kommunalt eller regionalt stöd exkluderats. Sammanställningen visar kostnaden för att bedriva flygplatsinfrastruktur. Diagrammet nedan visar flygplatsernas underskott perioden 2010–2026.¹⁷⁵

¹⁷⁴ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju. 2026-03-05.

¹⁷⁵ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-22.

Diagram 11 Underskott kommun- och regionägda flygplatser 2010–2026

Källa: Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-03-24.

Under perioden 2010–2024 ökade underskottet för de kommun- och regionägda flygplatserna. År 2010 låg underskottet på ca 336 miljoner kronor, varefter en relativt jämn ökning kan observeras fram till 2016. Därefter accelererade kostnadsutvecklingen och nådde strax över 492 miljoner kronor 2017. Efter en tillfällig stabilisering kring ca 600 miljoner kronor mellan 2019 och 2022 fortsatte kostnaderna att stiga markant mot slutet av perioden, med ett särskilt kraftigt uppsving mellan 2023 och 2024. År 2024 uppgick de totala kostnaderna till omkring 720 miljoner kronor.

Det prognostiserade underskottet för de kommun- och regionägda flygplatserna beräknades öka under 2025 och uppgå till 720 miljoner kronor. Det innebär i så fall en ökning med 30 miljoner kronor jämfört med 2024. Budgetprognoserna för 2026 indikerar en fortsatt ökning av underskotten, vilka beräknas uppgå till 775 miljoner kronor.¹⁷⁶

Tabellen nedan visar (mer i detalj) att underskotten har vuxit markant efter pandemin. År 2019 uppgick det samlade underskottet till –544 miljoner kronor, varav de kommun- och regionägda flygplatsernas underskott var 493 miljoner kronor. Det totala underskottet för alla icke-statliga regionala flygplatser uppgick till 810 miljoner kronor 2024 – en ökning med 266 miljoner kronor. De kommun- och regionägda flygplatsernas underskott var 690 miljoner kronor, dvs. 85 procent av det samlade underskottet. Underskottet för de två privatägda flygplatserna, dvs. Stockholm Skavsta Airport och Scandinavian Mountains Airport, uppgick till 120 miljoner kronor 2024.

Underskotten har framför allt ökat för de flygplatser som inte omfattas av s.k. allmän trafikplikt. Som framgår av tabellen nedan har underskotten för flygplatser med allmän trafikplikt legat relativt stabilt under hela perioden. Underskottet ökade med ca 13 miljoner kronor mellan 2019 och 2024, medan underskottet vid flygplatser som endast bedrev kommersiell trafik ökade med ca 253 miljoner kronor. En förklaring är att flygplatser med allmän trafikplikt har fasta intäkter och därmed inte är lika känsliga för förändringar i trafik-

¹⁷⁶ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-01-21.

utbudet.¹⁷⁷ Kombinationen av minskat inrikesresande, högre säkerhetskrav och ökade driftkostnader gör att SRF bedömer att underskotten inom bara några år riskerar att passera en miljard kronor för de kommun- och regionägda flygplatserna.¹⁷⁸

Tabell 3 Underskott icke-statliga flygplatser (tkr)

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Totalt underskott | 544 321 | 666 884 | 724 463 | 703 049 | 729 836 | 810 065 |
| <i>Varav kommun- och regionägda flygplatser</i> | 492 715 | 567 209 | 630 734 | 595 486 | 606 186 | 690 315 |
| <i>Varav privatägda flygplatser</i> | 51 606 | 99 675 | 93 729 | 107 563 | 123 650 | 119 750 |
| <i>Varav flygplatser med allmän trafikplikt*</i> | 133 729 | 112 121 | 126 993 | 121 702 | 134 386 | 146 519 |
| <i>Varav flygplatser med kommersiell trafik</i> | 410 592 | 554 763 | 597 470 | 581 347 | 595 450 | 663 546 |

Källa: Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-15.

*Statistiken för flygplatsen i Borlänge-Mora har fördelats då endast delar av verksamheten i Mora bedrivs med allmän trafikplikt.

5.1.1 De enskilda flygplatsernas resultat varierar kraftigt

I tabellen nedan redovisas underskotten fördelat per flygplats för perioden 2019–2024. Liksom ovan baseras sammanställningen på statistik från flygplatsernas årsredovisningar och alla former av statligt, kommunalt eller regionalt stöd har exkluderats. Flygplatserna med allmän trafikplikt är gråmarkerade i tabellen.¹⁷⁹

Statistiken visar att underskotten varierar kraftigt mellan de enskilda flygplatserna. Flygplatserna med lägst underskott uppvisade ett negativt resultat på drygt 10 miljoner kronor per år. Dessa flygplatser är i allmänhet mindre och omfattas relativt ofta av allmän trafikplikt. Även flygplatserna i Härjedalen och Ängelholm uppvisade måttliga förluster 2024. Den enda flygplatsen som uppvisade ett positivt resultat ett enskilt år under hela perioden var flygplatsen i Ängelholm. Vissa flygplatser gör betydande underskott under hela perioden, inte minst de båda privatägda flygplatserna Stockholm Skavsta Airport och Scandinavian Mountains Airport. Andra flygplatser som gjorde stora underskott var Jönköping Airport, Karlstad Airport, Linköping City Airport, Sundsvall Timrå Airport, Örebro Airport och Örnsköldsvik Airport.

¹⁷⁷ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-15.

¹⁷⁸ Svenska Regionala Flygplatser (2025a). Svenska Regionala Flygplatserns intagna positioner och ställningstaganden, 2025-02-25 och Svenska Regionala Flygplatser (2025b). Svenska Regionala Flygplatserns inlägga till direktiv för kommande flygplatsutredning – Bilaga 1 SRF medlemsflygplatserns underskott, 2025-02-11.

¹⁷⁹ Av den anledningen redovisas inte siffror för flygplatserna i Eskilstuna, Göteborg-Säve och Ljungbyhed. Flygplatserna i Borlänge och Mora är båda medlemmar i SRF. De båda flygplatserna bedriver verksamheten i Dalaflyget AB och de redovisas därför samlat i tabellen.

Tabell 4 Underskott icke-statliga flygplatser per flygplats (tkr) (Flygplatser med allmän trafikplikt är gråmarkerade)

| Flygplats | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Arvidsjaur | 10 947 | 13 583 | 20 527 | 10 430 | 8 287 | 11 782 |
| Borlänge Mora | 32 258 | 32 318 | 34 973 | 35 105 | 35 319 | 41 978 |
| Göteborg Stallbacka | 8 068 | 9 795 | 13 681 | 12 865 | 14 823 | 17 249 |
| Hagfors | 5 917 | 5 487 | 6 682 | 7 712 | 10 608 | 11 531 |
| Halmstad | 19 264 | 22 186 | 29 519 | 24 725 | 26 904 | 24 909 |
| Hemavan Tärnaby | 11 653 | 10 618 | 10 868 | 14 193 | 11 511 | 14 828 |
| Härjedalen | 8 197 | 9 459 | 11 145 | 11 397 | 13 320 | 12 396 |
| Höga Kusten | 26 154 | 9 911 | 13 321 | 12 848 | 14 077 | 15 730 |
| Jönköping | 35 465 | 42 072 | 41 008 | 35 192 | 43 699 | 47 975 |
| Kalmar | 7 217 | 26 373 | 36 157 | 33 578 | 23 643 | 29 868 |
| Karlstad | 38 229 | 35 691 | 40 104 | 38 589 | 37 390 | 42 102 |
| Kristianstad | 19 560 | 18 468 | 21 505 | 21 906 | 19 978 | 20 739 |
| Lapland (Gällivare) | 18 438 | 20 423 | 22 638 | 21 603 | 25 289 | 25 831 |
| Linköping | 47 204 | 48 835 | 48 892 | 55 054 | 49 731 | 52 927 |
| Lycksele | 10 309 | 10 145 | 9 595 | 8 525 | 11 435 | 10 326 |
| Norrköping | 30 251 | 29 284 | 34 002 | 29 960 | 30 964 | 36 535 |
| Pajala | 14 627 | 9 447 | 9 657 | 12 157 | 13 868 | 12 163 |
| Scandinavian Mountains (Sälen) | – | 47 024 | 45 453 | 45 169 | 55 506 | 58 411 |
| Skellefteå | 15 424 | 25 286 | 37 171 | 19 462 | 19 298 | 31 568 |
| South Lapland (Vilhelmina) | 11 145 | 9 510 | 10 273 | 9 857 | 11 882 | 12 237 |
| Stockholm Skavsta | 51 606 | 52 651 | 48 276 | 62 394 | 68 144 | 61 339 |
| Stockholm Västerås | 23 698 | 25 819 | 26 790 | 21 508 | 26 096 | 29 810 |
| Sundsvall Timrå | 15 427 | 41 893 | 41 522 | 39 854 | 40 735 | 51 999 |
| Torsby | 8 410 | 6 838 | 5 945 | 6 824 | 9 789 | 11 102 |
| Växjö | 19 836 | 32 478 | 25 527 | 25 119 | 26 026 | 27 060 |
| Ängelholm Helsingborg | +121 | 10 544 | 11 668 | 13 780 | 6 120 | 14 293 |
| Örebro | 31 869 | 33 757 | 34 967 | 36 821 | 40 757 | 40 862 |
| Örnsköldsvik | 23 269 | 26 989 | 32 602 | 36 422 | 34 637 | 42 515 |
| Summa alla flygplatser | 544 321 | 666 884 | 727 463 | 703 049 | 729 836 | 810 065 |

Källa: Svenska Regionala Flygplatser, 2025-09-15.

5.2 Statsbidrag för icke-statliga flygplatser

I syfte att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftsunderskott finns det statsbidrag till dessa flygplatser.

5.2.1 Fler flygplatser kan få driftbidrag sedan 2024

Förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser reglerar hur statsbidraget till icke-statliga flygplatser ska hanteras. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2024 och ersatte förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Statsbidrag för icke-statliga flygplatser kan enligt förordningen ges till kommuner för att finansiera delar av dessa flygplatsers driftsunderskott (1 §). Trafikverket ska enligt förordningen pröva frågor om bidrag och beslutar årligen om fördelningen av bidraget i enlighet med förordningen (2 §). Icke-statliga flygplatser kan få statligt stöd om något av följande villkor är uppfyllt (3 §):

- *Allmän trafikplikt:* Flygtrafiken vid flygplatsen omfattas av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik inom EU.
- *Beredskapsflygplats:* Flygplatshavaren har tecknat en överenskommelse med staten, via Trafikverket, om att flygplatsen ska fungera som beredskapsflygplats.
- *Betydande inrikestrafik:* Det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av väsentlig omfattning vid flygplatsen.

Den kommun där flygplatsen är lokaliserad är mottagare av bidraget (4 §). Kommunen ska inför Trafikverkets årliga prövning lämna in bl.a. en aktuell årsredovisning och andra relevanta uppgifter och nyckeltal som visar att flygplatsen bedrivs på ett effektivt sätt (5 §). Flyget ska även bidra till den gröna omställningen. Bidrag får därför endast ges om kommunen också lämnar in dokumentation som visar att flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri (6 §). Kravet på att flygplatser ska arbeta för att bli fossilfria trädde i kraft den 1 januari 2025. Kravet på att flygplatserna ska ha en plan för fossilfri flygplatsverksamhet skiljer sig från den gamla förordningen. Vidare får bidrag endast ges om kommunen inför Trafikverkets årliga prövning lämnar information om den statsstödsrättsliga grund som flygplatsen omfattas av (7 §).

Enligt den lydelse av 9 § som gällde fram till den 1 mars 2026 skulle de tillgängliga statsbidragsmedlen fördelas mellan de bidragsberättigade flygplatserna enligt en modell uppbyggd kring tre huvudkomponenter.

För det första skulle varje flygplats tilldelas ett belopp om 1 miljon kronor det år då flygplatsverksamheten för första gången övergick till att vara helt fossilfri, under förutsättning att flygplatshavaren formellt hade informerat Trafikverket om detta. För det andra skulle ett särskilt belopp om totalt 10

miljoner kronor fördelas lika mellan flygplatserna i Pajala, Gällivare, Storuman, Arvidsjaurs, Lycksele och Vilhelmina kommuner. Dessa flygplatser gavs därmed en riktad kompensation med hänsyn till deras geografiska och operativa förutsättningar. Slutligen skulle den återstående delen av anslaget delas lika mellan samtliga bidragsberättigade flygplatser.

En ny fördelningsmodell har införts i och med att anslaget för driftbidrag har utökats.¹⁸⁰ Ändringarna i förordningen började gälla den 1 mars 2026. Återstoden av medlen ska nu fördelas mellan flygplatserna med en lika stor procentuell andel av varje flygplats faktiska underskott föregående år (9 §).

Enligt Trafikverket innebär det att varje flygplats får en andel av medlen som motsvarar dess relativa andel av hela gruppens sammanlagda underskott. Trafikverket säger att den proportionella fördelningen möjliggör att en större del av de tillgängliga medlen betalas ut, att mindre justeringar behöver göras i efterhand och att risken för överkompensation (och därmed återbetalnings-skyldighet) minskar i praktiken. Samtidigt kan modellen uppfattas som mindre gynnsam av flygplatser som redovisar mindre underskott. Dessa får en mindre andel av anslaget än flygplatser med större ekonomiska underskott, trots att båda grupperna gör ett effektivt arbete för att minska sina kostnader.¹⁸¹

Enligt förordningen får bidraget aldrig överstiga 75 procent av det faktiska underskottet. Den särskilda ersättningen om 1 miljon kronor för fossilfri drift får däremot tillkomma utöver detta tak. Men det totala bidraget till flygplatsen får inte överstiga 100 procent av det faktiska underskottet. Vidare gäller att om den årliga prövningen visar att en flygplats föregående år fått ett bidrag som överstigit 75 procent av dess faktiska underskott ska den överskjutande delen återbetalas eller dras av från innevarande års bidrag (10 §).

Enligt Trafikverket fungerar taket som ett skydd mot överkompensation och innebär att flygplatserna alltid måste bära en egen andel av det ekonomiska underskottet.¹⁸²

5.2.2 Statsstödsregler måste följas vid driftbidrag

De flesta regionala flygplatser i Sverige finansieras av kommuner och regioner. Staten, genom Trafikverket, bidrar med medfinansiering till många av dessa flygplatser, men endast under förutsättning att kommunerna och regionerna följer de statsstödsregler som gäller inom EU. Det är den kommun som överför medel direkt till flygplatsens verksamhet som bär det yttersta ansvaret för att finansieringen sker i enlighet med regelverket.

Stöd enligt de minimis-reglerna

Det enklaste sättet att ge ekonomiskt stöd till en regional flygplats är att använda den s.k. de minimis-förordningen. En flygplats får ta emot stöd på

¹⁸⁰ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

¹⁸¹ Ibid.

¹⁸² Ibid.

maximalt 300 000 euro under en treårsperiod.¹⁸³ Upphandlingsmyndigheten konstaterar att eftersom behovet av driftbidrag i de flesta fall överstiger denna gräns är dock möjligheterna att använda de minimis-reglerna i praktiken begränsade.¹⁸⁴

Statsstöd enligt kommissionens allmänna gruppundantagsförordning

Kommunernas och regionernas finansiering av flygplatser sker i de flesta fall med stöd av artikel 56 a i kommissionens allmänna gruppundantagsförordning (GBER). För att denna regel ska kunna tillämpas krävs att flygplatsen har ett passagerarunderlag som inte överstiger 200 000 resenärer per år.¹⁸⁵

Statsstöd enligt SGEI-reglerna

Kommuner som har flygplatser med fler än 200 000 passagerare per år kan inte använda GBER som grund. Under 2025 var det tre regionala flygplatser (Skellefteå, Kalmar och Sundsvall) som fick bidrag genom de statsstödsregler som avser tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, de s.k. SGEI-reglerna.¹⁸⁶ SGEI-beslutets regler kan användas för flygplatser som räknas som SGEI-flygplatser och som har färre än 500 000 passagerare per år.¹⁸⁷

När ett sådant stöd lämnas måste det som regel anmälas till och godkännas av EU-kommissionen. Detta innebär att den berörda kommunen eller regionen först behöver informera Klimat- och näringsdepartementet om sina planer på att bevilja stödet. Därefter gör departementet en formell anmälan till kommissionen, som sedan prövar ärendet och beslutar om stödet kan godkännas enligt villkoren i flygplatsriktlinjerna eller enligt SGEI-reglerna.¹⁸⁸ Företrädare för Stockholm Skavsta Airport konstaterar att det inte är möjligt för dem att ansöka om statsstöd enligt SGEI-reglerna. Skälet är att EU-kommissionen inte bedöms komma att godkänna ett sådant stöd, eftersom det finns andra flygplatser inom cirka en timmes radie, såsom Norrköping, Linköping och Eskilstuna.¹⁸⁹

¹⁸³ Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

¹⁸⁴ <https://www.upphandlingsmyndigheten.se>

¹⁸⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

¹⁸⁶ Kommissionens beslut (EU) 2025/2630 av den 16 december 2025 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och om upphävande av beslut 2012/21/EU.

¹⁸⁷ <https://www.upphandlingsmyndigheten.se>

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ Stockholm Skavsta Airport, mejl, 2026-04-28.

5.3 Statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser har ökat

Det statliga driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna uppgick till 103 miljoner kronor 2019. Det motsvarade en finansieringsgrad av underskottet på 20,9 procent, medan den kommunala och regionala ägarfinansieringen uppgick till 79,1 procent. Till följd av att det samlade underskottet fortsatte att öka ökade ägarnas finansiering av underskottet åren därpå. Den statliga finansieringsgraden uppgick till 17 procent 2023.¹⁹⁰

5.3.1 Driftbidraget nästan fördubblades 2024

Riksdagen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2024 att anslaget skulle höjas till 210 miljoner kronor årligen.¹⁹¹ Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen att anslaget skulle ligga kvar på samma nivå 2025.¹⁹²

Anslaget 1:6 Ersättning avseende icke-statliga flygplatser ökade med 141,5 miljoner kronor. För att delvis finansiera denna satsning omfördelades 34,5 miljoner kronor från de medel som hittills utbetalats till flygplatser via länsplanerna under anslaget 1:1 Utveckling av transportinfrastruktur. Dessa medel fördes över till anslaget 1:6 Ersättning avseende icke-statliga flygplatser.

I budgetpropositionen motiverades ökningen av bidraget med att de regionala flygplatserna spelar en avgörande roll för att hela landet ska fungera. De bidrar till en god tillgänglighet för såväl medborgare som näringsliv och fyller samtidigt en central funktion för det samhällsviktiga flyget. För att långsiktigt säkra denna viktiga infrastruktur och den samhällsviktiga verksamheten bedömde regeringen att det statliga driftbidraget till de regionala icke-statliga flygplatserna behöver förstärkas.

Ikraftträdandet av den nya förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser innebar att ändamålet för anslaget 1:6 behövde justeras. Ändringen innebar att det statliga bidraget framöver även kan användas till att täcka delar av driftunderskott vid kommunala eller privata flygplatser som antingen har trafik med allmän trafikplikt, ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller bedriver reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. I anslaget 1:6 ingår även medel som kan användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.¹⁹³

¹⁹⁰ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-22.

¹⁹¹ Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93.

¹⁹² Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101. En teknisk justering av förslag i budgetpropositionen för 2024 innebar att anslaget 1:6 minskades med 2 300 000 kronor och att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ökades med motsvarande belopp.

¹⁹³ Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22 s. 59.

5.3.2 Driftbidraget mer än fördubblades 2026

I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen att det statliga driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna skulle ökas med 318 miljoner kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag att öka driftbidraget till 528 miljoner kronor. Syftet med höjningen är att långsiktigt säkerställa att viktig flyginfrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar, inte minst eftersom flygplatsernas roll har blivit allt viktigare ur både beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Samtidigt har det samlade ekonomiska underskottet för de icke-statliga flygplatserna ökat. För att minska risken för nedläggningar ska staten kunna bidra med upp till 75 procent av de totala driftsunderskotten vid dessa flygplatser.¹⁹⁴

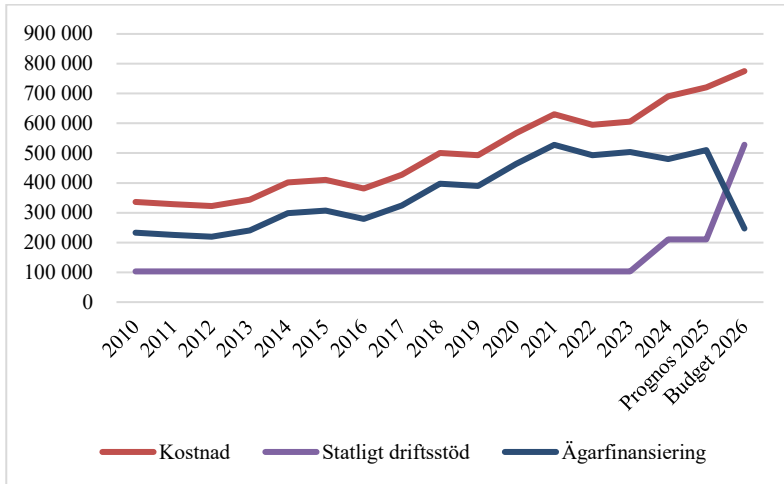
5.4 Ägarna finansierar en hög – men minskande – andel av kostnaderna för flygplatsverksamheten

Som redogjordes för ovan redovisar de regionala icke-statliga flygplatserna stora underskott. Av diagrammet nedan framgår det att ägarfinansieringens andel av totalkostnaden utvecklades tydligt uppåt under större delen av perioden 2010–2024. Från att utgöra ca 70 procent i början av 2010-talet steg andelen successivt i takt med ökande kostnader och ett oförändrat statligt driftbidrag. Mellan 2014 och 2017 stabiliserades ägarfinansieringen på en hög nivå, omkring 75 procent, innan ökningstakten accelererade ytterligare. Den största relativa finansieringsbördan för ägarna kan observeras mellan 2020 och 2023, då ägarfinansieringen stabiliserades på nivåer över 80 procent av den totala kostnaden. När det statliga driftbidraget fördubblades 2024 minskade ägarfinansieringens andel till ca 70 procent.

Enligt SRF:s budgetprognos beräknas underskotten uppgå till 775 miljoner kronor 2026. Höjningen av driftbidraget för 2026 innebär att den statliga finansieringen förväntas öka till 68 procent.

¹⁹⁴ Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 s. 43 och 65–66, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:126–127.

Diagram 12 Underskott kommun- och regionägda flygplatser samt statligt driftbidrag 2010–2026 (tkr)



Källa: Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-03-24.

De icke-statliga flygplatserna visade ett underskott på närmare 700 miljoner kronor för 2024. Det statliga bidraget, som uppgick till drygt 210 miljoner kronor, täckte alltså endast en del av underskottet. Tre fjärdedelar av inrikeslinjerna bedrivs vid de icke-statliga flygplatserna. I början av 2026 saknade flera svenska flygplatser kommersiell inrikestrafik. Flygplatserna är belägna i Borlänge, Jönköping, Kristianstad, Linköping, Norrköping, Västerås och Örebro. SKR anser att det inte är rimligt att kommuner och regioner ska finansiera stora delar av en flyginfrastruktur som är av nationellt intresse.¹⁹⁵

SRF menar att det är avgörande dels att flygresandet återhämtar sig till nivåerna före pandemin, dels att staten säkerställer ett långsiktigt driftbidrag som täcker 75 procent av medlemsflygplatsernas underskott i basverksamheten.¹⁹⁶

Tabellen nedan visar fördelningen av statsbidraget till de olika flygplatserna för 2024, dvs. det första året då driftbidraget till icke-statliga flygplatser fördubblades. Flertalet av flygplatserna beviljades 8 miljoner kronor i driftbidrag, förutom de sex allra nordligast belägna inlandsflygplatserna som beviljades knappt 10 miljoner kronor i driftbidrag. Bolaget AB Dalaflyget beviljades knappt 16 miljoner kronor, som fördelades mellan de två flygplatserna i Borlänge och Mora. Samtliga 210 miljoner kronor som fanns tillgängliga 2024 fördelades mellan de 25 flygplatser som beviljades bidrag.¹⁹⁷

I vilken utsträckning det statliga driftbidraget täcker underskottet varierar kraftigt mellan de olika flygplatserna. För flygplatserna i Arvidsjaur, Lycksele, Pajala, Vilhelmina och Torsby täckte det statliga driftbidraget över 70 procent av underskottet 2024. Driftbidraget täckte mindre än 20 procent av under-

¹⁹⁵ <https://skr.se/skr/samhallspaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/flyg.27414.html>.

¹⁹⁶ Svenska Regionala Flygplatser (2025a).

¹⁹⁷ Driftbidraget fördelades på motsvarande sätt för 2025. Två flygplatser hade beviljats ett för högt driftbidrag för 2024, och bidragsbeloppen reducerades därför i 2025 års fördelning (Trafikverket, mejl, 2026-03-11).

skottet för flygplatserna i Jönköping, Karlstad, Linköping, Sundsvall och Örnsköldsvik. Förutom de två privata flygplatserna finansierar de kommunala ägarna också hela verksamheten vid flygplatserna i Norrköping och Ängelholm.

SRF konstaterar att två icke-statliga regionala flygplatser med reguljärtrafik inte är berättigade till statligt driftbidrag. Det faktum att dessa flygplatser i praktiken utför samma uppdrag som de utsedda beredskapsflygplatserna innebär en särbehandling som är både påtagligt negativ och kännbar.¹⁹⁸

Tabell 5 Utbetalt statligt driftbidrag respektive ägarfinansiering 2024 (tkr)

| Flygplats | Underskott 2024 | Statligt driftbidrag | Procent | Ägarfinansiering | Procent |
|--------------------------------------|-----------------|----------------------|---------|------------------|---------|
| Arvidsjaur | 11 782 | 9 663 | 82 % | 2 119 | 18 % |
| Borlänge Mora | 41 978 | 15 992 | 38 % | 25 986 | 62 % |
| Göteborg Stallbacka | 17 249 | 7 996 | 46 % | 9 253 | 54 % |
| Hagfors | 11 531 | 7 996 | 69 % | 3 535 | 31 % |
| Halmstad | 24 909 | 7 996 | 32 % | 16 913 | 68 % |
| Hemavan Tärnaby | 14 828 | 9 663 | 65 % | 5 165 | 35 % |
| Härjedalen | 12 396 | 7 996 | 65 % | 4 400 | 35 % |
| Höga Kusten | 15 730 | 7 996 | 51 % | 7 734 | 49 % |
| Jönköping | 47 975 | 7 996 | 17 % | 39 979 | 83 % |
| Kalmar | 29 868 | 7 996 | 27 % | 21 872 | 73 % |
| Karlstad | 42 102 | 7 996 | 19 % | 34 106 | 81 % |
| Kristianstad | 20 739 | 7 996 | 39 % | 12 743 | 61 % |
| Lapland (Gällivare) | 25 831 | 9 663 | 37 % | 16 168 | 63 % |
| Linköping | 52 927 | 7 996 | 15 % | 44 931 | 85 % |
| Lycksele | 10 326 | 9 663 | 94 % | 663 | 6 % |
| Norrköping | 36 535 | – | | 36 535 | 100 % |
| Pajala | 12 163 | 9 663 | 79 % | 2 500 | 21 % |
| Scandinavian Mountains (Sälen) | 58 411 | – | | 58 411 | 100 % |
| Skellefteå | 31 568 | 7 996 | 25 % | 23 572 | 75 % |
| South Lapland (Vilhelmina) | 12 237 | 9 663 | 79 % | 2 574 | 21 % |
| Stockholm Skavsta | 61 339 | – | | 61 339 | 100 % |
| Stockholm Västerås | 29 810 | 7 996 | 27 % | 21 814 | 73 % |
| Sundsvall Timrå | 51 999 | 7 996 | 15 % | 44 003 | 85 % |
| Torsby | 11 102 | 7 996 | 72 % | 3 106 | 28 % |

¹⁹⁸ Svenska Regionala Flygplatser (2025a).

| Flygplats | Underskott 2024 | Statligt driftbidrag | Procent | Ägar- finansiering | Procent |
|-------------------------------------|--------------------|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| Växjö | 27 060 | 7 996 | 30 % | 19 064 | 70 % |
| Ängelholm Helsingborg | 14 293 | – | | 14 293 | 100 % |
| Örebro | 40 862 | 7 996 | 20 % | 32 866 | 80 % |
| Örnsköldsvik | 42 515 | 7 996 | 19 % | 34 519 | 81 % |
| Summa alla flyg- platser | 810 065 | 209 902 | | 600 163 | |

Källa: Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-15, och Trafikverket, mejl, 2025-07-02.

Ytterligare några icke-statliga flygplatser som är medlemmar i SRF beviljas inte heller statligt driftbidrag. Dessa flygplatser är belägna i Eskilstuna, Ljungbyhed och Säve. Dessa flygplatser saknar reguljärtrafik.¹⁹⁹

5.5 SKR efterfrågar ett långsiktigt stöd

SKR har under lång tid påtalat en fundamental obalans: Staten betraktar flygplatserna som viktiga för landet, men bär inte ett motsvarande ansvar för finansiering eller långsiktig styrning. SKR har i sina yttranden, t.ex. flygplatsutredningen, lyft fram behovet av att staten tar ett större och mer förutsägbart ansvar för finansiering av regionala flygplatser. Detta gäller i synnerhet eftersom dessa flygplatser används av betydligt fler kommuner än de som äger dem.²⁰⁰

SKR välkomnar höjningen av det statliga driftbidraget till regionala flygplatser från 210 miljoner till 528 miljoner kronor per år med start 2026. <https://www.flygtorget.se/nyheter/regeringen-okar-stodet-till-regionala-flygplatser-528-miljoner-om-aret-fran-2026> Beslutet innebär en tydlig förstärkning av flygplatsernas ekonomiska förutsättningar och minskar den obalans som länge funnits mellan kommunernas ansvar och flygplatsernas nationella betydelse. Enligt SKR saknar stödet långsiktighet och strukturell stabilitet. Till exempel kvarstår utmaningen med att finansieringen beslutas årsvis och saknar automatisk indexuppräknings. Detta försvårar långsiktig drift, rekrytering, utveckling och investeringsplanering.²⁰¹

SKR menar att flygplatssystemet måste betraktas som en del av den nationella infrastrukturen. För att uppnå verklig stabilitet bör stödet ges en mer långsiktig och förutsägbart struktur – exempelvis genom att integreras i den nationella planen för transportinfrastrukturen.²⁰² Om driftbidraget för flygplatser inkluderas i denna nationella plan skulle det innebära följande:

¹⁹⁹ Svenska Regionala Flygplatser, telefonintervju, 2025-09-19.

²⁰⁰ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, som fastställde de ekonomiska ramarna för både den kommande nationella planen och länsplanerna för transportinfrastrukturen. Utifrån riksdagens beslut fick Trafikverket i uppdrag att utarbeta ett förslag till ny nationell plan för transportsystemet och länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner. Den nuvarande nationella planen för transportinfrastruktur gäller 2026–2027.

- *Flerårig planeringshorisont*: Flygplatser skulle få tolv år av förutsägbarhet i finansiering, i stället för ett år. Detta skulle göra att kommuner och regioner kan planera drift, investeringar och personal långsiktigt.
- *Finansiering oberoende av årliga budgetprioriteringar*: Eftersom beslut i nationell plan ofta står över regeringsskiftet skulle stödet bli mer stabilt än dagens modell, där varje regering kan ändra anslagen från år till år.
- *Flygplatser bör betraktas som infrastruktur*: Genom att ta in flygplatser i nationell plan behandlas de som vägar, järnvägar och hamnar, dvs. andra anläggningar där staten redan tar ett långsiktigt ansvar.
- *Systemperspektiv i stället för lokal börda*: Kommunerna skulle inte längre behöva bära den finansiella risken för en anläggning som i praktiken fungerar som nationell samhällsinfrastruktur. Ett sådant beslut skulle innebära minskad osäkerhet för kommunala ägare.²⁰³

5.6 Flygplatsernas syn på driftbidragshöjningen 2024

Som redogjorts för ovan höjdes det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser 2024 från 103 till 210 miljoner kronor. Nedan redogörs för vilken betydelse denna höjning av driftbidraget har haft för de enskilda flygplatserna.²⁰⁴

5.6.1 Det höjda driftbidraget har förbättrat ägarnas ekonomi men har inte skapat utrymme för investeringar

Förstärkningen av det statliga driftbidraget har förbättrat de icke-statliga regionala flygplatsernas ekonomi. Kommunernas och ägarnas nettokostnader minskar, vilket underlättar det politiska beslutet att fortsätta driva flygplatserna. De flesta flygplatser ser höjningen som en omfördelning av kostnader mellan staten och de kommunala och regionala ägarna. Däremot har bidraget sällan lett till nya större investeringar. De investeringar som gjorts har främst drivits av säkerhetskrav, regelverk och nödvändigt underhåll.²⁰⁵

Företrädarna för Jönköping Airport och Linköping City Airport betonar att driftbidragshöjningen inte innebär någon faktisk förändring för den operativa flygplatsverksamheten eftersom totalramen är oförändrad, men med en större

Trafikverkets plan innehåller åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar, järnvägar samt sjö- och luftfart. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>.

²⁰³ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

²⁰⁴ Statistik över budget och resultatutfall baseras på uppgifter från Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-12-10.

²⁰⁵ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15, Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28, Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23, och Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

andel statlig finansiering. Jönköping Airport förklarar att deras modell bygger på att verksamheten går med underskott och att ägarna sedan täcker förlusten i slutet av året.²⁰⁶

Den verksamhetsansvarige för Skellefteå Airport framhåller att ingen flygplats har fått mer pengar, utan att bidraget främst innebär en rättvis omfördelning av kostnader snarare än ett tillskott som möjliggör nya satsningar. Flygplatsen redovisade 2024 ett underskott på 31 miljoner kronor, bl.a. på grund av ökade säkerhetskrav och lägre trafikintäkter. De klimat- och innovationssatsningar som genomförts – som fossilfri egen verksamhet sedan 2020, laddinfrastruktur för elflyg, Green Flight Academy och en drönarflygplats – har finansierats med egna investeringsmedel.²⁰⁷

Karlstad Airport beskriver, likt Skellefteå Airport, att driftbidragshöjningen inte inneburit något reellt tillskott. Flygplatsen redovisade 2024 ett underskott på omkring 42 miljoner kronor. Återstarten av trafiken till Arlanda och Köpenhamn ökade driftskostnaderna genom längre öppettider, mer flygtrafikledning och ökad bemanning, vilket delvis åt upp förstärkningen av driftbidraget. De investeringar som genomförts – såsom omtoppning av landningsbanan, bygge av hangar och omfattande LED-byte – berodde på ägarnas investeringsvilja, inte på driftbidragets storlek.²⁰⁸

Örebro Airport uppger att det höjda driftbidraget stabiliserade ekonomin efter många år utan bidrag. Flygplatsen stod utan driftbidrag från mitten av 00-talet fram till att nya kriterier möjliggjorde bidrag igen 2024. Höjningen har dock inte lett till några större investeringar eller nya projekt. Den verksamhetsansvarige betonar att bidraget är symboliskt viktigt och ett kvitto på flygplatsens samhällsbärande roll, vilket också har stärkt ägarnas syn på verksamheten. Det har i sin tur öppnat för diskussioner om investeringar, exempelvis åtgärder i passagerarterminalen.²⁰⁹

Företrädarna för Göteborg Stallbacka Airport och Örnköldsvik Airport beskriver att höjningen av driftbidraget haft en stabiliserande men inte verksamhetsutvecklande effekt. Göteborg Stallbacka framhåller att investeringar i t.ex. hangarer, ban- och inflygningsljussystem måste finansieras utanför ordinarie budget och kräver ägartillskott eller särskilda statliga medel. Örnköldsvik Airport uppger att man håller tillbaka investeringar, köper begagnad utrustning och undviker att binda kapital. De investeringar som görs är främst sådana som krävs för att behålla flygcertifikatet. Samtidigt finns större, nödvändiga, investeringar – som omläggning av banans asfalt och ombyggnad av terminalen – som inte ryms inom dagens bidrag.²¹⁰

Höga Kusten Airport uppger, likt övriga flygplatser, att det höjda driftbidraget främst gått till att täcka det löpande underskottet, som 2024 uppgick till

²⁰⁶ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, och Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁰⁷ Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²⁰⁸ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²⁰⁹ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²¹⁰ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Örnköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

ca 16 miljoner kronor. Den redan slimmade bemanningen gjorde att bidraget framför allt användes till personalförstärkningar, snarare än till infrastruktur-satsningar eller miljöinvesteringar som exempelvis övergång till HVO 100 i fordonen.²¹¹

Mora-Siljan Airport ser det statliga driftbidraget som helt avgörande för flygplatsens långsiktiga överlevnad.²¹² Även Växjö Småland Airport beskriver förstärkningen som nödvändig efter varaktigt högre kostnader efter pandemin och menar att staten behöver ta en större del av det löpande underskottet för att flygplatsen ska kunna upprätthålla sin basfunktion i regionen. Flygplatsen framhåller samtidigt att man – likt många regionala flygplatser – har underinvesterat under lång tid.²¹³

Lapland Airport ger en delvis annan bild och menar att höjningen av det statliga driftbidraget inte haft någon positiv effekt. Enligt den verksamhetsansvarige fick flygplatsen inte mer – utan snarare mindre – i det nya systemet än i det tidigare. Bidraget uppgick 2024 till ca 9,6 miljoner kronor, att jämföra med 12 miljoner i det gamla bidragssystemet.²¹⁴

5.6.2 Det statliga driftbidraget täcker en stor andel av driftsunderskottet för flera flygplatser

Enligt förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser får bidraget sammanlagt motsvara högst 75 procent av flygplatsens faktiska underskott. År 2024 täckte det statliga driftbidraget över 65 procent av underskottet för Arvidsjaur Airport, Hagfors Airport, Hemavan Tärnaby Airport, Härjedalen Airport, Lycksele Airport, Pajala Airport, South Lapland Airport och Torsby flygplats (se tabell 5).

Arvidsjaur Airport anser att det höjda statliga driftbidraget varit viktigt. Kostnaderna ökar när flygtrafikledning upphandlas externt och flygplatsen har länge haft få anställda och gammal utrustning. Bidraget används främst för att täcka driftsunderskott, inte för större investeringar. Däremot har höjningen gett en psykologisk och planeringsmässig trygghet som gör att flygplatsen vågar förbereda större projekt, exempelvis den planerade omtoppningen av rullbanan 2027 till en kostnad på 40–60 miljoner kronor.²¹⁵

Höjningen av driftbidraget har haft en stabiliserande effekt för South Lapland Airport. Flygplatsen fick ett tillskott på ca 1 miljon kronor och får nu maximalt statligt bidrag, totalt knappt 10 miljoner kronor. Medlen gick till drift, inte investeringar. Den ekonomiska pressen ledde till kontrollbalansräkningar 2022 och 2024 som krävde ägartillskott. Flygplatsen beskriver en växande investeringsskuld, bl.a. behov av omtoppning av rullbanan 2026 med

²¹¹ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

²¹² Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²¹³ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

²¹⁴ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

²¹⁵ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

uppskattade årliga kostnader på ca 2 miljoner kronor, uppgradering av maskinparken och nytt värmesystem i terminalen.²¹⁶

Höjningen av driftbidraget har inte förbättrat Lycksele Airports operativa läge. Effekten upplevs som neutral eller negativ på grund av modellen med högst 75 procents underskottstäckning och sena myndighetsbesked. Enligt flygplatsen kan den lilla ägarkommunen inte öka sitt underskott i den omfattning som modellen förutsätter. Med 75-procentsregeln riskerar ett lägre underskott dessutom att ge mindre statligt bidrag än tidigare; ett underskott på omkring 10 miljoner kan t.ex. ge 7–7,5 miljoner kronor i bidrag, jämfört med ca 8 miljoner som man fått sedan 2012. Flygplatsen pekar även på fortsatt underfinansierade investeringar och att utrustning från 1970- och 1980-talen måste hållas vid liv eller ersättas med begagnat.²¹⁷

Pajala Airport gör samma bedömning som andra mindre flygplatser och menar att kravet på 25 procents kommunal medfinansiering begränsar hur mycket av driftbidraget som kan utnyttjas. Det är i praktiken kommunens ekonomi som avgör bidragsnivån. Flygplatsen har dessutom vinterrelaterade merkostnader och ser positivt på det extra bidrag som ges till flygplatser i norr, men nyttan minskar eftersom även detta kräver kommunal motfinansiering, som saknas. Därför har flygplatsen inte kunnat starta nödvändiga kapacitets- och robusthetshöjande åtgärder.²¹⁸

Torsby flygplats framhåller att höjningen av det statliga driftbidraget 2024 hade en tydlig positiv effekt på ekonomin. Driftbidraget hade legat stilla på ca 3,1–3,3 miljoner kronor i omkring 20 år och följde inte kostnadsutvecklingen. Investeringar hade därför skjutits upp för att undvika högre kommunala kostnader och risken för politiskt motstånd mot att driva flygplatsen vidare.²¹⁹

Härjedalen Airport uppger att det höjda driftbidraget har stabiliserat driften och minskat belastningen på kommunens budget. Kommunen har finansierat större investeringar, bl.a. uppgraderingen till 3C-standard, eftersom flygplatsen bedöms vara avgörande för kommunens framtid. Driftunderskottet 2024 var drygt 12 miljoner kronor, varav 8 miljoner – 65 procent – täcktes av statligt bidrag. Detta möjliggjorde en stabilare drift och vissa satsningar, såsom en ny ledningsfunktion som Transportstyrelsen länge efterfrågat. Höjningen gav även utrymme för att planera investeringar i maskinpark och arbetsmiljö. Trots detta finns det ett betydande investeringsunderskott, särskilt inom miljöområdet. Akuta behov gäller bl.a. att ersätta äldre fordon och övergå till HVO 100, vilket kräver ca 1 miljon kronor i initial investering och 100 000–200 000 kronor i årliga merkostnader.²²⁰

Höjningen av det statliga driftbidraget täckte 65–70 procent av driftunderskotten för Hagfors Airport och Hemavan Tärnaby Airport och gav en tydlig förbättring i den ekonomiska stabiliteten. Flygplatserna kunde behålla

²¹⁶ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²¹⁷ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

²¹⁸ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

²¹⁹ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

²²⁰ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

bemanningen, genomföra nödvändigt underhåll och undvika en växande underhållsskuld. Samtidigt saknas fortfarande medel för större nya investeringar.²²¹

5.7 Några flygplatser beviljas inte statligt driftbidrag

Några icke-statliga regionala flygplatser beviljas i dag inte statligt driftbidraget. De flygplatser som inte får sådant bidrag är Eskilstuna flygplats, Ljungbyhed flygplats, Norrköping Airport, Stockholm Skavsta Airport, Scandinavian Mountains Airport och Ängelholms flygplats.

Avsaknaden av statligt driftbidrag skapar osäkerhet

De icke-statliga, kommunalt och privat ägda flygplatser som i dag saknar statligt driftbidrag beskriver framtiden som osäker. Utan sådant bidrag hamnar de i ett tydligt ekonomiskt och operativt underläge jämfört med bidragsberättigade flygplatser. Kommuner och privata ägare måste täcka stora underskott, vilket pressar driften och begränsar möjligheten att investera. Utökningen av driftbidraget 2026 riskerar att förstärka skillnaderna ytterligare och leda till nedskärningar snarare än utveckling. Detta försvårar nödvändiga åtgärder som banunderhåll, systemuppgraderingar och klimatinvesteringar. På längre sikt kan avsaknaden av statligt bidrag till och med hota den fortsatta driften av vissa flygplatser.²²²

Eskilstuna flygplats uppger att avsaknaden av statligt driftbidrag pressar bemanning, öppethållande och investeringar. Det begränsade utrymmet gör att investeringar strikt prioriteras utifrån driftskritiska behov, såsom certifieringskrav, kapacitetshöjningar och bränsleomställning, medan klimatsatsningar och andra icke kritiska satsningar görs efter ekonomisk förmåga. Den ”extremt tajta ekonomin” innebär att man ofta arbetar med begagnad utrustning och försöker elektrifiera där det är möjligt.²²³

Norrköping Airport beskriver det uteblivna driftbidraget som avgörande för flygplatsens framtid och att den politiska och ekonomiska osäkerheten ökar. Underskottet 2024 var ca 37 miljoner kronor, och höjningen av driftbidraget till andra flygplatser försämrar deras konkurrensvillkor ytterligare. Flygplatsen har en växande underhållsskuld som inte kan åtgärdas utan stabil finansiering, bl.a. behov av omtoppning av start- och landningsbanan och förbättringar av inflygningssystemen. Enbart banomtoppningen kostar ca 20 miljoner kronor, vilket ska ställas i relation till kommunens årliga driftsstöd på runt 30 miljoner.²²⁴

²²¹ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, och Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

²²² Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17, Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21, Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29, och Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

²²³ Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17.

