

# Strategi för att stärka luftfartens konkurrenskraft



# Innehåll

Förord	3
Inledning	5
Luftfartens roll	5
Luftfartens utmaningar i en föränderlig värld	5
Varför en luftfartsstrategi	6
Utgångspunkter och fokusområden	8
Hela Sverige ska fungera – infrastruktur för ökad tillgänglighet	11
Flygplatssystemet	11
Regeringens åtgärder för luftfartsinfrastruktur	12
Stockholm-Arlanda flygplats	12
Kraftigt ökat driftstöd till regionala icke-statliga flygplatser	13
Ökade medel till beredskapsflygplatserna	13
En effektiv och välfungerande luftfartsmarknad i en internationell miljö	15
Den skandinaviska luftfartspolitikerna och aktivt arbete för fler direktlinjer till Sverige	15
EU:s luftfartsmarknad	16
Regeringens åtgärder på marknadsområdet	17
Avskaffande av flygskatten	17
Kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och bagage	18
Färdmedelsneutrala resepolicyer	18
Allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik	19
Gotlandsstöd	19
Sverige ska vara i framkant när det gäller teknikutveckling och framtidens hållbara luftfart	21
En hållbar luftfart under utveckling	21
Hållbart flygbränsle	22
Regeringens arbete för att öka tillgången på hållbara flygbränslen	23
En ledande nation inom teknikutveckling och innovation	24
Regeringens arbete angående elflyg	25
Regeringens arbete angående drönare	26
Avslutning och uppföljning	29

# Förord



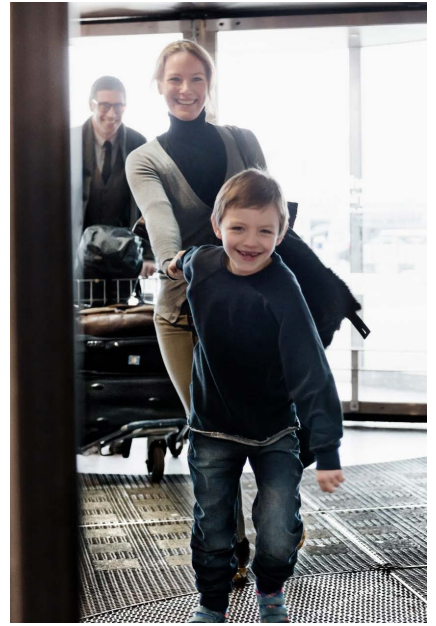
Andreas Carlson, infrastruktur- och bostadsminister

Luftfarten är en viktig del av transportsystemet. Särskilt i ett land som Sverige – med långa avstånd och många glest befolkade områden – är flyget viktigt. Luftfarten möjliggör ekonomisk utveckling, skapar arbete och tillgänglighet såväl inom som till och från Sverige. Ur ett totalförsvarsperspektiv är luftfarten, liksom övriga transportsystemet, av central betydelse och därtill kritisk för samhällsviktiga transporter såsom för sjukvård, beredskap och räddningstjänst. Luftfarten bidrar också till social och ekonomisk sammanhållning och är viktig för internationell handel. Flyget för människor närmare varandra.

Trots flygets viktiga roll i transportsystemet och att flyget nu ställer om, är det tydligt att det varit nedprioriterat under många år. Det har lett till försämrad tillgänglighet och försvagad konkurrenskraft. Omställningen till fossilfrihet med succesivt skärpta styrmedel är utmanande för luftfarten. Därför behöver Sverige stärka luftfartens konkurrenskraft och regeringen har arbetat aktivt för att åstadkomma detta. Även riksdagen har genom tillkännagivanden pekat på att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram.

Därför är det glädjande att nu kunna presentera Sveriges nya luftfartsstrategi! Regeringens mål är att bygga Sverige rikare och tryggare genom högre tillväxt, ökad sysselsättning och robusthet och att binda samman hela landet. Tillväxt och utveckling inom luftfarten skapar ökad tillgänglighet, stärkt svensk tillväxt och stärkt konkurrenskraft i Sverige.

Andreas Carlson, infrastruktur- och bostadsminister



# Inledning

## Luftfartens roll

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Transporter och resor är nödvändiga för att hela samhället ska fungera och utvecklas. Ett väl utvecklat, effektivt och hållbart transportsystem stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling och bidrar till ökat välbefinnande och högre livskvalitet i hela landet.

För regeringen är det självklart att ett effektivt, klimatvänligt och ändamålsenligt transportsystem omfattar alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Ett trafikslagsövergripande perspektiv är viktigt.