²²⁴ Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

Ängelholms flygplats står utanför det statliga driftbidraget och redovisade 2024 ett underskott på 14 miljoner kronor, med en prognos på 16 miljoner 2025. Flygplatsen menar att gapet till bidragsberättigade flygplatser ökar när driftbidraget höjs 2026, vilket försämrar konkurrensförutsättningarna och leder till nedskärningar i stället för utveckling. Ett tydligt exempel är att den utdömda landningsbanan måste toppas med ny asfalt till en kostnad på ca 25 miljoner kronor under 2026, vilket tränger undan andra nödvändiga satsningar.²²⁵

De två privatägda flygplatserna Stockholm Skavsta Airport och Scandinavian Mountains Airport redovisade 2024 underskott på omkring 60 miljoner kronor vardera. Stockholm Skavsta menar att avsaknaden av statligt driftbidrag skapar snedvriden konkurrens gentemot närliggande flygplatser som får betydande stöd. Flygplatsen har hittills upprätthållit beredskapen men kan behöva ompröva delar av verksamheten – exempelvis dygnetrunnberedskap – om bidragsnivåerna fortsätter att skilja sig åt. Ägarna kan acceptera förluster kortsiktigt, men det är osäkert hur länge utan statlig kompensation.²²⁶

Scandinavian Mountains Airport beskriver den långsiktiga ekonomin som bekymmersam. Ägarna vill satsa vidare, men utan statligt bidrag blir det svårt att upprätthålla driften. Avsaknaden av driftbidrag gör också att miljö- och kapacitetsinvesteringar skjuts upp, exempelvis en planerad solcellspark med batterilagring.²²⁷

5.8 Flygplatsernas syn på driftbidragshöjningen 2026

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag att öka det statliga driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna med 318 miljoner kronor fr.o.m. 2026.

De intervjuade flygplatsföreträdarna menar att det höjda driftbidraget ger en mer rättvis ansvarsfördelning mellan kommunerna och staten. Samstämmigt beskriver de att det utökade bidraget är en viktig åtgärd som stabiliserar driften genom att minska den kommunala nettokostnaden, medan den totala driftskostnaden i stort sett är oförändrad. Samtidigt visar genomgången att höjningen får olika effekter för de regionala flygplatserna.

5.8.1 Budgetmässiga begränsningar hos ägare gör att vissa flygplatser kommer att ha svårt att utnyttja det ökade bidraget

Flera flygplatser får redan maximalt statligt driftbidrag, vilket gör att höjningen inte får praktisk betydelse eftersom bidraget ändå begränsas till 75 procent av underskottet.²²⁸

²²⁵ Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

²²⁶ Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

²²⁷ Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

²²⁸ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, och Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

Pajala Airport och South Lapland Airport påpekar dessutom att de bara kan ta del av en ökad ram om kommunerna kan öka sin medfinansiering, något som i Pajala hindrats av en mycket begränsad investeringsbudget på 0,5 miljoner kronor.²²⁹

Mindre flygplatser framhåller att 75-procentsregeln belastar små kommuner, eftersom den återstående delen alltid måste finansieras lokalt. Arvidsjaur Airport betonar att detta kräver betydande politisk uthållighet.²³⁰ Hagfors Airport lyfter samtidigt att sena statliga besked gör budgetarbetet svårt; man måste utgå från dagens nivåer och kan inte nyanställa eller leasa utrustning innan bidraget bekräftas, vilket försvårar investeringsbeslut.²³¹

Hagfors beskriver också att långvariga sparkrav gjort att kvalitetshöjande åtgärder inom personal, fordon och belysning har skjutits upp, men att ett förstärkt bidrag kan möjliggöra modernisering och minska eftersatt underhåll. LED-byte och HVO-omställning har tidigare hindrats av bristande resurser.²³²

Lycksele Airport menar att kommunen inte kan öka sin del av underskottstäckningen och att bidragsökningen därför inte realiserar lokalt. Detta riskerar att missgynna små, effektivt drivna, flygplatser och gynna större kommuner med starkare ekonomi. Därför föreslår flygplatserna ett system där små flygplatser garanteras ett basbidrag på 10–12 miljoner kronor, vilket skulle stärka deras ekonomiska stabilitet och minska beroendet av kommunal medfinansiering.²³³

Mora-Siljan Airport menar att mindre flygplatser inte alltid kan utnyttja hela den ökade bidragsramen, eftersom de då riskerar att överskrida taket på 75 procent underskottstäckning. Detta väcker frågan om flygplatser kan komma att öka sina kostnader för att få del av ett högre bidrag.²³⁴

Flera flygplatser bekräftar att ett större statligt bidrag gör det möjligt att höja kostnaderna för att minska underhållsskuld och stärka säkerhet, miljöarbete och bemanning, samtidigt som kommunernas andel hålls hanterbar. Eftersom bidraget baseras på det totala underskottet kan även finansiella kostnader, såsom räntor på lånefinansierade investeringar, höja underskottet och därmed nästa års bidrag inom 75-procentsregeln.²³⁵

Torsby flygplats framhåller att 75-procentsregeln förändrar kalkylen och gör det möjligt att höja basbudgeten för att säkra drift, personal och förnyelse utan oproportionerlig belastning på kommunen. Regeln gör även en framtida övergång till HVO 100 möjlig, eftersom den ökade bränslekostnaden blir hanterlig när staten täcker större delen.²³⁶

Hemavan Tärnaby Airport och Härjedalen Airport uppger att det utökade driftbidraget är avgörande för att upprätthålla verksamheten. Bidraget går främst till att täcka underskott och minska kommunernas kostnader, som i

²²⁹ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, och South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²³⁰ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

²³¹ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

²³² Ibid.

²³³ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

²³⁴ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²³⁵ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

²³⁶ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

Hemavan Tärnabys fall beräknas sjunka med 1–2,5 miljoner kronor trots ökande kostnader för löner, insatsvaror och HVO. Flygplatsen efterfrågar ett indexerat bidrag för att undvika urholkning över tid.

Det statliga bidraget täckte 65 procent av underskottet 2024, vilket begränsar möjligheten att få full effekt av höjningen. Den stärkta ekonomin väntas ändå minska underhållsskulden genom exempelvis fordonsbyten och arbetsmiljöåtgärder. Samtidigt kvarstår tunga investeringar, som brandbil och HVO-omställning, som små kommuner har svårt att bära. Härjedalen Airport beskriver en liknande situation med motsvarande utmaningar.²³⁷

5.8.2 Höjningen av driftbidraget innebär att flera flygplatser kommer att nå upp till taket för statlig finansiering

Flera flygplatser anger att höjningen av driftbidraget gör att man kommer närmare en 75-procentig täckning av driftunderskottet, vilket skapar bättre stabilitet och möjliggör en fortsatt drift av flygplatsen på lång sikt.²³⁸

För Lapland Airport är 75-procentstaket mer en ramregel än ett praktiskt hinder. Enligt flygplatsens verksamhetsansvarige skulle en jämn fördelning av den utökade ramen i princip innebära en fördubbling av dagens bidrag, vilket skulle föra flygplatsen upp till maxnivån. Det statliga bidrag täckte 37 procent av underskottet 2024, och en fördubbling skulle motsvara den tillåtna 75-procentstäckningen. Flygplatsen betonar att ett högre statligt bidrag främst ger avlastning och ökad stabilitet. Samtidigt åts effekten delvis upp av ökade kostnader och av att kommunen sänker sitt bidrag. Det kommunala stödet minskar från 20,5 miljoner kronor 2025 till 18 miljoner 2026 enligt beslutad budget.²³⁹

Göteborg Stallbacka Airport bedömer att man, beroende på fördelningen av medlen, sannolikt kommer att nå taket för statlig finansiering av driftunderskottet. Höjningen täcker främst löpande förluster, men flygplatsen ligger efter i sina investeringsplaner, vilket visar att 75-procentstaket inte räcker för att hantera det ackumulerade investeringsbehovet.²⁴⁰ Halmstad City Airport, Kristianstad Österlen Airport och Västerås flygplats gör samma bedömning. De ser förstärkningen som en ekonomisk avlastning snarare än en motor för expansion. Halmstad City Airport uppskattar att staten med det aviserade bidraget 2026 kommer att täcka nära 75 procent av underskottet, vilket minskar kommunens belastning.²⁴¹

Växjö Småland Airport uppger att det förstärkta statliga driftbidraget kan ge 20–25 miljoner kronor i bidrag, vilket innebär att flygplatsen når upp till 75 procent täckning av driftunderskottet. Ägarnas nuvarande tillskott bedöms ligga kvar och kan därmed användas för investeringar som länge skjutits

²³⁷ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01, och Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²³⁸ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, och Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²³⁹ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

²⁴⁰ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²⁴¹ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

upp. För 2026 innebär detta en stabilare finansiering av basverksamheten – som banunderhåll, landningshjälpmedel och vintertjänst – samt ett ökat utrymme att börja hantera den växande investeringsskulden utan att öka den kommunala och regionala nettobelastningen.²⁴²

Skellefteå Airports underskott var drygt 30 miljoner kronor 2024. Den verksamhetsansvarige bedömer att driftbidraget 2026 kan täcka ca 70 procent av underskottet, medan resterande del även i fortsättningen måste finansieras lokalt. Operativt räcker höjningen inte för att hantera de strukturella kostnadsökningarna inom säkerhet, övervakning och regelkrav, eller för att kompensera för intäktsstappet från den svagare flygmarknaden. Investeringsplanerna påverkas inte direkt, eftersom bidraget ses som en kostnadsdelning snarare än en utökad budget. Planer på ny terminal och intermodal knutpunkt – kopplad till E4 och Norrbotniabanan – ligger kvar men är inte beroende av driftbidragshöjningen.²⁴³

Kalmar Airport redovisade 2024 ett underskott i nivå med Skellefteå Airport. Enligt den verksamhetsansvarige kommer en höjning av driftbidraget att minska underskottet men inte ge något större handlingsutrymme utöver vissa enklare miljöinvesteringar. Höjningen bedöms som otillräcklig i relation till behoven, särskilt eftersom trafiken och marknaden är svaga och större investeringar även framöver måste finansieras utanför driftbidraget.²⁴⁴

Höjningen av det statliga driftbidraget 2026 har redan gett konkret planeringseffekt för Dala Airport. Den förväntade högre statliga täckningen av driftunderskottet gör att flygplatsen kan påbörja en återhämtningsplan för underhåll, bl.a. byte till LED-banljus, omtoppning av rullbanan och investeringar i befintliga byggnader.²⁴⁵ Även Mora-Siljan Airport framhåller att en högre statlig kostnadstäckning förbättrar möjligheterna att planera nödvändiga re-investeringar utan att hela kostnaden faller på lokala budgetar.²⁴⁶

5.8.3 Det utökade driftbidraget är inte tillräckligt för att nå upp till maximal underskottstäckning för vissa flygplatser

Bland de större regionala flygplatserna, där underskotten är högre, är bilden delvis annorlunda. Jönköping Airport välkomnar ett höjt driftbidrag men konstaterar att ägarfinansieringen 2024 låg på över 80 procent. För att nå 75 procents täckning skulle flygplatsen behöva ett statligt bidrag på omkring 36 miljoner kronor per år. Flygplatsen redovisade 2024 ett underskott på knappt 50 miljoner kronor. Förhoppningen är att den höjningen av driftbidraget gör att ägarna kan låta en del av sina medel stanna i bolaget, så att uppskjutna investeringar kan genomföras. Samtidigt betonar flygplatsen att större

²⁴² Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2525-10-20.

²⁴³ Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²⁴⁴ Kalmar Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

²⁴⁵ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

²⁴⁶ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

investeringar även framöver kräver separata beslut och särskild finansiering från ägarna, oavsett nivå på driftbidraget.²⁴⁷

Karlstad Airport och Örebro Airport uttrycker samma osäkerhet och menar att det ännu inte är klart om den aviserade höjningen verkligen kommer att täcka 75 procent av deras underskott.²⁴⁸

Örebro Airport hade ett driftunderskott på drygt 40 miljoner kronor 2024, och underskottet ökade ytterligare 2025 till följd av minskad chartertrafik, av att Postnord upphörde med sin flygtrafik samt av kraftigt stigande kostnader. Den negativa utvecklingen gör flygplatsen beroende av ägartillskott.²⁴⁹

Karlstad Airport och Örnsköldsvik Airport befinner sig i en liknande ekonomisk situation. Karlstad Airport bedömer att ett höjt driftbidrag 2026 kommer att ge ökad budgetstabilitet och minska behovet av kommunal och regional finansiering. Örnsköldsvik Airport menar att höjningen gör det möjligt för de kommunala ägarna att besluta om nödvändiga investeringar.²⁵⁰

Linköpings kommun har under flera år täckt driftunderskottet vid Linköping City Airport med omkring 45 miljoner kronor årligen. En proportionell höjning av driftbidraget 2026, baserad på Trafikverkets tidigare fördelningsnyckel, skulle öka bidraget till drygt 21 miljoner kronor – motsvarande ca 40 procents statlig finansiering. Enligt flygplatsföreträdarna är det först när den statliga andelen närmar sig 75 procent, och avtalen med Trafikverket blir mer långsiktiga, som flygplatsen får förutsättningar att göra större infrastrukturella investeringar. Enligt företrädaren för flygplatsen är det förutom ett transparent system lika viktigt att systemet är långsiktigt.²⁵¹

Företrädaren för Sundsvall Timrå Airport anser att förstärkningen av driftbidraget är nödvändig och ger de kommunala ägarna visst andrum medan frågor om statligt övertagande utreds. Operativt förändrar höjningen dock inte flygplatsens konkurrenskraft eller investeringsförmåga. Den kommunala finansieringen minskar, men ett betydande lokalt finansieringsbehov kvarstår. Även om driftbidraget ökar från dagens 8 miljoner kronor till 20–25 miljoner 2026 kommer den statliga finansieringsandelen fortfarande att ligga under 50 procent.²⁵²

5.8.4 Flygplatserna budgeterar för en ökad investeringstakt

Diagrammet nedan visar genomförda och budgeterade investeringar vid kommun- och regionägda flygplatser under perioden 2019–2026. Det framgår att investeringarna minskade i takt med att underskotten ökade (se diagram 12). Investeringarna var som lägst 2023, ca 100 miljoner kronor.

²⁴⁷ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

²⁴⁸ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

²⁴⁹ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

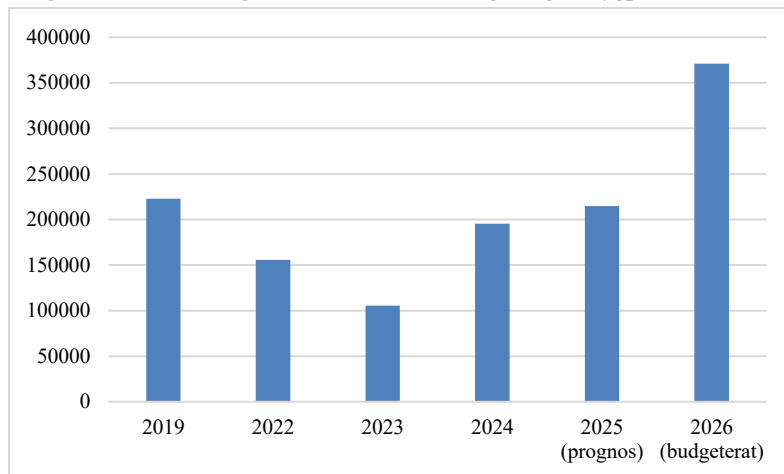
²⁵⁰ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁵¹ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁵² Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

Investeringarna låg på en relativt stabil nivå under 2024 och 2025. Det innebär att investeringarna nästan fördubblades när det statliga driftbidraget ökade till 210 miljoner kronor. Inför 2026 budgeterar flygplatserna för att investeringarna ska öka kraftigt, till 371 miljoner kronor. Detta bekräftar bilden ovan där flera flygplatser pekar på att det finns ett behov av att ta tag i den investeringsskuld som har byggts upp under en relativt lång tid.

Diagram 13 Investeringar vid kommun- och regionägda flygplatser



Källa Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2025-09-22 och 2026-01-21.

Svårt för mindre regionala flygplatser att beviljas investeringsstöd

Trafikverket konstaterar i underlagsrapporten till luftfartens inriktningsunderlag för perioden 2026–2027 att flyget är viktigt för Sveriges ekonomi, konkurrenskraft och långväga resor. Som en del av transportsystemet behöver flygets infrastruktur utvecklas tillsammans med andra trafikslag. Luftfarten måste samtidigt ställa om för att nå klimatmålen. Det kräver styrmedel och investeringar som möjliggör hållbar teknik, elektrifiering, alternativa bränslen och digitalisering.²⁵³

Det finns ett stort behov av att modernisera och stärka flygets infrastruktur – av både klimat- och effektivitetsskäl och på grund av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge. Huvudprincipen är att ansvaret för att finansiera investeringar i flygplatsinfrastruktur ligger på respektive flygplats och dess ägare.

Trafikverket identifierar fyra centrala områden som kräver samlade insatser för att stärka luftfartens utveckling: funktionalitet och långsiktig planering, elektrifiering och digitalisering, ekonomiska förutsättningar samt robust beredskap och totalförsvarsförmåga. För att möta framtida behov behövs en tydligare nationell inriktning som skapar stabila planeringsförutsättningar, inte minst för lufrumsutveckling och för att hantera nya typer av luftfarkoster.

²⁵³ Trafikverket (2024a). Luftfart – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037, 2024:006.

Samtidigt står flygplatserna inför omfattande investeringsbehov kopplade till den tekniska omställningen, exempelvis ladd- och vätgasinfrastruktur, digitala system och nödvändig backuputrustning. De ekonomiska förutsättningarna för framför allt icke-statliga flygplatser är svaga, och dagens finansieringsmodeller räcker inte för att göra de investeringar som krävs för klimatomställning, robusthet och beredskap. Sammantaget pekar Trafikverket på behovet av långsiktig, förutsägbar finansiering och ett mer samordnat statligt ansvar för att säkerställa ett hållbart, tillgängligt och motståndskraftigt luftfartssystem under kommande planperiod.²⁵⁴

Trafikverket konstaterar att det finns statliga investeringsstöd som icke-statliga flygplatser kan ansöka om. Stöd för investeringar kan sökas via se förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. samt utlysningar inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF), som är en viktig finansieringskälla för projekt med koppling till det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Trafikverket konstaterar emellertid att det i praktiken kan vara svårt för en liten flygplats att erhålla sådan finansiering, dels då det inte finns öronmärkta medel i de s.k. länsplanerna i form av statlig medfinansiering till flygplatser, dels då det krävs att ansökningar av CEF är av en sådan storlek att de kan stå sig i konkurrensen om CEF-medel inom EU.

Enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. kan stöd beviljas till kommuner eller andra aktörer för att bygga flygplatsanläggningar där staten inte är huvudman. Medfinansiering får lämnas för investeringar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Trafikverket konstaterar att det under perioden 2021–2025 enbart var flygplatsen i Kalmar som beviljades statlig medfinansiering, med ett belopp på knappt 10 miljoner kronor. Under den föregående perioden, 2016–2020, beviljades i genomsnitt drygt 6 miljoner kronor per år enligt förordningen om statlig medfinansiering.²⁵⁵

Inte heller Klimatklivet är i praktiken ett fungerande eller tillgängligt investeringsstöd för flygplatser. Naturvårdsverket utgår från att Klimatklivet inte ska dubbelfinansiera områden som redan omfattas av andra styrmedel, som t.ex. reduktionsplikten för flyget.²⁵⁶

5.9 Sena utbetalningar av driftbidraget orsakar problem för flygplatserna

Nästan alla flygplatsföreträdare betonar det statliga driftbidragets stora betydelse för de icke-statliga regionala flygplatserna och att bidragsnivån nästan fördubblas 2026. Samtidigt riktar många kritik mot Trafikverkets utbetalnings-

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ Trafikverket, mejl, 2026-03-11.

²⁵⁶ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

rutiner, särskilt sena utbetalningar, otydliga besked och bristande framförhållning.

5.9.1 Trafikverket uppges sakna tydliga rutiner för utbetalning av driftbidraget

Ett återkommande tema bland flygplatsföreträdarna är att beslut om och utbetalning av driftbidraget kommer mycket sent.

Många flygplatser framhåller att de i oktober–november 2025 fortfarande saknade besked om årets driftbidrag.²⁵⁷ Höga Kusten Airport och Torsby flygplats menar att Trafikverket ibland ger bristfällig information, särskilt om driftbidraget.²⁵⁸ Vissa flygplatser, som Växjö Småland Airport, har ingen direktkontakt med Trafikverket eftersom utbetalningarna går via kommunen, vilket gör att de har begränsad insyn i processen.²⁵⁹

Flera flygplatsföreträdare – bl.a. för Göteborg Stallbacka Airport och Lapland Airport – anser att problemen delvis beror på att Trafikverket har för få tjänstemän som arbetar med flygfrågor jämfört med andra transportslag.²⁶⁰ Höga Kusten Airport framhåller att kompetensen hos de som faktiskt arbetar med området är hög, men att antalet personer är otillräckligt för att hantera uppgifterna på ett effektivt sätt.²⁶¹

Mora-Siljan Airport menar att Trafikverket är för stort, med många personbyten och handläggare som inte är tillräckligt insatta i flygbranschen. Flygplatsen anser att mer branschkompetens behövs för att förstå sektorns specifika problem.²⁶² Vissa flygplatser upplever också bristande transparens i Trafikverkets arbete. Myndigheten anses ge oklara besked om vilka kriterier som används, hur statistik bedöms och hur driftbidraget fördelas. Härjedalen Airport uppger att de upprepade gånger efterfrågat beräkningsgrunder och viktning av medel utan att få tydliga svar.²⁶³ Samtidigt framhåller flera flygplatser – t.ex. Kalmar Öland Airport, Höga Kusten Airport och Lycksele Airport – att den personliga kontakten med Trafikverkets handläggare oftast fungerar bra, även om man kritiserar myndighetens rutiner och brist på tydlighet.²⁶⁴

²⁵⁷ Till exempel Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Halmstad City Airport, 2025-10-27, Teamsintervju, Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁵⁸ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, och Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

²⁵⁹ Till exempel Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

²⁶⁰ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

²⁶¹ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

²⁶² Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²⁶³ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²⁶⁴ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15, Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, och Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

5.9.2 Sena beslut och utbetalningar skapar planerings- och likviditetsproblem

Intervjuerna visar att många regionala flygplatser har stora investeringsbehov, men att långsiktig planering försvåras av osäkerhet kring regelverk och framtida fördelningsmodeller för driftbidraget. Detta gör att man inte kan lägga in det förväntade höjda bidraget i flerårsbudgetar eller i kommunernas planering. Flera flygplatser uppger att det fortfarande är oklart hur Trafikverket kommer att fördela bidraget 2026. Dagens sena utbetalningar skapar dessutom betydande likviditetsproblem för de icke-statliga flygplatserna.

Dala Airport vill att Trafikverket lämnar besked om fördelningen av det höjda driftbidraget betydligt tidigare och att utbetalningarna ska göras tidigare än de senaste åren, något flera flygplatser instämmer i. Örnsköldsvik Airport efterfrågar dessutom längre avtal, exempelvis treåriga, för att möjliggöra mer långsiktiga investeringar och en stabil organisation.²⁶⁵ Västerås flygplats konstaterar att det faktum att det statliga bidraget beslutas i september och pengarna kommer i december för innevarande år så gör budgetmässiga begränsningar att pengarna inte kan tillfalla flygplatsen.²⁶⁶

South Lapland Airport vill se en mer behovs- och kravstyrd modell där effektivitet och faktiska kostnader vägs in. Annars riskerar små, kostnads-effektiva inlandskommuner med svaga budgetar att inte kunna omsätta ett höjt bidrag i nödvändiga investeringar och en mer robust drift, särskilt om förstärkningen främst ges som schablonpåslag.²⁶⁷

Växjö Småland Airport anser att dagens bidragssystem har brister och efterfrågar långsiktiga statliga åtaganden där staten köper tillgänglighet genom flerårsavtal med krav på definierad basnivå – i stället för dagens år-till-år-modell.²⁶⁸

Mora-Siljan Airport menar att den tidigare förstärkningen på 117 miljoner kronor inte räckte för att generellt möjliggöra 75 procents underskottstäckning. Med ytterligare höjning 2026 når däremot flera mindre flygplatser upp till nivån, medan flygplatser med större kostnads massa fortfarande inte gör det. Därför bör Trafikverket överväga en modell som tar hänsyn till skillnaderna mellan små och stora flygplatser i stället för att fördela medlen lika.²⁶⁹

Härjedalen Airport, Jönköping Airport och Karlstad Airport menar att nästan alla icke-statliga regionala flygplatser i dag driver verksamheten ”på kredit”, eftersom driftbidraget betalas ut sent.²⁷⁰ Enligt Örebro Airport skapar detta betydande likviditetsproblem, och man efterlyser en modell med förskottsutbetalning och slutreglering vid årets slut. Utan tidiga besked kan ägarna heller inte sänka sina ramanslag, vilket begränsar den faktiska budgetlätnaden första året.²⁷¹

²⁶⁵ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁶⁶ Västerås flygplats, mejl, 2026-04-09.

²⁶⁷ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²⁶⁸ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

²⁶⁹ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²⁷⁰ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, och Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

²⁷¹ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

Skellefteå Airport beskriver att vissa flygplatser till och med riskerat kontrollbalansräkning eftersom bidraget inte kan bokföras förrän det formellt betalats ut. Av försiktighetsskäl kan flygplatserna därför inte budgetera för ett högre driftbidrag förrän beloppet är känt – ibland först i slutet av året – vilket gör bidraget svårt att använda till strategiska investeringar.²⁷²

Mora-Siljan Airport anser att Trafikverkets sena beslut och utbetalningar 2024–2025 är mycket allvarliga och har orsakat likviditetsproblem för regionala flygplatser som får driftbidrag. Tidigare betalades bidraget ut i april, vilket gav ett viktigt tillskott. När utbetalningen nu görs först i december – ibland i praktiken i januari – tvingas flygplatserna ta lån, använda checkkrediter, begära förskott från ägarna och använda nästa års ägartillskott. Detta stoppar nödvändiga investeringar och skapar ett kritiskt läge i den dagliga driften, trots att man vet att medlen kommer senare. Flygplatsföreträdaren uppger att frågan har lyfts med Trafikverket flera gånger utan resultat, då myndigheten hänvisar till sina interna processer. Enligt Mora-Siljan Airport visar detta bristande branschinsikt, eftersom Trafikverket inte tycks förstå hur deras tidsplaner påverkar flygplatsernas verksamhet.²⁷³

Arvidsjaur Airport, Göteborg Stallbacka Airport och Höga Kusten Airport betonar att driftbidraget är avsett för löpande verksamhet och att sena utbetalningar tvingar dem att låna för att klara driften, vilket leder till extra räntekostnader.²⁷⁴

För Dala Airport innebär sena utbetalningar först köpstopp, därefter behov av att låna pengar eller skjuta upp hyresbetalningar. I sista hand krävs lån som måste godkännas av kommunfullmäktige, vilket gör processen långsam. När driftbidraget höjdes 2024 kom beslutet och utbetalningen så sent att flygplatsen inte kunde anpassa budgeten. Resultatet blev att medlen inte kunde användas operativt och i praktiken gick tillbaka till ägarna.²⁷⁵ Hagfors Airport beskriver samma problem: en sen utbetalning av ett ökat driftbidrag gör att det saknas budgetutrymme att faktiskt använda medlen i verksamheten.²⁷⁶

Pajala uppger att driftbidraget för 2024 betalades ut först i december, trots att det behövs tidigare för att kunna planera. Osäkerheten gjorde att man drog ned på verksamheten och när bidraget väl kom behövde delar av det betalas tillbaka.²⁷⁷

Trafikverket medger att utbetalningarna varit sena de senaste två åren. Myndigheten måste invänta flygplatsernas årsredovisningar, eftersom bidraget baseras på föregående års faktiska och verifierade underskott. Årsredovisningarna färdigställs under första halvåret och därefter gör Trafikverket sin kontroll, vilket skjuter utbetalningarna fram i tiden. Myndigheten planerar att betala ut driftbidraget för 2026 i september och framhåller att förskottsutbetalningar

²⁷² Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

²⁷³ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

²⁷⁴ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

²⁷⁵ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

²⁷⁶ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

²⁷⁷ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

inte är möjliga enligt regelverket eftersom underskotten måste vara fastställda innan bidrag kan betalas ut.²⁷⁸

5.9.3 Bidragets utformning skapar planeringsosäkerhet

Utöver den sena utbetalningstidpunkten kritiseras även driftbidragets konstruktion. Det faktiska underskottet fastställs först när föregående års årsredovisning har granskats och godkänts. Då avgörs det om den preliminära utbetalningen varit för låg eller för hög, vilket innebär att Trafikverket justerar nästa års bidrag eller kräver återbetalning. Trafikverket uppger att risken för överutbetalningar hittills varit låg, främst eftersom tidigare anslag varit betydligt mindre.²⁷⁹

Arvidsjaur fick 2024 fullt driftbidrag trots att Trafikverket saknade underlag, vilket ledde till återbetalningskrav när det faktiska utfallet blev klart. Bidraget hade överstigit 75-procentsgränsen, och återbetalning sker genom att nästa års bidrag minskas, vilket skapar planeringsosäkerhet och ett moment 22 i kassaflödet.²⁸⁰ Även Lycksele Airport och Pajala Airport tar upp problemet med sena beslut och krav på återbetalning när underskottet inte matchar bidragets storlek. I Pajalas fall beslutade kommunen ett år att utgifterna skulle strypas, vilket gjorde att flygplatsen inte kunde använda hela det beviljade bidraget och därför blev återbetalningsskyldig. Situationen orsakades av att Trafikverket beslutade om och betalade ut bidraget alltför sent.²⁸¹

Dala Airport föreslår att Trafikverket redan i början av året betalar ut en preliminär del av driftbidraget – exempelvis 75 procent i januari med slutlig avstämning på sommaren – så att flygplatserna får medlen när de faktiskt behövs, samtidigt som staten behåller kontrollen över slutbeloppet.²⁸²

Lycksele Airport menar att nuvarande utformning, med 75-procentstaket och risken för återbetalning, gör att man inte vågar investera eftersom ägaren kan bli återbetalningsskyldig nästa år. Regeln gynnar enligt dem större flygplatser med kommuner som klarar stora underskott. Sena utbetalningar har dessutom tvingat Lycksele att använda checkkredit och betala räntor som åter upp bidraget. Flygplatsen anser också att Trafikverket ibland lämnar oklara instruktioner. Ansökningsblanketten för driftbidrag 2025 var exempelvis bristfällig och gav begränsat utrymme att redovisa satsningar på effektiv drift och miljöarbete, trots att myndigheten sagt att dessa områden ska prioriteras.²⁸³

²⁷⁸ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

²⁷⁹ Ibid.

²⁸⁰ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

²⁸¹ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, och Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

²⁸² Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

²⁸³ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

5.9.4 Kritik mot miljömiljonen

Enligt förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser ska varje flygplats som för första gången uppnått fossilfri drift och meddelat detta till Trafikverket få ett bidrag på 1 miljon kronor.

En majoritet av de driftbidragsberättigade flygplatserna har varit kritiska till miljömiljonen och hur frågan har beretts. Flygplatserna kritiserar att miljömiljonen ligger i samma pott som det ordinarie driftbidraget, vilket innebär att andra flygplatser kan få mindre bidrag om många söker miljömiljonen. Många anser därför att bidraget bör öronmärkas utanför driftbidragsramen. Flera betonar dessutom att definitionen av fossilfri drift måste vara praktiskt rimlig, särskilt för specialfordon som brand- och friktionsmättningsfordon där elalternativ kan vara extremt dyra eller saknas helt. Slutligen framhålls att miljömiljonen är ett engångsstöd, medan fossilfri drift innebär löpande merkostnader, exempelvis för service och HVO-premium, som inte täcks av bidraget.²⁸⁴

Trafikverket beslutade i januari 2026 om en ny föreskrift om statsbidrag för icke-statliga flygplatser där fossilfri flygplatsverksamhet beskrivs som att energi från fossila bränslen som olja, kol, bensen, diesel eller fossilgas inte används i flygplatsverksamheten, med undantag för vid enstaka och kortvariga behov av akut karaktär.²⁸⁵ Enligt Trafikverket är de oklara kriterierna ett medvetet val för att möjliggöra egna lösningar. De kan alltså vara såväl en tillgång som en begränsning, allt beroende på hur den specifika flygplatsen förhåller sig till dem.

²⁸⁴ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01, Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24, Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16, Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23, Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

²⁸⁵ Trafikverkets föreskrifter (TRVFS 2026:1) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

6 Beredskapsflygplatser

Sammanfattning

Systemet med beredskapsflygplatser ska säkerställa att akuta eller av annat skäl lufttransporter kan genomföras utanför ordinarie öppettider, och bygger på överenskommelser mellan Trafikverket och flygplatserna. Systemet med beredskapsflygplatser har också betydelse för totalförsvaret t.ex. funktionaliteten hos och tillgängligheten till flygplatssystemet liksom dess finansiering. Ett robust system kan nyttjas direkt vid akuta behov.

Omfattningen har successivt utökats. Från 10 flygplatser 2012 finns det nu 27 beredskapsflygplatser, med målsättningen att täcka hela landet. Samma flygplatser har utsetts återkommande, vilket bidrar till att skapa en kontinuitet i systemet över tid. Trafikverket bedömer att beredskapsflygplatser kan behövas användas oftare och på nya sätt framgent. Det finns utredningsförslag (från 2023) på att utöka antalet flygplatser i systemet för att uppnå tillräcklig geografisk spridning och yttäckning.

Antalet tillfällen som beredskapsflygplatser används (dvs. utanför ordinarie öppettider) ligger stabilt på ca 1 000 per år med betydande variationer mellan flygplatserna. Över 90 procent av dessa tillfällen avser ambulansflyg.

Systemet bygger på en ersättningsmodell från 2011 kopplad till den tid flygplatsen är stängd, dvs. när jourbemanning krävs. Modellen har bl.a. kritiserats för att inte fullt ut ersätta de kostnader som följer av uppdraget. Riksdagen har från 2026 tillfört medel för att närma sig full kostnadstäckning, men många aktörer bedömer att effekterna är svåra att förutse.

Rådande avtalsform med bl.a. sena besked i slutet av året skapar en osäkerhet för beredskapsflygplatserna och detta försvårar planering, personalförsörjning och upphandling av driftskritiska tjänster. Ett återkommande önskemål från beredskapsflygplatserna är längre avtalsperioder för att möjliggöra mer robust dimensionering av både personal och infrastruktur. Detta efterfrågas även av Trafikverket.

Reguljär passagerar- och fraktrafik framhålls som en viktig bas för beredskapen. Den löpande verksamheten innebär en grundbemanning som i praktiken kortar ledtiderna när en beredskapsöppning sker. Där reguljärtrafiken minskar riskerar även den praktiska beredskapsförmågan att försvagas.

Samtidigt finns det flygplatser som inte ingår i beredskapsflygsystemet men som ändå rutinmässigt tar emot samhällsviktiga landningar under ordinarie öppettider och i vissa fall även öppnar utanför dessa. Många av dessa flygplatser är principiellt positiva till att ingå i beredskapssystemet, under förutsättning att finansiering och bemanning säkras.

Försvarmakten bedömer att staten behöver stärkt rådighet över fler flygplatser av flera skäl. Ett antal civila flygplatser har identifierats som riksintressen för totalförsvarets militära del, och samverkan mellan vissa flygplatser och Försvarmakten har fördjupats.

Konkret innebär Försvarsmaktens behov att ett brett spektrum av civila flygplatser måste kunna stödja militär verksamhet, vilket skärper kraven på långsiktiga avtal, tydliga roller och finansieringslösningar för investeringar.

Enligt Försvarsmakten är dagens system med beredskapsflygplatser konstruerat för en civil fredstida funktion och inte utifrån militära krav. Försvarsmakten efterfrågar ett bredare, mer statligt robust och mer militärt användbart system med beredskapsflygplatser.

Flygplatser utgör en viktig del av den lokala, regionala, nationella och ibland även internationella beredskapen. De bidrar till att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, exempelvis sjukvårdstransporter. På många flygplatser är ambulanshelikoptrar och ambulansflygplan stationerade. Utöver sjukvården stöder flygplatser även andra kritiska verksamheter, såsom postflyg, bränsleförsörjning samt basering av polis- och räddningshelikoptrar.²⁸⁶

För att säkerställa en fungerande kris- och samhällsberedskap, vid till exempel naturkatastrofer och större olyckor spelar flygplatserna en viktig roll. Regeringen har därför utsett vissa flygplatser till särskilda beredskapsflygplatser. Därutöver har Försvarsmakten dessutom ut ett antal civila flygplatser som riksintresse för totalförsvaret.

Myndigheten för civilt försvar (MCF) bedömer att det, ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv, är önskvärt att samtliga flygplatser är tillgängliga dygnet runt. MCF har tidigare framhållit behovet av en bredare ansats än den som tidigare utgått främst från sjukvårdstransporter under pandemin.²⁸⁷

Behovet av beredskapsflygplatser blir särskilt tydligt vid höjd beredskap och krig. En god tillgång till väl spridda och utrustade flygplatser bedöms som nödvändig för totalförsvaret. MCF anser att försvarsförmågan behöver stärkas, och antalet flygplatser som kan fungera som beredskapsflygplatser samt deras geografiska spridning är av strategisk betydelse.²⁸⁸

6.1 Antalet beredskapsflygplatser har ökat över tid

År 2008 fick Luftfartsstyrelsen i uppdrag av regeringen att föreslå ett system som säkerställer tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga transporter även utanför ordinarie öppettider. Den nya myndigheten Transportstyrelsen slutförde och redovisade uppdraget i mars 2009. Myndigheten föreslog bl.a. att det skulle finnas beredskap för att med högst en timmes inställetid dygnet runt öppna tio geografiskt spridda flygplatser i landet.²⁸⁹

Denna utredning låg sedan till grund för Trafikverkets uppdrag från juni 2011 att undersöka möjligheterna att genom frivilliga överenskommelser skapa ett nationellt nätverk av flygplatser som dygnet runt kan hålla en grund-

²⁸⁶ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Sveriges Kommuner och Regioner (2023). Handbok i kommunal beredskap 2. Kommunal verksamheter – Flygplatser, MSB2177.

²⁸⁷ Ds 2023:3.

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ Trafikverket (2020).

läggande beredskap. Syftet var att säkerställa att det alltid finns kapacitet att ta emot luftfartyg som genomför akuta sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag kopplade till krisberedskap eller annan verksamhet av stor betydelse för samhället. Åtagandet innebär att berörd personal i princip ska kunna infinna sig på flygplatsen inom en timme när flygplatsen annars skulle ha varit stängd.²⁹⁰

År 2012 infördes ett nationellt system med tio beredskapsflygplatser för att säkerställa tillgång till grundläggande beredskap för samhällsviktiga funktioner. Trafikverket har ansvar för att, genom avtal med flygplatshållare, upprätthålla ett nationellt nätverk av dessa flygplatser. Vilka flygplatser som har ingått i systemet har varierat över tid, men målsättningen är att uppnå en god geografisk spridning så att hela landet täcks in på ett ändamålsenligt sätt.²⁹¹

I slutet av 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. När uppdraget redovisades sommaren 2020 konstaterade Trafikverket att systemet med dåvarande tio ordinarie beredskapsflygplatser inte var tillräckligt ändamålsenligt och behövde högre anslag för att fungera effektivt. De tio flygplatserna var Stockholm Arlanda, Gällivare, Göteborg Landvetter, Luleå, Malmö Sturup, Ronneby, Sundsvall Timrå, Umeå, Visby och Åre Östersund.²⁹²

Pandemin aktualiserade behovet av bättre tillgänglighet i systemet. Mot bakgrund av den ökade belastningen på sjukvården beslutade regeringen den 22 och 28 december 2020 att Trafikverket skyndsamt skulle förhandla och teckna avtal med 17 flygplatser om att tillfälligt fungera som beredskapsflygplatser.²⁹³ På grund av den fortsatta smittspridningen beslutade regeringen därefter vid flera tillfällen att dessa temporära beredskapslösningar skulle förlängas.²⁹⁴

Det utökade nätverket med 27 beredskapsflygplatser har bestått även efter pandemin, även om vilka flygplatser som ingår har varierat något mellan åren. Trafikverkets översyn och erfarenheterna från pandemin samt det försämrade säkerhetspolitiska läget visade behovet av att stärka samhällets tillgång till luftfart inom krisberedskap och totalförvar. Inför varje år får Trafikverket ett regeringsuppdrag som anger vilka flygplatser myndigheten ska teckna avtal med. Överenskommelserna sluts frivilligt med flygplatshållarna.²⁹⁵ Trafikverket

²⁹⁰ Trafikverket (2014). Nordiskt samarbete Beredskapsflygplatser, ärendenummer TRV 2014/100032 och Trafikverket (2020).

²⁹¹ Trafikverket (2020).

²⁹² Trafikverket (2020).

²⁹³ De dåvarande temporära beredskapsflygplatserna var Kiruna flygplats, Lycksele flygplats, Skellefteå flygplats, Örnsköldsviks flygplats, Mora flygplats, Borlänge flygplats, Karlstads flygplats, Örebro flygplats, Eskilstuna flygplats, Skövde flygplats, Trollhättan-Vänersborgs flygplats, Norrköpings flygplats, Linköpings flygplats, Jönköpings flygplats, Växjö flygplats, Kalmar flygplats och Kristianstads flygplats.

²⁹⁴ Se t.ex. Regeringsbeslut I2021/02469 och I2021/02444, 2021-09-23. Trafikverket (2021c) Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delleverans), ärendenummer TRV 2021/77081, och Trafikverket (2020).

²⁹⁵ Trafikverket (2024b). Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser – Uppdrag att förbereda inrättandet av en kontaktpunkt för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service, TRV 2023/125568, och Trafikverket, mejl, 2025-09-04.

vet alltså inte i förväg vilka flygplatser regeringen utser kommande år, även om systemet är relativt stabilt eftersom samma flygplatser ofta återkommer.²⁹⁶

Trafikverket har det operativa ansvaret för att dygnet runt fungera som kontaktpunkt för samordning av öppning av beredskapsflygplatser. Myndigheten tillhandahåller även service samt aktuell och relevant information om samtliga beredskapsflygplatser till aktörer som bedriver samhällsviktig luftfart.²⁹⁷

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 att höja ersättningen till de 27 beredskapsflygplatserna för att bidra till full kostnadstäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg. Trafikverket disponerade 70 miljoner kronor 2025 och anslaget ökade med 33 miljoner kronor 2026.²⁹⁸

För närvarande har nedanstående 27 flygplatser status som beredskapsflygplatser.²⁹⁹ Av nedanstående flygplatser är 9 statliga flygplatser (alla förutom Bromma)³⁰⁰ och resterande är regionala icke-statliga flygplatser.

- Stockholm Arlanda
- Borlänge
- Gällivare
- Göteborg Landvetter
- Göteborg Stallbacka
- Halmstad
- Jönköping
- Kalmar
- Karlstad
- Kiruna
- Kristianstad
- Linköping Saab
- Luleå
- Lycksele
- Malmö Sturup
- Mora
- Ronneby
- Stockholm Skavsta
- Skellefteå
- Sundsvall Timrå
- Umeå
- Visby
- Västerås

²⁹⁶ Trafikverket (2024a).

²⁹⁶ Ds 2023:3.

²⁹⁷ Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22 s. 56.

²⁹⁸ Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 s. 43 och 65–66, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:126–127.

²⁹⁹ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/12/uppdrag-till-trafikverket-att-for-handla-och-inga-overenskommelser-om-att-flygplatser-ska-vara-beredskapsflygplatser-under-2026/>. Uppdrag till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2026, dnr LI2025/02194.

³⁰⁰ Dvs. Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö Sturup, Ronneby, Umeå, Visby och Åre Östersund.

- Växjö
- Åre Östersund
- Örebro
- Örnsköldsvik.

I bilaga 5 redovisas vilka flygplatser som har varit utsedda till beredskapsflygplatser sedan 2012. Systemet har varit stabilt och flertalet beredskapsflygplatser har innehaft en sådan roll sedan 2021. Under de senaste åren har Eskilstuna flygplats, Skövde flygplats och Norrköping Airport ersatts med Halmstad City Airport, Stockholm Skavsta Airport och Västerås flygplats som beredskapsflygplatser. Samma flygplatser har varit beredskapsflygplatser under perioden 2023–2026.

Med tanke på de ökade kraven på beredskap och på att stärka totalförsvarsförmågan ser Trafikverket positivt på att systemet numera omfattar fler flygplatser (27 flygplatser 2023 respektive 2024) än tidigare. Mot bakgrund av rådande utveckling och trender, inklusive ett stärkt totalförsvaret och ett då kommande Natomedlemskap, bedömde Trafikverket att beredskapsflygplatser kan behöva användas mer frekvent och på nya sätt. Trafikverket ansåg 2024 att behovet av beredskapsflygplatser kunde förändras och vidgas under planperioden 2026–2037.³⁰¹

Enligt den s.k. flygplatsutredningen från 2023 borde nätet av beredskapsflygplatser bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas tillräcklig geografisk spridning och yttäckning. Samtliga flygplatser i Swedavias nät borde ingå i nätet av beredskapsflygplatser, liksom alla flygplatser med flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. Därutöver borde ytterligare ett antal flygplatser, av kompletterande beredskapsskäl, utses att ingå i beredskapsnätet.³⁰² SRF delar denna uppfattning och anser att en utökning av nätet av beredskapsflygplatser skulle bidra till en högre nationell säkerhet i ett utsatt geopolitiskt läge.³⁰³

Regeringen gav i december 2025 Trafikverket i uppdrag att utreda om flygplatserna i Norrköping och Sälen (Scandinavian Mountains Airport) också kan bli beredskapsflygplatser samt översiktligt redovisa vilka effekter ett eventuellt intagande skulle få. Malung-Sälens kommun och Norrköpings kommun kontaktade Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och framförde argumentet att Scandinavian Mountains Airport respektive Norrköpings flygplats ska upptas som beredskapsflygplatser (LI2025/01906 och LI2025/02159). Därtill uppger regeringen att det finns skäl att utreda om även Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats.³⁰⁴

Enligt Trafikverkets utredning bedöms inte flygplatserna i Sälen och Norrköping vara nödvändiga som komplement till dagens nät med 27 beredskapsflygplatser. Det nuvarande systemet bedöms ha god geografisk täckning.

³⁰¹ Trafikverket (2024a).

³⁰² Ds 2023:3.

³⁰³ Svenska Regionala Flygplatser, intervju, 2025-08-26.

³⁰⁴ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/12/uppdrag-till-trafikverket-att-for-handla-och-inga-overenskommelser-om-att-flygplatser-ska-vara-beredskapsflygplatser-under-2026/>. Uppdrag till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2026, dnr LI2025/02194.

Trafikverket anser inte heller att flygplatsen i Säve kan ingå i den nuvarande modellen eftersom nödvändiga tjänster och förutsättningar saknas eller är under avveckling.³⁰⁵

Trafikverket anser att ett utökat nät visserligen skulle kunna öka geografisk tillgänglighet och redundans, men detta efterfrågas inte av berörda aktörer och skulle innebära lägre ersättning per flygplats om inte de totala ekonomiska ramarna ökas. Detta gäller även driftbidrag för icke-statliga flygplatser. Däremot finns ett behov av att på sikt utveckla en mer anpassad, billigare och differentierad modell för samhällsviktigt flyg, särskilt för helikopterverksamhet och mindre flygplan. Differentierade lösningar för samhällsviktigt flyg kan få betydelse utöver flygplatserna i Säve och Norrköping och även omfatta flygplatser där tillgängligheten i nuläget är otillräcklig eller saknas.³⁰⁶

Säve flygplats används redan i dag i begränsad omfattning för beredskap, och Trafikverket avser att se över hur modellen kan utvecklas för att säkerställa tillgången till flygplatsen för framför allt samhällsviktig helikopterverksamhet av beredskaps- och totalförsvarskäl. Flygplatserna i Sälen och Norrköping kan vara av betydelse för totalförsvaret, men detta innebär inte automatiskt att de ska ingå i beredskapsflygplatssystemet. Varken de 27 beredskapsflygplatserna under 2026 eller systemet i stort är utvärderade mot totalförsvarets behov och krav. Om modellen och nätet ska anpassas bättre till totalförsvarets behov krävs det en särskild översyn av både modellen och samtliga civila svenska flygplatser. Försvarmakten och MCF efterfrågar detta. Enligt Trafikverket kräver frågan om civila flygplatsers roll i totalförsvaret en bredare analys, som bör avvakta andra pågående statliga utredningar.³⁰⁷

6.2 Antal öppnanden på beredskapsflygplatser har legat stabilt under de senaste åren

Tabellen nedan visar antal öppnanden under stängda timmar på beredskapsflygplatser under perioden 2021–2025.³⁰⁸ Flygplatserna inrapporterar antalet öppnanden till Trafikverket varje kvartal. Av statistiken framgår det att antalet öppnanden låg relativt stabilt på ca 1 000 per år under hela perioden 2021–2024. Det förekommer stora variationer i antalet öppnanden vid enskilda flygplatser under den aktuella perioden. Till exempel öppnades Umeå Airport vid 280 tillfällen 2021 för att sedan minska till knappt 120 året därefter. De två flygplatser där det förekom flest öppnanden för beredskapsflyg under den aktuella perioden är Umeå Airport och Åre Östersund Airport. Andra flygplatser med ett förhållandevis högt antal öppnanden är Lapland (Gällivare) Airport, Linköping City Airport och Mora Airport. Variationer mellan olika år kan också bero på förändrade öppettider. Exempelvis påverkas statistiken för

³⁰⁵ Trafikverket (2026b). Bör Sälen, Norrköping och Säve vara beredskapsflygplatser? 2026:072.

³⁰⁶ Ibid.

³⁰⁷ Ibid.

³⁰⁸ Siffrorna för 2025 var inte helt uppdaterade i början av mars 2026.

flygplatsen i Karlstad av att öppettiderna har utökats från 08.00–16.00 till 05.30–21.30.

Tabell 6 Antal öppnanden utanför ordinarie öppettider på beredskapsflygplatser 2021–2025

| Flygplats | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Borlänge | 27 | 35 | 38 | 43 | 28 |
| Eskilstuna | 37 | 24 | – | – | – |
| Gällivare | 63 | 106 | 105 | 97 | 84 |
| Halmstad | – | – | 14 | 9 | 10 |
| Jönköping | 81 | 39 | 31 | 20 | 17 |
| Kalmar | 44 | 29 | 33 | 34 | 29 |
| Karlstad | 35 | 27 | 52 | 33 | 20 |
| Kiruna | 27 | 24 | 25 | 11 | 21 |
| Kristianstad | 78 | 34 | 24 | 19 | 13 |
| Linköping | 67 | 45 | 89 | 64 | 25 |
| Luleå | 19 | 44 | 45 | 56 | 55 |
| Lycksele | 10 | 11 | 13 | 8 | 12 |
| Mora | 63 | 109 | 77 | 61 | 57 |
| Norrköping | 70 | 34 | – | – | – |
| Ronneby | 6 | 7 | 2 | – | – |
| Skavsta | – | – | 7 | 51 | 17 |
| Skellefteå | 13 | 17 | 8 | 4 | 5 |
| Skövde | 63 | – | – | – | – |
| Sundsvall | 23 | 18 | 42 | 38 | 24 |
| Trollhättan | 53 | 50 | 36 | 25 | 14 |
| Umeå | 280 | 118 | 178 | 198 | 250 |
| Visby | 46 | 28 | 31 | 22 | 11 |
| Västerås | – | – | 18 | 20 | 13 |
| Växjö | 18 | 19 | 13 | 11 | 10 |
| Åre | | | | | |
| Östersund | 117 | 133 | 211 | 199 | 189 |
| Örebro | 51 | 42 | 51 | 14 | 14 |
| Örnsköldsvik | 28 | 8 | 39 | 26 | 26 |
| Summa | 1 319 | 1 001 | 1 182 | 1 063 | 954 |
| Andel ambulans | 92 % | ej uträknat | 97 % | 92 % | 94 % |

Källa: Statistik från Trafikverket, mejl, 2026-03-11.

Av statistiken framgår det att beredskapsflygplatserna främst används för akuta sjuktransporter med ambulansflyg. Under perioden 2021–2025 var över 90 procent av landningarna sådana flyg.

Det är samtidigt viktigt att konstatera att en stor del av beredskapsflygets transporter sker under flygplatsernas ordinarie öppettider. Till exempel uppgår

företrädaren för Linköping City Airport att många av transportererna till och från Linköpings universitetssjukhus genomförs under dessa tider, eftersom kostnaderna då är lägre.³⁰⁹

6.2.1 Beredskapsflygplatserna fungerar väl för ambulansflyget

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg är en central del av den svenska akutsjukvårdens infrastruktur och finansieras gemensamt av samtliga 21 regioner genom ett kommunalförbund.³¹⁰ Verksamheten bedrivs med sex flygplan stationerade vid flygplatserna i Umeå, Stockholm (Arlanda) och Göteborg (Landvetter), där bemanning och beredskap upprätthålls dygnet runt. Varje år genomförs omkring 6 000 flygningar, varav ca 3 600 avser patienttransporter. Resterande del utgörs av tomflygningar eller andra typer av uppdrag som krävs för att täcka regionernas medicinska behov. En betydande del av flygningarna, närmare bestämt omkring 1 000 per år, innebär att en flygplats måste öppnas utanför ordinarie öppettider. Svenskt Ambulansflyg är den i särklass största användaren av flygplatsernas beredskapsfunktioner. Patienterna som flygs är ofta allvarligt sjuka men stabiliserade, och vården ombord kan hållas på avancerad nivå (ECMO-transporter, neonataltransporter, intensivvårdsteam). Det enda flygplatserna måste tillhandahålla är eskort för ambulansen från grind till ramp, vilket enligt företrädaren för Svenskt Ambulansflyg fungerar mycket väl på beredskapsflygplatserna.

Den största andelen transporter sker i norra Sverige, där avstånden mellan sjukhus är långa och befolkningen är spridd över en stor yta. Transporter från Gävle och norrut står för omkring 60 procent av alla flygningar som Svenskt Ambulansflyg genomför. Detta inkluderar regioner som Västerbotten, Norrbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen, där sjukhusstrukturen och avstånden gör ambulansflyg till ett nödvändigt transportmedel. Kostnaden för varje uppdrag faktureras till patientens hemregion.³¹¹

Beredskapsflygplatsernas funktion kan beskrivas som ett samspel mellan ambulansflyget och lokala flygplatsorganisationer där snabb respons och tydlig ansvarsfördelning är centrala element. Samarbetet fungerar i de flesta fall mycket väl och uppfattas som ett robust system som klarar att hantera både akuta och planerade transporter. Kostnaderna för en öppning varierar kraftigt över landet, från så lite som 600 kronor till så mycket som 22 000 kronor. Det är genomgående de statliga flygplatserna (Swedavia) som tar ut högst kostnad i detta avseende, medan många kommunala flygplatser – särskilt de som saknar reguljär linjetrafik – ofta tar ut betydligt lägre avgifter. Enligt Svenskt Ambulansflyg betraktar dessa kommunala flygplatser ofta ambulansflygets behov som en viktig del av sitt existensberättigande och uppvisar därför hög flexibilitet.

³⁰⁹ Linköping City Airport, mejl, 2026-04-09.

³¹⁰ När inget annat anges baseras detta avsnitt på Svenskt Ambulansflyg, Teamsintervju, 2026-03-03.

³¹¹ Svenskt Ambulansflyg omsätter ca en halv miljard kronor årligen, och omkring 200 miljoner av dessa bedöms komma från Region Norrbotten.

Att kostnaderna för öppningar varierar så kraftigt beror dels på olika organisatoriska strukturer, dels på lokala ekonomiska förutsättningar. De kommunala flygplatserna styr i högre grad sina avgifter efter vad de bedömer är rimligt i relation till sin roll som samhällsaktör, och flera av dem uttrycker att samarbetet med ambulansflyget bidrar till att motivera flygplatsens fortsatta drift. Enligt Trafikverket riskerar detta att snedvrیدا modellen – driftsunderskotten som delvis täcks med statliga medel kanske egentligen skulle täckas med avgifter mot kommersiella aktörer.³¹²

Svenskt Ambulansflyg använder inte Trafikverkets larmcentral för kontakten med flygplatserna.³¹³ Enligt Svenskt Ambulansflyg innebär centralens arbets-sätt för många mellanhänder och risk för tidsfördröjningar. Ambulansflyget behöver omedelbara besked om en flygplats kan öppnas, särskilt nattetid när patienterna ofta är i akut behov av vård och piloternas tjänstgöringstid börjar räknas direkt när de väcks. Den extra ledtid som skulle uppstå via Trafikverket bedöms därför som ineffektiv och olämplig ur patientsäkerhetssynpunkt. Ambulansflyget har därför egna direkta kontaktvägar till alla beredskapsflyg-platser. Enligt Svenskt Ambulansflyg är Trafikverkets system främst anpassat för andra typer av samhällsnyttigt flyg och fungerar dåligt för den tidskritiska ambulansflygsverksamheten.

Ambulansflygets ledningscentral i Umeå koordinerar patientflöden och kontakter. Akuta transporter kräver ofta nattliga öppnanden, medan icke akuta flygningar planeras när flygplatserna ändå är öppna. Flygplatser med reguljärtrafik behöver därför färre öppnanden, eftersom ambulansflyget kan anpassa lågprioriterade transporter till ordinarie öppettider.

Icke utsedda beredskapsflygplatser används bara vid några få tillfällen per år. De saknar egen beredskapsorganisation och ambulansflyget har inga direkta kontaktvägar dit. Vid behov används i stället Sjöfartsverkets räddningscentral, som genom sina kontaktlistor och nätverk kan nå personer som kan öppna flygplatsen. Dessa flygplatser försöker i regel hjälpa till, särskilt eftersom de ofta ligger i mindre orter med begränsad tillgång till sjukvård.

Beredskapsflygplatsernas geografiska spridning täcker inte fullt ut behoven. Två områden pekats ut som särskilda ”vita fläckar”: Gävleborg saknar egen flygplats och blir därmed beroende av Arlanda för både akuta och planerade transporter. Skövdeområdet är ett annat sådant område, eftersom Skövde flygplats stängdes 2018 och närmaste alternativ är Jönköping eller Göteborg. Dessa luckor innebär längre restider till flygplats och risk för försenade akuta transporter.

Svenskt Ambulansflyg är genomgående positivt till fler beredskapsflygplatser för att skapa bättre geografisk täckning och likvärdighet.³¹⁴ I sitt remissvar till

³¹² Trafikverket, mejl, 2026-04-08.

³¹³ Trafikverket konstaterar att kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg har en egen flygkoordineringscentral och hanterar majoriteten av de interregionala flygtransporterna. Övriga operatörer inom ambulansflyget, t.ex. Avincis, Grafair och Svensk luftambulans, har inte samma möjlighet utan ringer normalt Trafikverket.

³¹⁴ Se t.ex. Svenskt Ambulansflyg (2022), Remissvar över Trafikverkets slutrapport – Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter, KSA 2022-NNN.

flygplatsutredningen stödde man förslaget om 33 beredskapsflygplatser, vilket anses väl motsvara verksamhetens behov. Ambulansflyg måste kunna starta och landa dygnet runt, och det går inte att förutse var akuta tillstånd uppstår. Samtidigt betonar Svenskt Ambulansflyg att det inte är antalet flygplatser som är avgörande utan deras placering i relation till sjukvårdsstrukturen. Fler flygplatser kan ge ökad redundans och flygsäkerhet men påverkar inte alltid den medicinska kvaliteten i akuta transporter. Enligt Svenskt Ambulansflyg finns flygoperativa begränsningar, t.ex. terräng- och inflygningsförhållanden, vid vissa flygplatser som gör dem svåra att använda i deras beredskapsverksamhet.³¹⁵

6.3 Beredskapsersättning per flygplats

Ersättningen för beredskapsflygplatserna finansieras via anslaget 1:6. I bilaga 6 redovisas ersättningarna till de flygplatser som Trafikverket har avtal med. Trafikverket betalar ut 80 procent av ersättningen under första kvartalet och resterande 20 procent i december. Vid slututbetalningen justeras beloppet om en flygplats varit stängd och tillfälligt ersatts av en icke avtalad flygplats.³¹⁶ De flesta flygplatser har fått mellan 2 och 4 miljoner kronor per år.

Under pandemin ökade behovet av tillfälliga beredskapsflygplatser, särskilt för att möjliggöra flygtransporter inom hälso- och sjukvården.³¹⁷ Utökningen av antalet beredskapsflygplatser innebar att ersättningen till beredskapsflygplatserna ökade mellan 2020 och 2021. Regeringen fattade under hösten 2022 beslut om att permanent utöka ramen för beredskapsflygplatser med 60,5 miljoner kronor.³¹⁸

6.3.1 Beredskapsersättningens utformning upplevs som orättvis

Trafikverket använder fortfarande den finansieringsmodell som togs fram 2011 för att beräkna ersättningen till beredskapsflygplatser. Modellen kopplar ersättningen till flygplatsens öppettider och baseras på kostnaderna för att hålla personal och funktioner i beredskap under de timmar flygplatsen är stängd. Ersättningen utgår från en schablon för tre medarbetare – en flygledare och två markanställda – multiplicerat med den tid de står i beredskap utanför ordinarie öppettider.³¹⁹

Enligt EU:s definition bedriver en flygplats ekonomisk verksamhet så snart den är öppen, och offentliga bidrag till sådan verksamhet klassas då som otillåtet statsstöd. När flygplatsen är stängd anses ingen ekonomisk verksamhet pågå, vilket gör att staten kan ersätta kostnader under dessa timmar utan att det

³¹⁵ Svenskt Ambulansflyg (2023). Remissvar gällande rapporten Statens ansvar över det svenska flygplatssystemet, KSA 19-2023.

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ Se t.ex. regeringsbeslut I2021/02469 och I2021/02444.

³¹⁸ Sveriges Kommuner och Regioner (2023). Kapitel 15 Kollektivtrafik och samhällsviktigt flyg. Utdrag ur rapporten Att lära av en kris – Kommuners och regioners lärdomar från covid-19-pandemin.

³¹⁹ Trafikverket (2023b). Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län, 2023:20.

räknas som statsstöd. När flygplatsen öppnar upphör därför Trafikverkets ersättning, och kostnaderna måste täckas av användaravgifter. Dessa kan bli höga, särskilt för mindre samhällsviktiga flygningar som ambulansflyg, vilket ofta innebär att flygplatsens ägare får täcka underskottet. Detta har kritiserats eftersom beredskapsflygplatserna ses som en nationell angelägenhet men finansieras lokalt. Trafikverket har därför föreslagit att modellen bör utredas för att kunna täcka fler kostnader än i dag.³²⁰

Myndigheten anser att det fortfarande finns behov av en mer omfattande utredning av ersättningsmodellen. Ett problem är att den schabloniserade ersättningen inte alltid motsvarar flygplatsernas faktiska kostnader. Trafikverket påpekar att personal normalt har månads- eller årslöner och att arbetstider, schemaläggning, hemberedskap och jourtillägg inte fångas av en timschablon.

Inte heller extra kostnader vid öppning – som halkbekämpning eller snöröjning vid akuta flygningar – täcks alltid av modellen. Dessutom finns det ett tak på 15 timmar per dygn, vilket begränsar möjligheten att ersätta mer omfattande beredskap.³²¹

Pandemin tydliggjorde flera brister i finansieringsmodellen. Den har begränsad flexibilitet när verksamhetsnivån förändras snabbt eller på ett oförutsägbart sätt. När flygplatser öppnade och stängde med täta mellanrum krävdes det personal även mellan anlop, vilket gjorde modellen instabil eftersom schablonen inte är anpassad för frekventa skiften i driftsläge. Trafikverket har utrett systemet två gånger – 2020 och 2021 – på regeringens uppdrag, men utredningarna har inte lett till några förändringar av modellen.³²²

Ersättningsmodellen innebär att ju längre en flygplats håller öppet, desto mindre beredskapsersättning får den. Landets tre största flygplatser – Arlanda, Landvetter och Malmö – är öppna dygnet runt och har därför alltid kapacitet att ta emot samhällsviktiga transporter utan särskild beredskapspersonal. Därför får de ingen ersättning från Trafikverket, eftersom ersättningen endast gäller beredskapstimmar. Flygplatserna omfattas dock fortfarande av alla avtalskrav.³²³

Flera flygplatser upplever att hög tillgänglighet i praktiken minskar beredskapsersättningen och att modellen gynnar flygplatser med kortare öppettider. Karlstad Airport beskriver hur deras ersättning sjönk när de utökade öppettiderna för att förbättra tillgängligheten.³²⁴ Jönköping Airport ser samma problem och är tveksam till att utöka öppettiderna ytterligare, eftersom mer nattlig fraktrafik skulle kunna ge ökade intäkter men samtidigt minska beredskapsersättningen. En begränsning är att gränspoliserna endast kommer till flygplatsen kl. 9–15, vilket innebär en stor riskfaktor och utmaning att satsa på kommersiell trafik utanför dessa tider.³²⁵ Samtidigt uppger Kristianstad Österlen Airport att

³²⁰ Ibid.

³²¹ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

³²² Ibid.

³²³ Trafikverket (2023b).

³²⁴ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

³²⁵ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

de har utökat öppettiderna för att fånga in så mycket som möjligt av beredskapsflygen under ordinarie öppettider.³²⁶

Vissa flygplatser menar också att modellen inte tar hänsyn till hur ofta flygplatsen måste öppna utanför ordinarie tid. Lapland Airport lyfter fram att de ofta gör extra öppnanden utan att detta avspeglas i ersättningen och efterfrågar en analys från Trafikverket av sådana uppdrag och en tydligare koppling av ersättningen till faktisk beredskap.³²⁷ Örebro Airport vill se en mer differentierad modell där ersättningsnivån speglar vilka typer av samhällsviktiga uppdrag flygplatsen ska klara. De menar att en flygplats som hanterar tunga transporter bör ersättas högre än en som endast tar emot sjuktransporter och föreslår därför olika ersättningsnivåer baserat på uppdrag.³²⁸

Några flygplatser anser att beredskapsersättningen kan integreras i det statliga driftbidraget för att skapa en mer sammanhållen modell, där driftbidrag villkoras med beredskapsuppdrag. Mora-Siljan Airport varnar dock för att detta skulle försvåra systemet för flygplatser som får driftbidrag men inte har beredskapsansvar.³²⁹

6.3.2 Ettåriga avtal skapar osäkerhet för beredskapsflygplatserna

Ett återkommande problem som flera beredskapsflygplatser lyfter är att avtalen som reglerar vilka flygplatser som ingår i beredskapssystemet endast löper för ett år i taget. Avtalen kan sägas upp med en månads uppsägningstid. Den ettåriga avtalshorisont som i dag präglar beredskapsavtalen medför konsekvenser för flygplatsernas operativa stabilitet och ekonomiska planering.

Trafikverket är medvetna om att den korta avtalstiden orsakar problem hos flygplatserna. Detta beror inte på myndighetens egen vilja utan på regeringens årliga budgetbeslut. Regeringen beslutar årligen om vilka flygplatser som ska ingå i beredskapssystemet och detta beslut kommer alltid i slutet av året (andra halvan av december). Det innebär att Trafikverket inte kan inleda formell avtalsteckning förrän efter att regeringen har fattat sitt beslut och att avtalen i praktiken tecknas först under det första kvartalet det år de ska gälla – detta trots att beredskapsuppdraget löper från den 1 januari. Det finns enligt Trafikverket alltså ingen möjlighet att ingå längre avtal utan att regeringen först ändrar styrningen eller ger ett nytt uppdrag till Trafikverket.³³⁰ Trafikverket har även föreslagit att fleråriga avtal med flygplatshållare bör möjliggöras. Detta skulle öka robustheten och långsiktigheten i systemet.³³¹

SKR konstaterar att det är problematiskt att beslut fattas årligen, trots att verksamheten kräver flerårig planering.³³² De sena beskederna har i vissa fall lett till merkostnader för flygplatserna som annars hade kunnat undvikas.

³²⁶ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

³²⁷ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

³²⁸ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

³²⁹ Se t.ex. Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, och Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

³³⁰ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

³³¹ Trafikverket (2020), Trafikverket (2021c) och Trafikverket (2024b).

³³² Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

Halmstad City Airport framhåller att den korta framförhållningen ger merkostnader vid upphandling av flygtrafikledning.³³³ Kristianstad Österlen Airport och Stockholm Skavsta Airport beskriver samma problem, och flygplatsen i Kristianstad betonar dessutom att sena besked försvårar fackliga förhandlingar.³³⁴

Även Linköping City Airport och Lycksele Airport menar att sena besked om kommande års beredskapsflygplatser skapar osäkerhet. Kortsiktiga avtal gör det svårt för kommunerna att minska sitt löpande finansieringsansvar och hämmar viljan att investera. Linköping City Airport lyfter fram att flygplatser tvekar att göra nödvändiga förbättringar för beredskapsuppdraget, exempelvis att iordningställa en hangar för mottagning av patienter, eftersom risken är stor att de inte får någon ersättning nästa år.³³⁵

Därför efterfrågar flera beredskapsflygplatser längre avtalsperioder. Stockholm Skavsta Airport, Sundsvall Timrå Airport och Västerås flygplats menar att en samhällsviktig funktion kräver fleråriga avtal för att säkra bemanning och kompetens.³³⁶ Halmstad City Airport föreslår avtal på tre till fem år, Örnsköldsvik treåriga avtal och Växjö Airport ännu längre, exempelvis tio år med uppsägningsklausuler, vilket skulle ge bättre planering och underlätta investeringsbeslut.³³⁷

Dessutom är beredskapsstatus en förutsättning för att vissa flygplatser ska få statligt driftbidrag. Kristianstad Österlen Airport och Västerås flygplats påpekar att dagens besked kommer efter att ägarna fastställt sina budgetar. Västerås föreslår därför flerårigt besked om beredskapsstatus för att skapa stabilitet och bättre budgetprocesser.³³⁸

6.3.3 Ersättningen har inte täckt kostnaderna för beredskapsuppdraget

Trafikverket uppger att samtliga beredskapsflygplatser anser att systemet är underfinansierat. Det finns kostnader som uppstår som en följd av uppdraget som modellen inte täcker. Kostnaderna kan omfatta kemiska medel som används för att snabbt göra en landningsbana operativ, särskild infrastruktur för samhällsviktigt flyg, bränsle till snöröjningsfordon samt schemaläggning av personal. Under vinterförhållanden krävs dessutom ofta fler än två personer på plats för att få banan landningsbar.³³⁹

³³³ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

³³⁴ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, och Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

³³⁵ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, och Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

³³⁶ Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29, Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28, och Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23.

³³⁷ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³³⁸ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, och Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23.

³³⁹ Trafikverket (2023b).

Intervjuerna bekräftar att beredskapsersättningen inte täcker de flesta beredskapsflygplatserns kostnader för uppdraget. Den främsta kostnadsdrivaren är extra bemanning för att hålla personal i beredskap när flygplatsen är stängd. Stockholm Skavsta Airport uppger exempelvis att tre personer står i beredskap varje natt för att kunna hantera uppdraget, och att beredskapsersättningen inte fullt ut täcker dessa kostnader.³⁴⁰ Jönköping Airport uppger att de inte skulle kunna upprätthålla beredskapen om de bemannade i enlighet med den ersättning de får. Bemanningsskraven är absoluta och går enligt flygplatsen inte att kompromissa med utan att riskera säkerheten.³⁴¹

Enligt intervjuerna är det endast två beredskapsflygplatser – Halmstad City Airport och Skellefteå Airport – som anser att ersättningen täcker kostnaderna för beredskapsuppdraget. Samtidigt gör flygplatserna olika tolkningar av vad full kostnadstäckning innebär. Skellefteå Airport menar att ersättningen i första hand ska täcka faktiska kostnader för flygledare och jourpersonal som kallas in.³⁴²

Flera beredskapsflygplatser menar att även andra kostnader än personal måste räknas in i beredskapsuppdraget, såsom slitage, fordon och löpande underhåll. Mora-Siljan Airport anser att den nuvarande ersättningen är otillräcklig när man inkluderar kostnader för fordonsunderhåll, drivmedel och andra utgifter.³⁴³ Lapland Airport instämmer och beskriver att extra öppethållande nattetid och på helger ökar slitaget på vinterutrustning och maskiner, något som är svårt att kostnadsberäkna. Personalkostnaderna täcks i stort, men övrigt underhåll ersätts inte.³⁴⁴

Även Karlstad Airport, Lapland Airport och Sundsvall Timrå Airport framhåller att kostnader för fordon, infrastruktur och material inte täcks av beredskapsersättningen.³⁴⁵ Sundsvall Timrå påpekar att kustväder ger kraftiga temperaturväxlingar och svår isbildning, vilket kräver omfattande halkbekämpning. En enda insats kan kosta runt 60 000 kronor utan ersättning. Inte heller maskin användning, tekniska flyghjälpmiddel, underhåll eller diesel kompenseras, vilket gör att stora delar av verksamheten saknar ekonomisk täckning.³⁴⁶

Flera flygplatser betonar att kostnaderna för beredskapsuppdraget inte alltid är kopplade till ett enskilt öppnande. För att kunna öppna inom en timme krävs det ofta längre förberedande arbete, särskilt vintertid när snöröjning kan utgöra en stor kostnad. Linköping City Airport och Örebro Airport menar därför att ersättningen bör differentieras efter faktiska omkostnader, exempelvis längden på landningsbanan, eftersom en tre kilometer lång bana är dyrare att snöröja

³⁴⁰ Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

³⁴¹ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

³⁴² Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, och Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

³⁴³ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

³⁴⁴ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

³⁴⁵ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, och Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

³⁴⁶ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

och underhålla än en tvåkilometersbana.³⁴⁷ När ersättningen inte täcker de fulla kostnaderna hamnar ansvaret i praktiken på flygplatsens ägare. Örnsköldsvik Airport framhåller att detta blir en ytterligare ekonomisk börda för kommunen.³⁴⁸

6.3.4 Oklart om anslagshöjningen till beredskapsflygplatserna kommer att ge full kostnadstäckning

Det finns ingen samlad bild bland flygplatserna av om den föreslagna höjningen av anslaget för beredskapsflygplatser 2026 (33 miljoner kronor) kommer att ge full kostnadstäckning. De flesta anser att höjningen är positiv men otillräcklig för att täcka alla kostnader, medan bara några få bedömer att den kan räcka. Flera lyfter också fram osäkerhet om hur medlen ska fördelas och att avtalen är kortsiktiga, vilket gör det svårt att förutse effekterna av höjningen.³⁴⁹

Utifrån egna beräkningar tror dock flera beredskapsflygplatser att den ökade ramen åtminstone kan föra dem närmare full kostnadstäckning – och i vissa fall faktiskt möjliggöra den.³⁵⁰

Flera beredskapsflygplatser påpekar att deras beräkningar om full kostnadstäckning bygger på att antalet utsedda beredskapsflygplatser förblir oförändrat. Om fler flygplatser tillkommer måste samma pott delas av fler, vilket gör att den föreslagna höjningen inte skulle räcka i praktiken. Därför menar flygplatserna att ersättningen måste höjas ytterligare om antalet beredskapsflygplatser utökas; annars riskerar höjningen i realiteten att bli en sänkning när fler delar på samma medel.³⁵¹

6.4 Reguljärtrafik och beredskapsförmåga hänger ihop

Intervjuerna med flygplatserna visar att beredskapsflygplatserna i hög grad är beroende av – och gynnas av – att det finns reguljär trafik. Passagerar- eller fraktttrafik skapar en grundbemanning som ger tillgång till rätt kompetenser, rutiner, fordon och infrastruktur. Där reguljärtrafiken är stark finns redan väl fungerande processer för att ta emot samhällsviktiga landningar med kort varsel, vilket gör att beredskapen kan upprätthållas effektivt. Vissa flygplatser, som Kristianstad Österlen Airport, saknar dock reguljär trafik trots att de är beredskapsflygplatser.

³⁴⁷ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, och Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

³⁴⁸ Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁴⁹ Se t.ex. Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, och Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁵⁰ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22, Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24, Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29, och Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

³⁵¹ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08, Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30, Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24, och Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

Örnsköldsvik Airport betonar att beredskapen riskerar att försvagas om ordinarie trafik minskar, eftersom kostnaderna blir svåra att motivera utan en fungerande flyglinje.³⁵² Halmstad City Airport framhåller att beredskapsersättningen baseras på öppettiderna. Om antalet flyglinjer minskar kan ersättningen å ena sidan öka (till följd av förändrade öppettider), men å andra sidan minska om utvecklingen blir generell och den totala ersättningen behöver fördelas mellan fler flygplatser.³⁵³

Jönköpings flygplats framhåller att beredskapsuppdraget även har haft positiva effekter för den övriga verksamheten. Genom att ingå i beredskapssystemet har flygplatsen kapacitet att öppna inom en timme, oavsett om det gäller ambulans- eller fraktflyg. Denna förmåga kan i vissa fall också bidra till att upprätthålla eller till och med stärka reguljärtrafiken.³⁵⁴

6.5 Ej utsedda beredskapsflygplatser spelar också en viktig roll i beredskapssystemet

Samtliga flygplatser som i dag inte är utsedda till beredskapsflygplatser hanterar samhällsviktiga landningar under sina ordinarie öppettider. Flera av de flygplatser som i dag inte är beredskapsflygplatser beskriver dessutom att det händer att de öppnar flygplatsen utanför sina ordinarie öppettider för att tillmötesgå samhällsviktiga aktörers behov.

6.5.1 Även flygplatser som inte är utsedda beredskapsflygplatser används för samhällsviktiga flygtransporter

Det förekommer alltså att beredskapsflyg, framför allt ambulansflyg, landar på flygplatser som inte är utpekade som beredskapsflygplatser när akuta situationer uppstår.³⁵⁵ Detta sker dock utan formell beredskap och utan garanti. Processen är ofta improviserad; flygplatschefen får ett samtal mitt i natten, tar fram en telefonlista och hoppas att personal kan ställa upp. Det beskrivs som ”ren goodwill” från personalen eftersom de inte är skyldiga att arbeta utanför ordinarie tid.³⁵⁶

Arvidsjaur Airport betonar att man försöker lösa förfrågningar att öppna flygplatsen utanför ordinarie öppettider men att det är svårt att sätta personal i beredskap utan ett formellt uppdrag, eftersom det innebär merkostnader.³⁵⁷

³⁵² Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁵³ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

³⁵⁴ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

³⁵⁵ Trafikverket uppger att de inte har statistik om dessa landningar. Trafikverket, mejl, 2025-09-03.

³⁵⁶ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17, Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01, Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21, South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Torsby Airport, Teamsintervju, 2025-10-16, och Ängelholms flygplats. Teamsintervju, 2025-10-02.

³⁵⁷ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

Enligt Eskilstuna flygplats har man tekniska förutsättningar att hantera beredskapsflyg, inklusive en helikopterstation och inflygningssystem som fungerar dygnet runt. Flygplatsen öppnas vid behov, särskilt för medicinska transporter, men det sker utan formell beredskap och helt ad hoc. Detta innebär att det saknas garantier för tillgänglighet, vilket har försvårat planeringen och skapat osäkerhet för regionen. Ambulansflyget använder flygplatsen ganska frekvent, ofta för att transportera organ för transplantationer. Flygplatsen används även av Polisflyget, räddningstjänstföretaget Avinics samt Sjöfartsverket för tankning av sina helikoptrar.³⁵⁸

Hemavan Tärnaby Airport uppger att man återkommande tar emot samhällsviktiga flygtransporter, även mitt i natten eller på helger, för att möjliggöra ambulansflygningar. Flygplatsföreträdaren uppger att flygplatsen inte får någon ersättning för dessa insatser men väljer att öppna ändå eftersom det handlar om samhällskritiska situationer och att alternativet – att en patient inte kan hämtas – vore oacceptabelt. Flygplatsens insatser är i dag helt obetalda, vilket gör att varje öppnande innebär en ekonomisk förlust.³⁵⁹

Samhällsviktiga flygningar är enligt Härjedalen Airport återkommande under ett år. Till exempel genomfördes under en treveckorsperiod 27 flygplansrörelser kopplade till beredskap sommaren 2025, varav ca 40 procent utanför ordinarie öppettider. Helikoptertrafik förekommer året runt, bl.a. för brandsläckning, polisuppdrag och inspektion av kraftnätet. Flygplatsen har också täckt upp som beredskapsresurs när Åre Östersund Airport varit stängd för banarbeten.³⁶⁰

Beredskapsuppdrag inträffar ofta utanför normal öppettid, men eftersom Hagfors Airport saknar formell beredskapsstatus styrs uppdragen i första hand till utpekade beredskapsflygplatser. Det innebär att flygplatsen får färre uppdrag nattetid och att den öppnas mer sällan och endast när det är absolut nödvändigt. När den öppnas är det en ad hoc-lösning, beroende av personalens tillgänglighet och vilja att ställa upp, eftersom ingen bemanning finns i beredskap. Flygplatsen har också fungerat som reserv när större noder haft begränsad kapacitet.³⁶¹

6.5.2 Ekonomiska och organisatoriska hinder för att öppna utanför ordinarie öppettider

Ett flertal av de intervjuade företrädarna är ense om att de största hindren för att hantera beredskapsflyg är ekonomiska och organisatoriska. Att hålla beredskap skulle kräva fler anställda och ökade kostnader, något som kommunerna inte kan bära utan statligt uppdrag och finansiering. Dessutom finns det en praktisk begränsning: Personalbrist gör det svårt att öppna flygplatsen med

³⁵⁸ Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁵⁹ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

³⁶⁰ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

³⁶¹ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

kort varsel, särskilt nattetid.³⁶² Enligt Hagfors Airport är det ännu svårare för de mindre, kommunala flygplatserna att öppna på grund av att personalen redan har så många roller – från brand och tankning till passagerarservice – vilket gör det omöjligt att lägga till beredskap utan extra resurser.³⁶³

Det förekommer enligt flygplatsföreträdarna för Höga Kusten Airport förfrågningar om natt- eller helglandningar, ibland varje månad, men ofta måste flygplatsen tacka nej. Det faktum att personalen redan är hårt belastad och att 24 av 26 anställda arbetar direkt med driften och i skift gör det svårt att täcka extra öppningar. Ett hinder är EU:s arbetstidsregler som kräver elva timmars nattvila, vilket gör det svårt att snabbt kalla in personal. Vissa aktörer kan ändå landa och tanka när flygplatsen är stängd, men då utan inflygningshjälpmedel.³⁶⁴

Även Norrköping Airport säger att man får förfrågningar om att öppna utanför ordinarie öppettid som måste nekas. Detta skapar frustration både internt och hos aktörer som ser flygplatsen som en viktig resurs.³⁶⁵ Även Torsby flygplats säger att flygplatsen ofta får tacka nej till förfrågningar om att öppna utanför ordinarie tider. Ambulansflyget har därför anpassat sig och lägger sina flygningar inom öppettid, annars används Karlstad som alternativ.³⁶⁶

Pajala Airport försöker hjälpa till när förfrågningar kommer, men öppnande utanför ordinarie tider sker endast vid planerade transporter – nästan aldrig vid akuta situationer. Att bemanna för beredskap skulle kräva fler heltidsanställda, vilket är omöjligt utan statlig finansiering. Dessutom är personalplaneringen komplex med krav på dygnsvila och veckovila.³⁶⁷

South Lapland Airport beskriver att man saknar beredskap för att öppna utanför ordinarie öppettider, och förfrågningar om sådana öppnanden är ovanliga. Under nuvarande organisation är det osäkert om flygplatsen kan hantera akuta behov utanför öppettid. Flygplatsen har vid enstaka tillfällen öppnat utanför ordinarie tider, exempelvis för ambulansflyg, men det är svårt att hantera sådana situationer eftersom det kräver att åtta personer med rätt kompetens kallas in med kort varsel, vilket är svårt att garantera.³⁶⁸

I dag krävs flera personer med rätt kompetens, vilket gör det svårt att bemanna med kort varsel. Detta har lett till att flygplatsen ofta får tacka nej till förfrågningar om att öppna utanför ordinarie tider. Ambulansflyget har därför anpassat sig och lägger sina flygningar inom öppettid, annars används Karlstad som alternativ.

Scandinavian Mountains Airport är öppen året runt, dygnet runt, vilket innebär att den i praktiken kan ta emot samhällsviktiga flygningar som ambulansflyg, brandflyg eller polisflyg. Eftersom man saknar beredskapsflygplatsstatus

³⁶² Se t.ex. Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17, Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01, Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, och Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

³⁶³ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

³⁶⁴ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

³⁶⁵ Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁶⁶ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

³⁶⁷ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

³⁶⁸ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

kontakts flygplatsen inte rutinmässigt vid kriser och att antalet beredskapsrelaterade öppnanden är mycket lågt – uppskattningsvis ett tiotal per år.³⁶⁹

6.5.3 Flertalet av de icke-statliga flygplatserna som inte är utsedda beredskapsflygplatser önskar bli det

De flesta icke-statliga flygplatser som i dag inte har beredskapsstatus är i grunden positiva till att ta på sig rollen, eftersom det skulle stärka redundansen och tillgängligheten i landet. Samtidigt betonar de att ersättningsnivån blir avgörande för om de kan klara uppdraget. Flera flygplatser som är villiga att bli beredskapsflygplatser uppger att de skulle behöva anställa mer personal för att kunna bemanna dygnet runt. Att stå utanför beredskapssystemet upplevs som en begränsning som påverkar både samhällsviktiga funktioner och totalförsvaret. Ett formellt utpekande ses därför som ett sätt att säkerställa finansiering för uppdrag som många redan utför.³⁷⁰

Hemavan Tärnaby Airport beskriver exempelvis att skillnaden inte handlar om fler uppdrag utan om att få ersättning för det arbete som man redan utför ibland.³⁷¹ Höga Kusten Airport anser att alla flygplatser bör ha beredskapsstatus med hänsyn till samhällskritiska transporter och ett osäkert omvärldsläge. De menar att staten måste ta ett större ansvar för systemet, annars riskerar små flygplatser att stå utan resurser trots att de fyller en central funktion.³⁷² South Lapland Airport tar upp att järnväg saknas som alternativ och att flygplatsen är avgörande för mobilitet och samhällsservice i glesbygd – något dagens system inte fullt ut tar hänsyn till.³⁷³

Arvidsjaur Airport och Torsby flygplats lyfter sin strategiska betydelse för totalförsvaret som argument för att de bör utses till beredskapsflygplatser.³⁷⁴

Norrköping Airport menar att flygplatsen bör återfå beredskapsstatus och lyfter sin kapacitet, sin långa rullbana och sin strategiska placering nära Östersjön som viktiga för totalförsvaret.³⁷⁵ MCF och Försvarsmakten har uttryckt stöd och ser flygplatsen som betydelsefull för övningar och krisberedskap. Företrädarna varnar för att flygplatsen riskerar att försvinna utan statligt stöd, trots sin centrala roll för regional och nationell beredskap.³⁷⁶

Norrköping Airport och kommunen har därför skickat ett brev till infrastrukturministern med en uppmaning att utse flygplatsen till beredskapsflygplats. Utan statligt stöd finns det en risk att flygplatsen tvingas övergå till en

³⁶⁹ Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

³⁷⁰ Pajala Airport är en av få flygplatser som uttryckligen säger att de inte ser behov av att ha beredskapsstatus året runt, främst på grund av lågt trafikunderlag och begränsade resurser. Däremot uttrycks en idé om ett mer flexibelt system där beredskap kan aktiveras under specifika perioder eller delas mellan flera flygplatser. Ett permanent åtagande bedöms som realistiskt eftersom det skulle kräva fler anställda och skapa omfattande död tid när ordinarie trafik är låg (Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23).