Luftfarten är en viktig del av transportsystemet. Särskilt i ett land som Sverige – med långa avstånd och många glesbefolkade områden – är flyget viktigt. Flyget är många gånger avgörande för näringslivets konkurrenskraft och för svensk import och export. Flyget är också viktigt för att man ska kunna resa inom Sverige och besöka nära och kära i olika delar av landet och i andra länder. För många människor i regioner och orter i Sverige är varken väg eller järnväg realistiska alternativ för att ta sig snabbt och effektivt till andra delar av landet eller utomlands. Likaså är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter såväl inom landet som utomlands avgörande för det svenska näringslivets och företagandets utveckling i en alltmer globaliserad och konkurrensutsatt ekonomi. Luftfarten står för en mycket liten del av godstransport sett till godsmängd men har trots det stor betydelse, särskilt för snabba långväga transporter av högvärdigt gods. Sett till värde utgör flygtransport en betydande del av Sveriges godsexport.

## Luftfartens utmaningar i en föränderlig värld

Luftfarten påverkas starkt av globala faktorer och det allvarliga säkerhetspolitiska läget. Geopolitiska kriser som Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, fortsatt osäkerhet om den geopolitiska och globala ekonomiska utvecklingen, liksom energikrisen i Europa och ökade drivmedelskostnader leder till att de operativa förutsättningarna för luftfarten har försämrats påtagligt till följd av luftrumsrestriktioner, förlängda flygvägar, ökad bränsleförbrukning samt tilltagande risker för störningar i satellitnavigeringssystem. Dessa förhållanden leder till höjda driftkostnader för flygbolag som är baserade i eller bedriver trafik till och från perifera regioner, vilket strukturellt försvagar deras konkurrensförutsättningar. Samtidigt har EU – i syfte att minska koldioxidutsläppen från luftfarten och påskynda luftfartens omställning – introducerat krav på inblandning av hållbart flygbränsle (SAF) och skärpt EU:s handelssystem med utsläppsrätter (EU ETS), vilket också innebär ökade kostnader för flygbolagen. Det är komplext att kvantifiera kostnaderna då de olika styrmedlen är i en initial fas och omvärldsfaktorer påverkar flygoperatörers kostnadsbild, men enligt beräkningar våren 2026 kan SAF-kraven respektive EU ETS medföra att biljettpriset på en flygning inom EU kan bli upp emot 40 procent dyrare 2035 om flygbolagen överför kostnaderna till resenärerna och ETS-priset ligger på en hög nivå (250 euro/ton)<sup>1</sup>. Kostnaderna för fossilt flygbränsle förväntas totalt sett öka framöver. Trafikverket har beräknat att flygbränslekostnaden inklusive en ökning av oljepriset och den extra kostnaden för utsläppsrätter skulle innebära ett pris för flygbränsle som ligger 3 till 4 gånger högre 2045 i jämförelse med 2024.<sup>2</sup>

1 SEB, Sustainable Finance Outlook May 2026, Impact of EU ETS and SAF on European Aviation, SEB 12 maj 2026.

2 Trafikanalys, Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag (2024:9).

Covid-19-pandemin 2020 fick omfattande konsekvenser för såväl den internationella som den inhemska luftfarten. Effekterna av pandemin kvarstår delvis. Redan innan pandemin minskade dock inrikestrafiken. Inrikes tjänsteresor med flyg har minskat med cirka 60 procent under perioden 2016–2025. Förändrade resvanor har omformat förutsättningarna för trafik och under pandemin byggdes ekonomiska underskott upp i avgiftssystemen. Det minskade resandet med inrikesflyg innan, under och efter pandemin har dessutom medfört att underskotten för driften av de icke-statliga flygplatserna har ökat. Därtill påverkas luftfarten av de påtagliga konsekvenserna av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsutdet genom främst kraftiga ökning av energipriser och sämre ekonomisk tillväxt. Ökade biljettpriser inom flyget till följd av bristande konkurrens och ekonomiska underskott från pandemiåren kombinerat med högre bränslepriser kan påverka tillgängligheten. Den hårda konkurrensen inom luftfartssektorn har lett till flera omstruktureringar av flygbolag de senaste åren. Den svaga resandeutvecklingen inom främst inrikestrafiken gör att många flygplatser har ekonomiska svårigheter och svårt att upprätthålla eller få i gång trafik.

Av propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) framgår det att såväl det militära som det civila försvaret är 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. I propositionen betonas att stärkt konkurrenskraft för den svenska luftfarten och flygplatser är till gagn för civilt försvar.