³⁷¹ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

³⁷² Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

³⁷³ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

³⁷⁴ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, och Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

³⁷⁵ Se ovan. Flygplatsen hade status som beredskapsflygplats både 2021 och 2022.

³⁷⁶ Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

mer kommersiell inriktning, vilket skulle försämra tillgängligheten för samhällsviktiga funktioner och försvaga beredskapsförmågan i både regionen och landet.³⁷⁷

Scandinavian Mountains Airport argumenterar för att få beredskapsstatus och har fört dialoger med Trafikverket, Försvarmakten och Regeringskansliet samt skickat brev till ansvariga ministrar. Flygplatsen lyfter fram sin moderna infrastruktur, det strategiska läget nära norska gränsen och kapaciteten att hantera större trafik vid behov.³⁷⁸

Härjedalen Airport menar att flygplatsen redan är utpekad i totalförsvarsplaner och ofta används av samhällsviktiga aktörer, vilket gör det logiskt att inkludera den i systemet. Det tidigare motargumentet – att regionen saknar ett stort sjukhus – anses snarare förstärka behovet av beredskapsstatus för att möjliggöra akuta transporter.³⁷⁹

Den medicinska nyttan tas ofta upp som argument för beredskapsstatus. Eskilstuna flygplats hade en viktig roll under pandemin då den fungerade som beredskapsflygplats och genomförde omfattande sjuktransporter, bl.a. 120 intensivvårdspatienter under den första påsken.³⁸⁰ Flygplatsen har både kapacitet och erfarenhet, och regionen ser det som en brist att den inte längre är en av de 27 utpekade beredskapsflygplatserna. Avsaknaden av beredskapsstatus har enligt flygplatsen skapat irritation och praktiska problem, eftersom akuta sjuktransporter – exempelvis organtransplantationer som ofta sker nattetid – i stället måste omdirigeras till Västerås. Detta upplevs som ineffektivt och riskerar att försämra tillgängligheten av akuta medicinska insatser.³⁸¹

Torsby flygplats framhåller flygplatsens strategiska läge med ett stort länsdelssjukhus i närheten. Avståndet mellan akutmottagningen och ett väntande flygplan på plattan är under tio minuter, vilket är unikt i Sverige och kan vara avgörande vid exempelvis organtransplantationer.³⁸²

Geografiskt läge är ett annat argument som förs fram. Hemavan Tärnaby Airport och Härjedalen Airport menar att flyget är det enda realistiska alternativet för sjuktransporter i områden med långa avstånd och begränsad infrastruktur.³⁸³ Även Höga Kusten Airport lyfter fram sin roll som kommunikationsnav med järnvägskoppling och djuphamnar, vilket gör den central för försörjningsberedskap.³⁸⁴

Ängelholms flygplats anser att man borde ingå i det nationella beredskapsystemet, med hänsyn till både flygplatsens strategiska roll i södra Sverige och dess omfattande samhällsnyttiga trafik.³⁸⁵

³⁷⁷ <https://www.infrastrukturmyndheter.se/20251124/32408/regeringen-pressas-om-norrkoping-som-beredskapsflygplats>.

³⁷⁸ Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

³⁷⁹ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

³⁸⁰ Se ovan. Flygplatsen hade status som beredskapsflygplats både 2021 och 2022.

³⁸¹ Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁸² Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

³⁸³ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01, och Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

³⁸⁴ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

³⁸⁵ Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

6.6 Flygplatsernas kontakter med beredskapsmyndigheter

Flertalet av beredskapsflygplatserna beskriver att de har en återkommande kontakt med andra myndigheter och organisationer som hanterar beredskapsfrågor. Detta handlar om kontakter med regioner, kommuner, Försvarsmakten, länsstyrelsen och MCF.

Flera av flygplatserna uttrycker att de har en god kontakt med beredskapsmyndigheterna. Göteborg Stallbacka Airport och Mora-Siljan Airport beskriver exempelvis att de ingår i regionala beredskapsforum, dvs. samverkansgrupper som främst arbetar med civil beredskap. Mora-Siljan Airport beskriver att det är Trafikverket som håller i forumen och att MCF och länsstyrelsen brukar delta. Detta forum fungerar enligt flygplatsföreträdaren som en plattform som främjar informationsutbyte och samordning mellan olika aktörer. Flygplatsen har dessutom en nära koppling till sjukvårdsberedskap genom att regionens akutvårdshelikopter är baserad där, vilket skapar kontinuerlig kontakt med vårdaktörer.³⁸⁶

Enligt Dala Airport har kontakterna med beredskapsmyndigheter stärkts avsevärt de senaste åren och flygplatsen arrangerar möten två gånger per år med aktörer som länsstyrelsen, kommuner, Försvarsmakten och Polismyndigheten. Detta forum fungerar som en plattform för informationsutbyte och samordning om totalförsvaret och krisberedskap. Flygplatsen betonar att denna struktur har blivit viktigare i takt med det förändrade säkerhetsläget.³⁸⁷ Även Skellefteå Airport beskriver kontakterna med andra beredskapsmyndigheter som goda och uppger att de har ett flygråd som fungerar som ett lokalt samverkansforum. Detta råd inkluderar aktörer som länsstyrelsen och Region Västerbottens infrastrukturstrategier, kommuner, den regionala handelskammaren och större företag.³⁸⁸

När det gäller civila beredskapsmyndigheter uppger Lycksele Airport att det finns forum som börjar växa fram. Samverkan sker via beredskapssamordnaren i Lycksele kommun och inkluderar även aktörer som t.ex. Lycksele sjukhus, Polismyndigheten och kyrkan. Dessa möten har hittills mest handlat om att skapa kontakt och förstå varandras roller, snarare än att resultera i konkreta handlingsplaner.³⁸⁹ Flera flygplatser beskriver ett liknande samarbete och betonar vikten av att diskutera beredskapsfrågor med den kommunala ägaren, inte minst räddningstjänsten, och länsstyrelsen.³⁹⁰ Kristianstad Österlen Airport tar upp att de också har ett utvecklat samarbete och nära dialog med Sjöfartsverket.³⁹¹

³⁸⁶ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, och Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

³⁸⁷ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

³⁸⁸ Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

³⁸⁹ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

³⁹⁰ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15, Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

³⁹¹ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

Förutom ovannämnda form av samarbete har Stockholm Skavsta Airport tecknat avtal med både MCF och Kustbevakningen. Flygplatsföreträdaren poängterar vidare att flygplatsen är Sveriges enda bas för både Kustbevakningen och brandbekämpningsflygplan. Flygplatsen fungerar även som alternativflygplats till Stockholm Arlanda Airport, som har cirka 200 ankomster per dag. Detta innebär betydande bränslebesparingar för flygbolagen, eftersom de inte behöver ta ombord lika stora bränslemängder för att kunna omdirigeras om landning på Arlanda inte är möjlig.³⁹²

Även Örebro Airport har tecknat ett avtal med MCF där flygplatsen ska kunna användas vid större räddningsinsatser. Under de omfattande skogsbränderna 2018 etablerade MCF (då MSB) en ledningscentral på flygplatsen för att samordna insatserna nationellt. Cirka 100 personer arbetade i skift med att prioritera och styra var brandflygplanen skulle sättas in. Ledningscentralen hade löpande kommunikation med lokal räddningstjänst över hela landet för att koordinera resurser. Samtidigt baserades två till fyra brandflygplan på flygplatsen för att stödja insatserna.³⁹³ Kalmar Öland Airports samarbete med MCF har resulterat i en självtankningsanläggning för helikoptrar, vilket möjliggör dygnetruntbereidskap utan att personal behöver kallas in. Detta stärker förmågan vid kriser, bränder och räddningsinsatser.³⁹⁴ Även Växjö Airport säger att de har haft en viss samverkan med MCF, inte minst eftersom myndigheten har stationerat helikoptrar på flygplatsen i samband med mer omfattande skogsbränder.³⁹⁵

Under sommaren 2018 var fyra utländska brandbekämpningsflygplan grupperade i flera dygn vid flygplatsen i Sveg för bekämpning av bränderna i Trängslet/Älvdalen. Flygplatsen i Västerås stod för motsvarande stöd vid skogsbranden i Västmanland 2014.³⁹⁶

Samtidigt uttrycker någon enstaka beredskapsflygplats att de har relativt sparsamma kontakter och att det finns utrymme för att utveckla samarbetsformerna med andra aktörer när det gäller beredskapsfrågor. Till exempel säger Sundsvall Timrå Airport att de upplevde vissa brister i kommunikationen med MCF efter de senaste skogsbränderna i området. Flygplatsföreträdaren menar att det var olyckligt att det inte gjordes någon uppföljning när insatserna hade avslutats så att liknande insatser i framtiden ska bli så effektiva som möjligt.³⁹⁷

6.7 Civila flygplatser är viktiga för Försvarsmakten

Flygplatssystemet utgör en central del av Sveriges strategiska transportinfrastruktur. Det är avgörande för rikets försörjning i fred, vid höjd beredskap och i krig, liksom för försvaret av landet. För att säkerställa handlingsfrihet och uthållighet genom spridning behöver det militära försvaret tillgång till ett stort

³⁹² Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

³⁹³ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

³⁹⁴ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

³⁹⁵ Växjö Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

³⁹⁶ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-04-21.

³⁹⁷ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

antal flygplatser över hela landet. Flygplatssystemet utgör dessutom en central del av de infallsportar som krävs för att Sverige ska kunna ta emot militära förband från bl.a. Nato, antingen för transitering genom landet eller för basering på svenskt territorium.³⁹⁸

Försvarsmakten och Trafikverket tecknade 2024 en ramöverenskommelse om ett fördjupat samarbete, med syftet att stärka det svenska totalförsvaret, särskilt inom transportsektorn. Överenskommelsen omfattar följande områden som båda myndigheterna ska arbeta gemensamt med:

- militär rörlighet, inklusive trafikledning, värdlandsstöd, övning, utbildning och återställning av infrastruktur
- infrastrukturplanering och långsiktig anpassning av transportsystemet efter militära behov
- informationsdelning och lägesbild
- säkerhetstjänst.³⁹⁹

Enligt SKR har Försvarsmaktens behov av flyginfrastruktur ökat markant i ljuset av det förändrade säkerhetsläget, Sveriges Natomedlemskap och de krav som följer av värdlandsstödet. Detta innebär att de regionala och kommunala flygplatserna spelar en större strategisk roll än tidigare, inte enbart för civil tillgänglighet utan även för totalförsvarets funktionalitet.⁴⁰⁰

6.7.1 Försvarsmakten anser att staten behöver rådighet över fler flygplatser i hela landet

Försvarsmakten framhåller att staten behöver rådighet över fler flygplatser i hela landet. Den moderna krigföringen kan ställa extraordinära krav på flygtransporter och därmed på tillgången till flygplatser. Försvarsmakten betonar särskilt följande behov:

- stärkt försörjningsförmåga för både civilt och militärt försvar, särskilt vid blockader då flygtransporter kan bli avgörande; även samarbetet med Finland kan innebära behov av att stödja deras försörjning
- hög omställningsförmåga inom totalförsvaret genom möjligheten att snabbt transportera personal, materiel och utrustning till olika delar av landet; ett utbyggt flygplatssystem är centralt för detta
- ökad uthållighet genom spridning av verksamheten på flera flygplatser och tillgång till alternativa platser om vissa flygplatser inte kan användas
- en väl utbyggt flygplatsinfrastruktur som stärker flexibilitet, skydd genom spridning och uthållighet vid eventuell minskning av antalet användbara flygplatser

³⁹⁸ Försvarsmakten (2023a). Försvarsmaktens yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3), FM2023-7982:2.

³⁹⁹ <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2024/augusti/forsvarsmakten-skriver-overenskommelse-med-trafikverket/>.

⁴⁰⁰ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

- god tillgång till kompletterande transportinfrastruktur, såsom järnväg och väg, för att möjliggöra effektiv militär verksamhet
- kapacitet att ta emot och stödja operationer från partnerländer samt att kunna hantera både civilt och militärt stöd på flera platser i landet
- redundans i strategiskt viktiga områden och storstadsregioner
- tillgång till flygplatser spridda över landet med tillräcklig banlängd och hållfasthet för att ta emot större flygplan av typen C-17.⁴⁰¹

Vid kris eller väpnad konflikt har Försvarsmakten behov av att använda civil infrastruktur. Försvarsbeslutet 2015, som innebar en inriktning mot ökad operativ effekt, har medfört att detta behov har förstärkts. Civila flygplatser utgör en viktig resurs som Försvarsmakten behöver för att kunna genomföra de uppdrag som riksdagen och regeringen har beslutat om.⁴⁰²

Försvarsmakten har, med utgångspunkt i försvarsbeslutet 2015, genomfört en inventering och analys av civila flygplatser utifrån myndighetens operativa behov. I nästa steg har en prövning gjorts för att bedöma om dessa flygplatser uppfyller kriterierna för att klassas som riksintresse enligt 3 kap. 9 § miljöbalken för totalförsvarets militära del.⁴⁰³

Nedanstående civila flygplatser har Försvarsmakten identifierat som riksintressen för totalförsvarets militära del. Av de nio flygplatserna är flygplatserna i Göteborg, Kiruna och Östersund statliga flygplatser och resterande sex icke-statliga.⁴⁰⁴

- Dala Airport (Borlänge)
- Eskilstuna
- Göteborg Landvetter
- Halmstad
- Jönköping
- Kalmar
- Kiruna
- Ömsköldsvik
- Östersund.

Försvarsmakten uppger att riksintressesystemet är ett instrument för att skydda mark- och vattenområden mot exploatering, eftersom kommunala bostads- eller exploateringsintressen annars kan komma i konflikt med militära behov. Riksintressena revideras över tid, inte minst beroende på Sveriges medlemskap i Nato och de krav som följer av värdlandsstödet. Ett sådant exempel är om Säve flygplats ska läggas ned eller inte.⁴⁰⁵

⁴⁰¹ Trafikverket (2021d).

⁴⁰² Försvarsmakten (2023b). Riksintressen för totalförsvarets militära del i Västernorrlands län 2023, FM2022-23099:1, bil. 19.

⁴⁰³ Ibid.

⁴⁰⁴ Ibid. Försvarsmakten disponerar fyra flottiljflygplatser och fem övriga flygplatser, samt har ett avtal om nyttjande av Visby Airport. Alla dessa flygplatser är klassade som riksintressen för totalförsvarets militära del.

⁴⁰⁵ Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-17, och Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-19.

Försvarsmakten och Trafikverket kartlägger för närvarande bl.a. alla flygplatser i Sverige. Regionala flygplatser har i allmänhet stor betydelse för försvarsplaneringen och Nato är mycket beroende av dem. I en krigs- eller förstärkningssituation ger möjligheten att snabbt öppna fler flygplatser en ökad logistisk flexibilitet. Kartläggningen omfattar exempelvis banlängd, kapacitet och behov av infrastrukturella investeringar. Flygplatserna skiljer sig mycket åt i vad de kan leverera i form av tjänster, hanteringsutrustning, banlängd, uppställningsytor och andra stödfunktioner. Få civila flygplatser i Sverige uppfyller Natos krav i sin helhet. Dessa krav omfattar bl.a. behovet av tillräckligt långa rullbanor för att kunna hantera tunga transportflygplan.⁴⁰⁶

Försvarsmakten konstaterade i sitt yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap att valet av beredskapsflygplatser måste utformas med hänsyn till Sveriges Natomedlemskap. Enligt Försvarsmakten var det fredsmässiga näringslivspolitiska perspektivet väl belyst i utredningen, men det säkerhets- och försvarspolitiska perspektivet saknades. Definitionen av samhällsviktig luftfart bör förtydligas så att den omfattar även försvarsberedskap inom ramen för både svenskt och Natogemensamt försvar.⁴⁰⁷

Försvarsmakten delade bedömningen att staten behöver stärkt rådighet över flygplatssystemet och att nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av minst 33 flygplatser för att säkerställa tillräcklig geografisk spridning och robusthet. Försvarsmakten framhöll att funktionen hos samtliga instrumentflygplatser bör säkerställas för att skapa tillräcklig redundans och uthållighet inom totalförsvaret.⁴⁰⁸

En utökning av antalet beredskapsflygplatser skulle bidra till ökad militär rörlighet och större handlingsfrihet. Bland de civila flygplatser som i dag inte har status som beredskapsflygplatser finns flera som Försvarsmakten bedömer ha strategisk betydelse. Stockholm Skavsta Airport lyfts fram som viktig, bl.a. genom sitt geografiska läge i nära anslutning till hamnarna i Oxelösund och Nynäshamn. Även Scandinavian Mountains Airport anses ha en strategiskt betydelsefull funktion, särskilt med tanke på de förstärkningsflöden som förväntas komma via Norge. Samtidigt är det enligt Försvarsmakten viktigt att göra en distinktion mellan beredskapsflygplatsernas civila funktion och deras betydelse ur ett militärt perspektiv.⁴⁰⁹

Försvarsmakten konstaterar att många kommunala flygplatser har en ansträngd ekonomi, där återkommande underskott på mångmiljonbelopp skapar en konkret risk för nedläggning – även i de fall flygplatserna bedöms ha fortsatt betydelse för myndigheten. Därtill finns flygplatser som på grund av privat ägarstruktur faller utanför befintliga statliga stödmodeller. Stockholm Skavsta Airport är ett tydligt exempel på en sådan flygplats. Försvarsmakten framhåller

⁴⁰⁶ Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-17, och Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-19.

⁴⁰⁷ Försvarsmakten (2023b).

⁴⁰⁸ Ibid.

⁴⁰⁹ Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-17, och Försvarsmakten, Teamsintervju, 2026-03-19.

att så länge flygplatser med militär eller totalförsvarsmässig betydelse är ekonomiskt sårbara och beroende av lokala eller marknadsmässiga villkor innebär detta även en sårbarhet för myndighetens egen handlingsfrihet.⁴¹⁰

SKR menar att det råder en påtaglig obalans i ansvar och rådighet. Staten, inklusive Försvarmakten, är i praktiken starkt beroende av ett stort antal flygplatser som de själva inte äger och därmed inte heller kan styra över långsiktigt. Flygplatserna ägs av kommuner eller regioner, vilket innebär att staten inte kan styra öppethållandet, inte kan hindra nedläggning och inte kan säkerställa kapacitet för beredskap eller totalförsvaret. Till exempel lade Skövde kommun ned den kommunala flygplatsen av kostnadsskäl. Försvarmakten, som använde den, kastades i praktiken ut.⁴¹¹

6.7.2 Robust flygplatsinfrastruktur för kris och krig

Trafikverket konstaterar att de grundläggande förutsättningarna bakom systemet med beredskapsflygplatser är minst lika relevanta ur ett totalförsvarsperspektiv som ur ett civilt krisberedskapsperspektiv. Utgångspunkten är att Sverige behöver ett flygplatssystem som är robust och omedelbart användbart vid akuta behov, där funktionalitet, tillgänglighet och långsiktig finansiering är avgörande. En central slutsats är att staten behöver stärka sin rådighet över fler flygplatser i hela landet för att möjliggöra förberedelser inför höjd beredskap och krig. Modern krigföring kan ställa extraordinära krav på flygtransporter, vilket i sin tur skärper behoven av både kvalitativa egenskaper (kapacitet, ut hållighet och redundans) och kvantitativa egenskaper (spridning, geografisk placering och tillgänglighet) i flygplatsinfrastrukturen. Civila aktörer har en central roll i att stödja det militära försvaret och i att upprätthålla samhällsviktiga funktioner under ansträngda förhållanden och krig.⁴¹²

Försvarmaktens inspel understryker behovet av fler beredskapsflygplatser, men att själva definitionen och kravnivån för vad en beredskapsflygplats ska kunna leverera behöver utvecklas för att fullt ut omfatta uppgifter och funktioner vid höjd beredskap och i krig. I dag uppfattas grundkravet i praktiken som att flygplatsen ska kunna öppna inom en timme, dygnet runt och året om. Försvarmakten behöver stor militär handlingsfrihet vid civila flygplatser och ska i fred, höjd beredskap och krig kunna nyttja flygplatser i hela landet utifrån händelseutvecklingen. Behovet av att använda civila flygplatser även utanför planerad flygverksamhet ökar. Försvarmakten välkomnar därför en utökning av antalet beredskapsflygplatser.⁴¹³

Trafikverkets samlade bedömning är att totalförsvarets och Försvarmaktens behov inte kan mötas enbart genom att addera fler beredskapsflygplatser inom ramen för nuvarande modell och åtaganden. I stället behöver hela den civila luftfartsinfrastrukturen ses som ett sammanhängande system utifrån total-

⁴¹⁰ Ibid.

⁴¹¹ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

⁴¹² Trafikverket (2026b).

⁴¹³ Ibid.

försvarets krav, inklusive frågor om statlig rådgivning, styrning och ansvar över såväl statliga som icke-statliga flygplatser i kris, höjd beredskap och krig. Här pekas också den pågående utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion ut som viktig, eftersom dess slutsatser kan påverka hur civil luftfartsinfrastruktur ska dimensioneras och organiseras för att möta totalförsvarets behov.⁴¹⁴

Mot denna bakgrund identifierar Trafikverket ett antal väsentliga förutsättningar när det gäller flygtrafik och flygplatser: säkerställande av tillräcklig kapacitet i flygplats- och flygtrafiktjänster (med tonvikt på tunga flygplan men även helikoptrar), adekvat finansiering av investeringar, säkerställande av personella resurser och kompetens, säkerställande av nödvändiga rättsliga och försäkringsfinansiella förutsättningar med avseende på personer och godsvärden, tillgång till luftfartygskapacitet, underhålls- och reparationsförmåga inklusive lagerhållning av reservdelar samt skydd av anläggning och luftrum. Därtill framhålls att EU:s utveckling inom s.k. dubbelanvändning (dual-use), dvs. en militär användning och anpassning av civil infrastruktur, och militär rörlighet samt Natomedlemskapet kan komma att konkretisera och skärpa kraven på flygplatsers operativa förmåga, exempelvis vad gäller öppethållande, samtidiga flygrörelser, bärighet, ban- och uppställningsytor, snöröjning och räddningstjänst.⁴¹⁵

Sammanfattningsvis mynnar analysen ut i behov av ökad långsiktighet, en mer flexibel bidragsmodell för beredskapsflygplatssystemet, ökade finansierings- och investeringsförutsättningar för icke-kommersiella åtgärder, anpassningar för samhällsviktigt flyg inklusive helikopter, ökad transparens kring totalförsvars- och Natorelaterade krav, säkerställd resursförörjning i alla beredskapslägen samt ett regelverk som kan hantera de prioriteringar som kan behöva göras i kris och krig.⁴¹⁶

6.7.3 Ökad samverkan mellan flygplatserna och Försvarsmakten

Merparten av intervjuerna med de icke-statliga regionala flygplatserna visar på en tydlig och växande samverkan mellan flygplatserna och Försvarsmakten. Samverkan tar sig olika uttryck – från gemensam användning av infrastruktur, planering, löpande övningsverksamhet och direkt stöd till totalförsvaret till planering för världlandsstöd, mottagande av utländsk trupp och förstärkt krisberedskap.⁴¹⁷

Den gemensamma nämnaren är att civila flygplatsers uppdrag och militära behov har vävts allt tätare samman. Bilden varierar något, men mönstret är tydligt: oavsett om flygplatsen är beredskapsflygplats eller militärt riksintresse har det säkerhetspolitiska läget successivt fördjupat kontakterna och ökat den

⁴¹⁴ Ibid.

⁴¹⁵ Ibid.

⁴¹⁶ Ibid.

⁴¹⁷ Med undantag av t.ex. Scandinavian Mountains Airport och Ängelholms flygplats.

operativa militära användningen. Detta skapar behov av mer långsiktiga avtal och stabil finansiering.

Samtidigt menar SKR att samverkan med Försvarmakten behöver stärkas. Militära behov och planeringsförutsättningar kommuniceras ibland bristfälligt eller inte alls, delvis på grund av sekretess. Flera flygplatser upplever att försvaret efterfrågar detaljerad information utan att ge bakgrund, vilket skapar osäkerhet kring krav och nödvändiga investeringar för att långsiktigt kunna möta totalförsvarets behov.⁴¹⁸

Beredskapsflygplatser som är riksintresse för totalförsvarets militära del

Flygplatsernas kontakter med Försvarmakten är i de flesta fall återkommande och ofta omfattande, även om intensiteten varierar. Flygplatser som är militära riksintressen har generellt tätare och ibland mer formaliserade kontakter med Försvarmakten.⁴¹⁹

Halmstad City Airport har en särskilt central roll i totalförsvarets struktur. Flygplatsen ligger direkt intill Sveriges största garnison och är därför strategiskt viktig. Delar av infrastrukturen ägs av Försvarmakten via Fortifikationsverket, och miljötillståndet tillåter upp till 12 000 militära rörelser per år, varav 150 med stridsflygplan som Jas.⁴²⁰

Kontakten med Försvarmakten är tät, särskilt kring gemensam infrastruktur och övningar, vilket stärker Halmstad City Airports roll som nod för militär mobilitet och världlandsstöd. För att möta krav kopplade till världlandsavtalet och totalförsvaret krävs robust infrastruktur som kommunikationssystem, navigationshjälpmedel, radardata och flygtrafikledning. Flygplatsen ser behov av ytterligare investeringar för att kunna hantera internationella förband vid världlandsstöd. En central fråga är finansieringen – om kostnaderna ska bäras av kommunen, staten eller EU. Eftersom flygplatsen inte är utpekad som TEN-T-infrastruktur⁴²¹ begränsas möjligheten att söka EU-medel för militär mobilitet.⁴²²

Kalmar Öland Airport är ett både civilt och militärt riksintresse och har en tydlig strategisk roll i totalförsvaret. Flygplatsen fungerar som reservbas för F 17 och används regelbundet för övningar och utbildning. Ett formellt avtal

⁴¹⁸ Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju, 2026-03-05.

⁴¹⁹ Dessa flygplatser är Halmstad City Airport, Jönköping Airport, Kalmar Öland Airport och Örnsköldsvik Airport.

⁴²⁰ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁴²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. Förordningen är EU:s åtagande att skapa ett sammanhållet, gränsöverskridande transportsystem utan flaskhalsar senast 2050. Syftet är att säkerställa att EU:s inre marknad fungerar effektivt samt att bidra till ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom unionen och till uppfyllandet av klimatmålen i den europeiska gröna given. Förordningen baseras på medlemsländernas infrastrukturplanering, och huvuddelen av utbyggnaden finansieras nationellt genom transportplaner eller motsvarande. Denna finansiering kan kompletteras med EU-medel. Förordningen omfattar samtliga transportslag – järnväg, väg, sjöfart och luftfart.

⁴²² Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

med Försvarsmakten/flygvapnet säkerställer tillgång till infrastruktur som uppställningsytor och hangarer. Större flygvapenövningar har genomförts vart tredje år och kompletteras av löpande övningar samt permanent hemvärnsnärvaro. Flygplatsens betydelse är kopplad till dess historiska roll som militär flottilj.⁴²³

Kalmar kommun har pekat ut tre områden för framtida försvarsverksamhet, varav ett gränsar till flygplatsen. Det pågår dialog om att etablera utbildningsverksamhet för ökade värnpliktsbehov, vilket skulle stärka flygplatsens roll ytterligare. Flygplatsens kapacitet gör den lämplig för värdlandsstöd, och utveckling av området diskuteras för att möta framtida krav på militär mobilitet, inklusive investeringar i uppställningsytor, hangarer och kritisk infrastruktur. Detta aktualiserar finansieringsfrågan – om kostnaderna ska bäras lokalt eller om staten och EU ska bidra – exempelvis via TEN-T-programmet.⁴²⁴

Jönköping Airport konstaterar att flygplatsen, trots att den är ett militärt riksintresse, saknar formella avtal och ersättningsmodeller som reglerar uppdraget. Försvarets krav är otydliga, men kontakterna är täta och samarbetet fungerar väl genom lokal närvaro och gemensamma övningar. Försvaret ser det som positivt om flygplatser kan vara öppna dygnet runt, men nuvarande ersättningsmodell för beredskapsflygplatser ger inga incitament för detta.⁴²⁵

Örnsköldsvik Airport är militärt riksintresse och har stark koppling till totalförsvaret genom den regionala försvarsindustrin, särskilt BAE Systems Hägglunds. Flygplatsen kan hantera Natos strategiska transportflyg och är viktig för affärsresor och logistik inom försvarssektorn. Som beredskapsflygplats i norra Sverige är den relevant för militär mobilitet, och diskussioner om investeringar i vinterberedskap, infrastruktur och tankmöjligheter kopplas till förmågan att stödja Försvarsmakten vid höjd beredskap.⁴²⁶

Enligt kommunen är flygplatsen vid höjd beredskap en kritisk resurs för att Hägglunds ska kunna upprätthålla leveranser till Försvarsmakten och Nato-allierade. Detta omfattar personal, kompetens, komponenter, reservdelar samt möjligheten att snabbt transportera servicepersonal och kompletta fordonssystem. Flygplatsens betydelse som riksintresse förstärks av Natomedlemskapet, särskilt för helikopteroperationer och mottagande av tunga transporter.⁴²⁷

Beredskapsflygplatser som inte är riksintresse för totalförsvarets militära del

Bland de flygplatser som är beredskapsflygplatser men inte militära riksintressen uppger många att de har goda kontakter med försvaret. Kristianstad Österlen Airport beskriver omfattande samarbete med Försvarsmakten, som årligen genomför större övningar med både marktrupper och flygvapnet. Dessutom

⁴²³ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

⁴²⁴ Ibid.

⁴²⁵ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

⁴²⁶ Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁴²⁷ Örnsköldsviks kommun (2023). Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.

förekommer mindre övningar där militären använder flygplatsen som en vanlig civil anläggning, med tillfälliga avtal vid behov.⁴²⁸

Skellefteå Airport rapporterar att kontakterna med försvaret har ökat kraftigt de senaste åren till följd av det försämrade säkerhetsläget. Flygplatsen används för övningar och intresset från Försvarmakten är tydligt växande. Skellefteå Airport lyfts fram som strategiskt viktig i norra Sverige, inte minst efter Nato-medlemskapet och behovet av robusta transport- och övningsresurser. Flygplatsen betonar även vikten av statlig rådgivning över kritisk flyginfrastruktur för att möta framtida krav på säkerhet, beredskap och internationella åtaganden.⁴²⁹

Sundsvall Timrå Airport har regelbunden kontakt med Försvarmakten, som efterfrågar möjligheter att hyra utrymmen, använda hangarer och genomföra övningar, inklusive skarpa moment och förmågetester som signalspaning. På senare tid har mer omfattande militära övningar genomförts, vilket visar ett ökat intresse, även om inga formella avtal finns utan kontakten tas vid behov.⁴³⁰

Mora-Siljan Airport uppger att Försvarmakten återkommande övar med ”samtliga system”, inklusive Jas Gripen, Hercules och helikoptrar. Kontakten beskrivs som god och omfattande och har stärkts ytterligare efter Sveriges Natointräde och de krav som följer av värdlandsavtalet.⁴³¹

Göteborg Stallbacka Airport har nära och långvarig kontakt med Försvarmakten, framför allt tack vare närheten till F 7 Sätenäs. Kontakten har intensifierats och håller på att formaliseras i takt med det förändrade säkerhetsläget. Försvarmakten har genomfört övningar på flygplatsen, vilket visar dess strategiska betydelse. Flygplatsen ses också som en viktig resurs i totalförsvarets planering, särskilt eftersom den är en av två civila instrumentflygplatser i Västra Götaland.⁴³²

I en skrivelse från 2025 betonar Fyrbodals kommunalförbund och Västra Götalandsregionen flygplatsens unika roll i Västsverige ur totalförsvarsperspektiv. Om Landvetter skulle slås ut vid kris eller höjd beredskap finns inget alternativ annat än Stallbacka, vilket gör regionen sårbar. Därför efterfrågas riktade statliga investeringar för att stärka kapaciteten och minska sårbarheten i flygplatssystemet.⁴³³

Örebro Airport uppger att flygplatsen har återkommande och omfattande försvarsrelaterad verksamhet. Försvarmakten använder flygplatsen regelbundet, liksom försvarsindustrin i Karlskoga, för transporter av fordon, utrustning och annan materiel. Tyngdpunkten ligger på godsflöden och specialiserade, säkerhetsklassade fraktupplägg som kräver hög flexibilitet, kapacitet och korta ledtider – något flygplatsen kan erbjuda genom lång bana, tung markutrustning och mindre trafikbelastning än större flygplatser. Flygplatsen kopplar sin roll tydligt till Sveriges värdlandsuppdrag/Nato och totalförsvaret. Företrädarna

⁴²⁸ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

⁴²⁹ Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁴³⁰ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

⁴³¹ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

⁴³² Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁴³³ Fyrbodals kommunalförbund och Västra Götalandsregionen (2025) Skrivelse om strategiska investeringar i Göteborg Stallbacka Airport ur ett nationellt beredskapsperspektiv, 2025-06-18.

beskriver att verksamheten har ökat markant till följd av världsuppdraget och att Örebro geografiska läge och kapacitet gör flygplatsen till en central funktion i detta sammanhang.⁴³⁴

Företrädaren för Stockholm Skavsta Airport framhåller att Försvarsmakten och försvarsrelaterade aktörer regelbundet använder flygplatsen, både genom återkommande militära flygningar och genom den Saabverksamhet som är baserad på fältet. Flygplatsen hanterar dessutom militär och försvarskopplad frakt med godstransporter som passerar via Skavsta. Flygplatsföreträdaren uppger att utländska Natoenheter nyttjar Skavsta återkommande.⁴³⁵

Stockholm Skavsta Airport beskriver att de har ett handlingsavtal som reglerar verksamheten när Försvarsmakten är på plats, samt ett ytterligare – delvis konfidentiellt – uttalande där försvaret lyfter Skavsta som strategiskt viktig. Denna strategiska betydelse framkommer även i ett ägarbrev, där det betonas att Försvarsmakten, Nato och statsflyget frekvent använder flygplatsen och att dialog om utökad samverkan pågår.⁴³⁶ Flygplatsens tvåbanesystem och den pågående uppgraderingen till instrumentlandningssystemet CAT III⁴³⁷ lyfts fram som centrala för rollen inom både försvar och beredskap samt som alternativflygplats till Arlanda vid väderstörningar eller andra incidenter.

I Linköping finns det två flygplatser, båda med militära uppdrag. Malmen är Försvarsmaktens flygplats, och på andra sidan stan ligger Linköping Saab Airport som ägs av försvarsindustriföretaget Saab AB. Den kommersiella civila trafiken på flygplatsen drivs av Linköping City Airport och man har efter Sveriges inträde i Nato sett ett större intresse från Försvarsmaktens sida men efterlyser alltså klagöranden kring kravbild, ansvarsfördelning och uthållighetskrav. Konkreta exempel är mottagningskapacitet och krav på reservkraft.⁴³⁸

Andra flygplatser med återkommande militär närvaro är Karlstad Airport, Västerås flygplats och Växjö Småland Airport.⁴³⁹

Det finns även flygplatser där kontakten med Försvarsmakten är mer begränsad. Lapland Airport uppger att försvaret vid några tillfällen skickat delegationer, men utan att samarbetet konkretiserats.⁴⁴⁰ Lycksele Airport har också begränsad dialog, både i planering och i drift. Flygplatsen har ett ramavtal som reglerar landningar, tankning och kostnader för t.ex. flygledartjänster, men inga tecken finns på ett mer omfattande samarbete.⁴⁴¹

⁴³⁴ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁴³⁵ Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

⁴³⁶ Arlandastad Group och Nyköpings kommun, Brev, 2025-10-01.

⁴³⁷ Den högsta klassen (CAT III) innebär att flygplanet kan landa utan någon sikt. Det är endast Göteborg Landvetter, Stockholm Arlanda och Scandinavian Mountains Airport som har banljus- och inflygningssystem för CAT III.

⁴³⁸ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁴³⁹ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14, Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23, och Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁴⁴⁰ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

⁴⁴¹ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

Inte utsedda beredskapsflygplatser som är riksintresse för totalförsvarets militära del

Två icke-statliga regionala flygplatser som inte är beredskapsflygplatser är ändå utpekade som riksintressen för totalförsvarets militära del: Dala Airport och Eskilstuna flygplats. Dala Airport har etablerat regelbundna kontakter med Försvarsmakten till följd av det försämrade säkerhetsläget. Försvarsmakten genomför återkommande övningar där, bl.a. inom världlandsavtalet för att stärka möjligheterna att ta emot och ge stöd till Nato vid kris eller krig.⁴⁴²

Eskilstuna flygplats har dessutom kvar ca 75 procent av Bas 90-strukturen⁴⁴³, vilket gör den strategiskt viktig som stridsbas och reservflygplats. Flygplatsen har nära, nästan daglig, kontakt med Försvarsmakten. Ett tidigare miljötillstånd hindrade militära flygrörelser, men 2025 beviljades en tillfällig ändring för övningar. Arbetet pågår nu för att permanent anpassa tillståndet så att flygplatsen kan användas kontinuerligt och vid höjd beredskap.⁴⁴⁴

Inte utsedda beredskapsflygplatser som inte är riksintresse för totalförsvarets militära del

Arvidsjaur flygplats är varken beredskapsflygplats eller militärt riksintresse men har omfattande kontakter med Försvarsmakten. Flygplatsen har en tydlig militär koppling genom det lokala regementet och återkommande övningar. Den används för personaltransporter, bl.a. när SAS flyger hem värplikliga, samt för regelbundna militära övningar och världlandsstöd, inklusive minst en större Natoövning per år som kan kräva stängt luftrum. Flygplatsen hanterar även militär frakt. En dialog pågår om att utveckla samarbetet ytterligare. En begränsning är bullervillkoren, som inte är anpassade för militär trafik. Försvarsmakten har begärt tydliga besked om hur många Jas 39 Gripen-landningar som får ske årligen, vilket nu utreds.⁴⁴⁵

Höga Kusten Airport har återkommande kontakter med Försvarsmakten, även utan formellt avtal. Den militära aktiviteten har ökat sedan I 21 återetablerades i Sollefteå, och flygplatsen används vid övningar, även av utländska förband. Flygplatsens betydelse har stärkts i samband med Natomedlemskapet och det försämrade säkerhetsläget. Det strategiska läget nära djuphamnar, järnväg och vägnät gör den till ett viktigt nav för civila och militära transporter. Det finns dessutom mark för försörjningsberedskap samt möjlighet att förlänga banan till 2 600 meter för att ta emot större flygplan.⁴⁴⁶

Hagfors Airport rapporterar också militärt intresse och återkommande övningar. Flygplatsen lyfter läget nära norska gränsen som strategiskt och menar

⁴⁴² Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

⁴⁴³ Bas 90 (Flygbassystem 90) var ett flygbassystem för det svenska flygvapnet som togs fram under kalla kriget. Systemet på defensiv spridning av flygstridskrafter över många krigsflygbaser i händelse av krig, såväl som spridning av flygplan och markenheter inom individuella basområden. Den sista vägbasen färdigställdes 1994, innan systemet stegvis utvecklades. <https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/var-historia/artiklar/de-hemliga-vagbaserna/>.

⁴⁴⁴ Eskilstuna flygplats, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁴⁴⁵ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

⁴⁴⁶ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

att den kan behöva fungera som alternativ nod om större flygplatser, exempelvis Karlstad, påverkas i ett skarpt läge.⁴⁴⁷

South Lapland Airport har på eget initiativ kontaktat Försvarsmakten för att förstå hur flygplatsen kan stödja militära behov, vilka investeringar som är mest relevanta och om området kan användas som uppställningsyta för materiel. Den planerade omtopningen av landningsbanan lyfts som ett tillfälle där samordning är viktig. Hösten 2025 tog Försvarsmakten kontakt för att besöka flygplatsen och eventuellt förlägga en övning där.⁴⁴⁸

Härjedalen Airport ingår redan i totalförsvarets planering och har återkommande militär närvaro. Två helikopterövningar genomförs årligen, en sen höst och en tidig vinter. Därtill förekommer regelbundna mörkerflygningar i området med svenska plan och Natoflygplan, bl.a. på grund av närheten till Älvdalens skjutfält. Flygplatsen har löpande dialog med F 16 och F 21, och delegationer har besökt platsen för att mäta hangarytor och bedöma hur många militära flygplan som kan baseras där.⁴⁴⁹

Torsby flygplats ger en liknande beskrivning och uppger att den återkommande används militärt. Herculesförband övar ibland i hela veckor med logistikmoment, fallskärmsfällning och basetablering. Flygplatsföreträdaren betonar även det strategiska läget, ca 25 kilometer från Norge, samt den centrala placeringen med järnvägsanslutning.⁴⁵⁰

Hemavan Tärnaby Airport har löpande dialog med beredskapsaktörer, inklusive Försvarsmakten, bl.a. om tidsfönster och vinterväder för övningar. Övningar planeras så långt som möjligt när linjetrafiken är som glesast.⁴⁵¹

Scandinavian Mountains Airport har lyft intresse för att bli en militär beredskapsflygplats och framhåller det strategiska läget nära norska gränsen samt att infrastrukturen, bl.a. inflygningssystemet CAT III, gör anläggningen lämplig för sådana uppdrag.⁴⁵²

6.8 Samverkansstrukturen beredskapssektor transporter privat–offentlig samverkan

Trafikverket har sedan den 1 oktober 2023 ansvar för beredskapssektorn transporter och ska samordna arbetet med krisberedskap och civilt försvar i hela transportsektorn. Ansvaret omfattar planering, hantering och uppföljning i alla lägen – från normal drift till kris och höjd beredskap. Målet är att aktörerna tillsammans ska kunna motstå samhällsstörningar och ändå upprätthålla samhällsviktiga transporter.⁴⁵³

⁴⁴⁷ Hagfors Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

⁴⁴⁸ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁴⁴⁹ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁴⁵⁰ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

⁴⁵¹ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

⁴⁵² Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

⁴⁵³ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/beredskapssektor-transporter-privat-offentlig-samverkan-bt-pos/om-beredskapssektor-transporter/>.

Inom den sektorsvisa samordningen ingår arbetet i beredskapssektorn transporter privat–offentlig samverkan (BT POS). Transportsektorn kan drabbas hårt av exempelvis längre elavbrott, stormar och översvämningar och måste även fungera vid höjd beredskap och krig. För att säkerställa robusthet och leveransförmåga i alla lägen krävs därför nära samverkan mellan privata och offentliga aktörer.⁴⁵⁴

Samverkan sker mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket samt andra sektorsmyndigheter och representanter från näringslivet. Arbetet bygger på öppenhet, tillit och handlingskraft och förutsätter frivillig medverkan där varje aktör deltar utifrån sitt ansvar, sitt uppdrag och sin förmåga. BT POS ersätter inte aktörernas egna uppdrag utan kompletterar dem genom gemensam samordning som stärker transportsektorns motståndskraft.⁴⁵⁵

Trafikverket koordinerar och driver arbetet inom trafikslagsgrupperna land, sjö och luft samt i tematiska fokusgrupper som fördjupar sig i särskilda frågor. BT POS Luft samordnar frågor kopplade till lufttransporter, identifierar centrala utvecklingsområden och hanterar specifika behov i relevanta fokusgrupper.⁴⁵⁶

Inom ramen för BT POS hölls tidigare ett par stormöten årligen (fysiska) samt trafikslagsgrupps-BT POS cirka varannan månad. För närvarande pågår en översyn av både arbetsformer och mötesfrekvens inom BT POS. Vidare pågår under BT POS Luftart två arbetsgrupper, en om luftfartygskapacitet och en om övning luftfart 2027.⁴⁵⁷ Exempel på frågor som arbetas med och lyfts inom ramen för BT POS och de tre trafikslagsgrupperna kan handla om informationsdelning, lägesrapportering, skydd och säkerhet, personalförsörjning och varuförsörjning i alla trafikslag, Nato och Natointegrering i den nordiska geografien och övningar och utbildningar för privata och offentliga aktörer. Nedan listas de mest aktuella frågor för de icke-statliga regionala flygplatserna som behandlas i BT POS Luft.

- *GNSS-störningar*, inklusive behov av backup-navigationsutrustning, finansiering av denna samt skydd av anläggningar och hantering av drönrarrelaterade hot mot flygplatser och luftrum.
- *Konsekvenser av Natomedlemskapet och avtalet om försvarssamarbete med USA*, med fokus på mandat och ansvarsförhållanden.
- *Bristande tillgänglighet på flygfotogen*, vilket påverkar bl.a. brandflyg.
- *Informationsdelning och rapportering inom luftfarten*, inklusive hur Transportstyrelsen samlar in och analyserar rapporter med koppling till informations säkerhet.
- *Konsekvenser för flygplatser kopplat till ersättningsfrågor*, exempelvis ändringar i undervägsavgiftssystemet.
- *Tillgång till luftfartygskapacitet*.

⁴⁵⁴ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/beredskapssektor-transporter-privat--offentlig-samverkan-bt-pos/>.

⁴⁵⁵ *Ibid.*

⁴⁵⁶ *Ibid.*

⁴⁵⁷ Trafikverket, mejl, 2026-03-10.

- *Möjligheter att sprida och använda handboken* Att rusta en civil flygplats för höjd beredskap, framtagen av Luftfartsverket och Swedavia.⁴⁵⁸

Enligt Trafikverket är MCF inbjuden till majoriteten av mötena i gruppen. Andra medlemmar i gruppen är ACR Sweden, Amapola, BRA, Frivilliga Flygkåren, Försvarmakten, Luftfartsverket, SAS, SKR, Swedavia, SRF, Svenskt Ambulansflyg, Svenskt Flyg, Trafikverket (och Trafikverkets expert på flyg), Transportföretagen Flyg och Transportstyrelsen.⁴⁵⁹

Ordförandeskapet för de transportslagsspecifika delarna land, sjö och luft bemannas av någon från de privata eller icke-statliga aktörerna. Ordförandeskapet för luft har varit vd för SRF. Från de icke-statliga aktörernas utgångspunkt upplevs BT POS-samarbetet ofta som byråkratiskt och saktfärdigt. Samtidigt uppfattas nätverken som samarbetet skapat ovärderliga vid uppkomna och mer akuta krissituationer. Likaså uppskattas att myndigheten velat att ordförandeskapet alltid leds av en privat eller icke-statlig aktör. Det gör att de frågor branscherna uppfattar som viktiga också verkligen behandlas.⁴⁶⁰

⁴⁵⁸ Ibid.

⁴⁵⁹ Trafikverket, mejl, 2025-07-22.

⁴⁶⁰ Svenska Regionala Flygplatser, mejl, 2026-04-21.

7 Miljö och det svenska inrikesflyget

Sammanfattning: Omställningen mot ett mer hållbart och på sikt fossilfritt inrikesflyg har gått framåt vid de regionala icke-statliga flygplatserna, men såväl utvecklingen som förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika flygplatser. De behöver göra sina egna infrastrukturer och verksamheter fossilfria till 2030 och även erbjuda infrastruktur för elflyg och fossilfria bränslen.

Arbetet i den egna verksamheten har kommit relativt långt. De 29 flygplatser som deltar i projektet Grön Flygplats minskade bl.a. sina koldioxidutsläpp med 64 procent mellan 2019 och 2023. Tre av flygplatserna nådde 100 procent fossilfrihet inom projektet, och cirka hälften av de intervjuade flygplatserna uppger att de redan är helt eller i det närmaste helt fossilfria.

Samtidigt finns flera hinder för att nå fossilfri drift till 2030. Enligt flygplatserna är teknikskiftet i många fall möjligt, men bl.a. ekonomin bromsar utvecklingen. Mindre flygplatser i norra Sverige är osäkra på hur eldrivna maskiner fungerar i kallt klimat. Ett annat problem är att staten vid tiden för intervjuerna inte tydligt definierat vad som räknas som fossilfrihet. Oklara kriterier för bl.a. HVO 100 och fjärrvärme gör det svårare att planera och bedöma hur långt flygplatserna har kommit.

När det gäller flygplatsernas infrastruktur för fossilfria flyg befinner sig många i ett förberedande skede. Elflyg ses av många som ett sannolikt framtidsspår, men flera flygplatser arbetar i dag i ett slags beredskapsläge där de säkrar markytor, effekt och tekniska förutsättningar i avvaktan på tydligare standarder och konkret efterfrågan. De största hindren är bristande elnätskapacitet, höga systemkostnader samt osäkerhet om teknikval och om vem som ska bära investeringskostnaderna. Vissa flygplatser har redan hög effekt framdragen och solcellsparkar eller mindre laddlösningar på plats som de kan bygga ut relativt snabbt när marknaden mognar. Sammantaget efterfrågar flygplatserna tydligare nationell styrning, bättre samordning med elnätsägare och mer förutsägbara förutsättningar för investeringar.

För hållbart flygbränsle (sustainable aviation fuel, SAF) är bilden delvis annorlunda. Enligt flygplatserna är SAF ett av de mest realistiska omställningsspåren på kort sikt eftersom bränslet i stor utsträckning kan hanteras i befintliga system. De viktigaste hindren är i stället kostnad, osäker tillgång, distribution och avsaknad av krav eller dylikt som skapar efterfrågan från flygbolagen. Flygplatserna kan därför främst möjliggöra snarare än att driva, men ett exempel är Grön Flygplats som tillsammans med tio flygplatser har förbättrat en gemensam upphandling av SAF. Vätgas nämns också som ett möjligt framtidsspår, men beskrivs överlag som mer långsiktigt och osäkert än både el och SAF.

Omställningen avgörs inte bara av teknik och infrastruktur utan även av styrsignaler i offentliga organisationer. Enligt Stockholms Handelskammare begränsas flygresor i tjänsten i 78 procent av över hundra kommunala rese-

policyer, och ett fåtal uppmuntrar aktivt till köp av hållbart flygbränsle. Vissa flygplatsägare (kommuner och regioner) har resepolicyer som uttryckligen stöder användning av den egna flygplatsen och i några fall även klimatkompenserar eller finansierar SAF. Svar från den riksrepresentativa enkäten till svenska folket visar att kopplingen mellan resepolicy och faktiskt flygande i tjänsten inte är självklar, vilket tyder på att attityder, kultur och praktiska resebehov också spelar stor roll.

Sammantaget har de regionala icke-statliga flygplatserna redan tagit betydande steg mot fossilfrihet i den egna verksamheten, men de bedömer att ett fossilfritt inrikesflyg till 2030 kommer att kräva mer än lokala initiativ. Företrädare för de regionala flygplatserna lyfter i intervjuerna fram att flygplatsägare behöver prioritera investeringar och skapa långsiktiga ekonomiska villkor, staten och ansvariga myndigheter behöver tydliggöra definitioner och stödformer och marknadsaktörer behöver leverera fungerande teknik, tillräcklig energikapacitet samt bättre tillgång till fossilfria bränslen.

7.1 Mål för flygplatsers arbete med koldioxidutsläpp

Enligt det klimatpolitiska ramverk som antogs av riksdagen 2017 ska Sverige senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.⁴⁶¹ Därtill fastslås att utsläppen från inrikes transporter – med undantag för inrikes flyg – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Flygbranschen i Sverige har satt upp ett eget etappmål om att inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030 och att all flygtrafik som startar i Sverige ska vara fossilfri senast 2045.⁴⁶² Enligt flygplatsutredningen⁴⁶³ krävs huvudsakligen två saker för att uppnå fossilfritt inrikesflyg före 2030. Dels behöver tillgången till biobränsle öka – antingen genom inhemsk produktion eller import – dels behöver elflyg bli en realitet.

Ovanstående innebär att flygplatsernas egen infrastruktur och verksamhet behöver vara fossilfri senast 2030, samtidigt som de behöver säkerställa att de kan erbjuda den infrastruktur som krävs för att tillhandahålla fossilfria tjänster (såsom laddinfrastruktur och möjligheten att tanka fossilfria bränslen) till de flyg som anländer till flygplatserna.

I flygplatsutredningen framhävs att flygplatsernas roll för att underlätta och påskynda klimatomställningen är avgörande, och att ett grundläggande krav för detta är att flygplatserna i sig ska vara fossilfria. Det föreslås därför i utredningen att flygplatser som får bidrag av staten, alternativt tecknar beredskapsavtal, ska vara fossilfria. Sedan den 1 januari 2025 ingår det också som ett krav för statligt bidrag till regionala flygplatser att de kan dokumentera att verksamheten är – eller har vidtagit åtgärder för att bli – fossilfria.⁴⁶⁴

⁴⁶¹ Bet. 2016/17: MJU24.

⁴⁶² Svenskt Flyg (2024). Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen. Hämtad från: <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2024/09/Flygbranschens-Fardplan-Uppgraderad-2024.pdf>.

⁴⁶³ Ds 2023:3.

⁴⁶⁴ Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Förutsättningen för detta beskrivs närmare i Trafikverkets föreskrift om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.⁴⁶⁵ Därtill fastslås i utredningen att svenska flygplatser senast 2030 behöver kunna tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg samt infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle, såväl som anläggningar som möjliggör fossilfria landtransporter till och från flygplatsen.

7.2 Statliga styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan

Det finns flera styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Det finns dels internationellt beslutade styrmedel, dels styrmedel som Sverige har infört.⁴⁶⁶

7.2.1 Internationellt beslutade styrmedel

Nedan redogörs för de styrmedel som har beslutats internationellt.

Europeiska utsläppshandelssystemet EU ETS

Sedan 2012 omfattas flyg mellan flygplatser inom EES (EU samt Island, Liechtenstein och Norge) av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS). Flygplan med en maximal startvikt under 5 700 kilo är dock undantagna från detta. Även Schweiz och Storbritannien har egna system som är sammankopplade med EU ETS.

Alla flygbolag som bedriver trafik inom EES måste vara registrerade i ett av de deltagande länderna. De är skyldiga att rapportera sina koldioxidutsläpp till den ansvariga myndigheten i det land där de är registrerade. Dessutom måste flygbolagen i efterhand lämna in utsläppsrätter motsvarande sina utsläpp. En utsläppsrätt motsvarar utsläpp av ett ton koldioxid. Om ett flygbolag inte lämnar in tillräckligt med utsläppsrätter riskerar det böter på 100 euro per ton (avgiften indexerad) för vilket utsläppsrätter inte lämnats in. Samtidigt kvarstår skyldigheten att lämna in motsvarande antal utsläppsrätter. För utsläpp från biodrivmedel som uppfyller EU:s hållbarhetskriterier enligt förnybartdirektivet krävs dock inga utsläppsrätter. Det finns två sorters utsläppsrätter inom EU ETS:

- European emission allowance (EUA), som kan användas av alla aktörer inom utsläppshandeln
- EU aviation allowance (EUAA), som fram till 2020 endast kunde användas av flygbolag, men som sedan 2021 kan användas av samtliga aktörer inom utsläppshandeln.

Varje år delar EU-kommissionen ut nya utsläppsrätter. En del delas ut gratis till aktörer, medan resterande säljs på auktioner som oftast anordnas av

⁴⁶⁵ Trafikverkets föreskrifter (TRVFS 2026:1) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

⁴⁶⁶ Där inget annat anges baseras texten på Trafikanalys (2022).

medlemsländer. Därutöver finns en andrahandsmarknad där utsläppsrätter handlas mellan företag via mäklare och börser. Tilldelningen av utsläppsrätter inom EUAA har inte varit tillräckligt stor för att täcka flygbolagens efterfrågan på utsläppsrätter till följd av den historiska ökningen av flygtrafiken. Därför måste flygbolag både köpa EUAA på auktioner och andrahandsmarknaden och köpa vanliga EUA, som egentligen är avsedda för stationära anläggningar. År 2019 täckte gratistilldelningen av utsläppsrätter mindre än hälften av flygbolagens behov.

Sedan 2021 minskas utgivningen av EUAA gradvis, och enligt dagens regler ska inga nya EUAA ges ut efter 2065. Utgivningen av EUA upphör dessutom några år tidigare. Detta innebär i praktiken att flygbolag inte kommer att kunna använda fossila bränslen efter 2065.

Corsia

För drygt tio år sedan beslutade den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) att utveckla ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att hantera det internationella flygets klimatpåverkan från koldioxid (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia). Eftersom ICAO endast har mandat att reglera flygtrafik mellan olika länder omfattar Corsia enbart internationellt flyg, till skillnad från det europeiska handelssystemet som även inkluderar inrikestrafik.

Syftet med Corsia är inte att minska utsläppen från den berörda flygtrafiken under dagens nivå utan att kompensera för eventuella ökning av utsläppen mellan Corsialänderna jämfört med utsläppsnivån 2019. Till en början baseras kompensationskravet på hur utsläppen från det internationella flyget som helhet utvecklas. Från och med 2032 kommer kompensationskraven åtminstone delvis att grunda sig på varje enskilt flygbolags egna utsläpp.

Systemet introduceras stegvis genom två frivilliga infasningsperioder: en pilotfas mellan 2021 och 2023 samt en första fas mellan 2024 och 2026. År 2027 blir deltagande i systemet obligatoriskt. Inom ramen för Corsia är flygbolagen skyldiga att övervaka och rapportera sina utsläpp. För att tillgodogöra sig utsläppsminskningar kan de använda biodrivmedel eller fossila bränslen med lägre uppströmsutsläpp. Samtidigt ansvarar flygbolagen för att även rapportera sina utsläpp till andra system som de omfattas av. Det är inte tillåtet att räkna in samma parti biodrivmedel både i Corsia och i något annat system. Efter avdrag för eventuella utsläppsminskningar som kan tillgodoräknas är flygbolagen skyldiga att köpa utsläppskrediter motsvarande det återstående kompensationskravet.

ReFuelEU Aviation

ReFuelEU Aviation är en EU-förordning som har införts för att minska växt-husgasutsläppen från flyget.⁴⁶⁷ Riksdagen beslutade i juni 2025 om en kompletterande lag som började gälla den 1 juli 2025.⁴⁶⁸

EU-förordningen innebär bl.a. ett gradvis ökande inblandningskrav på hållbart flygbränsle (SAF) för bränsleleverantörer till flygplatser inom EU. För närvarande krävs enligt förordningen en inblandning av 2 procent och fram till 2050 ska andelen förnybart bränsle vara 70 procent. Därmed ersätter EU-förordningen tidigare gällande svenska bestämmelser om inblandning av förnybart bränsle. Bestämmelserna innefattar också flygbolag/luftfartsoperatörer, som ska se till att minst 90 procent av flygbränslet de förbrukar tankas vid europeiska flygplatser. Flygplatserna själva är också skyldiga att underlätta tillgången på hållbara flygbränslen.

I Sverige är Energimyndigheten tillsynsmyndighet för flygbränsleleverantörerna och Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för luftfartygsoperatörer, flygplatsansvariga och bränslehanterare.⁴⁶⁹

Utsläppsstandard för nya flygplanstyper

Sedan 2020 gäller en ny internationell standard som reglerar hur mycket koldioxid flygplan får släppa ut. Standarden omfattar nya flygplanstyper som väger över 60 ton. År 2023 utökades tillämpningen så att den inte längre bara gäller helt nya flygplansmodeller utan även inkluderar alla befintliga flygplanstyper över 60 ton som redan är i produktion. Det innebär att fr.o.m. 2028 måste samtliga flygplanstyper som tillverkas uppfylla denna standard, oavsett när typen ursprungligen certifierades. För flygplan under 60 ton har dessutom en särskild koldioxidstandard tagits fram, även om den är något mindre långtgående i sina miljökrav.

7.2.2 Nationellt beslutade styrmedel

Nedan redogörs för de styrmedel som har beslutats nationellt.

Införande av miljöstyrande start- och landningsavgifter

Riksdagen beslutade i juni 2021 att ge regeringen rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl.⁴⁷⁰ Beslutet innebar att riksdagen antog regeringens förslag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter och att regeringen fick möjlighet att besluta att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande

⁴⁶⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

⁴⁶⁸ Prop. 2024/25:118, bet. 2024/25:TU13, rskr. 2024/25:213.

⁴⁶⁹ Förordning (2025:757) om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.

⁴⁷⁰ Prop. 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter, bet. 2020/21:TU14 Luftfartsfrågor, rskr. 2020/21:334.

effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021.

Av den ovannämnda propositionen framgår det att Transportstyrelsen i augusti 2019 fick i uppdrag av regeringen att ta fram förslag på miljöstyrande start- och landningsavgifter. Myndigheten skulle analysera möjligheten att skapa en högre differentiering av start- och landningsavgifterna på flygplatser och presentera författningsförslag med tillhörande konsekvensbeskrivningar. Som en första del av uppdraget analyserade Transportstyrelsen olika grunder för hur avgifterna kunde differentieras i miljöstyrande syfte. Därefter utreddes de praktiska förutsättningarna för att införa miljödifferiering i det befintliga avgiftssystemet för flygplatsavgifter.⁴⁷¹

Resultatet av denna analys ledde fram till slutsatsen att det mest ändamålsenliga vore att införa en komplettering i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter. Förslaget innebär att ledningsenheten för respektive flygplats, i samråd med flygplatsens användare, blir skyldig att klimatdifferentiera sina avgifter. Inledningsvis föreslogs att detta ska gälla för Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter, eftersom det är dessa flygplatser som omfattas av lagen om flygplatsavgifter. Dessa två flygplatser står tillsammans för ungefär 46 procent av flygrörelserna och 86 procent av passagerarvolymen vid Sveriges flygplatser. Om den avsedda miljöstyrande effekten uppnås, kan fler flygplatser komma att bli skyldiga att inrätta klimatdifferentierade avgifter genom en ändring i lagen om flygplatsavgifter. Swedavia AB har fått i uppgift att utforma och redovisa det slutliga avgiftssystemet och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter som ger vägledning om hur differentieringen ska genomföras.⁴⁷²

Regeringen bedömer att det är svårt att kvantifiera hur stor klimatpåverkan styrmedlet faktiskt kommer att ha. Styrmedlet ligger i huvudsak i linje med de transportpolitiska målen, främst hänsynsmålet. Samtidigt erkänner regeringen att styrmedlet kan ha vissa bieffekter. Tillgängligheten inom vissa delar av flygnätet riskerar att påverkas, särskilt på linjer som bedrivs under allmän trafikplikt där kostnaderna för operatörerna kan komma att öka. Flygbolag som redan har investerat i nya, mer klimatvänliga flygplansflottor kommer antagligen att gynnas ekonomiskt av reformen, medan de med äldre flottor sannolikt kommer att belastas med högre avgifter.⁴⁷³

Utsläppen av koldioxid per säte har minskat från flygplan vid Arlanda och Landvetter

Införandet av differentierade start- och landningsavgifter innebär att flygplan som har en mindre klimatpåverkan får lägre avgifter, medan flygplanstyper med högre utsläpp får betala mer. Dessa miljöstyrande avgifter gäller för flyg som startar eller landar på Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter, de

⁴⁷¹ Prop. 2020/21:154 s. 19.

⁴⁷² Ibid.

⁴⁷³ Ibid, s. 15–17.

två största flygplatserna i Sverige som omfattas av lagen om flygplatsavgifter. Syftet med åtgärden är att främja en övergång till mer klimatsmarta flygplansmodeller genom ekonomiska incitament. Avgiftsdifferentieringen påverkar inte det totala avgiftsuttaget från flygsektorn men innebär en omfördelning där exempelvis äldre konventionella jetflygplan kommer att stå för en större del av avgiftsbördan. Den nya avgiftsstrukturen utformas genom en förhandlingsprocess mellan flygplatserna och de berörda flygbolagen.⁴⁷⁴ Den införda avgiftsdifferentieringen för passagerarflygplan baseras på utsläppen av koldioxid per säte under en flygning. Det finns möjlighet att göra avdrag från avgiften vid användning av hållbart flygbränsle, vilket ytterligare stärker incitamentet för miljöanpassning.⁴⁷⁵

Som redogjorts för ovan trädde lagändringen som möjliggör differentieringen formellt i kraft den 1 juli 2021, genom en revidering av lagen om flygplatsavgifter. Regeringen beslutade dock att tillämpningen skulle anpassas efter det rådande läget på flygmarknaden, i synnerhet med hänsyn till den stora påverkan som covid-19-pandemin haft för flygtrafiken. Dessutom betonade regeringen också att flygplatsernas ledningsenheter måste få tillräcklig tid för att genomföra förändringarna i enlighet med de samråd som krävs med flygbolagen.⁴⁷⁶

Swedavia har tillgång till hur CO₂-utsläppen från flygplan har utvecklats över tid vid deras flygplatser. Det finns enligt Swedavia ingen studie som isolerat kan påvisa hur miljöstyrande start- och landningsavgifter har påverkat de totala koldioxidutsläppen. Detta gör det svårare att särskilja effekten av just denna avgift från andra påverkansfaktorer. Grafen nedan visar att CO₂-utsläppen på Stockholm Arlanda (ARN) och Göteborg Landvetter (GOT) har varierat över tid. Lagändringen och införandet av miljöstyrande start- och landningsavgifter trädde i kraft den 1 juli 2021. Under 2025 varierade utvecklingen mellan flygplatserna. Utsläppen minskade vid Arlanda med 4 procent, men Landvetter uppvisade en motsatt trend. Sammantaget innebar det att de totala CO₂-utsläppen per säte var oförändrade. Totalt sett har det skett en minskning av utsläppen sedan lagändringen trädde i kraft.⁴⁷⁷

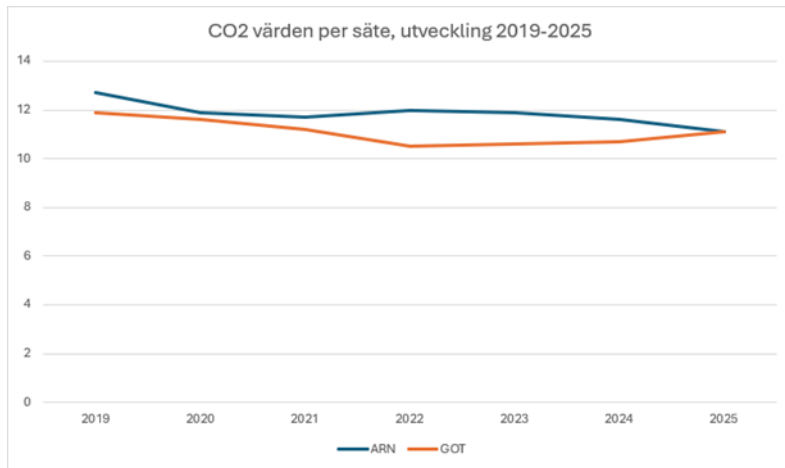
⁴⁷⁴ Trafikanalys (2022), s. 50–51.

⁴⁷⁵ Swedavia (2022). Airport charges and conditions of service, Valid from 1 January 2022.

⁴⁷⁶ Trafikanalys (2022).

⁴⁷⁷ Swedavia, mejl, 2026-03-19.

Diagram 14 CO₂-utveckling per säte vid Arlanda och Landvetter (passagerartrafik) 2019–2025



Källa: Swedavia, mejl, 2026-03-19.

Swedavia uppger att utsläppsutvecklingen inom flyget påverkas av flera samverkande faktorer, däribland trafikvolym, förändringar i flygplansflottan, graden av inblandning av hållbara flygbränslen (SAF) samt makroekonomiska förutsättningar. För att kunna utvärdera CO₂-avgiftens faktiska effekt krävs en mer isolerad analys, där avgiften särskiljs från andra utvecklingstrender såsom teknologiska framsteg och förändringar i energimix. En sådan analys skulle kunna bidra till en mer träffsäker utformning av framtida styrmedel inom flygsektorn.⁴⁷⁸

Reduktionsplikt för flygfotogen

Sedan inblandningskrav om hållbara flygbränslen tillkommit på EU-nivå genom ReFuelEU Aviation⁴⁷⁹ har reduktionsplikten för flygfotogen som tidigare gällde i Sverige tagits bort. Dessförinnan gällde sedan den 1 juli 2021 att leverantörer av flygfotogen var skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Den svenska reduktionsplikten berörde då allt kommersiellt flyg som tankar i Sverige oavsett destination.⁴⁸⁰ Förutom att minska flygets utsläpp av fossila bränslen lyftes även andra motiv för reduktionsplikt i propositionen, bl.a. att

- främja svensk industris omställning till en biobaserad ekonomi
- öka sannolikheten för spridningseffekter där fler länder inför liknande styrmedel, vilket påskyndar det internationella arbetet mot ett fossilfritt flyg
- bidra till en grön återstart av flyget efter covid-19-pandemin

⁴⁷⁸ Swedavia, mejl, 2025-06-19, och Swedavia, mejl, 2026-03-19.

⁴⁷⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

⁴⁸⁰ Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen trädde i kraft den 1 juli 2018. Nämnda lag utvidgades till att också inkludera flygfotogen den 1 juli 2021.

- skapa långsiktiga förutsättningar för investeringar i produktionsanläggningar och därigenom stärka incitamenten att producera biodrivmedel för flyget.⁴⁸¹

7.2.3 Övriga styrmedel

Skatt på flygresor har avskaffats

Lagen (2017:1200) om skatt på flygresor slutade gälla den 1 juli 2025. Lagen trädde initialt i kraft den 1 april 2018 och innebar att skatt skulle betalas till staten för kommersiella flygresor samt för resor med svenskt statsflyg. Flygskatten omfattade, med vissa undantag, passagerare som reste från en svensk flygplats med ett flygplan som var godkänt för fler än tio passagerare. Skattskyldigheten utgick i samband med att flygplanet lyfte från en flygplats i Sverige. För kalenderåret 2024 uppgick skatten till 76, 315 eller 504 kronor per passagerare, beroende på resans slutdestination. Syftet med att införa flygskatten var i första hand att flyget i större utsträckning skulle bära sina egna klimatkostnader, och därigenom bidra till minskad klimatpåverkan från flyget.⁴⁸²

Riksdagen beslutade i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2025 att slopa flygskatten. Regeringen menade att reglerna inom EU hade skärpts sedan lagen trädde i kraft, bl.a. genom förändringar i EU ETS, vilket förväntades förstärka klimatstyrningen och leda till ökade kostnader för flygföretagen. Därtill hade Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EU) 2023/2405 om lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation), som på EU-nivå skapar enhetliga krav på inblandning av hållbara flygbränslen. Regeringen anförde vidare att det förändrade omvärldsläget med sanktioner, stängda luftrum och ändrade resvanor påverkat flygbranschen negativt. Flyget spelar samtidigt en central roll för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft genom att tillgodose behovet av långväga resor för både privatpersoner och näringsliv.⁴⁸³

Klimatdeklaration för flygresor har diskuterats

I oktober 2019 fick Trafikanalys i uppdrag av den dåvarande regeringen att analysera och lämna förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Uppdraget resulterade i april 2020 i rapporten Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor där det föreslogs lagstiftning om klimatdeklarationer för sådana resor.⁴⁸⁴

I september 2021 publicerade den dåvarande regeringen en departementspromemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimat-

⁴⁸¹ Prop. 2020/21:135, bet. 2020/21:MJU20, rskr.2020/21:303.

⁴⁸² Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 s. 331–335.

⁴⁸³ Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 s. 331–335, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49.

⁴⁸⁴ Trafikanalys (2020). Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor, rapport 2020:6.

deklarationer.⁴⁸⁵ Syftet med lagförslaget var att minska resors klimatpåverkan genom att tydliggöra hur olika resealternativ påverkar klimatet, samt att transportörer i samband med försäljning och erbjudanden skulle vara skyldiga att lämna en klimatdeklaration. Inledningsvis föreslogs att kravet på klimatdeklarationer endast skulle omfatta flygresor. Den nya lagen och förordningen föreslogs träda i kraft den 1 juli 2022. Promemorian har inte lett till några konkreta åtgärder.⁴⁸⁶

7.3 Klimatpåverkan från flygplatsernas egen verksamhet

7.3.1 Grön Flygplats – ett projekt för att driva på den hållbara omställningen bland regionala flygplatser

Projektet Grön Flygplats⁴⁸⁷ drivs av Svenska Regionala Flygplatser (SRF) med stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden. Det är ett samarbete mellan 29 regionala flygplatser som bl.a. jobbar för att utveckla ny hållbar och fossilfri infrastruktur och avfallshantering vid de deltagande flygplatserna. Den första fasen av projektet avslutades 2024, och samtidigt inleddes ett nytt projekt som kallas Grön Flygplats 2.0.

Fas 1 2019–2024

Den första fasen av Grön Flygplats fokuserade på flygplatsernas interna energieffektivitet och utsläpp av koldioxid. De ingående flygplatserna satte upp interna mål för minskning av koldioxidutsläpp, energiförbrukning och avfall. Dessa mål följdes sedan upp med hjälp av kriteriemallen som har tagits fram för flygplatscertifieringen ACA⁴⁸⁸ i beräkningen av utsläppsnivåer. Efter fyra år hade satsningen lett till minskade koldioxidutsläpp vid de deltagande flygplatserna med 64 procent, från 2 000 ton koldioxid 2019 till 700 ton 2023.

Bland insatserna som har gjorts för att minska koldioxidutsläppen från flygplatsernas interna processer ingår att byta ut markfordon och uppvärmning till fossilfria alternativ. I tabell 7 visas de mål och faktiska utfall som uppnåddes på genomsnittsnivå bland de ingående flygplatserna.

⁴⁸⁵ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/09/klimatdeklarationer-for-resor/>.

⁴⁸⁶ Bet. 2024/25:TU13 s. 63.

⁴⁸⁷ <https://gronflygplats.se/>.

⁴⁸⁸ Airport Carbon Accreditation (ACA) är en internationell certifiering för arbete med att mäta och minska flygplatsers koldioxidutsläpp. Se också avsnitt 7.3.3.

Tabell 7 Uppsatta mål och faktiskt resultat fas 1 Grön Flygplats 2019–2024

(Andelen som redovisas utgör den genomsnittliga minskningen av respektive kategori för alla deltagande flygplatser.)

| | Uppsatt mål | Faktiskt resultat |
|--------------------------|-------------|-------------------|
| Koldioxidutsläpp | –49 % | –64 % |
| Energiförbrukning | –6 % | –9 % |
| Avfall | –14 % | –54 % |

De resultat som uppnåddes i projektet varierar mellan flygplatserna. Tre flygplatser (Linköping, Skellefteå och Örebro) uppnådde 100 procents fossilfrihet som ett resultat av projektet, medan andra (t.ex. flygplatserna i Västerås och Gällivare) var längre ifrån att uppnå sina uppsatta mål.

En stor del av arbetet i den första fasen av Grön Flygplats gick ut på att flygplatserna delade erfarenheter och lärde av varandra. På det sättet kunde de flygplatser som inte kommit så långt ta del av hur man möjliggjort insatser vid de flygplatser som hade kommit längre.⁴⁸⁹ Intervjuer med företrädare för regionala flygplatser bekräftar också att många anser att den gemensamma samordningen varit en viktig fördel. Företrädaren för flygplatsen i Norrköping uppger t.ex. att projektet gett en tydlig knuff i det interna arbetet och att de avvecklade sin dieseltank och gick över till HVO-drift i sina motorfordon som en konsekvens av projektet.⁴⁹⁰ En liknande bild ges av företrädaren för Höga Kusten Airport som särskilt pekar på att man får mycket hjälp och tips tack vare det täta samarbetet.⁴⁹¹

Fas 2 2024–2028

Ett nytt projekt inom Grön Flygplats inleddes 2024 och ska pågå fram till 2028. I det s.k. Grön Flygplats 2.0 har man ett lite bredare angreppssätt som tar vid där det tidigare projektet slutade men som även inkluderar automatisering och digitalisering.⁴⁹² Enligt projektledaren för Grön Flygplats har det nya projektet också en stark koppling till regionerna. Regionföreträdare sitter i en referensgrupp för projektet, och det ska genomföras fallstudier tillsammans med regioner om hur man kan se på det nya flyget som en motor för regional utveckling. Ett exempel på hur regioner kan knytas närmare flygplatsernas verksamhet är genom att installera solcellsparkar som kan utgöra ett energilager som även försörjer andra delar av närområdet med energi. Ett annat exempel är utvecklingen av drönartrafik (via s.k. vertiports) som skulle kunna vara ett hjälpmedel för sjukvården i regionerna. De regioner som kommer att delta i dessa fallstudier är Norrbotten, Västernorrland, Södermanland, Dalarna, Örebro, Östergötland och Skåne.⁴⁹³

⁴⁸⁹ Grön Flygplats, Teamsintervju, 2025-10-31.

⁴⁹⁰ Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁴⁹¹ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁴⁹² Grön Flygplats, Teamsintervju, 2025-10-31.

⁴⁹³ Grön Flygplats, mejl, 2025-11-09.

Inom ramen för Grön Flygplats har tio flygplatser gått ihop och gjort en gemensam upphandling av SAF.⁴⁹⁴

Projektet har satt upp åtta mätbara projektmål som är fördelade på fyra arbetspaket:⁴⁹⁵

1. Flygets betydelse för hållbar och jämställd regional utveckling
 - Genomföra minst tre fallstudier som belyser hur det fossilfria flyget, inklusive nya typer av flygfarkoster, kan bidra till en hållbar regional utveckling. Målet ska genomföras i samverkan med regioner och kommuner.
 - Etablera testanläggningar för el-/vätgasflyg på två flygplatser.
 - Säkerställa att minst tio ägare har en resepolicy som inkluderar köp av förnybart flygbränsle (SAF).
 - Säkerställa att en utsläppskalkylator finns på minst 15 flygplatsers webbplatser.
2. Digitalisering och automatisering
 - Minst två nya system för automatisering eller digitalisering av flygplatsdrift har tagits fram.
3. Flygplatsen som energihubb
 - På minst fem flygplatser finns solcellsparker installerade eller är projekterade.
4. Flygplatsen som hållbart rese- och godsnav
 - Minst 75 procent av flygplatserna är fossilfria, alltså minst 23 av 30.
 - Det ska finnas vertiports på minst två flygplatser.

7.3.2 De flesta flygplatser närmar sig fossilfrihet

Åtgärder för att ställa om den lokala infrastrukturen mot en fossilfri drift på flygplatser handlar ofta om att byta ut drivmedel i servicefordon och maskiner, att se över system för uppvärmning eller avfallshantering samt att införa ett strukturerat miljöarbete genom certifiering, lokala riktlinjer eller ramverk. Utifrån intervjuerna har merparten av de regionala flygplatserna kommit långt i utvecklingen mot en fossilfri drift. Hälften av de intervjuade flygplatserna (t.ex. Skellefteå och Örebro) uppger att de redan i dag är helt eller i det närmaste helt fossilfria. Bland dem som är väldigt nära målet uttrycker flera att det som återstår är att byta ut enskilda fordon. Företrädare för Kalmar Öland Airport nämner exempelvis att det som återstår att byta ut är en brandbil som drivs med diesel, och vid Karlstad Airport är det ett bensindrivet fordon som återstår.⁴⁹⁶ Företrädaren för flygplatsen i Växjö beskriver att all huvudverksamhet

⁴⁹⁴ Se vidare avsnitt 7.4.2.

⁴⁹⁵ <https://gronflygplats.se/>.

⁴⁹⁶ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15, och Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

vid flygplatsen är fossilfri och exemplifierar det som återstår med enstaka bensindrivna motorsågar.⁴⁹⁷

Flera flygplatser lyfter dock svårigheter med att definiera vad som kan och ska räknas som fossilfrihet, framför allt i förhållande till de krav som Trafikverket och regeringen ställer, där det vid tiden för intervjuerna saknades tydliga ramverk eller riktlinjer. Majoriteten använder t.ex. HVO 100 som alternativ till diesel i markfordon och maskiner men vet inte om det kommer att vara godkänt av Trafikverket för att klassificeras som fossilfria.

På motsvarande sätt lyfter företrädaren för Linköping City Airport en osäkerhet om huruvida uppvärmning via fjärrvärme kommer att anses fossilneutralt av Trafikverket.⁴⁹⁸ Överlag efterfrågar företrädare för de regionala flygplatserna tydligare kriterier från staten och ansvariga myndigheter för vad som ska räknas som fossilfrihet och hur det ska mätas och dokumenteras för att man ska kunna få det särskilda stödet på 1 miljon kronor i samband med det statliga driftbidraget.⁴⁹⁹ Andra oklarheter som företrädare för flygplatserna nämner i relation till Trafikverkets kriterier för fossilfri drift gäller ansvarsuppdelning gentemot leverantörer/entreprenörer som flygplatser upphandlar, samt hantering av sorterat avfall som kommer från flygbolagen. Företrädaren för Dala Airport nämner t.ex. att de avgränsar sin uppföljning till sitt eget avtryck och inte räknar in utsläppen från kringleverantörer såsom taxibolag som trafikerar flygplatsen.⁵⁰⁰

Osäkerheten om vad som ska räknas in i fossilfri drift – om det t.ex. endast gäller den egna maskinparken eller även leverantörer – gör såväl planering som uppföljning av flygplatsernas arbete mot fossilfrihet svårare. Därtill riskerar det att skapa skillnader i bedömningen av hur långt flygplatserna har kommit i förhållande till målet om fossilfrihet till 2030.

I januari 2026, efter att intervjuerna med flygplatsföreträdarna genomfördes, beslutade Trafikverket om en ny föreskrift om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.⁵⁰¹ I denna definieras fossilfri flygplatsverksamhet som ”att energi från fossila bränslen som olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas inte används i flygplatsverksamheten, med undantag för vid enstaka och kortvariga behov av akut karaktär”. Enligt företrädare för Trafikverket har avsikten varit att ge förutsättningar för ett omställningsarbete bland flygplatserna utan att göra dokumentationsarbetet för tungt och krångligt. Därför får flygplatserna i sin ansökan om driftbidrag själva argumentera för varför de anser sig vara fossilfria och vilka grunder de åberopar för detta.⁵⁰² Enligt Trafikverket har de haft en del diskussioner med de regionala flygplatserna i framtagandet av föreskriften, bl.a. om frågan om flygplatsernas rådighet över underleverantörer. I bedömningen av fossila utsläpp från de icke-statliga flygplatsernas verksamhet kommer Trafikverket även att beakta utsläpp från underleverantörer, undantaget

⁴⁹⁷ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁴⁹⁸ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁴⁹⁹ 9 § förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

⁵⁰⁰ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

⁵⁰¹ Trafikverkets föreskrifter (TRVFS 2026:1) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

⁵⁰² Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

flygtrafik, i de fall dessa härrör från tjänsten eller varan som levereras till flygplatserna.⁵⁰³

Huruvida användning av HVO 100 i stället för diesel i markfordon kommer att bedömas som fossilfritt framgår inte av Trafikverkets föreskrift, men företrädare för myndigheten menar att det sannolikt kommer att godkännas. Trafikverket framhåller i sammanhanget att syftet med föreskriften och det särskilda stödet för att uppnå fossilfrihet är att bidra till en grönare bransch utan att försvåra mer än nödvändigt för flygplatserna.⁵⁰⁴

Bland de flygplatser som kan uppfattas ha något längre väg mot fossilfri drift finns bl.a. flygplatserna i Pajala och Arvidsjaur. Båda dessa lyfter ekonomi och investeringsutrymme som det viktigaste hindret för att nå målet om fossilfrihet till 2030. Företrädaren för Arvidsjaur Airport nämner t.ex. att användningen av HVO 100 i stället för diesel i fordon kräver väldigt lite arbete då man inte behöver byta ut något fordon. Däremot blir det en rent ekonomisk fråga eftersom HVO 100 är dyrare än diesel.⁵⁰⁵ Enligt företrädaren för projektet Grön Flygplats förekommer det att fordonsansvariga på vissa flygplatser tvekar inför att ersätta diesel med HVO i äldre maskiner där motortillverkaren inte har hunnit uppdatera sina garantier. I dessa fall brukar företrädaren påminna om att HVO-leverantörerna garanterar funktionen även om inte motortillverkaren alltid gör det.⁵⁰⁶ I norra Sverige finns också problemet med kalla vintrar och mycket snö. Företrädare för flygplatserna i såväl Arvidsjaur som Pajala lyfter båda en osäkerhet om funktionen av eldrivna maskiner för exempelvis snöröjning under väldigt kalla omständigheter.⁵⁰⁷ Flygplatsen i Arvidsjaur har nyligen investerat i en ny elbil delvis för att testa hur den klarar kalla omständigheter.

Utöver bränslebyten arbetar många flygplatser med elektrifiering av maskinparken. Det handlar t.ex. om eldrivna verktyg, laddbara fordon och LED-belysning. Den utvecklingen kräver dock större engångskostnader och investeringar, vilket är ett genomgående problem för samtliga flygplatser. Företrädare för flera flygplatser (däribland flygplatserna i Arvidsjaur och Västerås) resonerar också om hållbarhetsaspekter av att byta ut fungerande maskiner som drivs på diesel. När det gäller detta har de landat i ett förhållningssätt där de byter ut maskiner mot fossilfria alternativ i den takt de slits ut i stället för att påskynda processen.

7.3.3 Olika uppfattningar bland flygplatserna om värdet av miljö- och klimatcertifiering

Organisationen Airports Council International har tagit fram en internationell certifiering (Airport Carbon Accreditation, ACA) för arbete med att mäta och

⁵⁰³ Ibid.

⁵⁰⁴ Ibid.

⁵⁰⁵ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

⁵⁰⁶ Grön Flygplats, Teamsintervju, 2025-10-31.

⁵⁰⁷ Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, och Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

minska flygplatsers koldioxidutsläpp.⁵⁰⁸ Alla statliga flygplatser i Sverige är i dag certifierade på minst den näst högsta nivån (ACA 4+), och sex av flygplatserna har nått den högsta nivån (ACA 5). Bland dessa finns Arlanda, Landvetter och Malmö.⁵⁰⁹ Certifieringen tar hänsyn till koldioxidutsläpp inom alla processer på flygplatserna inklusive upphandlade tjänster från tredje part. De flesta regionala flygplatser är miljöcertifierade enligt ISO 14000.⁵¹⁰

Bland de regionala flygplatserna finns delade meningar om nyttan med ACA-certifiering. Enstaka flygplatser, som Ängelholm och Sundsvall Timrå, är certifierade på nivån 3+, och flygplatsen i Örnköldsvik jobbar mot att uppnå motsvarande nivå. Kalmar Öland Airport är certifierad i nivå 3 med stöd av Grön Flygplats. Flygplatsen i Lycksele är i dagsläget certifierad enligt ACA nivå 2 och har påbörjat ett arbete mot att komma upp till nivå 3+. De beskriver dock ansöknings- och godkännandeprocessen som väldigt omfattande.⁵¹¹

För att uppnå en högre nivå än ACA 3+ krävs engagemang från externa aktörer utanför flygplatserna, såsom taxibolag. Flygplatsen i Ängelholm strävar mot att uppnå högre certifieringsnivåer än de har i dag.⁵¹² Företrädaren för flygplatsen i Sundsvall Timrå menar dock att det skulle vara väldigt resurskrävande, och därför inte aktuellt, att driva den typen av samarbetsprojekt för att uppnå en högre grad av certifiering.⁵¹³

Ett flertal regionala flygplatser är dock kritiska till nyttan med ACA-certifiering. Företrädarna för flygplatserna i Växjö och Skavsta menar att själva certifieringsprocessen innebär en administrativ kostnad som behöver tas från verksamheten utan att resultatet i sig påverkar utsläppen.⁵¹⁴ Vid flygplatsen i Linköping påbörjades tidigare ett arbete mot ACA-certifiering som avbröts medvetet då det bedömdes att kostnaden skulle bli för hög till begränsad eller oklar nytta.⁵¹⁵ Företrädaren för flygplatsen i Västerås uppger att certifieringar ofta handlar om dokumentationskrav och att de har resonerat som att det är bättre att de nyttjar de begränsade resurserna till att uppnå fossilfrihet på riktigt.⁵¹⁶

Inom projektet Grön Flygplats valde man att inte ha ACA-certifiering som ett uttalat mål för de ingående flygplatserna, då det bedömdes innebära ett för stort arbete för i synnerhet de mindre flygplatserna. Enligt företrädaren för Grön Flygplats innebär revisionen för ACA-certifiering att man behöver dokumentera alla uttalanden om fossilfri el och uppvärmning tre år bakåt i tiden, vilket kräver ett stort administrativt arbete.⁵¹⁷ Däremot har projektet utgått från mallen som används för ACA-certifiering för att kunna mäta och följa utsläppen bland de deltagande flygplatserna, utan att för den delen behöva ansöka om certifikatet. Detta beskriver också företrädaren för Dala Airport i Borlänge

⁵⁰⁸ <https://www.airportcarbonaccreditation.org/>.