Sammantaget innebär ovanstående ett markant och varaktigt förhöjt kostnadsläge för sektorn och ytterst för resenärerna och fraktköparna. Omvärldsläget, den globala ekonomiska utvecklingen och ett förhöjt kostnadsläge har vidare tydliggjort behovet av att stärka förutsättningarna för att utveckla luftfarten i Sverige. Förutsättningarna för luftfarten påverkas av såväl internationella regelverk som nationella styrmedel och är nära sammankopplade med utvecklingen inom övriga delar av transportsystemet.

## Varför en luftfartsstrategi

Luftfarten möjliggör ekonomisk utveckling, skapar arbete och tillgänglighet såväl inom som till och från Sverige. Den bidrar till både social och ekonomisk sammanhållning och är viktig för internationell handel. Flyget för människor närmare varandra.

Den civila luftfarten har under senaste seklet genomgått en mycket snabb och genomgripande utveckling, både tekniskt, ekonomiskt, institutionellt och samhällsligt. Från att ha varit ett experimentellt sätt att transportera sig för ett fåtal människor är den i dag ett exceptionellt säkert och avancerat transportsätt som är tillgängligt för alla och helt centralt för global ekonomi och rörlighet. I dag bidrar luftfarten internationellt till 3,9 procent av globalt BNP och stödjer 86,5 miljoner arbetstillfällen varav över 11,6 miljoner är direkta arbetstillfällen inom luftfarten, t.ex. på flygplatser, i flygbolag och flygtrafiktjänster samt inom konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg.<sup>3</sup> Enbart inom EU stödjer luftfarten 9,2 miljoner arbetstillfällen, varav två miljoner är direkta arbetstillfällen och bidrar till 4,5 procent av BNP i EU.<sup>4</sup> I Sverige uppskattas luftfarten stå för 40 000 direkta arbetstillfällen och direkt bidra till ett ekonomiskt värde på cirka 35 miljarder kronor.<sup>5</sup>

3 Informationspapper A42-WP/308, Aviation's contribution towards the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development, Icao:s 42:a generalförsamling 2025.

4 Air Transport Action Group (ATAG), Aviation Benefits Beyond Borders, Oxford Economics, 2024.

5 Air Transport Action Group (ATAG), Aviation Benefits Beyond Borders, Oxford Economics, 2024.

Enligt långsiktiga prognosmodeller från de internationella branschorganisationerna IATA respektive ACI förväntas den globala efterfrågan på flygresor fortsätta att öka fram till mitten av seklet med en genomsnittlig årlig tillväxttakt motsvarande cirka 2,9–3,3 procent.<sup>6</sup> Enligt prognoserna förväntas Asien, Stillahavsregionen, Afrika och Mellanöstern stå för den snabbaste tillväxten, medan Europas tillväxt blir mer måttlig. Enligt ACI är en distinkt omständighet inom luftfarten att tillväxten inte har varit, och förväntas inte heller bli, synkroniserad utan signifikanta regionala och nationella skillnader utvecklas utifrån ekonomiska förutsättningar och marknadsmognad men också utifrån policybeslut och kapacitetstillgång. Enligt prognoser från Eurocontrol, en mellanstatlig europeisk organisation som samordnar och utvecklar flygtrafikledningen i Europa, bedöms den årliga trafik tillväxten i Europa vara omkring 2,1 procent under perioden 2026–2032 och för Sverige 2,3 procent under samma period.<sup>7</sup> Eurocontrol framhåller dock att prognosen innehåller betydligt högre grad av osäkerhet än vanligt mot bakgrund av omvärldssituationen.

Även om Eurocontrols trafikprognos för Sverige perioden 2026–2032 pekar på en högre trafik tillväxt än för genomsnittet i Europa, har utvecklingen i Sverige under många år varit negativ. Det totala antalet passagerare och trafikvolymen i Sverige har inte återhämtat sig till nivåerna före covid-19-pandemin. Särskilt inrikestrafiken har kraftigt minskat jämfört med nivåerna före pandemin. Även Sveriges flygkonnektivitet har minskat enligt en rapport från ACI.<sup>8</sup> Enligt rapporten har konnektiviteten i Europa ännu inte återhämtat sig efter pandemin, men variationen är stor mellan länderna. Samtidigt som konnektiviteten i Sydeuropa har ökat, har den minskat i norra Europa. Enligt rapporten har Sverige den största nedgången i konnektiviteten inom EU, minus 33 procent under perioden 2019–2025, tätt följt av Finland som minskat 30 procent. Sverige låg dock 2025 fortsatt i mellanskiktet, fjor-