⁵⁰⁹ <https://www.swedavia.se/visby/miljo/>.

⁵¹⁰ <https://www.flygplatser.se/de-regionala-flygplatsernas-miljoarbete/>.

⁵¹¹ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

⁵¹² Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

⁵¹³ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

⁵¹⁴ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, och Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

⁵¹⁵ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵¹⁶ Västerås flygplats, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵¹⁷ Grön Flygplats, Teamsintervju, 2025-10-31.

att de gör årligen för att följa sina koldioxidutsläpp. Trots detta har de valt att inte ansöka om certifiering på grund av avsaknad av administrativ kraft.⁵¹⁸

Enligt företrädare för Trafikverket kommer det inte att krävas ACA-certifiering för att flygplatserna ska klassas som fossilfria i samband med utbetalning av statligt stöd. Däremot kommer flygplatser som har ACA-certifiering att kunna åberopa detta som en del av sitt underlag till Trafikverket.⁵¹⁹

7.3.4 Behov av insatser från andra aktörer för att flygplatserna ska ställa om till fossilfri drift

Intervjuerna med företrädare för flygplatserna visar att omställningen till fossilfri egen verksamhet inte endast är en intern fråga. Även när flygplatserna själva har kommit långt med åtgärder som elektrifiering av fordon, övergång till HVO 100 i stället för diesel eller energieffektivisering, pekar flera flygplatser på att de sista stegen ofta är beroende av beslut, regelverk och infrastruktur som ligger utanför flygplatsernas egen rådighet. För att de regionala icke-statliga flygplatserna ska kunna uppnå målet om fossilfri drift i sin egen verksamhet till 2030 lyfter flera av dem därför att de även är beroende av insatser från andra aktörer. Bland dessa är det särskilt tre olika spår som återkommer:

- flygplatsernas ägare (oftast kommuner eller regioner)
- staten eller statliga myndigheter
- underleverantörer och marknadslösningar.

Flygplatsernas ägare och huvudmän behöver prioritera flygplatsers omställning i styrning och investeringsfrågor

Flygplatsernas ägare, såsom kommuner och/eller regioner, lyfts fram som en viktig aktör när det gäller att fatta beslut, prioritera och finansiera investeringar som krävs för att nå fossilfri drift. Som beskrivits i ovanstående avsnitt ser flera flygplatser att omställningen är hanterbar ur ett tekniskt perspektiv, men att den bromsas av ekonomiska ramar och av att vissa nyckelåtgärder kräver ägarbeslut. Ett konkret exempel är Höga Kusten Airport, där företrädaren pekar ut att det krävs en investering från ägaren (kommunen) för att byta ut den oljepanna som utgör den kvarvarande fossilposten.⁵²⁰ Ett liknande resonemang förs av Scandinavian Mountains Airport, där företrädaren kopplar omställningen till behov av finansiering och investeringskraft för bl.a. kvarvarande fordon och större energiinvesteringar, som en solcellspark.⁵²¹ Även företrädaren för Kristianstad Österlen Airport beskriver ett investeringsunderskott och en gammal fordonspark som ett hinder, vilket i praktiken innebär att ägare och

⁵¹⁸ Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

⁵¹⁹ Trafikverket, Teamsintervju, 2026-03-10.

⁵²⁰ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵²¹ Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

finansiärer behöver skapa långsiktiga villkor för att flygplatsen ska kunna genomföra nödvändig byten.⁵²²

Några flygplatser betonar också behovet av stabil ekonomi och uthållighet i ägarstyrningen för att inte tappa fart när fossilfria alternativ uppfattas som dyrare i drift. Lycksele Airport lyfter exempelvis att ekonomin påverkar om man vågar hålla fast vid fossilfria val som HVO.⁵²³

Sammantaget framhåller flygplatsföreträdare att ägare och huvudmän behöver göra omställningen till en tydlig prioritering i styrning och budget, och vara beredda att ta investeringar som ligger utanför den dagliga driftsorganisationens mandat.

Staten och myndigheterna behöver ge tydligare riktlinjer och förutsättningar

Ett andra spår rör statens och myndigheternas ansvar för tydliga spelregler och stödformer som minskar osäkerhet. Flera flygplatser beskriver att otydliga definitioner, skiftande tolkningar eller kortsiktiga stödformer gör att man tvekar inför investeringar, även när man är nära att nå målet. Karlstad Airport efterfrågar ett tydligt ramverk för vad som förväntas av flygplatserna och pekar på problem med godtycke i bedömningar och behovet av en mer samlande statlig roll.⁵²⁴ Företrädaren för flygplatsen i Linköping framhåller på liknande sätt att det behövs tydligare nationella definitioner för vad som räknas som fossilfri eller koldioxidneutral drift i stöd och uppföljning.⁵²⁵ Tydligare spelregler och kravbild kopplat till fossilfrihet efterfrågas också av företrädaren för South Lapland Airport i Vilhelmina.⁵²⁶

Återkommande i intervjuerna är också synen på stödets utformning. Företrädaren för flygplatsen i Pajala uttrycker att staten behöver bidra med investeringsstöd eller en ”start”, och inte enbart ställa krav, för att omställningen ska kunna ta fart.⁵²⁷ Även företrädaren för flygplatsen i Växjö tar upp risker med stöd som saknar tydliga kriterier eller som upplevs som omfördelning snarare än nya resurser.⁵²⁸

I diskussionen om statens och myndigheternas roll i de regionala flygplatsernas förutsättningar för omställning återkommer också systemfrågor som har redogjorts för i andra kapitel. Företrädaren för Scandinavian Mountains Airport lyfter exempelvis att långsiktighet i status som beredskapsflygplats och villkoren för statligt driftbidrag påverkar både prioriteringar och möjligheter att säkra resurser.⁵²⁹

Sammantaget önskar företrädarna för de regionala flygplatserna att staten och myndigheterna bidrar med både tydligare definitioner och mer förutsäg-

⁵²² Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

⁵²³ Lycksele Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

⁵²⁴ Karlstad Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁵²⁵ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵²⁶ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁵²⁷ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵²⁸ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁵²⁹ Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

bara, användbara stödmodeller som gör det rationellt att investera i deras omställning mot fossilfrihet.

Underleverantörer och marknadslösningar skapar förutsättningar utanför flygplatsernas rådighet

Det tredje spåret gäller underleverantörer och marknadslösningar som flygplatserna är beroende av, särskilt i relation till energisystem och leverantörer av teknik och specialfordon. Här återkommer bilden att flygplatserna ofta kan hantera stora delar av omställningen genom egna val, men att kvarvarande fossilposter ibland kräver insatser av marknadsaktörer som kan försvåras av att de ännu inte är kommersiellt mogna eller saknar standarder. Företrädaren för flygplatsen i Örnsköldsvik pekar på att leverantörsmarknaden behöver ta fram standardiserade och kostnadseffektiva eldrivna alternativ för specialfordon, och nämner samtidigt elnätsutbyggnad/anslutning som en viktig förutsättning.⁵³⁰ Företrädaren för flygplatsen i Kalmar pekar på deras dieseldrivna brandbil som ett exempel på behovet av marknadsutveckling för fossilfria alternativ bland specialfordon.⁵³¹

Som beskrivits tidigare lyfter företrädare för mindre flygplatser i Norrland, såsom Arvidsjaur och Pajala, en osäkerhet om robusthet i kallt klimat och skulle i praktiken önska att leverantörer kunde erbjuda lösningar med eldrivna maskiner som fungerar i verklig vinterdrift.⁵³²

Här ryms också frågor om rådighet över externa flöden där flygplatsen inte ensam kan driva förändring. Där ingår exempelvis externa aktörer som taxibolag, som nämns av bl.a. företrädaren för flygplatsen i Sundsvall.⁵³³ Företrädaren för flygplatsen i Linköping pekar också på avfallshantering, där kommunen och/eller flygbolagen behöver vara en del av lösningen för att man ska kunna uppnå fossilfrihet.⁵³⁴

Sammanfattningsvis beskriver flygplatserna att de själva kan driva stora delar av omställningen, men att fossilfrihet i den egna verksamheten i praktiken är beroende av ett samspel. Ägare och huvudmän behöver fatta investeringsbeslut och skapa uthålliga ekonomiska villkor, staten och myndigheter behöver ge tydliga definitioner och stöd som minskar osäkerheten och marknads- och systemaktörer behöver leverera fungerande teknik, kapacitet i energisystemet och lösningar för specialfordon samt bidra i de delar där flygplatsen saknar rådighet.

⁵³⁰ Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵³¹ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

⁵³² Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19, och Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵³³ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

⁵³⁴ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

7.4 Flygplatsers infrastruktur gentemot flygbolagen

I nedanstående avsnitt beskrivs de regionala flygplatsernas arbete för att underlätta flygbolagens övergång till ett fossilfritt flygande. Först beskrivs förutsättningarna för att erbjuda el och laddinfrastruktur till framtida elflygplan, och därefter följer avsnitt om möjligheterna att erbjuda fossilfritt flygbränsle (SAF) respektive vätgas. Ytterligare ett sätt som infrastrukturen på flygplatser kan bidra till minskade utsläpp är genom effektivare taxibanor i samband med flygplanens start och landning. Transportstyrelsen lyfter också att flygplanen, i väntan på att få taxa ut på startbanan, skulle kunna förses med energi från flygplatserna i stället för att använda sina egna motorer.⁵³⁵

7.4.1 El och laddinfrastruktur

I övergången till ett fossilfritt flygande är eldrivna flygplan en central del av lösningen. Intervjuerna med företrädare för regionala flygplatser visar också att många ser elflyg och laddning som ett sannolikt framtidsspår. Arbetet på flygplatserna i dag befinner sig dock ofta i ett ”beredskapsläge”, där man jobbar med att säkra förutsättningar i form av elkapacitet, markytor m.m. och avvaktar tydligare standarder innan man gör större investeringar. Det finns ofta en tydlig ambition att kunna agera snabbt när ett konkret behov uppstår, samtidigt som trösklarna i form av effekt/elnet och investeringsrisk fortfarande är relativt höga.

Projektet Fossilfritt Flyg 2045, som stöddes av Energimyndigheten och samlade olika aktörer i flygbranschen, identifierade tänkbara hinder i utvecklingen mot en fossilfri flygplatsinfrastruktur. Bland dessa hinder fanns avsaknad av standarder, bristfällig kapacitet i svenska elnät och att lokala elnätsförstärkningar görs när behov uppstår och inte i förväg. Bland föreslagna åtgärder fanns att lära av andra goda exempel och att sätta av finansiering från politiskt håll för elektrifiering av flygplatser.⁵³⁶

Upplevda hinder för utbyggnad av elinfrastruktur

Ett återkommande hinder för att möjliggöra storskalig laddning av elflygplan är att dessa bedöms kräva betydligt högre effekt än vad flygplatserna har i dag eller vad den lokala nätägaren har möjlighet att leverera. Detta lyfts av bl.a. företrädarna för flygplatserna i Pajala, Örebro och Örnsköldsvik.⁵³⁷ Företrädaren för flygplatsen i Mora beskriver också att det inte bara handlar om att ”dra fram mer ström”, utan att det handlar om systemlösningar med stora investeringskostnader för nätleverantören som inte kan läggas på en mindre, kommunal aktör.⁵³⁸ Företrädaren för flygplatsen i Sundsvall ger en liknande bild och

⁵³⁵ Ibid.

⁵³⁶ Fossilfritt Flyg 2045 (2021). Vägen till fossilfritt flyg 2045 – agerande, hinder och behov. Hämtad från: <https://media.gronflygplats.se/2022/04/fossilfrittflyg2045.pdf>.

⁵³⁷ Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, och Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵³⁸ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

menar att systemkostnaderna för att möjliggöra laddinfrastruktur för flygplan inte är realistiska för kommunen och att staten i sådana fall behöver ta en mer aktiv roll.⁵³⁹

Utöver kapaciteten i elnätet finns en återkommande osäkerhet om standarder och teknikval för framtida lösningar med laddinfrastruktur. Flera flygplatser vill undvika att investera i ”fel” lösning innan det är klarlagt vilken laddstandard, vilken flygplanstyp och vilken driftsmodell som kommer att bli dominerande. Företrädaren för flygplatsen i Örebro uttrycker detta som en vilja att inte bygga ”fel” innan standarder och flygplanstyper har satt sig.⁵⁴⁰ Företrädaren för flygplatsen i Mora beskriver samma problematik och menar att det finns en risk för ohanterbara kostnader om man satsar fel, vilket gör att man efterfrågar tydligare nationell styrning.⁵⁴¹ Även företrädaren för flygplatsen i Ängelholm anför att det i avsaknad av standarder blir mer eller mindre en chansning om man ska installera dylik teknik i dag. Han pekar också på att större batterier och högre effekter kan föra med sig säkerhets- och tillståndsfrågor som också måste hanteras på ett ansvarsfullt vis.⁵⁴²

För vissa flygplatser finns också ägande- och ansvarsförhållanden som gör det svårt att veta vem som ska bära investeringskostnaderna. Företrädaren för Linköping City Airport beskriver t.ex. att de inte själva äger infrastrukturen utan hyr denna av Saab, och att det därigenom är en olöst kärnfråga vem som ska ta en eventuell investeringskostnad.⁵⁴³

Ett ytterligare hinder som återkommer i intervjuer med företrädare för de regionala flygplatserna är att de än så länge inte ser någon efterfrågan från flygbolag, och att affärscaset därför blir svårt att motivera. Företrädaren för Höga Kusten Airport säger att man har ”ström fram till plattan” och teknisk möjlighet att sätta upp laddstolpar men har valt att avvakta eftersom det inte finns något uttalat efterfrågat behov.⁵⁴⁴ Även företrädaren för flygplatsen i Örnsköldsvik beskriver att de kan friställa effekt, men då behöver en faktisk kund som använder effekten.⁵⁴⁵ Liknande resonemang förs av företrädare för flygplatserna i Vilhelmina och Pajala, som menar att det är svårt för flygplatsernas styrelser att godkänna kostsamma investeringar utan ett tydligt behov från kundsidan.⁵⁴⁶

Företrädaren för flygplatsen i Torsby gör i sammanhanget en koppling till flygbolagens ekonomi och upphandling av trafikplikt. Dessa upphandlingar drivs ofta mot lägsta pris och det blir därför svårt för flygbolagen att bära kapitalkostnader för nya elflygplan.⁵⁴⁷

⁵³⁹ Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

⁵⁴⁰ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁵⁴¹ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

⁵⁴² Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

⁵⁴³ Linköping City Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵⁴⁴ Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵⁴⁵ Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵⁴⁶ South Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-27, och Pajala Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵⁴⁷ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

Pågående arbete och behov av tydligare riktlinjer

Trots flera av hindren som nämns i föregående avsnitt beskriver flera flygplatser konkreta möjligheter och pågående förberedelser – framför allt kopplade till att bygga upp en tillräcklig ”energigrund” och att vara redo att installera laddpunkter när efterfrågan och standarder klarnar. Det gäller t.ex. flygplatserna i Torsby och Borlänge, som uppger att de redan har hög effekt framdragen och bedömer att laddning kan komma på plats med kort varsel.⁵⁴⁸ Liknande resonemang framförs av företrädare för flygplatsen i Örebro, som har blivit delägare i Kumbro Vind med målsättningen att bygga en solcellspark. Beslut fattades i mars 2026 om att bygga första etappen av solcellsparken med målsättningen att den ska vara klar under året.⁵⁴⁹

I Mora och Borlänge installerade AB Dalaflyget laddstolpar via Klimatkli- vet omkring 2019/20 för mindre flygplan/skolflyg, men betonar att laddning av större passagerarplan kräver en helt annan infrastruktur. I det samman- haget efterfrågar företrädaren en tydligare nationell strategi för att flygplatser ska våga göra de investeringar som krävs. I dagsläget vet man inte om det är el, vätgas eller SAF som man ska satsa på i första hand. Företrädaren gör en liknelse med Norge som har varit tydligt i satsningen på elflyg och efterfrågar en liknande tydlighet i Sverige.⁵⁵⁰

På flygplatsen i Ängelholm finns i dag laddstationer upp till ca 63 A, vilket de bedömer räcker för mindre flygplan som utgör dagens certifierade elflyg.⁵⁵¹ Företrädaren för Scandinavian Mountains Airport beskriver att de har planer på att anlägga en solcellspark med batterilagring tillsammans med andra par- ter, men att större investeringar återstår innan man kan ta steget fullt ut.⁵⁵²

Följande insatser från övriga aktörer efterfrågas av de intervjuade flygplat- serna:

- *Elnätsägare/energibolag*: Dessa beskrivs som nödvändiga för att möjliggöra anslutning, tillräcklig ökning av kapacitet och hantering av toppeffekter.⁵⁵³
- *Staten och myndigheter*: Statliga aktörer och även EU nämns framför allt i relation till standardisering och styrning/ramverk för att minska riskerna att flygplatserna investerar i fel standard. Men statens roll kopplas också till finansieringsfrågan eftersom investeringskostnaderna riskerar att bli så höga att ägarkommunerna inte kan bära dem.⁵⁵⁴
- *Flygbolag*: Dessa lyfts framför allt med koppling till efterfrågan för att det ska vara rationellt att investera i ny infrastruktur.⁵⁵⁵

⁵⁴⁸ Torsby flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16, och Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05.

⁵⁴⁹ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁵⁵⁰ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

⁵⁵¹ Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

⁵⁵² Scandinavian Mountains Airport, Teamsintervju, 2025-10-21.

⁵⁵³ Lyfts av företrädarna för bl.a. flygplatserna i Pajala, Örnsköldsvik och Örebro.

⁵⁵⁴ Lyfts av företrädarna för bl.a. flygplatserna i Örebro, Ängelholm och Sundsvall.

⁵⁵⁵ Lyfts av företrädarna för bl.a. flygplatserna i Höga Kusten, Torsby och Vilhelmina.

7.4.2 SAF och fossilfria bränslen

Hållbart flygbränsle (SAF) är ett alternativ till fossil fotogen som potentiellt kan bidra till att minska flygindustrins beroende av fossila bränslen. En fördel med SAF är att det inte kräver någon ny teknik utan kan blandas in i existerande bränsletankar.

Det finns två typer av SAF. SAF används som samlingsnamn för både bio-SAF och e-SAF. EU:s definition omfattar SAF av båda typerna och de behandlas gemensamt i lagstiftningen.

- bio-SAF tillverkas av biobaserade råvaror och förnybara restprodukter. Det kan handla om använd matolja och animaliska fetter, jordbruksrester och skogsavfall. Bio-SAF kan blandas in i konventionellt flygbränsle. På grund av att matolja är en relativt begränsad resurs håller andra råvarualternativ på att bli mer attraktiva, exempelvis omvandlingen av alkoholer eller skogsråvara till flygbränsle.
- E-SAF, eller elektroflygbränsle, produceras av vätgas och återvunnen koldioxid. För att klassas som förnybar behöver vätgasen produceras med fossilfri el och koldioxiden infångas från biogena processer.

Enligt den internationella branschorganisationen för flygbolag (IATA) kan SAF minska koldioxidutsläppen från flyg med upp till 80 procent.⁵⁵⁶ Vidare förväntas SAF stå för 65 procent av utsläppsminskningarna som är nödvändiga för att nå klimatmålen inom flygindustrin till 2050.⁵⁵⁷ I dag är dock produktionen av SAF liten och i flygindustrin ses investeringar i teknologin som osäkra. Enligt Energimyndigheten står SAF för 0,5 procent av den globala bränsleanvändningen, och produktionen skulle behöva öka med 560 procent fram till 2050.⁵⁵⁸ I Sverige är dock användningen av SAF högre än den globala användningen. Enligt Energimyndigheten utgjordes 3,8 procent av den totala förbrukningen av flygbränsle i Sverige av biobränsle 2024.

SAF kan införas utan ny infrastruktur

Intervjuerna med företrädare för de regionala flygplatserna visar att många ser SAF som ett av de mest realistiska omställningsspåren för att snabbt kunna minska flygets klimatpåverkan, särskilt eftersom SAF kan användas i befintliga flygplansflottor. Samtidigt framgår det att flygplatsernas roll i en övergång till fossilfritt bränsle blir möjliggörande snarare än drivande. Företrädare för flera flygplatser betonar att de varken är bränsleproducenter eller bränslebolag och att de därför har begränsad rådighet över priser och leveranskedjor. Det uttrycker bl.a. företrädaren för flygplatsen i Jönköping, som också pekar på att bränslebolag redan äger viktiga delar som tankbilar.⁵⁵⁹ Även företrädaren för

⁵⁵⁶ IATA (2024). SAF Handbook. Maj 2024. Hämtad från: <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-handbook.pdf>.

⁵⁵⁷ Ibid.

⁵⁵⁸ Energimyndigheten (2026). Framtidens fossilfria luftfart – Åtgärder och stöd för luftfartens omställning. ER 2026:04.

⁵⁵⁹ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

flygplatsen i Mora liknar flygplatserna vid bensinmackor och menar att staten och branschen behöver sätta riktningen och skapa förutsättningar för att SAF faktiskt ska användas.⁵⁶⁰

En återkommande möjlighet är att SAF ofta beskrivs som en drop-in-lösning. Det innebär att flygplatsen i många fall kan hantera SAF inom befintlig bränslelogistik, utan att genomföra större nybyggnationer. Företrädaren för flygplatsen i Kalmar menar t.ex. att SAF kräver väldigt små förändringar och i princip kan levereras inom de system som finns i dag.⁵⁶¹ Den tekniska tröskeln för att införa SAF är därmed låg, men flera företrädare betonar att det kräver en efterfrågan från flygbolagen för att det ska vara meningsfullt att införa möjligheten.⁵⁶²

Ett illustrativt exempel på detta är Göteborg Stallbacka Airport, som har valt att bli först i världen med att använda den högsta tillåtna inblandningen av förnybart bränsle i samråd med Västflyg, som är det flygbolag som främst trafikerar flygplatsen. Den högsta tillåtna inblandningen av SAF är 50 procent och enligt företrädaren för flygplatsen flyger bolagen där i praktiken med en inblandning på mellan 30 och 40 procent.⁵⁶³ Det innebär att vanligt fossilt Jet A1-bränsle inte längre erbjuds till några flygbolag vid flygplatsen.⁵⁶⁴

Kostnaden är det viktigaste hindret

Som beskrivits ovan krävs det ingen ny infrastruktur för att införa fossilfritt bränsle. Det största hindret enligt flygplatsföreträdarna är i stället bränslekostnaden. Eftersom SAF i dagsläget är betydligt dyrare än fossilt Jet A1 beskrivs det som svårt att få genomslag utan krav, stöd eller tydliga incitament. Detta är något som lyfts av bl.a. företrädarna för flygplatserna i Mora och Höga Kusten, som menar att flygbolagen väljer fossilt bränsle av kostnadsskäl även om fossilfria alternativ skulle finnas.⁵⁶⁵ Företrädaren för flygplatsen i Kristianstad uttrycker det som att SAF är i händerna på flygbolagen och villkorat av att de faktiskt väljer att tanka.⁵⁶⁶ Samma resonemang för företrädaren för flygplatsen i Härjedalen som också pekar på att fossilfritt bränsle inte utgör något krav i trafikplikten.⁵⁶⁷

Ett annat hinder som framkommer i intervjuerna är att flygplatserna själva ibland har begränsad rådighet över bränslesystemet eftersom bränsleleverantören ofta äger tankar, anläggningar och kringliggande logistik. Det gäller t.ex. flygplatsen i Kalmar där företrädaren menar att flygplatsen inte har kontroll över tankar och liknande.⁵⁶⁸ Det kan få konsekvenserna att även om flyg-

⁵⁶⁰ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

⁵⁶¹ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

⁵⁶² Till exempel Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23, Dala Airport, Teamsintervju, 2025-11-05, och Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

⁵⁶³ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁵⁶⁴ Transportstyrelsen (2024b). State Action Plan Sweden 2024. Report Designation TSL 2024-1934. December 2024.

⁵⁶⁵ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24, och Höga Kusten Airport, Teamsintervju, 2025-10-23.

⁵⁶⁶ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

⁵⁶⁷ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁵⁶⁸ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

platsen ser SAF som önskvärt och tekniskt hanterbart har de svårt att påverka när och hur det erbjuds, i vilka volymer samt hur kostnaderna ska fördelas.

Vid flygplatsen i Gällivare har det nyligen byggts en ny flygbränsleanläggning och där resonerar företrädaren om risker med ett ökat underskott om de skulle ha en separat lagring eller fraktion med SAF vid sidan av fossilt bränsle.⁵⁶⁹ Vid flygplatsen i Härjedalen har de förberett för en cistern som är vigd till SAF. Där menar man att så länge det inte ställs som ett krav i trafikplikten finns det ingen efterfrågan från flygbolagen och de vill inte riskera att sitta med ”Svarte Petter” i form av investeringskostnader för något som i slutändan inte efterfrågas.⁵⁷⁰

Utöver frågan om pris och efterfrågan lyfter företrädaren för flygplatsen i Hemavan att det krävs uppbyggnad av såväl produktion som distributionssystem på nationell nivå för att uppfylla behovet.⁵⁷¹ Företrädaren för flygplatsen i Halmstad kopplar ihop resonemangen och menar att en ökad produktion skulle få ned priset på SAF, vilket i sin tur skulle öka efterfrågan.⁵⁷²

Sammanfattningsvis uttrycker företrädarna för Svenska Regionala Flygplatser (SRF) att SAF är en praktisk lösning eftersom den inte kräver stora nyinvesteringar. Genomslaget är dock i hög grad beroende av faktorer utanför flygplatsens kontroll, såsom pris, tillgång/distribution och krav/upphandling som skapar efterfrågan.

Pågående gemensam upphandling av SAF

Grön Flygplats har tillsammans med tio flygplatser⁵⁷³ som är medlemmar i SRF upphandlat ett ramavtal för leveranser av SAF med energi- och drivmedelsbolaget St1. Upphandlingen är genomförd för att flygplatserna och deras ägare (kommuner/regioner) ska kunna lägga till SAF för tjänsteresor med flyg och på så sätt ersätta fossilt Jet A1 med fossilfritt bränsle vid sina resor. Avtalet började gälla den 1 mars 2026 och gäller i ett år, med möjlig förlängning på ett plus ett år. Leveransen sker enligt metoden book and claim, vilket innebär att den inköpta kvantiteten SAF inte behöver tankas fysiskt i ett flygplan vid den flygplats som köper flygbränslet, samt att de miljömässiga fördelarna (certifikat/klimatnytta) tilldelas köparen.⁵⁷⁴

Enligt ramavtalet gäller en takvolym på 550 ton för den totala möjliga avtalsperioden, dvs. ett år med möjlighet till förlängning. Flygplatsernas uppskattade årliga köp av SAF uppgår till maximalt 134 ton.⁵⁷⁵ Det har dock tagits höjd för att flygplatserna kan utöka den uppskattade volymen med 25 procent, vilket t.ex. gör det möjligt för någon mer aktör (flygplats eller kommun/region) att ansluta sig till avtalet.

⁵⁶⁹ Lapland Airport, Teamsintervju, 2025-10-30.

⁵⁷⁰ Härjedalen Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁵⁷¹ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

⁵⁷² Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁵⁷³ Flygplatserna i Gällivare, Kalmar, Karlstad, Jönköping, Skellefteå, Torsby, Vilhelmina, Västerås, Örebro och Örnsköldsvik ingår i upphandlingen.

⁵⁷⁴ Svenska Regionala Flygplatser (2026a). Ramavtal gällande SAF.

⁵⁷⁵ Svenska Regionala Flygplatser (2026b). Ramavtal – Bioflygbränsle bil. 1.

Resenärers vilja att betala extra för biobränsle vid flygresor

De flesta flygbolag erbjuder möjlighet för resenärer att klimatreducera sin resa genom att betala extra för bioflygbränsle. Flygbolagen köper då in motsvarande mängd SAF utöver sina ordinarie inköp. SAS har erbjudit denna möjlighet sedan 2019.⁵⁷⁶ I de fall då flygbolagen inte själva erbjuder möjlighet till klimatreducering kan resenärerna ändå köpa till det via tjänster som t.ex. Fly Green Fund.⁵⁷⁷

I den riksrepresentativa enkäten med svenska befolkningen som genomfördes som del av uppföljningen instämmer totalt 44 procent helt eller delvis med påståendet att de kan tänka sig att betala extra för fossilfritt flygbränsle. En något mindre andel (38 procent) instämmer inte särskilt eller inte alls i samma påstående och 17 procent är osäkra. Kvinnor kan tänka sig att betala extra för fossilfritt flygbränsle i större utsträckning än män (48 respektive 42 procent). Det finns också en tydlig koppling till utbildningsnivå; 54 procent bland personer med eftergymnasial utbildning kan tänka sig att betala extra för fossilfritt flygbränsle, att jämföra med 40 procent bland dem som har gymnasial utbildning som högsta nivå, eller 31 procent bland personer som endast har genomgått grundskola eller motsvarande.

Bland de respondenter som har genomfört inrikes flygresor under den senaste tolv månadersperioden uppger knappt var tionde (8 procent) att de vid något av dessa tillfällen har betalat extra för att flygresan ska bli mer hållbar. Fyra av fem (79 procent) har inte betalat extra för klimatreducering och 13 procent är osäkra eller minns inte. Bland dem som har rest med inrikesflyg både i tjänsten och privat under det senaste året är det en betydligt större andel som har betalat extra för biobränsle (18 procent), jämfört med dem som endast har rest privat (8 procent).

Även bland de respondenter som har betalat för bioflygbränsle under det senaste året finns ett tydligt samband med utbildningsnivå; personer med akademisk examen har betalat för bioflygbränsle i större utsträckning än personer som saknar akademisk examen (15 respektive 3 procent). De svarande som uppgett att deras nuvarande arbetsgivare har en resepolicy som reglerar eventuella tjänsteresor har betalat för biobränsle i samband med en flygresa i ungefär dubbelt så stor utsträckning (14 procent) som personer vars arbetsgivare inte har en sådan resepolicy (8 procent) eller de som inte är anställda eller arbetar (6 procent).

Vad skulle det kosta med en total omställning till fossilfritt flygbränsle?

Den hypotetiska kostnaden för en övergång till SAF i svenskt inrikesflyg är svår att uppskatta av flera anledningar. För det första tillåts i dagsläget endast inblandning av 50 procent SAF i befintliga bränsletankar. En beräkning skulle

⁵⁷⁶ <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2019/sas-travelers-can-now-buy-biofuel/>.

⁵⁷⁷ <https://flygreenfund.se/>.

därför antingen behöva utgå från det eller ett antagande om att 100 procents inblandning vore möjlig. Det skulle också kräva en kraftigt ökad produktion och/eller import av fossilfritt bränsle, vilket i sin tur skulle påverka prisbilden av SAF enligt marknadens logik. Därtill finns olika metoder för produktion av SAF som medför varierande kostnader och marknadsförutsättningar. SAF kan produceras från fett, alkohol, biomassa eller förnybara källor som vätgas.⁵⁷⁸ Den SAF som produceras från fett (s.k. HEFA) är den mest utvecklade teknologin i dag, och priset på denna typ av SAF är därför lägre än alternativa produktionsmetoder.⁵⁷⁹ Samtidigt är många av teknologierna i en tidig fas i sin utveckling, vilket medför att prisbilden kan ändras drastiskt över tid.

Uppgifter om hur mycket dyrare SAF är än traditionell flygfotogen varierar av dessa skäl. EU:s myndighet för luftfartssäkerhet (Easa) beräknar att kostnaden för SAF är mellan tre och tio gånger högre än konventionellt flygbränsle.⁵⁸⁰ Enligt företrädare för Grön Flygplats är SAF snarare två till tre gånger dyrare än fossilt bränsle⁵⁸¹, men det finns som sagt många antaganden och faktorer som inverkar på prisberäkningarna.

Enligt Energimyndigheten är de faktorer som har störst påverkan på merkostnaden för användning av SAF i stället för flygfotogen priset för utsläppsrätter, reduktionsnivån, eventuell energiskatt och klimatprestandan för den SAF som används.⁵⁸² Andra faktorer som kan påverka priset för SAF är teknologitvecklingen och produktionsvolymerna som kan leda till stordriftsfördelar. Även konkurrensen från övriga branscher som har behov av råvaror som används vid produktion av SAF kan påverka prisbilden framöver.⁵⁸³

Utifrån de data som rapporteras till Statistiska centralbyrån levererades drygt 930 000 kubikmeter flygbränsle till den svenska marknaden under 2025. Priset för traditionellt flygfotogen Jet A1 varierar också beroende på tidpunkt, skatter och leverantör, men ett uppskattat literpris på 14 kronor ger en total kostnad på 13 miljarder kronor för en årsförbrukning av fossilt flygbränsle i Sverige. Om allt flygbränsle hypotetiskt skulle ersättas av endast SAF skulle kostnaden, utifrån de avgränsningar och antaganden som ges ovan, vara mellan två och tio gånger högre.

7.4.3 Vätgas

Utöver elflyg och en övergång till SAF i stället för fossilt bränsle nämns ibland vätgas som ett möjligt fossilfritt bränsle för framtidens flyg.

⁵⁷⁸ IATA (2024).

⁵⁷⁹ Farooq, Z., Wetterlund, E., Mesfun, S. och Furusjö, E. (2025). Uncovering the economic potential of sustainable aviation fuel production pathways: A meta-analysis of techno-economic studies. *Energy Conversion and Management*, 341, 120076.

⁵⁸⁰ Easa (2024).

⁵⁸¹ Grön Flygplats, Teamsintervju, 2026-02-13.

⁵⁸² Energimyndigheten (2022). Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 2 av 2. ER 2022:15.

⁵⁸³ Transportstyrelsen (2023b), Luft under gröna vingar – Planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige, TSL 2023-4166.

Vätgas kan användas indirekt som flygbränsle vid produktion av e-SAF tillsammans med infångad koldioxid eller användas direkt i bränsleceller eller turbiner. Det senare användningsområdet kräver dock anpassningar i flygplanskonstruktionen.⁵⁸⁴ I intervjuerna med flygplatsföreträdare nämns det i vissa fall som ett viktigt framtidsspår, samtidigt som det beskrivs som mer långsiktigt och osäkert än såväl el/laddning som SAF. I den utsträckning de regionala flygplatserna förhåller sig till vätgas är det därför snarare i termer av kunskapsuppbyggnad och planering än som konkreta infrastrukturförändringar.

Företrädaren för flygplatsen i Kristianstad beskriver att vätgas diskuterats inom ramen för samarbetet i Grön Flygplats.⁵⁸⁵

Flygplatsen i Växjö är med i ett EU-projekt som koordineras av flygplatsen i Hamburg och som handlar om att förbereda flygplatser för flygplan med vätgasdrift.⁵⁸⁶ Enligt företrädaren för flygplatsen i Växjö handlar arbetet till stor del om att inventera exempelvis vilka säkerhetskrav som kommer att gälla och vilka förändringar som behöver göras på flygplatsen för att kunna ta emot vätgasflygplan inom en tidshorisont på ca 10–30 år. En nyckelfaktor enligt företrädaren är möjligheten att tillverka vätgas på plats då den är svår att frakta. I detta sammanhang nämns planer hos kommunens energibolag på en kommande solcellspark intill flygplatsen som på sikt skulle kunna dimensioneras för framtida vätgasproduktion.⁵⁸⁷

Vid Stockholm Skavsta Airport har man enligt den intervjuade företrädaren en långt gången dialog om att anlägga en vätgasanläggning som är kopplad till solceller på flygplatsen. En sådan anläggning tros finnas på plats inom de fem närmaste åren.⁵⁸⁸ Motsvarande planer med en större solcellspark som också skulle möjliggöra vätgasproduktion finns vid flygplatsen i Norrköping.⁵⁸⁹

7.5 Resepolicyer

En kartläggning av Stockholms Handelskammare visar att kommuners och regioners tjänsteresor med flyg minskade avsevärt under perioden 2019–2024. Antalet genomförda tjänsteresor med flyg minskade med ungefär 30 procent för statliga myndigheter och beräknas ha minskat med 40 procent för kommuner och regioner. Det genomfördes ca 200 000 färre flygresor i offentlig sektor under 2024 än 2019.⁵⁹⁰

Stockholms Handelskammares granskning omfattar över 100 kommunala resepolicyer, varav många har tillkommit under senare år. Av dessa begränsar

⁵⁸⁴ <https://www.easa.europa.eu/sv/light/topics/hydrogen-and-its-potential-aviation>.

⁵⁸⁵ Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju, 2025-10-22.

⁵⁸⁶ <https://interreg-baltic.eu/project/bsr-hyairport/>.

⁵⁸⁷ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

⁵⁸⁸ Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju, 2025-10-29.

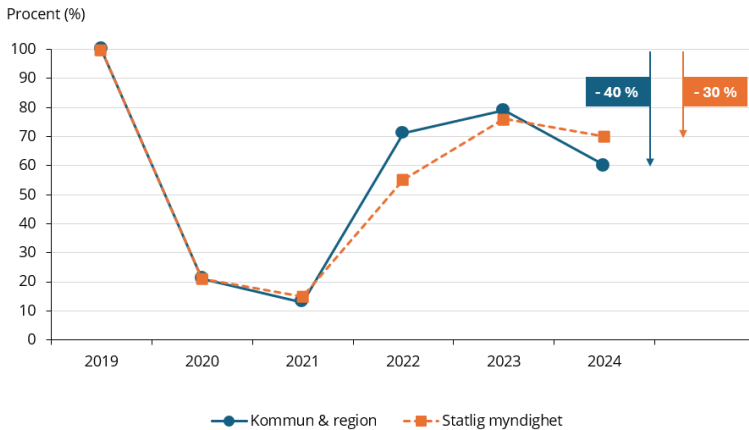
⁵⁸⁹ Norrköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

⁵⁹⁰ Stockholms Handelskammare (2026). Kommuner och regioner bromsar flyget – Handelskammaren vill se fler resor med biobränsle.

78 procent på olika sätt möjligheten för anställda att resa med flyg i tjänsten.⁵⁹¹ Riktlinjerna anger ofta att flyg ska utgöra sista handsvalet och kräva särskilt godkännande eller motivering, och i flera fall införs avståndskrav som förbjuder flyg vid kortare resor. Vissa policyer avråder helt från inrikesflyg, medan endast ett fåtal aktivt uppmuntrar användning av hållbart flygbränsle.⁵⁹²

Mot denna bakgrund framhåller Stockholms Handelskammare att det snarare än att avstå från flygresor vore mer ändamålsenligt att välja flyg med biodrivmedel. Snabbare resor innebär dessutom lägre kostnader för det offentliga genom insparad arbetstid, samtidigt som de bidrar till omställningen genom att stärka svensk produktion av biodrivmedel.⁵⁹³

Diagram 15 Tjänsteresor med flyg 2019–2024. Index 2019=100 %. Kommuner och regioner samt statliga myndigheter, 2019–2024.⁵⁹⁴



7.5.1 Flygplatsägarnas resepolicyer är mer eller mindre flygvänliga

Kommunala och regionala ägare av flygplatser står i dag inför en sammanvägd avvägning mellan klimatmål, kostnadseffektivitet och behovet av god tillgänglighet. Resepolicyer har därmed blivit ett centralt styrmedel för hur tjänsteresor planeras och genomförs, särskilt när det gäller inrikesflyg. I policydokumenten tar ägarna till landets regionala flygplatser ställning till om, när och hur flyg ska användas – från tydligt flygpositiva skrivningar där den egna flygplatsen pekats ut som en strategisk resurs, till mer restriktiva eller flygkritiska policyer där flyg endast får användas i undantagsfall. Det är enligt SRF vanligt att myndigheter och kommuner har resepolicyer som avråder från eller

⁵⁹¹ Totalt har 124 kompletta resepolicyer från kommuner och regioner inkommit, varav 97 bedöms begränsa möjligheten att genomföra tjänsteresor med flyg i förhållande till andra färdmedel, medan 27 inte anger några specifika begränsningar för flygresor.

⁵⁹² Stockholms Handelskammare (2026).

⁵⁹³ Ibid.

⁵⁹⁴ Diagrammet är omarbetat från originalet i Stockholms Handelskammare (2026), s. 2.

helt förbjuder flygresor i tjänsten.⁵⁹⁵ Intervjuerna med företrädare för regionala flygplatser visar på ett spektrum av policyer, från sådana som aktivt stöder användningen av den egna flygplatsen till sådana där flyg endast accepteras i undantagsfall. Sammantaget visar intervjuerna att flera ägare har rört sig bort från generella flygrestriktioner, men att det fortfarande är ovanligt att ägare fullt ut integrerar klimatneutralitet i sina resepolicyer genom SAF, klimatkompensation eller liknande lösningar.

Resepolicy som stärker den egna flygplatsens roll

Ett mindre antal ägare använder resepolicyen som ett sätt att stärka den egna flygplatsens roll för regional tillgänglighet. Arvidsjaur och Örnsköldsvik är tydliga exempel på detta där flygplatserna beskrivs som strategiskt viktiga och där policyerna uttryckligen anger att flyg ska ske via den egna flygplatsen.⁵⁹⁶ Övriga flygplatser vars ägare har en övervägande tillåtande inställning till flyg när tidsvinsten är stor är Kalmar Öland Airport, Torsby, Skellefteå, Hagfors, Växjö och Sundsvall Timrå. Flera av dessa uttrycker att resepolicyerna har förändrats över tid och blivit mer tillåtande. Det gäller exempelvis Växjö, Sundsvall och Timrå, där företrädarna dock påpekar att det fortfarande finns en viss tröghet i organisationerna och att det fortfarande finns en kultur som gör att många medarbetare uppfattar flyg som något som endast ska användas i undantagsfall.⁵⁹⁷

Villkorat tillåtande resepolicyer

En stor grupp av kommunala och regionala ägare till flygplatser har resepolicyer som kan beskrivas som villkorat tillåtande. I dessa fall är flyg möjligt när restiden, kostnaden eller bristen på rimliga alternativ motiverar det. I Halmstad betonar exempelvis riktlinjerna om att resor ska bedömas utifrån en helhetsvärdering av tid, miljö och kostnad. Det innebär att flyg inte är förbjudet, men att det inte heller är ett självklart förstahandsval.⁵⁹⁸ Linköpings kommun har en resepolicy som i grunden uppmuntrar klimatsmarta resor, där tåg är förstahandsvalet. Flyg är tillåtet när det är nödvändigt, exempelvis vid utrikesresor eller vid särskilda behov som inte kan lösas med tåg. Policyen är medvetet utformad för att inte förbjuda flyg, eftersom det skulle stå i direkt konflikt med kommunens betydande ekonomiska engagemang i flygplatsen.⁵⁹⁹

Därtill finns ett antal exempel på flygplatser med flera ägare vars resepolicyer skiljer sig från varandra i synen på flyget. Mora-Siljan Airport är ett sådant exempel där Mora kommun inte har några restriktioner som begränsar

⁵⁹⁵ Svenska Regionala Flygplatser (2025a).

⁵⁹⁶ Arvidsjaur kommun (2018). Riktlinjer för resor och fordon i tjänsten, för Arvidsjaur kommun och dess bolag, 2018-02-06 § 9. <https://arvidsjaur.se/app/uploads/2024/10/riktlinjer-for-resor-och-fordon-i-tjansten.pdf> Örnsköldsviks Airport, Teamsintervju, 2025-10-17, och Arvidsjaur Airport, Teamsintervju, 2025-11-19.

⁵⁹⁷ Växjö Småland Airport, Teamsintervju, 2025-10-20, och Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju, 2025-10-28.

⁵⁹⁸ Halmstad City Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁵⁹⁹ Linköping City airport, Teamsintervju, 2025-10-17.

flygresor i sin resepolicy. Deras policy är utformad för att resor ska väljas utifrån kostnads- och tidseffektivitet, vilket innebär att flyget är ett accepterat alternativ när det är det mest rationella valet. Region Dalarna däremot har en policy som i praktiken nästan omöjliggör flygresor för deras anställda.⁶⁰⁰ Ett ytterligare sådant exempel är Göteborg Stallbacka Airport där företrädaren uppger att deras fyra kommunala ägare har olika hållning när det gäller resepolicyer för tjänsteresor med flyg. Vänersborgs kommun är restriktiv och tillåter flygresor endast om det inte finns några andra alternativ, medan Trollhättan och Uddevalla är mer positiva och framhäver flygplatsen som ett alternativ för resor. Lysekil, som äger en mycket liten andel, har ingen tydligt känd policy.⁶⁰¹ Företrädaren för flygplatsen i Ängelholm uppger också att de sju kommuner som gemensamt äger flygplatsen har varierande inställning till flyg, även om ingen av kommunerna uttryckligen förbjuder flygresor.⁶⁰²

Flygplatsägare med restriktiva resepolicyer

Bland flygplatser som har mer restriktiva hållningar gentemot flyg i sina resepolicyer finns exempelvis Jönköping, där företrädaren beskriver hur resepolicyen i praktiken förbjuder flyg för kommunens och regionens anställda, utom som absolut sista utväg.⁶⁰³ Detta framhålls som ett reellt problem för flygplatsen, eftersom flygbolag som överväger att etablera trafik ser ägarnas inställning som en indikator på framtida efterfrågan. Den nuvarande resepolicyen fungerar därmed delvis som ett hinder för att utveckla inrikestrafik vid flygplatsen.⁶⁰⁴ Hemavan Tärnaby Airport beskriver att deras kommunala ägare, Storumans kommun, har en resepolicy som i praktiken är mycket restriktiv mot flygresor. Policyen bygger på en prioriteringsordning där flyg kommer allra sist, efter gång, cykel, buss, samåkning i kommunens elbil, egen bil och tåg. Flyg får endast övervägas om resan kan ske hållbart, men begreppet hållbarhet är inte tydligt definierat.⁶⁰⁵ Utifrån intervjun med Örebro Airport framgår att de kommunala och regionala ägarna i sina resepolicyer generellt uttrycker att flygresor i tjänsten bör undvikas till förmån för alternativa trafikslag, främst tåg. Företrädare för flygplatsen beskriver att man försöker påverka ägarna att nyansera detta synsätt och i stället tala om ”hållbart resande” och möjligheten att kompensera sitt resande snarare än att kategoriskt välja bort flyget.⁶⁰⁶

⁶⁰⁰ Mora-Siljan Airport, Teamsintervju, 2025-10-24.

⁶⁰¹ Göteborg Stallbacka Airport, Teamsintervju, 2025-10-14.

⁶⁰² Ängelholms flygplats, Teamsintervju, 2025-10-02.

⁶⁰³ <https://www.jonkoping.se/download/18.74fef9ab15548f0b80039059/1757407237773/M%C3%B6tes-%20och%20resepolicy.pdf#:~:text=M%C3%B6tes-%20och%20resepolicy%20anger%20%C3%B6vergripande%20styrande%20principer%20f%C3%B6r,finns%20mer%20detaljerad%20och%20kom-pletterande%20information%20och%20styrning.>

⁶⁰⁴ Jönköping Airport, Teamsintervju, 2025-10-08.

⁶⁰⁵ Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju, 2025-10-01.

⁶⁰⁶ Örebro Airport, Teamsintervju, 2025-10-20.

Resepolicyer med särskilda skrivningar om klimatkompensation

En del av de kommunala och regionala ägarna till flygplatser har särskilda skrivningar om hur flygresor kan och bör göras klimatneutrala eller klimatkompenserade. Det tydligaste exemplet är Skellefteå kommun, där resepolicyen anger att alla tjänsteresor ska vara klimatneutrala och där flygresor hanteras genom köp av 100 procent bibränsle. Enligt företrädaren för flygplatsen i Skellefteå har detta stor betydelse både praktiskt och symboliskt, och de har aktivt försökt sprida modellen till andra ägare.⁶⁰⁷ De kommunala och regionala ägarna bakom Kalmar Öland Airport beskrivs också som aktiva genom köp av SAF-andelar. Det förklaras som en del av arbetet i att Kalmar kommun ska vara fossilbränslefri 2030.⁶⁰⁸ Utöver dessa finns enligt flygplatsföreträdare särskilda bestämmelser om klimatkompensation eller klimatväxling i resepolicyer för anställda i Karlstads kommun, Region Värmland, Region Kronoberg, Timrå kommun och Örnsköldsviks kommun. Därtill anger riktlinjerna för anställda i Torsby kommun att resor i tjänsten kan klimatkompenseras men att det är upp till berörd verksamhet om detta ska göras eller inte.⁶⁰⁹

7.5.2 Oklar koppling mellan förekomst av resepolicy och flygande i tjänsten

I enkäten som besvarades av 1 641 personer i ett riksrepresentativt urval anger knappt tre av tio (28 procent) att deras nuvarande arbetsgivare har en resepolicy som reglerar tjänsteresor. 22 procent har inte en resepolicy på sin arbetsplats och 50 procent är osäkra eller saknar anställning. I åldersgrupperna 30–44 år och 45–64 år, där en större andel förvärvsarbetar, uppger dock drygt 40 procent att deras arbetsgivare har en resepolicy.

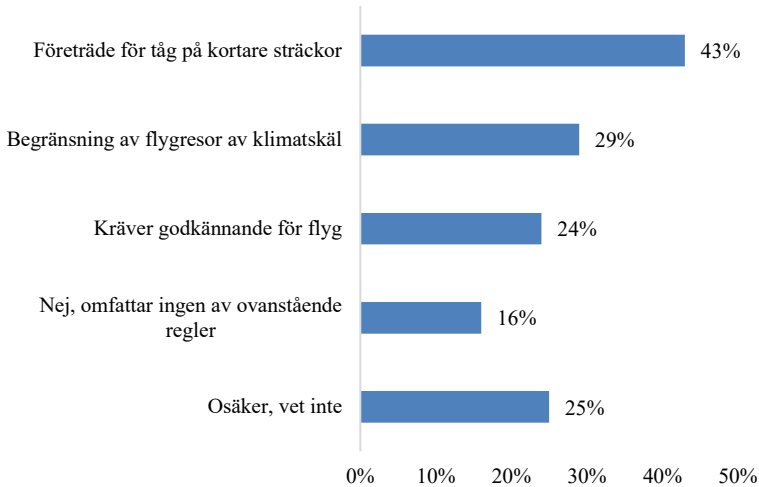
Bland dem vars arbetsgivare har en resepolicy anger närmare hälften av respondenterna (43 procent) att den omfattar företräde för tåg på kortare sträckor. 29 procent har resepolicyer som begränsar flygresor av klimatskäl och var fjärde svarande (24 procent) kräver godkännande för flyg. Bland respondenter som bor i Stockholm är det en större andel vars arbetsgivare har en resepolicy som begränsar flygresor av klimatskäl (35 procent jämfört med 29 procent i riket i stort). Det tycks dock inte finnas något samband mellan att ha en restriktiv resepolicy på arbetet och ett minskat flygande. Bland gruppen som har rest med inrikesflyget under de senaste tolv månaderna uppger 43 procent att deras arbetsgivare har en resepolicy, jämfört med 26 procent bland personer som inte har flugit inrikes under de senaste tolv månaderna. Bland dem som har flugit i tjänsten är motsvarande andel 63 procent.

⁶⁰⁷ Skellefteå Airport, Teamsintervju, 2025-10-27.

⁶⁰⁸ Kalmar Öland Airport, Teamsintervju, 2025-10-15.

⁶⁰⁹ Torsby Flygplats, Teamsintervju, 2025-10-16.

Diagram 16 Andel svarande vars arbetsgivares resepolicy omfattar olika regler



7.5.3 Myndigheter ska redovisa hur de säkerställt färdmedelsneutrala tjänsteresor

Regeringen har beslutat att 60 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. Syftet med beslutet är att ge myndigheterna möjlighet att välja det trafikslag som bäst motsvarar behovet utan att något alternativ missgynnas på förhand. Ett effektivt, hållbart och ändamålsenligt transportsystem omfattar alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Beslutet markerar att tjänsteresor ska genomföras på ett effektivt och ändamålsenligt sätt, och att alla trafikslag ska kunna användas när myndigheterna köper tjänsteresor. Det är grundläggande att statliga tjänsteresor planeras och genomförs behovsstyrt och effektivt. Vid tjänsteresor ska sociala hänsyn – exempelvis möjligheten att förena arbete med familjeliv – samt miljöhänsyn beaktas.⁶¹⁰

När det gäller flyg poängteras att många flygbolag redan i dag erbjuder olika möjligheter för passagerare att köpa till fossilfritt eller hållbart flygbränsle. Regeringen vill därför få en lägesbild av i vilken utsträckning myndigheterna utnyttjar denna möjlighet. Regeringsbeslutet att myndigheterna ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor innebär att flera myndigheter får ett återrapporteringskrav. Myndigheterna ska även redovisa om de köpt in hållbart flygbränsle till organisationens flygresor. Utgångspunkten för redovisningen är att hela resans kostnad beaktas, t.ex. kostnader för nödvändig övernattnig samt total arbetstid för hela resan, när kostnader jämförs för olika färdval.⁶¹¹

⁶¹⁰ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/12/myndigheter-ska-redovisa-hur-de-sakerstallt-fardmedelsneutrala-tjansteresor/>.

⁶¹¹ Ibid.

SRF välkomnar regeringsbeslutet att 60 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. Beslutet är viktigt eftersom SRF anser att flygresor ofta missgynnas jämfört med andra transportslag, främst på grund av resepolicyer som förbjuder eller avråder från flyg utan att ta hänsyn till att även flygresor kan genomföras på ett hållbart sätt.⁶¹²

⁶¹² <https://www.flygplatser.se/regeringen-tar-viktiga-flygbeslut/>.

8 Iakttagelser och bedömningar

Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp har i denna uppföljning valt att fokusera på Sveriges regionala icke-statliga flygplatser, med fokus på utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö.

Nedan lämnar gruppen sina viktigaste iakttagelser utifrån den genomförda uppföljningen.

Övergripande iakttagelse

Regional tillgänglighet, klimatomställning och beredskap behöver kunna förenas i en sammanhållen politik. Gruppen noterar att de regionala icke-statliga flygplatserna på samma gång berör transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet och hänsyn till säkerhet/miljö samt målen för civilt försvar/totalförsvar och det långsiktiga klimatarbetet. Så långt gruppen nu kan bedöma tyder mycket på att statens olika roller i flygplatssystemet behöver hållas samman bättre. Staten uppträder som både finansiär, regelgivare, upphandlare av trafik, beställare av beredskapsförmåga och aktör med ansvar för totalförsvarets behov. Om dessa roller inte samordnas riskerar styrningen att bli ryckig och delvis motstridig. Potentiella målkonflikter behöver därför undanröjas genom mer samordnad och långsiktig styrning så att omställningskrav och investeringsbehov inte motverkar förutsättningarna att leverera grundläggande tillgänglighet och robust beredskap.

De regionala icke-statliga flygplatserna utgör en bärande men sårbar del av det svenska flygplatssystemet

Nationella beslut om inrikesflyget måste ses i relation till trafiksystemets samlade funktion och regionala förutsättningar. Uppföljningen visar att dessa flygplatser svarar för en stor del av den geografiska tillgängligheten, den regionala sammanhållningen och viktiga samhällsfunktioner utanför statens eget basutbud. Samtidigt har utvecklingen under en längre tid gått mot lägre passagerarvolym, stora skillnader mellan enskilda flygplatser och ökande ekonomisk utsatthet. Det innebär enligt gruppen att marknaden inte framstår som tillräcklig för att på egen hand upprätthålla ett sammanhållet inrikesflyg i hela landet. Uppföljningen visar att konkurrensen på inrikesmarknaden har försvagats, att trafiken återhämtar sig svagt och att prognoserna snarare pekar mot ett nytt, lägre normläge än en återgång till tidigare nivåer när det gäller antalet passagerare.

Gruppen konstaterar att dagens finansieringsmodell innebär att lokala och regionala ägare i stor utsträckning förväntas bära kostnader för infrastruktur vars nytta ofta är nationella. Detta skapar en strukturell obalans mellan lokal betalningsförmåga och nationellt intresse. Problemet blir särskilt tydligt när

flygplatserna ska bidra till både regional tillgänglighet, samhällsviktigt flyg, civilt försvar och totalförsvar.

Den fragmenterade ägarstrukturen ger ojämna förutsättningar och ökar systemets sårbarhet

Uppföljningens underlag visar att merparten av Sveriges civila instrument-flygplatser är regionala och icke-statliga, samtidigt som staten ansvarar för ett nationellt basutbud. Gruppen konstaterar att denna splittrade struktur innebär att flygplatserna verkar under olika ekonomiska och organisatoriska förutsättningar, vilket kan leda till varierande förmåga att hantera intäktsbortfall, investeringar och förändrade krav. Sammantaget innebär detta att den regionala flygplatsinfrastrukturen i hög grad blir beroende av lokala ägares prioriteringar och betalningsförmåga, trots att flygplatserna i flera avseenden fyller funktioner av nationellt intresse, bl.a. för tillgänglighet och beredskap.

Nedgången i inrikesresandet driver en negativ spiral

Uppföljningen visar en tydlig nedgång i inrikesresandet vid regionala icke-statliga flygplatser och att utvecklingen efter pandemin präglas av högre marknadskoncentration och svagare konkurrens. Gruppen noterar att minskade volymer påverkar flygplatsernas intäkter, samtidigt som kostnadsstrukturen är relativt trögrörlig, vilket bidrar till återkommande underskott. Gruppen bedömer att statliga styrmedel såsom allmän trafikplikt blir särskilt betydelsefulla i detta läge, men att förändringar i omfattningen av trafikplikten kan få följd-effekter för flygplatsernas förutsättningar att upprätthålla såväl reguljär drift som samhällsviktiga funktioner.

Koncentrationen till få aktörer ökar sårbarhet och prisnivåer

Uppföljningen visar att inrikesmarknaden är starkt koncentrerad och att en dominerande aktör står för en mycket stor andel av trafiken, samtidigt som antalet operatörer minskat. Gruppen noterar att detta bidrar till högre priser och sämre flexibilitet för resenärer på sträckor med begränsad eller utebliven konkurrens, vilket i sin tur kan påverka både privatresande och näringslivets rörlighet. Gruppen bedömer att ett sådant marknadsläge även kan öka sårbarheten vid driftstörningar och kapacitetsproblem, särskilt när utbudet i flera regioner redan är tunt.

Tillgängligheten till inrikesflyg varierar och har haft en svag utveckling, med negativa konsekvenser för näringslivet

Gruppen konstaterar att inrikesflygets roll för grundläggande tillgänglighet i vissa delar av landet fortfarande är betydande, och att försämringar kan få bredare regionalpolitiska effekter. För näringslivet kan minskad flygtillgänglighet

försvara möjligheten att upprätthålla kundkontakter, säkra kompetensförsörjning och nå internationella marknader, särskilt i regioner där alternativa transportslag inte är realistiska.

Inrikesflyget används av en relativt liten del av befolkningen

Enkätundersökningen visar att en relativt liten andel (14 procent) har flugit inrikes det senaste året, samtidigt som en större andel uppger att de planerar att resa inrikes med flyg under de kommande tolv månaderna. Gruppen konstaterar att detta tyder på en skillnad mellan faktisk användning och uttryckt intention. Enligt gruppen påverkas sannolikt befolkningens användning av flyget av olika omvärldsfaktorer, t.ex. covid-pandemin med efterföljande lågkonjunktur och ökade flygpriser till följd av geopolitiska händelser. Underlaget visar också att tidigare flygresenärer i högre grad planerar att flyga igen, vilket indikerar att flygandet delvis är ett etablerat beteendemönster snarare än ett val som enkelt påverkas i hela befolkningen. Inrikesflyget används i första hand av grupper med tydliga och återkommande behov.

Det finns regionala skillnader i inrikesflygande

Gruppen noterar att boende i norra Sverige flyger betydligt mer än övriga, vilket pekar på att flyget fyller en annan funktion där avstånden är långa och alternativen svagare. I dessa regioner framstår flyget mer som grundläggande infrastruktur än som ett val bland flera likvärdiga färdsätt. Gruppen bedömer att detta är förenligt med att långa avstånd och begränsade alternativ gör flyget mer funktionellt nödvändigt i vissa regioner. Av den anledningen anser gruppen att det är viktigt att ha i åtanke att nationella beslut om inrikesflyget inte påverkar alla regioner lika, eftersom deras geografiska och transportmässiga förutsättningar skiljer sig åt. Detta talar för att utformningen av styrmedel och regleringar bör föregås av regionala konsekvensanalyser och, där så är motiverat, möjliggöra en mer differentierad tillämpning.

Inrikesflygets betydelse för näringslivet varierar mellan olika delar av landet

Underlagen från handelskamrarna pekar på att ett minskat antal avgångar, sämre tidtabeller och bristande redundans påverkar företagets möjligheter att genomföra affärsresor, inte minst där alternativa transporter saknas. Det framgår att beroendet av inrikesflyg är mindre uttalat i storstadsnära regioner med bättre väg- och jämvägsförbindelser, medan flyget i norra Sverige och i avlägsna inlandskommuner framstår som samhällsbärande. Gruppen delar de regionala handelskamrarnas samstämmiga bild av flygets betydelse för snabba affärsresor, kompetensförsörjning, kundkontakter och möjligheten att nå internationella marknader. Handelskamrarna menar därför att staten kan behöva

ta ett större och mer långsiktigt ansvar för både linjer och flygplatser än vad marknaden ensam kan bära.

Flera dominerande drivkrafter bland dem som flyger

Enkätundersökningen visar att tidsvinst, långa avstånd och brist på alternativa färd sätt är de främsta skälen till att välja inrikesflyg både för dem som reser privat och för dem som reser i tjänsten. Gruppen noterar att flygets upplevda nytta därmed i hög grad är kopplad till restid i den samlade resekedjan. Uppföljningen visar också att tjänsteresor är vanligare bland vissa grupper (bl.a. män och höginkomsttagare), vilket tyder på att inrikesflygets användning i viss mån speglar arbetslivets mobilitetsbehov och resursförutsättningar. Enligt gruppen talar detta för att flyget framför allt väljs när det uppfattas som funktionellt överlägset andra färd sätt, inte främst av vana eller bekvämlighet.

De som avstår från inrikesflyg gör det främst av praktiska, ekonomiska och klimatrelaterade skäl

Enkätundersökningen visar att de som inte flugit inrikes framhåller att de upplever andra färdmedel som enklare eller billigare, att resorna varit för korta för att motivera flyg, att klimat- och miljöhänsyn spelar roll eller att de inte har rest inom Sverige under det senaste året. Bland icke-resenärerna dominerar bil och tåg tydligt som alternativ, och motiven handlar ofta om lägre kostnad, större bekvämlighet, bättre helhetslösning eller lägre klimatpåverkan. Detta visar att anledningen till att man väljer bort flyg inte kan reduceras till en enskild faktor, utan att det snarare handlar om att andra färdmedel i många situationer uppfattas som mer ändamålsenliga. För flygets del innebär detta att konkurrensen inte bara handlar om biljettpris utan om hela resekedjan.

Gruppen konstaterar att även om lägre biljettpriser framstår som den starkaste enskilda faktorn för att öka benägenheten att flyga, är icke-resenärer generellt svårare att påverka än tidigare flygresenärer. Sammantaget indikerar detta att åtgärder för att öka inrikesflygandet kan få större genomslag i grupper som redan använder flyget än i grupper som i dag väljer bort det. Enligt gruppen tyder resultaten på att förbättrade villkor för att flyga framför allt skulle förstärka redan etablerade resebeteenden, snarare än locka helt nya grupper.

Synen på inrikesflygets samhällsnytta är starkare än synen på dess privata nytta

En relativt stor andel av dem som svarade på enkätundersökningen anser att inrikesflyget är viktigt för det nationella näringslivet och för möjligheten att bo och leva i hela landet, medan betydligt färre ser det som viktigt för privata ändamål. Enligt gruppen tyder det på att legitimiteten för inrikesflyget i hög grad vilar på dess funktion för tillgänglighet, arbete och regional sammanhållning snarare än på privat konsumtion. Gruppen noterar att det finns ett starkt

stöd för att staten ska säkerställa flygtrafik på sträckor där marknadsunderlaget är svagt men där det finns ett stort samhällsbehov att säkerställa möjligheten av att bo och arbeta i hela landet. Detta tyder på att allmänheten gör en tydlig skillnad mellan generella styrmedel och selektiva åtgärder för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Underskotten är inte tillfälliga utan strukturella

Uppföljningen visar att underskotten har vuxit över tid och att problemen inte enbart kan förklaras av tillfälliga svängningar i trafiken. Gruppen noterar att regionala icke-statliga flygplatser redovisar stora underskott (högre än före pandemin), vilket indikerar att problemen är strukturella snarare än tillfälliga. Samtidigt menar gruppen att det kan finnas flera samverkande orsaker som bidragit till det minskade resandet. Hit hör såväl tillfälliga faktorer, t.ex. konjunktursvängningar, som mer beständiga faktorer, t.ex. ny teknik som möjliggör digitala möten.

Det höjda statliga driftbidraget har stabiliserat ekonomin, men det har inte löst flygplatsernas långsiktiga problem

Gruppen noterar att det statliga driftbidraget har förstärkts kraftigt i syfte att säkra driften och minska risken för nedläggningar. Uppföljningen visar att de förstärkta bidragen i första hand har använts för att säkra öppethållande, bemanning och nödvändigt underhåll. Däremot har de i många fall inte skapat tillräckligt utrymme för större reinvesteringar, moderniseringar eller omställningsåtgärder. Enligt gruppen har därför effekten främst blivit att verksamheten kunnat hållas igång, inte att flygplatsernas långsiktiga ekonomiska sårbarhet har undanröjts. Sammantaget bedömer gruppen att stödet har förbättrat den kortsiktiga stabiliteten men att frågor om investeringsbehov och långsiktig utvecklingsförmåga kvarstår.

Bidragsmodellen ger ojämna utfall och riskerar att missgynna ägare med svag betalningsförmåga

Uppföljningen visar att driftbidraget är kopplat till underskott och att det finns begränsningar i hur stor andel av underskottet staten kan täcka. Taket för statlig underskottstäckning innebär att vissa mindre kommuner inte kan tillgodogöra sig det höjda statliga stödet. Vissa flygplatser når snabbt upp till finansieringstaket, medan andra fortfarande har stor lokal belastning; små ägare kan få svårt att matcha kraven. Såvitt gruppen nu kan konstatera verkar detta ge olika effekter beroende på flygplatsens kostnadsbild och ägarens ekonomiska förutsättningar. För vissa flygplatser innebär höjningen att bidragstak nås, medan andra fortfarande har betydande finansieringsbehov. Gruppen bedömer att detta aktualiserar frågor om förutsägbarhet och upplevd rättvisa i systemet, särskilt för mindre ägare med begränsat budgetutrymme.

Planeringsosäkerhet underminerar effektiv styrning och flygplatserna efterfrågar långsiktighet

Uppföljningen visar att sena utbetalningar av driftbidraget kan orsaka likviditetsproblem och planeringsosäkerhet för flygplatserna. Gruppen anser att detta riskerar att försvåra verksamhetsstyrning, upphandlingar och planering av underhåll och investeringar, särskilt för flygplatser med små ekonomiska marginaler. Enligt gruppen är rutiner för utbetalning av driftbidraget av stor betydelse för stödets ändamålsenlighet, vid sidan av bidragsnivån som sådan. Gruppen konstaterar att Trafikverket gör bedömningen att nuvarande regelverk inte medger tidigare utbetalning av driftbidraget. I detta avseende förefaller dagens ordning skapa onödigt osäkerhet i en redan ekonomiskt ansträngd verksamhet. Gruppen bedömer att det är angeläget att hantera frågan och utreda en lösning. Ett mer långsiktigt och transparent system skulle kunna stärka effekten av statens bidrag även utan ytterligare anslagsökningar.

Stöden riskerar att bli ”brandsläckning” utan parallell strukturpolitik

Gruppen konstaterar att det statliga driftbidraget till regionala icke-statliga flygplatser har förstärkts betydligt under senare år och att bidraget i många fall har bidragit till att stabilisera den löpande driften. Gruppen anser att driftbidragets effekt på tillgänglighet och långsiktig bärkraft i praktiken är nära kopplad till utvecklingen av linjeutbudet, trafikplikten och konkurrensen på inrikesmarknaden. Mot denna bakgrund menar gruppen att ökade driftbidrag riskerar att få begränsad effekt om de inte följs av en parallell strukturpolitik som tar sikte på linjenätets uthållighet, trafikpliktens utformning och konkurrensförutsättningarna. Gruppen anser att en sådan inriktning behöver bidra till större långsiktighet och samordning, så att statliga medel inte främst blir ett sätt att hantera akuta underskott utan också stärker systemets funktion i termer av tillgänglighet och långsiktig bärkraft.

Gruppen konstaterar att driftbidragets ändamålsenlighet inte kan bedömas isolerat från den statliga trafikplikten. Om staten förstärker driftbidraget för att säkra flygplatsinfrastruktur, men samtidigt minskar den upphandlade trafik som utgör delar av underlaget för vissa flygplatsers verksamhet, riskerar styrningen att bli motstridig. Utifrån uppföljningens resultat bedömer gruppen att det sannolikt finns goda skäl att samordna beslut om driftbidrag, trafikplikt och beredskapsuppdrag tydligare i framtiden, så att statens insatser sammanlagt stärker – och inte försvagar – flygplatssystemets funktion.

Systemet med beredskapsflygplatser framstår i huvudsak som operativt fungerande och som en etablerad del av samhällets beredskap

Nätet med beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter i hela landet har byggts ut till 27 flygplatser i dag mot bakgrund av det

förändrade omvärlds- och säkerhetsläget samt erfarenheter från covid-19-pandemin. Antalet öppnanden utanför ordinarie öppettider har varit relativt stabilt under de senaste åren. Gruppen noterar att den större andelen av dessa öppnanden avser ambulansflyg, vilket visar att systemet i hög grad används för konkret samhällsviktig verksamhet, inte minst i hälso- och sjukvårdens transportkedjor. Detta talar för att beredskapsflygplatserna inte är en reservlösning i periferin utan en praktiskt viktig del av den nationella beredskapen. Sammantaget konstaterar gruppen att beredskapsflygplatssystemet används för konkret samhällsviktig verksamhet och utgör en samhällskritisk infrastruktur.

Beredskapssystemet har byggts ut men det är oklart om systemet är fullt dimensionerat för framtida krav

Uppföljningen visar att även flygplatser som inte är utsedda beredskapsflygplatser i praktiken kan behöva öppna för samhällsviktiga landningar. Gruppen noterar att öppningar utanför ordinarie öppettider kan vara förenade med betydande kostnader och bemanningsutmaningar. Att viktiga funktioner upprätthålls genom frivillighet snarare än genom tydliga uppdrag och resurser framstår som en svaghet i beredskapssystemet. Flera flygplatser uppger dessutom att de önskar bli beredskapsflygplatser, vilket indikerar att det finns ett intresse av att stärka redundans och geografisk täckning. I uppföljningen lyfts att beredskapsflygplatserna kan behöva användas oftare och på nya sätt framöver. Gruppen menar att det t.ex. kan gälla till följd av förändrade krav inom totalförsvaret och klimatförändringar. Det är därför oklart om dagens system bör ses som färdigutvecklat och frågan om vilka flygplatser som bör ingå i systemet kommer fortsatt att vara aktuell.

Ersättningsmodellen ifrågasätts och ettåriga avtal skapar osäkerhet och hämmar utveckling

Uppföljningen visar att flera flygplatser upplever beredskapsersättnings utformning som orättvis och att ersättningen inte alltid bedöms täcka kostnaderna för beredskapsuppdraget. Det innebär i så fall i praktiken att en nationell beredskapsfunktion delvis finansieras lokalt. Korta ettåriga avtal med beredskapsflygplatser skapar osäkerhet i en verksamhet som är beroende av långsiktighet. Gruppen konstaterar att sådana korta avtal kan försvåra planering av bemanning, kompetens och investeringar. Sammantaget indikerar detta enligt gruppen att det finns behov av ökad långsiktighet i styrning och finansiering för att säkerställa uthållig beredskapsförmåga. Enligt gruppens mening framstår det som rimligt att ett mer långsiktigt avtalsupplägg skulle kunna stärka systemet utan att ändra dess grundläggande funktion.

Reguljärtrafik och beredskap hänger ihop

Av uppföljningen framgår det att den löpande passagerar- och fraktrafiken skapar grundbemanning, fungerande rutiner och tillgång till kompetens, fordon och annan infrastruktur som även beredskapen är beroende av. Gruppen konstaterar att beredskapsförmåga inte kan separeras från flygplatsernas ordinarie verksamhet. När reguljärtrafiken minskar riskerar därför den faktiska beredskapsförmågan att försvagas, även om flygplatsen formellt finns kvar i beredskapssystemet.

Totalförsvarets behov gör flygplatsfrågan till mer än en transportpolitisk fråga

Uppföljningen visar att Försvarsmakten pekar på behovet av statlig rådgighet över fler flygplatser i hela landet, och det förändrade säkerhetsläget samt Sveriges medlemskap i Nato innebär att flygplatssystemet inte längre enbart bör bedömas utifrån civil tillgänglighet. Gruppen konstaterar att flygplatserna är en del av den infrastruktur som krävs för militär rörlighet, världlandsstöd och nationell uthållighet i kris och krig. Detta innebär att flygplatsernas ekonomiska sårbarhet även får en försvars- och beredskapsdimension. Enligt gruppens mening behöver statens ansvar för flygplatssystemet bedömas utifrån både transportpolitiska och försvars- och beredskapspolitiska utgångspunkter.

Minskade utsläpp i flygplatsernas egen verksamhet

Gruppen konstaterar att de regionala icke-statliga flygplatserna under senare år har tagit tydliga steg för att minska de fossila utsläppen från den egna verksamheten, och uppföljningen visar att cirka hälften av de intervjuade flygplatserna redan är helt eller i det närmaste helt fossilfria i den markbundna verksamheten. Det visar enligt gruppens bedömning att det finns både en vilja till omställning och en förmåga att genomföra konkreta åtgärder i sektorn. Samtidigt framgår det av uppföljningen att utvecklingen är ojämn. Flygplatsernas skilda storlek, ekonomiska förutsättningar, ägarförhållanden och geografiska läge innebär att möjligheterna att ställa om ser olika ut, vilket också påverkar hur långt flygplatserna har kommit.

Fossilfritt flyg omfattar mer än flygplatsernas egen verksamhet

Gruppen understryker att flygplatsernas markverksamhet utgör en förutsättning för – men en mindre del av – flygets samlade klimatpåverkan. Mot den bakgrunden framstår det som tydligt att omställningen inte kan bäras av flygplatserna ensamma. Staten, flygplatsägarna, flygbolagen, energibolagen och andra berörda aktörer behöver enligt gruppens mening bidra inom sina respektive ansvarsområden för att omställningen ska kunna genomföras i praktiken.

Tydliga definitioner underlättar omställningen

Gruppen bedömer att tydliga, långsiktiga och praktiskt tillämpbara definitioner av vad som avses med fossilfri flygplatsverksamhet är en viktig förutsättning för ett effektivt omställningsarbete. Med tydliga kriterier förbättras möjligheterna för flygplatserna att planera verksamheten, prioritera investeringar och följa upp dem på ett rättvist och jämförbart sätt. Under arbetet med denna uppföljning har det kommit en ny föreskrift från Trafikverket som ger flygplatserna stor frihet att själva åberopa grunder för fossilfrihet, utifrån vissa grundläggande utgångspunkter som att fossila bränslen inte används i flygplatsverksamheten. Gruppen anser att det är viktigt att följa om den nya föreskriften undanröjer den osäkerhet som flygplatserna ger uttryck för i uppföljningen, t.ex. med avseende på om vissa ersättningsbränslen ska tillåtas, utan att leda till ett omfattande dokumentationsarbete. Överlag anser gruppen att ökad tydlighet från staten och ansvariga myndigheter skulle underlätta flygplatsernas fortsatta arbete.

Hållbart flygbränsle framstår som det mest realistiska omställningsspåret på kort sikt

Gruppen gör bedömningen att hållbart flygbränsle (SAF) i nuläget framstår som det mest realistiska omställningsspåret på kort sikt. En viktig förklaring är att SAF i stor utsträckning kan användas inom befintliga system och därmed inte kräver samma omfattande anpassningar som andra alternativ kan göra. Samtidigt visar uppföljningen att flygplatsernas möjligheter att påverka användningen av SAF är begränsade. Faktorer som prisnivåer, tillgång, distribution, regelverk och efterfrågan ligger ofta utanför flygplatsernas direkta kontroll. Gruppen noterar därför att flygplatserna främst kan skapa förutsättningar för användning av SAF, medan genomslaget i hög grad är beroende av andra aktörer.

Däremot finns det goda förutsättningar för flygplatserna att gemensamt eller i samarbete med andra stimulera utvecklingen. Här kan särskilt nämnas den gemensamma upphandlingen av SAF som tio flygplatser har genomfört inom ramen för Grön Flygplats, eller projektering av solcellsparkar tillsammans med ägarkommuner/regioner som kan möjliggöra laddning av batterier för elflyg och vätgasproduktion.

Samverkan stärker omställningsförmågan

Gruppen konstaterar att samverkan mellan flygplatser förefaller vara ett effektivt sätt att stärka omställningsförmågan. Uppföljningen visar att erfarenhetsutbyte, gemensamt lärande och samordnade insatser kan underlätta arbetet, inte minst för mindre flygplatser med begränsade resurser. I projektet Grön Flygplats första fas minskade de deltagande flygplatserna sina koldioxidutsläpp med i genomsnitt 64 procent och mer än halverade mängden avfall. Enligt gruppens bedömning är det ett tydligt exempel på hur samarbete kan bidra till

att sprida kunskap, sänka trösklar och skapa bättre förutsättningar för omställning än vad en enskild flygplats skulle kunna åstadkomma på egen hand.

Elflyg är ett viktigt framtidsspår men svårt att planera för vid flygplatserna i dag

Gruppen ser elflyg som ett viktigt framtidsspår i omställningen av inrikesflyget. Samtidigt visar uppföljningen att det är svårare för de icke-statliga flygplatserna att skapa beredskap för elflyg än för exempelvis SAF. Utbyggnaden hämmas i dag främst av bristande elnätscapacitet, höga systemkostnader, osäkerhet om framtida standarder och oklara ansvarsförhållanden för investeringar. Därtill är tekniken fortfarande under utveckling och kommersiellt genomsnitt ligger troligen flera år framåt i tiden. Gruppen bedömer därför att många flygplatser befinner sig i ett förberedande skede, där man försöker hålla handlingsutrymmet öppet utan att ännu kunna ta ställning till större investeringar. Här ser gruppen också ett behov av samordning mellan olika berörda aktörer, såsom flygbolag, flygplatser stat och myndigheter, för att kunna arbeta mer framåtriktat.

Resepolicyer sänder olika signaler om flygets roll

Gruppen noterar att resepolicyer hos ägare till flygplatser skiljer sig åt i synen på resande med flyg. Även om det är upp till respektive kommun och/eller region att besluta om de resepolicyer som passar deras förutsättningar bäst, bedömer gruppen att utformningen av resepolicyer hos såväl kommuner och regioner som statliga myndigheter och företag har betydelse, inte minst som styrsignal för valet att resa med flyg och därmed efterfrågan på inrikesflyget. Avvägningar mellan tillgänglighet, klimat, kostnad och tidsåtgång är inte alltid självklara, men gruppen noterar att somliga resepolicyer uppmärksammar att flygresor kan göras mer hållbara, exempelvis genom användning av SAF, i stället för att frågan enbart behandlas som ett val mellan att flyga eller att avstå från att flyga.

Referenser

Riksdagstryck

Betänkande 2008/09:TU14 *Mål för framtidens resor och transporter.*

Betänkande 2012/13:TU1 *Utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Betänkande 2016/17:MJU24 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.*

Betänkande 2019/20:NU2 *Utgiftsområde 19 Regional tillväxt.*

Betänkande 2020/21:TU14 *Luffartsfrågor.*

Betänkande 2020/21:MJU20 *Reduktionsplikt för flygfotogen.*

Betänkande 2023/24:TU1 *Utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Betänkande 2024/25:FiU1 *Statens budget 2025.*

Betänkande 2024/25:FöU2 *Totalförsvaret 2025–2030.*

Betänkande 2024/25:TU1 *Utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Betänkande 2024/25:TU13 *Luffartsfrågor.*

Betänkande 2025/26:TU1 *Utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Betänkande 2025/26:TU12 *Luffartsfrågor.*

Proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter.*

Proposition 2012/13:1 *Budgetpropositionen för 2013, utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Proposition 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.*

Proposition 2019/20:1 *Budgetpropositionen för 2020, utgiftsområde 19 Regional tillväxt.*

Proposition 2020/21:135 *Reduktionsplikt för flygfotogen.*

Proposition 2020/21:154 *Miljöstyrande start- och landningsavgifter.*

Proposition 2023/24:1 *Budgetpropositionen för 2024, utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Proposition 2024/25:1 *Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 22 Kommunikationer.*

Proposition 2024/25:34 *Totalförsvaret 2025–2030.*

Proposition 2024/25:118 *Säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.*

Proposition 2025/26:1 *Budgetpropositionen för 2026*, utgiftsområde 22
Kommunikationer.

Riksdagsskrivelse 2008/09:257.

Riksdagsskrivelse 2012/13:118.

Riksdagsskrivelse 2016/17:320.

Riksdagsskrivelse 2019/20:113.

Riksdagsskrivelse 2020/21:303.

Riksdagsskrivelse 2020/21:334.

Riksdagsskrivelse 2023/24:93.

Riksdagsskrivelse 2024/25:49.

Riksdagsskrivelse 2024/25:101.

Riksdagsskrivelse 2024/25:213

Riksdagsskrivelse 2025/26:126.

Riksdagsskrivelse 2025/26:127.

Författningar

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Förordning (2025:757) om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.

Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel.

Föreskrifter

Trafikverkets föreskrifter (TRVFS 2026:1) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Övriga skriftliga referenser

Arlandastad Group och Nyköpings kommun, brev, 2025-10-01.

Arvidsjaurs kommun (2018) *Riktlinjer för resor och fordon i tjänsten, för Arvidsjaurs kommun och dess bolag*, 2018-02-06.

Direktiv 2025:55 *Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion*.

Ds 2023:3 *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap*.

Easa (2024). *State of the EU SAF Market in 2023*.

Energimyndigheten (2022). *Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 – Delrapport 2 av 2*. ER 2022:15.

Energimyndigheten (2026). *Framtidens fossilfria luftfart – Åtgärder och stöd för luftfartens omställning*, ER 2026:04.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

Farooq, Z., Wetterlund, E., Mesfun, S. & Furusjö, E. (2025). "Uncovering the Economic Potential of Sustainable Aviation Fuel Production Pathways: A Meta-analysis of Techno-economic Studies." *Energy Conversion and Management*, 341, 120076.

Fossilfritt Flyg 2045 (2021). *Vägen till fossilfritt flyg 2045 – agerande, hinder och behov*.

Fyrbodals kommunalförbund och Västra Götalandsregionen (2025). *Skrivelse om strategiska investeringar i Göteborg Stallbacka Airport ur ett nationellt beredskapsperspektiv*, 2025-06-18.

Försvarsmakten (2023a). *Försvarsmaktens yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)*, FM2023-7982:2).

Försvarsmakten (2023b). *Riksintressen för totalförsvarets militära del i Västernorrlands län 2023*, FM2022-23099:1, bil. 19.

Handelskammaren Jönköpings län (2025). *Remissyttrande*, 2025-11-04.

Handelskammaren Mittsverige (2025). *Svar på frågor om svenskt inrikesflyg*, pm, 2025-11-13.

Handelskammaren Mälardalen (2025). Pm 2025-11-11.

Handelskammaren Värmland (2025). Pm 2025-11-13.

IATA (2024). *SAF Handbook*, maj 2024.

Kommissionens beslut (EU) 2025/2630 av den 16 december 2025 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa

företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och om upphävande av beslut 2012/21/EU.

Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Mellansvenska Handelskammaren (2025). Pm 2025-11-14.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Sveriges Kommuner och Regioner (2023) *Handbok i kommunal beredskap 2. Kommunala verksamheter – Flygplatser*, MSB2177.

Norrbottens Handelskammare (2025). Pm 2025-11-05.

Regeringen (2017). *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*, N2017/00590.

Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, *Remiss av rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt*, LI2025-/00230, 2025-02-27.

Stockholms Handelskammare (2025). Pm 2025-11-07.

Stockholms Handelskammare (2026). *Kommuner och regioner bromsar flyget – Handelskammaren vill se fler resor med biobränsle*.

Svenska Regionala Flygplatser (2025a). *Positionspapper – Svenska regionala flygplatsers intagna positioner och ställningstaganden*.

Svenska Regionala Flygplatser (2025b). *Svenska Regionala Flygplatsers inläga till direktiv för kommande flygplatsutredning – Bilaga 1 SRF medlemsflygplatsers underskott*, 2025-02-11.

Svenska Regionala Flygplatser (2026a). *Ramavtal gällande SAF*.

Svenska Regionala Flygplatser (2026b). *Ramavtal – Bioflygbränsle bil. 1*.

Svenskt Ambulansflyg (2022). *Remissvar över Trafikverkets slutrapport – Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter*, KSA 2022-NNN.

Svenskt Ambulansflyg (2023). *Remissvar gällande rapporten Statens ansvar över det svenska flygplatssystemet*, KSA 19-2023.

Svenskt Flyg (2024). *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen*.

Svenskt Näringsliv (2021). *Remissyttrande: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037*, SN dnr 2021-9.

Sveriges Kommuner och Regioner (2021). *Regionala flygplatser – En översikt av utmaningar*.

Sveriges Kommuner och Regioner (2023). *Kapitel 15 Kollektivtrafik och samhällsviktigt flyg. Utdrag ur rapporten Att lära av en kris – Kommuners och regioners lärdomar från covid-19-pandemin*.

Swedavia (2022). *Airport charges and conditions of service*,

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2025). Pm 2025-11-11.

Trafikanalys (2010). *Luftfart 2009*.

Trafikanalys (2020). *Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor*, rapport 2020:6.

Trafikanalys (2022). *Styrmedel för luftfartens klimatomställning*, Pm 2022:8, 2022-09-15.

Trafikanalys (2025a). *Luftfart 2024*.

Trafikanalys (2025b). *Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025*, rapport 2025:6.

Trafikverket (2014). *Nordiskt samarbete Beredskapsflygplatser*, ärendenummer TRV 2014/100032.

Trafikverket (2020). *Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna*, slutrapport 2020-06-15, TRV 2020:145.

Trafikverket (2021a). *Upphandling av flygtrafik från oktober 2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt*.

Trafikverket (2021b). *Trafikplikter 2023–2027*.

Trafikverket (2021c). *Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delleverans)*, ärendenummer TRV 2021/77081.

Trafikverket (2021d). *Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport)*, ärendenummer TRV 2021/77081.

Trafikverket (2023a). *Trafikverkets svar på remiss gällande rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3)*.

Trafikverket (2023b). *Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län*, 2023:20.

Trafikverket (2024a). *Luffart – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, 2024:006.