tonde plats av 31 stater, bland EU och EES-stater vad gäller konnektivitet. Närmast före ligger Danmark. En slutsats i rapporten är att det finns ett samband mellan nationella skatter på luftfart och försämrad luftfartskonnektivitet. De flesta länderna där luftfartskonnektiviteten 2025 fortfarande låg under nivåerna 2019, dvs. före pandemin, var länder där olika passagerarskatter tillämpats eller införts. Sverige är ett av länderna som pekas ut i detta avseende. Den svenska flygskatten infördes den 1 april 2018 och upphörde den 1 juli 2025.

Det är tydligt för regeringen att trots flygets viktiga roll i transportsystemet har det varit nedprioriterat under många år med bland annat försämrad konnektivitet som följd. Det är för regeringen klart att Sverige behöver stärka luftfartens konkurrenskraft och regeringen har arbetat aktivt för att åstadkomma detta. Även riksdagen har genom tillkännagivanden (rskr. 2014/15:144, rskr. 2016/17:185 och rskr. 2017/18:104) pekat på att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram.

Tillväxten och utvecklingen inom luftfarten skapar fortsatta möjligheter för luftfarten i Sverige att bidra till ökad tillgänglighet, stärka svensk tillväxt och stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig luftfart och flygindustri i Sverige. Regeringens mål är att bygga Sverige rikare och tryggare genom högre tillväxt, ökad sysselsättning och binda samman hela landet. Sverige behöver en luftfartsstrategi som bidrar till en konkurrenskraftig luftfart i en internationell miljö med förutsättningar att klara hård internationell konkurrens och omställningen till fossilfritt. Strategin ska också bidra till att bibehålla en hög flygsäkerhet och värna Sveriges ställning som en stark flygindustrination.

Denna strategi utgör en redogörelse för regeringens politik på luftfartsområdet och redovisar åtgärder för luftfartens utveckling i linje med de transportpolitiska målen och regeringens övriga mål. Däremot är det inte en strategi för hur luftfarten ska svara mot totalförsvarets behov.

6 ACI World Airport Traffic Forecasts 2025–2054.

7 EUROCONTROL 7-Year Forecast 2026-2032, Spring 2026.

8 AIRPORT INDUSTRY CONNECTIVITY REPORT 2025.

## Utgångspunkter och fokusområden

Avsikten med luftfartsstrategin är att regeringen vill belysa ett antal fokusområden och prioriteringar som är viktiga för luftfartens utveckling och för att stärka dess konkurrenskraft. Strategin ska ses som en grund för fortsatt arbete med att utveckla luftfarten och stärka dess konkurrenskraft i en nationell och internationell kontext. En nyckelfaktor för att uppnå målen är fortsatt samverkan mellan staten, regioner och kommuner, näringslivet, akademien samt andra aktörer.

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. En viktig utgångspunkt för regeringens strategiska arbete med luftfartens konkurrenskraft är riksdagens ovan nämnda tillkännagivanden att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram.

Regeringens strategiska arbete med luftfartens konkurrenskraft ska också ses i ett bredare sammanhang tillsammans med regeringens strategier och initiativ inom transportområdet, såsom godstransportstrategin, men också inom andra politikområden, t.ex. Sveriges industristrategi, utrikeshandelsstrategi och regeringens klimathandlingsplan. Det strategiska arbetet ska också ses inom ramen för pågående arbete på internationell och europeisk nivå, inte minst den kommande europeiska luftfartsstrategin.

Luftfarten är på grund av sin globala natur till största delen reglerad på internationell nivå. En stor del av regleringen sker genom FN:s civila luftfartsorganisation, Icao, som har till uppgift att underlätta civila luftfartstransporter mellan världens

länder och samtidigt bidra till ökad flygsäkerhet. Chicagokonventionen från 1944 innehåller regler om medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter inom luftfartsområdet, regler om införande av internationella standardbestämmelser, rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor m.m. Icao besitter en stor expertkunskap och har mycket hög trovärdighet. En förutsättning för att luftfarten ska kunna fungera tryggt, säkert och effektivt, trots det allvarliga och osäkra omvärldsläget, är att Icao och dess regelverk fortsatt respekteras och att organisationen fortsätter sitt regel- och kunskapsbaserade arbete som hittills har tjänat luftfarten och världen väl.

Inom EU regleras den civila luftfarten genom ett omfattande och nästan uteslutande helt harmoniserat regelverk. Syftet med regelverket är att säkerställa en hög och enhetlig säkerhetsnivå, en väl fungerande inre marknad, miljö- och klimathänsyn samt lika konkurrensvillkor mellan aktörer. För Sverige innebär detta att luftfartspolitikerna i stor utsträckning formas och styrs på EU nivå med mycket begränsat nationellt handlingsutrymme. EU:s regelverk bygger i huvudsak på internationella regler som har tagits fram inom ramen för Icao, men kompletterar och i vissa fall skärper dessa. EU:s regelverk för civil luftfart innebär att flygsäkerhet och luftfartsskydd, marknadsfrågor, miljö- och klimatstyrning samt konsumentskydd i huvudsak regleras gemensamt. För Sverige innebär detta att den nationella luftfartspolitikerna i stor utsträckning handlar om genomförande, prioritering och påverkan inom EU-samarbetet. EU:s reglering av den civila luftfarten ställer höga krav på ett aktivt och strategiskt arbete inom EU och dess flygsäkerhetsmyndighet Easa, för att tillvarata svenska intressen. Likaså ställer det krav på att införandet av EU-regler sker så enkelt och kostnadseffektivt som möjligt och inte medför onödig administrativ börda för aktörer inom näringslivet, särskilt små och medelstora företag. Regeringens utgångspunkt är att Sverige bör undvika nationella särregleringar som hämmar svensk luftfarts konkur-

renskraft. Eftersom flyget är en global företeelse, är internationella överenskommelser och regelverk helt centrala. Sverige ska fortsatt vara pådrivande i arbetet inom EU, Easa och Icao i frågor om flygsäkerhet, trygghet, ekonomisk utveckling och flygets omställning samt värna svenska intressen.

En grundläggande utgångspunkt är att luftfarten ska vara säker. Flygsäkerhetsarbetet är ett resultat av arbete som utförs av både myndigheter och luftfartsaktörerna. Ett viktigt verktyg för flygsäkerhetsarbetet i Sverige är det nationella flygsäkerhetsprogrammet som tillsammans med den nationella flygsäkerhetsplanen anger säkerhetsprestanda och prioriteringar utifrån det europeiska programmet för flygsäkerhet.

En annan utgångspunkt för regeringens arbete är att luftfarten, precis som andra branscher, håller på att ställa om. Flygandet behöver inte minska, däremot behöver flygets utsläpp minska. Flyget omfattas inte av bränsleskatter, däremot omfattas inrikes flyg av mervärdeskatt. Flygskatten och den svenska reduktionsplikten för flyget har avskaffats efter beslut i EU om skärpta och nya styrmedel gällande flygets klimatpåverkan inom utsläppshandelssystemet EU ETS och regler om krav på inblandning av hållbart flygbränsle. Inrikesflyget är trots detta fortsatt överinternaliserat, dvs. transportköparen betalar mer än de samhällskostnader som flygresan orsakar<sup>9</sup>.

När regeringen tillträdde stod luftfarten inför många utmaningar. Det var tydligt att förutsättningarna för luftfarten i Sverige behövde förbättras och stärkas för att flyget och flygplatserna skulle återhämta sig.

### **Regeringens strategiska arbete för att stärka luftfartens konkurrenskraft och denna strategi fokuserar på följande tre områden för att utveckla luftfarten:**

- Hela Sverige ska fungera – infrastruktur för ökad tillgänglighet
- En effektiv och välfungerande luftfartsmarknad i en internationell miljö
- Sverige ska vara i framkant när det gäller teknikutveckling och framtidens hållbara luftfart

---

<sup>9</sup> Trafikanalys Rapport: 2026:3, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025, 31 mars 2026. Enligt Trafikanalys är inrikesflyget sedan flera år överinternaliserat. Det beror på att kostnad för koldioxid antas vara internaliserad i och med EU ETS. I och med att flygskatten togs bort under 2025 har överinternaliseringen minskat.



# Hela Sverige ska fungera – infrastruktur för ökad tillgänglighet

Ett väl utvecklat transportsystem är en grundläggande förutsättning för att företag och människor ska kunna leva, bo och verka i hela Sverige. Väl fungerande transporter bidrar till tillgänglighet och lägger grunden för t.ex. ekonomisk utveckling, arbetstillfällen, bostadsförsörjning samt regional tillväxt och utveckling. Alla trafikslag, inklusive luftfarten, behövs för ett väl fungerande transportsystem. Luftfartens infrastruktur består av flygplatser, anläggningar och system för flygtrafiktjänst och luftrum. I Sverige finns för närvarande 44 så kallade instrumentflygplatser som är godkända av Transportstyrelsen.