Trafikverket (2024b). *Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser – Uppdrag att förbereda inrättandet av en kontaktpunkt för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service*, TRV 2023/125568.

Trafikverket (2025). *Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt – Redovisning av regeringsuppdrag*, rapport 2025:005.

Trafikverket (2026a). *Upphandling av flygtrafik från oktober 2027 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt*, TRV 2025/54624.

Trafikverket (2026b). *Bör Sälen, Norrköping och Säve vara beredskapsflygplatser?* 2026:072.

Transportföretagen m.fl. (2023). *32 förslag för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt svenskt flyg – Handlingsplan för framtidens svenska flyg*.

Transportstyrelsen (2021). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2019 och 2020*, dnr TSL 2021-594.

Transportstyrelsen (2022). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2020 och 2021*, dnr TSL 2021-594.

Transportstyrelsen (2023a). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2021 och 2022*, dnr TSL 2023-185.

Transportstyrelsen (2023b). *Luft under gröna vingar – Planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige*, TSL 2023-4166.

Transportstyrelsen (2024a). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2022 och 2023*, dnr TSL 2024-265.

Transportstyrelsen (2024b). *State Action Plan Sweden 2024*. Report Designation TSL 2024-1934. December 2024.

Transportstyrelsen (2025a). *Passagerarprognos 2025–2031. Trafikprognos för svensk luftfart*, dnr TSL 2025-2214.

Transportstyrelsen (2025b). *Utvecklingen på marknaden för inrikesflyg – det första kvartalet 2025*, dnr TSL 2025-3903.

Transportstyrelsen (2025c). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2023 och 2024*, dnr TSL 2025-13.

Transportstyrelsen (2026a). *Turbulens eller perfekt storm? En analys av inrikesflygets utveckling 2016–2025*, dnr TSL 2025-6642.

Transportstyrelsen (2026b). *Geografisk tillgänglighet med flyg – En jämförelse mellan 2024 och 2025*, dnr TSL 2026-2598.

Västerbottens Handelskammare (2025). Pm 2025-11-05.

Västsvenska Handelskammaren (2025). Pm 2025-11-13.

Örnsköldsviks kommun (2023). *Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.*

Östsvenska Handelskammaren (2025). Pm 2025-11-14.

Intervjuer och korrespondens

Arvidsjaur Airport, Teamsintervju (Lundberg, L., vd och verksamhetsansvarig), 2025-11-19.

Dala Airport (Borlänge), Teamsintervju (Hakkarainen, M. verksamhetsansvarig), 2025-11-05.

Eskilstuna Airport, Teamsintervju (Kalfas, J., verksamhetsansvarig, Arrhenius, U., driftsansvarig och Kernéus, R., economichef för Eskilstuna logistik), 2025-10-17.

Försvarsmakten, Teamsintervju (Nohrenius. S., senior rådgivare transporter), 2026-03-17, Teamsintervju (Nohrenius. S., senior rådgivare transporter), 2026-03-19.

Grön Flygplats, Teamsintervju (Torstensson, M., projektledare), 2025-10-31, mejl, 2025-11-09, Teamsintervju (Torstensson, M., projektledare och Sävenfalk, S., projektstrateg), 2026-02-13.

Göteborg Stallbacka Airport (Trollhättan), Teamsintervju (Kahn, J., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-14.

Hagfors Airport, Teamsintervju (Davidsson, M-L., verksamhetsansvarig), 2025-11-05.

Halmstad City Airport, Teamsintervju (Edman, M., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-27.

Hemavan Tärnaby Airport, Teamsintervju (Carlson, H-P., styrelseordförande), 2025-10-01.

Härjedalen Airport (Sveg), Teamsintervju (Wiberg, M., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-14.

Höga Kusten Airport (Kramfors-Sollefteå), Teamsintervju (Enroth, P., vd och verksamhetsansvarig, och Melander, J., näringslivsutvecklare vid Kramfors kommun), 2025-10-23.

Jönköping Airport, Teamsintervju (Hagman, S., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-08.

Kalmar Öland Airport, Teamsintervju (Lindberg, R., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-15.

Karlstad Airport, Teamsintervju (Sperling, C., vd, och Eklund, D., verksamhetsansvarig), 2025-10-14.

Kristianstad Österlen Airport, Teamsintervju (Haak, J., vd, och Nilsson, S., verksamhetsansvarig), 2025-10-22.

Lapland Airport (Gällivare). Teamsintervju (Gustafsson, M., verksamhetsansvarig), 2025-10-30.

Linköping City Airport, Teamsintervju (Grimed, M., vd, och Tjernborg, J., styrelseordförande), 2025-10-17, mejl, 2026-04-09.

Lycksele Airport, Teamsintervju (Algotsson, S., vd och verksamhetsansvarig, och Jonsson, A-C., styrelseordförande), 2025-10-30.

Mora Siljan Airport, Teamsintervju (Mjöberg, A., vd för AB Dalaflyget och verksamhetsansvarig), 2025-10-24.

Norrköping Airport, Teamsintervju (Keil, H-O., teknisk chef, Norin, A., verksamhetsansvarig, och Low, J., vd), 2025-10-17.

Pajala Airport, Teamsintervju (Pieskä, L., verksamhetsansvarig), 2025-10-23.

Scandinavian Mountains Airport (Sälen), Teamsintervju (Lenman, G., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-21.

Skellefteå Airport, Teamsintervju (Lindberg, R., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-27.

South Lapland Airport (Vilhelmina), Teamsintervju (Svensson, R., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-27.

Stockholm Skavsta Airport, Teamsintervju (Weihart, B., vd), 2025-10-29, mejl, 2026-04-28.

Sundsvall Timrå Airport, Teamsintervju (Olofsson, F., vd), 2025-10-28.

Svenska Regionala Flygplatser, intervju, 2025-08-06, mejl, 2025-09-15, telefonintervju (Larsson, P., vd), 2025-09-19, mejl, 2025-09-22, mejl, 2025-12-10, mejl, 2026-01-19, mejl, 2026-01-21, mejl, 2026-03-24, mejl, 2026-04-21.

Svenskt Ambulansflyg, Teamsintervju (Strangeways, O., verksamhetsansvarig flyg), 2026-03-03.

Sveriges Kommuner och Regioner, Teamsintervju (Nordefjäll, U., sektionen för infrastruktur och fastigheter), 2026-03-05.

Swedavia, mejl, 2025-06-19, mejl, 2026-03-19.

Torsby flygplats, Teamsintervju (Berglund, M., vd), 2025-10-16, mejl, 2026-04-08.

Trafikverket, mejl, 2025-07-02, mejl, 2025-07-22, mejl, 2025-09-03, mejl, 2025-09-04, Teamsintervju (Morén, Å., nationell planerare, och Wigler, K., strategisk planerare), 2026-03-10, mejl, 2026-03-11, mejl, 2026-04-08.

Västerås flygplats, Teamsintervju (Boström, C-U., vd), 2025-10-23.

Växjö Småland Airport, Teamsintervju (Axelsson, U., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-20.

Ängelholms flygplats, Teamsintervju (Erbring, M., vd), 2025-10-02.

Örebro Airport, Teamsintervju (Smedberg, M., vd och verksamhetsansvarig), 2025-10-20.

Örnsköldsvik Airport, Teamsintervju (Johansson, L., verksamhetsansvarig), 2025-10-17.

Webbplatser

Airport Carbon Accreditation

Avinor

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)

Finavia

Fly Green Fund

Försvarsmakten

Grön Flygplats

Infrastrukturnyheter.se

Interreg Baltic Sea Region

Jönköpings kommun

Regeringen

SAS

Svenska Regionala Flygplatser

Svenskt Näringsliv

Sveriges dataportal

Sveriges Kommuner och Regioner

Swedavia

Tillväxtverket

Trafikverket

Transportstyrelsen

Upphandlingsmyndigheten

BILAGA I

Enkät om medborgarnas erfarenheter av och inställning till inrikesflyget



Bakgrundsfrågor

B1 Vilket år är du född?

B2 Är du man eller kvinna?

- Man
 Kvinna
 Annat/vill inte uppge

B3 Vilken kommun är du bosatt i?

Om du är bosatt i flera kommuner så ange den du är folkbokförd i.

Fråga B4 och B5 handlar om din restid från bostaden till närmaste flygplats respektive järnvägsstation med det färdmedel du normalt skulle välja för en resa till din närmaste flygplats eller järnvägsstation.

| | Mindre än 30 minuter | 30-60 min | 61-90 min | 91-120 min | 121-180 min | Mer än 180 minuter | Osäker, vet ej |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| B4 Hur lång restid har du till närmaste flygplats? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| B5 Hur lång restid har du till närmaste järnvägsstation? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Resvanor

F1 Har du rest med inrikesflyg någon gång under de senaste 12 månaderna?

- Ja
 Nej → Gå till fråga F2b

F2 Vad var syftet med den eller de resor du gjort med inrikesflyg de senaste 12 månaderna?

- Privat resa (semester, besök hos familj/vänner, fritidsresor)
 I tjänsten/arbete
 Både privat och i tjänsten

| | 0, dvs ingen resa | 1-2 resor | 3-4 resor | 5-6 resor | 7-8 resor | 9-10 resor | Fler än 10 resor | Osäker, vet ej |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| F2b Hur många resor med inrikesflyg tror du att du kommer att göra under de kommande 12 månaderna? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Räkna varje resa från startdestination a till slutdestination b som en gång.
 En tur och retur resa räknas alltså som två resor. I de fall du kommer att mellanlanda för att byta plan så räkna hela resan från a till b som en gång.

Resor privat

Frågorna i detta avsnitt riktar sig till dig som rest privat med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna. Har du inte rest privat med inrikesflyg de senaste 12 månaderna – vänligen gå vidare till nästa avsnitt.

F3 Hur många gånger har du rest med inrikesflyg privat de senaste 12 månaderna?

Räkna varje resa från startdestination a till slutdestination b som en gång. En tur och retur resa räknas alltså som två resor. I de fall du mellanlandat för att byta plan så räkna hela resan från a till b som en gång.

- 1-2 gånger 9-10 gånger
 3-4 gånger Fler än 10 gånger
 5-6 gånger Osäker, vet ej
 7-8 gånger

| | 0, dvs ingen resa | 1-2 resor | 3-4 resor | 5-6 resor | 7-8 resor | 9-10 resor | Fler än 10 resor | Osäker, vet ej |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| F5 Hur många av de resor du gjort privat med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna har varit resor till en annan inrikes flygplats för anslutning till utrikesflyg? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En tur och retur resa räknas som två resor. | | | | | | | | |

F5b Hur många av de resor du gjort privat med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna har varit resor till en annan inrikes flygplats för vidare resa inom Sverige?

Med vidare resa avses att resan går vidare med annat färdmedel till en annan ort än den eller de orter flygplatsen är belägen vid.

-

F6 Vilka är de främsta skälen till att du valt att resa privat med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna?

(Flera svar möjliga)

- Kortare restid jämfört med andra färd sätt
 Bekvämlighet
 Bättre tidtabeller än andra färdmedel
 Långt avstånd mellan min bostad och resmålet (t.ex. Norrland – södra Sverige)
 Brist på alternativa färd sätt (tåg/buss går inte eller tar för lång tid, saknar tillgång till bil)
 Inrikesflyget är ett prisvärt alternativ
 Anslutning/byte till utrikesflyg
 Annat skäl, nämligen: _____
 Osäker, vet inte _____

F7 Har du någon gång, under de senaste 12 månaderna, valt att betala extra för att din inrikes flygresa ska bli mer hållbar, t.ex. genom att lägga till biobränsle för att minska koldioxidutsläppen?

- Ja
 Nej
 Osäker, minns inte

Resor i tjänsten

Frågorna i detta avsnitt riktar sig till dig som rest i tjänsten med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna. Har du inte rest i tjänsten med inrikesflyg de senaste 12 månaderna – vänligen gå vidare till nästa avsnitt.

F8 Hur många gånger har du rest i tjänsten med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna?

Räkna varje resa från startdestination a till slutdestination b som en gång. En tur och retur resa räknas alltså som två resor. I det fall du mellanlandat för att byta plan så räkna hela resan från a till b som en gång.

- 1-2 gånger 3-4 gånger 5-6 gånger 7-8 gånger
 9-10 gånger Fler än 10 gånger Osäker, vet ej

| | 0, dvs ingen resa | 1-2 resor | 3-4 resor | 5-6 resor | 7-8 resor | 9-10 resor | Fler än 10 resor | Osäker, vet ej |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| F10 Hur många av de resor du gjort i tjänsten med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna har varit resor till en annan inrikes flygplats för anslutning till utrikesflyg? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| F11 Hur många av de resor du gjort i tjänsten med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna har varit resor till en annan inrikes flygplats för vidare resa inom Sverige? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Med vidare resa avses att resan går vidare med annat färdmedel till en annan ort än den eller de orter flygplatsen är belägen vid. | | | | | | | | |

F12 Vilka är de främsta skälen till att du valt att resa i tjänsten med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna?

(Flera svar möjliga)

- Kortare restid jämfört med andra färd sätt
 Bekvämlighet
 Bättre tidtabeller än andra färdmedel
 Långt avstånd mellan min bostad och resmålet (t.ex. Norrland – södra Sverige)
 Brist på alternativa färd sätt (tåg/buss går inte eller tar för lång tid, saknar tillgång till bil)
 Inrikesflyget är ett prisvärt alternativ
 Anslutning/byte till utrikesflyg
 Annat skäl, nämligen: _____
 Osäker, vet inte

Resepolicy

F13 Har din nuvarande arbetsgivare en resepolicy som reglerar eventuella tjänsteresor?

- Ja
 Nej
 Är inte anställd/arbetar inte
 Osäker, vet ej

Besvaras av dig som har en arbetsgivare med resepolicy

F14 Omfattar din arbetsgivares resepolicy någon av följande regler?

(Flera svar möjliga)

- Företräde för tåg på kortare sträckor
 Begränsning av flygresor av klimatskäl
 Nej, omfattar ingen av ovanstående regler
 Kräver godkännande för flyg
 Osäker, vet ej

Orsaker till att inte resa med inrikesflyg

Besvaras av dig som inte rest med inrikesflyg de senaste 12 månaderna

F15 Vilka är de främsta skälen till att du inte rest med inrikesflyg under de senaste 12 månaderna?

(Flera svar möjliga)

- Har inte rest inom Sverige de senaste 12 månaderna
 De resor jag genomfört har varit för korta för att flyga
 Flygresor är för dyra
 Flygresor är för tidskrävande (inkl. transfer, säkerhetskontroller)
 Klimat- och miljöhänsyn
 Begränsat utbud av inrikesflyg på min avrese- och/eller destinationsort
 För långt till flygplatsen
 Andra färdmedel enklare/billigare
 Digitala möten har minskat mitt behov av inrikes flygresor
 Reser inte med flyg av principiella skäl
 Annat skäl, nämligen: _____
 Osäker, vet inte

Val av alternativa transportsätt

Räkna varje resa från startdestination a till slutdestination b som en gång.

| | Ingen resa | 1-4 resor | 5-8 resor | 9-12 resor | Fler än 12 resor | Osäker, vet ej |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| F16a Har du genomfört några inrikes resor, som varit längre än 40 mil, under de senaste 12 månaderna med andra färdmedel än inrikesflyg? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Till dig som genomfört minst en inrikes resa längre än 40 mil med annat färdmedel än inrikesflyg
F16b Vilka färdmedel har du främst använt vid de inrikes resor, längre än 40 mil, du gjort med andra färdmedel än inrikesflyg under de senaste 12 månaderna?
Flera svar möjliga

- Tåg Båt/Färja
 Bil (egen eller hyrd) Annat sätt, nämligen: _____
 Buss

Till dig som genomfört minst en inrikes resa längre än 40 mil med annat färdmedel än inrikesflyg
F17 Vilket eller vilka skäl gjorde att du valde att resa med annat/andra färdmedel än inrikesflyg vid de inrikesresor du genomfört de senaste 12 månaderna?
(Flera svar möjliga)

- Resorna för korta för att flyga Mer miljö- och klimatvänliga alternativ
 Saknades inrikesflyg på sträckan Bättre turtäthet och tillgång till avgångar
 Lägre kostnad Möjlighet att arbeta/plugga ombord
 Kortare restid (dörr-till-dörr) Mer bekvämt
 Mindre stress (ingen säkerhetskontroll, enklare resväg)
 Annat, nämligen: _____
 Osäker, vet ej _____

Attityder till inrikesflyg

| F18 Hur viktigt anser du att inrikesflyget är... | Mycket viktigt | Ganska viktigt | Inte särskilt viktigt | Inte viktigt alls | Osäker, vet ej |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) för näringslivets utveckling i Sverige som helhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) för näringslivets utveckling i din hemregion | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) för kommunernas utveckling | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) civilsamhällets (föreningar/organisationer) utveckling i din hemregion | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) för möjligheten att bo och leva i hela landet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) för dig personligen, t.ex. möjligheten att besöka/få besök av nära och kära | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

F19 Jämfört med för fem år sedan – hur upplever du att tillgängligheten till inrikesflyg från din närmaste flygplats har förändrats när det gäller ...

| | Försämrats avsevärt | Försämrats något | Oförändrad | Förbättrats något | Förbättrats avsevärt | Vet ej/Ej aktuellt |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Antal avgångar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Antalet orter som trafikeras | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

F20 Nu följer några olika påståenden. Vänligen ange i vilken utsträckning du instämmer i respektive påstående.

| | Instämmer helt och hållet | Instämmer delvis särskilt | Inte inte alls | Instämmer inte | Osäker, vet ej |
|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Jag kan tänka mig att betala extra för fossilfritt flygbränsle. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Staten bör göra det dyrare med kortare flygresor där tåg är ett realistiskt alternativ. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Staten bör betala för att säkerställa att det finns flyg på sträckor med svagt underlag men stort samhällsbehov. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| F21 Hur sannolikt är det att du skulle välja inrikesflyg om det var/fanns... | Mycket sannolikt | Ganska sannolikt | Inte särskilt sannolikt | Inte sannolikt alls | Osäker, vet ej |
| a) Lägre biljettpreiser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Kortare restider (snabbare incheckning, smidigare transfer) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Fler avgångar till önskade resmål från din närmaste flygplats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Klimatvänligare flyg (t.ex. biobränslen, elflyg) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Om avståndet/restiden till närmaste flygplats var mindre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Avslutande bakgrundsfrågor

B6a Kommer din taxerade inkomst under 2025 att över- eller understiga 360 000 kronor?

(Taxerad inkomst är inkomst före skatt, t.ex. lön, pension, A-kassa, sjuk- och föräldrapenning)

- Överstiga 360 000 kr (30 000+ kr/månad) → Gå till fråga B6b
 Understiga 360 000 kr (-30 000 kr/månad) → Gå till fråga B7a
 Osäker, vet ej

B6b Kommer din taxerade inkomst under 2025 att över- eller understiga 643 100 kronor?

(Taxerad inkomst är inkomst före skatt, t.ex. lön, pension, A-kassa, sjuk- och föräldrapenning)

- Överstiga 643 100 kr (53 592+ kr/månad)
 Understiga 643 100 kr (-53 592 kr/månad)
 Osäker, vet ej

B7a Vilken utbildning är den högsta du fullföljt?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Folkskola | <input type="checkbox"/> 2-årig gymnasieskola |
| <input type="checkbox"/> Grundskola/enhetskola | <input type="checkbox"/> 3 eller 4 årigt gymnasium |
| <input type="checkbox"/> Realskola | <input type="checkbox"/> Folkhögskola |
| <input type="checkbox"/> Flickskola | <input type="checkbox"/> Yrkeshögskola |
| <input type="checkbox"/> Fackskola/yrkesskola | <input type="checkbox"/> Högskola/Universitet → Gå till fråga B7b |
| <input type="checkbox"/> Annat, nämligen: | |
-

Till dig som studerat vid högskola/universitet

B7b Har du en akademisk examen som motsvarar minst tre års heltidsstudier?

- Ja, motsvarande minst 3 års heltidsstudier
 Nej

B8 Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- Egen företagare
 Anställd/förvävarbetare (/föräldraledig)
 Studerar
 Förtidspension\sjukpensionär
 Ålderspensionär
 Arbetslös
 Långtidsjukskriven
-

Annan, nämligen:

Avslutande frågor

Vad skulle främst få dig att flyga mer respektive mindre inrikes?

Här har du möjlighet att framföra eventuella synpunkter på undersökningen

Tack för din medverkan

Vänligen skicka tillbaka frågeformuläret i det portofria svarskuvertet så snart som möjligt.

BILAGA 2

Ipsos tekniska rapport om 2025 års
enkätundersökning om inrikesflyget



Innehållsförteckning

| | |
|--|---|
| 1. Inledning | 3 |
| 2. Målpopulation och urval | 4 |
| 3. Datainsamling | 5 |
| 4. Frågeformulär och pappersenkät | 6 |
| 5. Bortfall, svarsfrekvens, poststratifiering..... | 7 |
| 6. Avståndsberäkningar | 9 |

1. Inledning

Riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat har på uppdrag av riksdagens trafikutskott gett Ipsos i uppdrag att genomföra en undersökning bland den svenska befolkningen kring resande och nyttjande av inrikesflyget och vilken betydelse inrikesflyget har ur olika perspektiv. Undersökningen genomfördes under november 2025–januari 2026.

I den här rapporten redovisas hur urvalet drogs, hur fältarbetet genomfördes, bortfall och svarsfrekvens, hur poststratifiering av datamängden har gjorts och hur vissa beräkningar utförts.

2. Målpopulation och urval

Målgruppen för undersökningen har varit den svenska befolkningen 18–89 år bosatta i hela landet.

För undersökningen har ett stratifierat slumpmässigt urval (STOSU) använts. Urvalet stratifierades på kön (män och kvinnor), sex åldersgrupper (18–24, 25–34, 35–49, 50–64, 65–79, 80–89) samt kommuntyp (storstäder och storstadsnära kommuner, större städer och kommuner nära större stad, mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner) i kombination med NUTS1-områden (Östra Sverige, Södra Sverige, Norra Sverige).

Då svarsfrekvensen vid urvalsundersökningar vanligen är lägre bland yngre medborgare än bland äldre så drogs det oproportionerligt fler yngre respondenter och oproportionerligt färre äldre respondenter för att få en datamängd som bättre speglar befolkningens sammansättning. Se tabell 5.3 i avsnitt fem.

Urvalet levererades av Marknadsinformation vars databas innehåller hela den vuxna befolkningen.

3. Datainsamling

Datainsamlingen har skett genom digitala enkäter i kombination med pappersenkäter.

I ett första steg så kontaktades de personer i urvalet som hade tillgång till Kivras e-posttjänst med ett e-brev med länk till enkäten. De som saknade tillgång till Kivra kontaktades via brev där en länk och login-uppgifter till den digitala enkäten fanns med.

De som kontaktades via Kivra fick automatiska påminnelser med några dagars mellanrum vid två tillfällen om de inte besvarat undersökningen.

Ca 14 dagar efter att inbjudan gått ut så skickades en påminnelse i form av ett brev och en pappersenkät till de som inte besvarat undersökningen efter den första inbjudan.

Tabell 3.1

| | |
|---|------------------|
| Utskick av inbjudan via Kivra och brev | 12 november 2025 |
| Kivra påminnelse 1 (notis i appen) | 14 november |
| Kivra påminnelse 2 (notis i appen + e-post) | 16 november |
| Påminnelse i form av brev och enkät | 2 december |
| Datainsamlingen avslutades | 8 januari 2026 |

Majoriteten av svaren samlades in före julhelgen. Efter julhelgen är det främst (sent inskickade) pappersenkäter som kommit in.

4. Frågeformulär och pappersenkät

Frågeformuläret bestod av ett ca 45 frågor som tagits fram av Riksdagens utvärderings- och forskningssekreteriat. Av de 45 frågorna var ca 10 bakgrundsfrågor (kön, ålder utbildning och liknande), ca 35 frågor som handlar om resvanor, användande av och syn på inrikesflyget med mera.

Alla frågor utom två hade färdiga svarsalternativ. Två av frågorna var helt öppna där respondenterna fick formulera sina svar själva.

Flertalet frågor hade hopp eller filterinstruktioner. D v s hur många frågor den enskilde respondenten ombads att besvara var beroende på tidigare lämnade svar kring resvanor och nyttjande av inrikesflyget.

Pappersenkäten omfattade 12 sidor totalt varav 8 bestod av frågor och 4 utgjorde omslag med missiv och instruktioner. Inbjudan, påminnelsen och enkäten var tryckta i fyrfärg.

Den genomsnittliga svarstiden för den digitala enkäten framgår av tabell 4.1.

Tabell 4.1

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| Genomsnittlig svarstid: | 4 minuter och 27 sekunder |
| Mediansvarstid: | 4 minuter och 17 sekunder |
| Kortaste svarstid: | 1 minut och 19 sekunder |
| Längsta svarstid: | 14 minuter och 56 sekunder |

5. Bortfall, svarsfrekvens, poststratifiering

Tabell 5.1

| | Antal |
|---|--------------|
| Urval | 23 235 |
| Antal inkomna svar | 6 334 |
| - digitala svar | 5 153 |
| - pappersenkäter | 1 148 |
| <i>Borttagna dubblettsvar</i> | <i>94</i> |
| <i>Borttagna mismatcher (kön och ålder)</i> | <i>99</i> |
| Godkända svar | 6 141 |
| - digitala svar | 5 074 |
| - pappersenkäter | 1 067 |
| Svarsfrekvens (andel godkända svar) | 26,4 procent |

Dubbletrensningar

94 respondenter har svarat både på den digitala enkäten och via pappersenkäten. Borttagandet av dubblettsvar har skett enligt principen att behålla det senast inlämnade svaret. Totalt har 91 digitala svar och 3 pappersenkäter (2 a-varianter, 1 b-variant) rensats bort.

Missmatchkontroller

I urvalet fanns uppgifter om urvalspersonerna kön och födelseår. I enkäten ombads respondenterna att uppge sitt kön och sitt födelseår. Uppgifterna mellan urvalet och de lämnade svaren har kontrollerats mot varandra och i de fall där det finns en skillnad mellan urvalsuppgiften och svaren lämnade i enkäten har dessa svar tagits bort ur datamängden. Personer som har svarat "annat" på frågan om kön har inte rensats bort.

Postreturer

Tabell 5.2

| Postreturer | Antal |
|---------------------------------------|-------|
| Obeställbar | 43 |
| Adressaten okänd/bor inte på adressen | 32 |
| Avflyttad (utan eftersändning) | 22 |
| Vägrare | 2 |
| Summa | 99 |

Poststratifiering

Den insamlade datamängden har poststratifierats för att bättre spegla befolkningens sammansättning. Poststratifieringen är gjord på kön, ålder, geografi och utbildning. Poststratifieringen är gjord genom rim-vägning där kön och åldersgrupp utgjort en dimension, geografi en annan dimension och utbildning en tredje dimension.

Tabell 5.3

| | Population | | Urval | | Data | | Vägd fördelning (%) |
|---|------------|---------------|------------|-------------|------------|------------|---------------------|
| | Andel (%) | Antal | Andel (%) | Antal | Andel (%) | | |
| M, 18-24 | 5,2 | 1 639 | 7,1 | 188 | 3,1 | 5,2 | |
| M, 25-34 | 8,4 | 2 215 | 9,5 | 336 | 5,5 | 8,4 | |
| M, 35-49 | 12,6 | 3 035 | 13,1 | 687 | 11,2 | 12,6 | |
| M, 50-64 | 11,8 | 2 657 | 11,4 | 789 | 14,3 | 11,8 | |
| M, 65-79 | 9,1 | 1 792 | 7,7 | 793 | 12,9 | 9,1 | |
| M, 80-89 | 3,2 | 685 | 2,9 | 241 | 3,9 | 3,2 | |
| Kv, 18-24 | 4,9 | 1 447 | 6,2 | 210 | 3,4 | 4,9 | |
| Kv, 25-34 | 7,9 | 1 962 | 8,4 | 284 | 4,6 | 7,9 | |
| Kv, 35-49 | 12,0 | 2 762 | 11,9 | 672 | 10,9 | 12,0 | |
| Kv, 50-64 | 11,6 | 2 481 | 10,7 | 873 | 14,2 | 11,6 | |
| Kv, 65-79 | 9,5 | 1 785 | 7,7 | 770 | 12,5 | 9,5 | |
| Kv, 80-89 | 3,9 | 775 | 3,3 | 208 | 3,4 | 3,9 | |
| Ö:a Sverige | | | | | | | |
| Storstäder/storstadsnära kommuner | 21,8 | 5 049 | 21,7 | 1 314 | 21,4 | 21,8 | |
| Större städer/kommuner nära större stad | 15,2 | 3 485 | 15,0 | 893 | 14,5 | 15,2 | |
| Mindre städer/tätorter/landsbygdskommuner | 3,0 | 721 | 3,1 | 168 | 2,7 | 3,0 | |
| S:a Sverige | | | | | | | |
| Storstäder/storstadsnära kommuner | 15,8 | 3 630 | 15,6 | 968 | 15,8 | 15,8 | |
| Större städer/kommuner nära större stad | 16,3 | 3 698 | 15,9 | 978 | 15,9 | 16,3 | |
| Mindre städer/tätorter/landsbygdskommuner | 11,1 | 2 716 | 11,7 | 765 | 12,5 | 11,1 | |
| N:a Sverige | | | | | | | |
| Större städer/kommuner nära större stad | 8,5 | 1 922 | 8,3 | 539 | 8,8 | 8,5 | |
| Mindre städer/tätorter/landsbygdskommuner | 8,3 | 2 014 | 8,7 | 516 | 8,4 | 8,3 | |
| Totalt | 100 | 23 235 | 100 | 6141 | 100 | 100 | |

Utbildning

I urvalet fanns inga uppgifter om urvalspersonernas (UP) utbildningsbakgrund. I datamängden är lågutbildade (grundskola) underrepresenterade och högutbildade (eftergymnasial utbildning) överrepresenterade. De lågutbildade har vägts upp och de högutbildade har vägts ner vid poststratifieringen.

6. Avståndsberäkningar

I tabellredovisningen av resultaten finns variabler som beskriver avståndet mellan den svarandes bostad och närmaste flygplats, fjärrtågsstation respektive fjärr-/ pendeltågsstation. Avståndsberäkningarna har gjorts genom att GPS-positionen för de svarandes bostäder och GPS-positionen för närmaste flygplats respektive fjärr- och/eller pendeltågsstation. Genom beräkning ges "fågelavståndet". Ju längre avståndet är desto större är sannolikt skillnaden mellan reseavståndet och fågelavståndet.

För 6 058 av de svarande levererades GPS-positionen med urvalet. För 4 svarande har bostadens GPS-position identifierats manuellt och för 79 har den geografiska mittpunkten i den svarandes postnummerområde använts för avståndsberäkningarna.



BILAGA 3

Frågor till handelskamrar

- Kan ni redogöra för vilken betydelse inrikesflyget har för era medlemsföretag?
- Hur ser ni på tillgängligheten när det gäller inrikes flygavgångar från närliggande flygplatser för era medlemsföretag?
 - Idag flyger Braathens Regional Airlines (BRA) på uppdrag av SAS. Vilka är era erfarenheter av att BRA har upphört att fungera som ett självständigt inrikesflygbolag? Ange både positiva och negativa erfarenheter.
- Har omläggningar i Bromma-/Stockholmsnoden påverkat er region och era medlemsföretag (t.ex. byten, kapacitet, anslutning mot utrikesnav)? Ange både positiva och negativa erfarenheter.
- Har det skett förändringar i antalet inrikes flygavgångar till och från er region under de senaste åren? Kan ni redogöra för om och i så fall hur det har påverkat era medlemsföretags affärsförutsättningar.
 - Har brist på inrikes flygförbindelser påverkat en etablering eller en expansion av en verksamhet, alternativt en neddragning eller en nedläggning av en verksamhet.
 - Har förändringar i tillgängligheten till inrikesflyg påverkat möjligheten att rekrytera och pendla till kvalificerade tjänster i regionen? Har det skett förändringar Ge exempel.
- Finns det något ni vill tillägga kring de regionala flygplatserna och svenskt inrikesflyg? Vilka förändringar anser ni behövs (regionalt och nationellt) för att tillfredsställa era medlemsföretags behov?

BILAGA 4

Förändring i antal passagerare vid Sveriges flygplatser mellan 2019 och 2025

| Flygplats | Inrikes-passagerare 2025 | Utrikes-passagerare 2025 | Totalt antal passagerare 2025 | Totalt antal passagerare 2019 | Diff. antal | Diff. % |
|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------|---------|
| Statliga flygplatser | | | | | | |
| Stockholm Arlanda | 4 123 618 | 20 195 373 | 24 318 991 | 25 642 703 | -1 323 712 | -5,2 % |
| Stockholm Bromma | 23 552 | 1 413 | 24 965 | 2 354 051 | -2 329 086 | -98,9 % |
| Umeå | 694 853 | 26 476 | 721 329 | 960 284 | -238 955 | -24,9 % |
| Visby | 252 197 | 9 843 | 262 040 | 446 864 | -184 824 | -41,4 % |
| Kiruna | 239 339 | 12 122 | 251 461 | 267 916 | -16 455 | -6,1 % |
| Ronneby | 96 891 | 232 | 97 123 | 204 679 | -107 556 | -52,5 % |
| Åre Östersund | 229 873 | 16 764 | 246 637 | 473 628 | -226 991 | -47,9 % |
| Malmö | 352 475 | 503 797 | 856 272 | 1 975 842 | -1 119 570 | -56,7 % |
| Göteborg Landvetter | 504 904 | 4 934 847 | 5 439 751 | 6 671 361 | -1 231 610 | -18,5 % |
| Luleå | 1 051 974 | 52 998 | 1 104 972 | 1 162 424 | -57 452 | -4,9 % |
| Kommunala/regionala flygplatser | | | | | | |
| Arvidsjaur | 34 378 | 27 151 | 61 529 | 58 769 | 2 760 | 4,7 % |
| Borlänge | 530 | 15 177 | 15 707 | 21 377 | -5 670 | -26,5 % |
| Göteborg Stallbacka (Trollhättan) | 16 759 | 227 | 16 986 | 37 634 | -20 648 | -54,9 % |
| Hagfors | 2 417 | 0 | 2 417 | 3 299 | -882 | -26,7 % |
| Halmstad | 61 683 | 9 966 | 71 649 | 124 415 | -52 766 | -42,4 % |
| Hemavan Tärnaby | 13 131 | 0 | 13 131 | 12 075 | 1 056 | 8,7 % |
| Härjedalen (Sveg) | 5 211 | 0 | 5 211 | 5 525 | -314 | -5,7 % |
| Höga Kusten (Kramfors Sollefteå) | 12 713 | 0 | 12 713 | 8 489 | 4 224 | 49,8 % |
| Jönköping | 751 | 11 239 | 11 990 | 66 601 | -54 611 | -82,0 % |
| Kalmar | 67 619 | 20 561 | 88 180 | 232 049 | -143 869 | -62,0 % |
| Karlstad | 1 810 | 27 360 | 29 170 | 52 009 | -22 839 | -43,9 % |
| Kristianstad | 12 | 119 | 131 | 40 444 | -40 313 | -99,7 % |

| Flygplats | Inrikes-passagerare 2025 | Utrikes-passagerare 2025 | Totalt antal passagerare 2025 | Totalt antal passagerare 2019 | Diff. antal | Diff. % |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|----------------|
| Lapland (Gällivare) | 33 154 | 13 | 33 167 | 27 138 | 6 029 | 22,2 % |
| Linköping | 422 | 115 469 | 115 891 | 144 585 | -28 694 | -19,8 % |
| Lycksele | 17 830 | 20 | 17 850 | 18 048 | -198 | -1,1 % |
| Mora-Siljan | 3 709 | 21 | 3 730 | 2 757 | 973 | 35,3 % |
| Norrköping | 24 | 38 209 | 38 233 | 103 298 | -65 065 | -63,0 % |
| Pajala | 3 013 | 4 498 | 7 511 | 6 315 | 1 196 | 18,9 % |
| Skellefteå | 266 380 | 45 942 | 312 322 | 287 098 | 25 224 | 8,8 % |
| South Lapland (Vilhelmina) | 11 589 | 18 | 11 607 | 12 387 | -780 | -6,3 % |
| Stockholm Västerås | 7 | 87 918 | 87 925 | 109 133 | -21 208 | -19,4 % |
| Sundsvall Timrå | 47 714 | 9 103 | 56 817 | 231 814 | -174 997 | -75,5 % |
| Torsby | 2 319 | 0 | 2 319 | 2 494 | -175 | -7,0 % |
| Växjö | 6 941 | 104 041 | 110 982 | 278 397 | -167 415 | -60,1 % |
| Ängelholm Helsingborg | 167 302 | 634 | 167 936 | 386 519 | -218 583 | -56,6 % |
| Örebro | 232 | 48 416 | 48 648 | 77 259 | -28 611 | -37,0 % |
| Örnsköldsvik | 24 378 | 2 431 | 26 809 | 85 541 | -58 732 | -68,7 % |
| Privatägda flygplatser | | | | | | |
| Scandinavian Mountains (Sälen) | 4 900 | 21 595 | 26 495 | 773 | 25 722 | 3 327,6 % |
| Stockholm Skavsta | 62 | 341 270 | 341 332 | 2 296 310 | -1 954 978 | -85,1 % |
| Total | 8 376 666 | 26 685 263 | 35 061 929 | 44 892 304 | -9 830 375 | -21,9 % |
| Varav statliga flygplatser | 7 569 676 | 25 753 865 | 33 323 541 | 40 159 752 | -6 836 211 | -17,0 % |
| Varav SRF | 806 978 | 931 279 | 1 738 257 | 4 692 108 | -2 953 851 | -63,0 % |

BILAGA 5

Beredskapsflygplatser under perioden 2012–2026

| Beslut 2012–2020 | Beslut 2021 | Beslut 2022 | Beslut 2023–2026 |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| – | Borlänge | Borlänge | Borlänge |
| – | Eskilstuna | Eskilstuna | – |
| Göteborg Landvetter | Göteborg Landvetter | Göteborg Landvetter | Göteborg Landvetter |
| Göteborg Stallbacka | Göteborg Stallbacka | Göteborg Stallbacka | Göteborg Stallbacka |
| – | – | – | Halmstad |
| – | Jönköping | Jönköping | Jönköping |
| – | Kalmar | Kalmar | Kalmar |
| – | Karlstad | Karlstad | Karlstad |
| – | Kiruna | Kiruna | Kiruna |
| – | Kristianstad | Kristianstad | Kristianstad |
| Lapland (Gällivare) | Lapland (Gällivare) | Lapland (Gällivare) | Lapland (Gällivare) |
| – | Linköping Saab | Linköping Saab | Linköping Saab |
| Luleå | Luleå | Luleå | Luleå |
| – | Lycksele | Lycksele | Lycksele |
| Malmö Sturup | Malmö Sturup | Malmö Sturup | Malmö Sturup |
| – | Mora | Mora | Mora |
| – | Norrköping | Norrköping | – |
| Ronneby | Ronneby | Ronneby | Ronneby |
| – | Skellefteå | Skellefteå | Skellefteå |
| – | Skövde | Skövde | – |
| Stockholm Arlanda | Stockholm Arlanda | Stockholm Arlanda | Stockholm Arlanda |
| – | – | – | Stockholm Skavsta |
| Sundsvall Timrå | Sundsvall Timrå | Sundsvall Timrå | Sundsvall Timrå |
| Umeå | Umeå | Umeå | Umeå |
| Visby | Visby | Visby | Visby |
| – | – | – | Västerås |
| – | Växjö | Växjö | Växjö |
| Åre Östersund | Åre Östersund | Åre Östersund | Åre Östersund |
| – | Örebro | Örebro | Örebro |
| – | Örnsköldsvik | Örnsköldsvik | Örnsköldsvik |

BILAGA 6

Ersättning per beredskapsflygplats 2019–2025

| Beredskapsflygplatser | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Arlanda | – | – | – | – | – | – | – |
| Borlänge | | 81 | 2 216 | 2 317 | 3 985 | 4 066 | 3 951 |
| Eskilstuna | | 95 | 2 400 | 2 508 | | | |
| Göteborg Landvetter | – | – | – | – | – | – | – |
| Göteborg Stallbacka | | 81 | 2 400 | 2 508 | 3 217 | 3 509 | 3 371 |
| Halmstad | | | | | 2 765 | 3 317 | 3 127 |
| Jönköping | | 88 | 2 191 | 2 089 | 2 785 | 2 826 | 2 532 |
| Kalmar | | 73 | 2 400 | 1 824 | 2 994 | 3 294 | 3 059 |
| Karlstad | | 80 | 2 400 | 2 479 | 3 954 | 4 035 | 3 859 |
| Kiruna | | 76 | 2 400 | 2 874 | 3 669 | 3 312 | 3 951 |
| Kristianstad | | – | 2 400 | 2 260 | 3 022 | 3 299 | 3 206 |
| Lapland (Gällivare) | 1 926 | 2 311 | 2 663 | 1 544 | 2 338 | 2 648 | 2 536 |
| Linköping | | 85 | 2 125 | 1 977 | 3 087 | 3 341 | 3 321 |
| Luleå | 1 007 | 978 | 2 039 | 1 008 | 1 523 | 1 514 | 1 480 |
| Lycksele | | 89 | 2 400 | 2 961 | 3 906 | 3 994 | 3 847 |
| Malmö | – | – | – | – | – | – | – |
| Mora-Siljan | | 57 | 2 133 | 3 269 | 3 985 | 3 120 | 3 870 |
| Norrköping | | – | 2 355 | 2 432 | | 5* | |
| Pajala | | | | | | 25* | |
| Ronneby | 1 517 | 1 295 | 2 198 | 1 407 | 2 336 | 2 298 | 2 285 |
| Skavsta | | | | | 955 | 914 | 592 |
| Skellefteå | | 78 | 2 400 | 1 711 | 2 446 | 2 138 | 2 084 |
| Skövde | | 53 | 2 200 | 539 | | | |
| Sundsvall Timrå | 1 583 | 1 457 | 4 078 | 2 951 | 3 813 | 3 157 | 3 405 |
| Umeå | 942 | 923 | 2 138 | 393 | 814 | 978 | 825 |
| Visby | 1 280 | 1 232 | 2 515 | 1 462 | 2 363 | 2 453 | 2 398 |
| Västerås | | | | | 3 577 | 3 651 | 3 881 |
| Växjö | | 84 | 2 400 | 2 109 | 2 873 | 3 149 | 3 060 |
| Åre Östersund | 1 245 | 1 201 | 3 819 | 2 291 | 2 567 | 2 847 | 2 984 |
| Ängelholm | | | | | | 7* | |
| Örebro | | 79 | 2 400 | 2 584 | 3 157 | 2 373 | 2 671 |
| Örnsköldsvik | | 66 | 1 898 | 2 461 | 3 796 | 3 128 | 3 686 |
| Summa | 9 500 | 10 562 | 58 568 | 49 958 | 69 927 | 69 398 | 69 981 |

*Fält markerade med ljusgrått har haft tillfällig beredskap för att ersätta en ordinarie.

Källa: Statistik från Trafikverket, mejl, 2025-07-02 och 2026-03-18.

| | |
|----------------|--|
| 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
- 2023/24:RFR18 FINANSUTSKOTTET
Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion
om penningpolitiken 2023
- 2023/24:RFR19 CIVILUTSKOTTET
Offentligt sammanträde om överskuldssättning

| | |
|---------------|--|
| 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 kärmkraft |
| 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 |

- 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: Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö |
| 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 Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö |

- 2025/26:RFR15 ARBETSMARKNADSUTSKOTTET
Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – ut-
veckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap
och miljö
- 2025/26:RFR16 UTBILDNINGSPOLITIKUTSKOTTET
Offentligt sammanträde om skolgången för elever med NPF
- 2025/26:RFR17 FINANSUTSKOTTET
Svensk penningpolitik 2024

SVERIGES 
RIKSDAG 

Beställ via www.riksdagen.se under Dokument & lagar