Flyget och flygplatserna har en viktig roll i transportsystemet. Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till andra destinationer och områden som är viktiga för t.ex. det svenska näringslivet. Flyget spelar därför en central roll genom att erbjuda snabba transporter som effektivt överbryggar stora fysiska avstånd. Möjligheten att över dagen och med en rimlig restid nå andra delar av landet eller andra länder är många gånger beroende av tillgången till goda flygförbindelser.

Infrastruktur med betydelse för luftfarten har under lång tid getts en alltför låg prioritet i den nationella infrastrukturplaneringen. Regeringen har tagit initiativ till en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där luftfarten, men även sjöfarten, ingår tillsammans med övriga trafikslag. I det uppdrag som regeringen gav Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 ingick därför att genomföra en inledande trafikslagsövergripande analys. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som regeringen fastställde om den 24 april 2026 stärker regeringen luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet. I den nationella planen ingår exempelvis flera åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Stockholm-Arlanda flygplats.

Trafikverket ansvarar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. I dagsläget är luftrumsfrågor fördelade på flera aktörer, främst Trafikverket, Transportstyrelsen och Luftfartsverket. Bland annat i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) framförs det att det skulle råda en otydlighet kring vem som har ansvar och uppgift att planera för det svenska luftrumets långsiktiga användning<sup>10</sup>. I gemensam förstudie från Försvarets materielverk, Försvarmakten, Luftfartsverket och Trafikverket anges att en större förändring av luftrummet behövs för att den förväntade mängden rörelser i ett 2040-perspektiv ska vara möjlig att klara.<sup>11</sup> Mot bakgrund av att prognoser visar att flygtrafiken kommer att öka i framtiden, att trafiken kan bli mer komplex med nya typer av luftfartyg och farkoster med olika framdrivning, fler obemannade luftfartyg samt ökad aktivitet från statsluftfarten, kan det finnas skäl att förtydliga ansvar för långsiktig planering av det svenska luftrummet. Regeringen ser därför ett behov av att analysera frågan vidare.

## Flygplatssystemet

Förutsättningarna för de svenska flygplatserna har ändrats påtagligt under de senare åren. T.ex. har det minskade inrikesresandet med flyg påverkat både Swedavia AB:s (Swedavia) och de icke-statliga flygplatsernas ekonomiska förutsättningar. Därutöver har totalförsvarets behov av flygplatser ändrats med anledning av det allvarliga säkerhetspolitiska läget och samverkan med allierade i Nato. Bromma flygplats hade i januari 2025 tappat en majoritet av trafiken vilket aktualiserade flera frågeställningar kopplade till flygplatsens funktion. Mot denna bakgrund beslutade regeringen maj 2025 att en särskild utredare skulle utreda och utvärdera såväl statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser

<sup>10</sup> Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11).

<sup>11</sup> Luftrum 2040 – en förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum.



Karta över trafikflygplatser efter ägande 2024-12-31.  
Källa: Trafikanalys 2026. Kartan visar flygplatser i Sverige med reguljär och chartertrafik i slutet av 2025 uppdelat på statliga respektive icke-statliga.

som det nuvarande nationella basutbudet av flygplatser samt lämna förslag på åtgärder (dir. 2025:55). Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Luftfarten är till sin natur ofta gränsöverskridande. Det betyder att den europeiska dimensionen avseende flygplatsinfrastrukturen är viktig. I det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) ingår Stockholm-Arlanda flygplats, Göteborg-Landvetter flygplats och Malmö flygplats i det europeiska stomnätet. Ytterligare 23 svenska flygplatser

ingår i det övergripande nätet. Sverige spelade en aktiv roll i arbetet med revideringen av TEN-T-förordningen<sup>12</sup>. Under det svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd våren 2023 inleddes trepartsförhandlingarna mellan institutionerna som senare ledde fram till en överenskommelse. Den reviderade förordningen innebär en viktig ambitionshöjning avseende utbyggnaden av den transeuropeiska transportinfrastrukturen för samtliga trafikslag, inte minst för flygplatserna. Med fler järnvägsanslutna flygplatser blir passagerar- och godstrafiken inom EU mer hållbar, mer intermodal och leder till att både järnvägstrafikens och luftfartens konkurrenskraft stärks.

## Regeringens åtgärder för luftfartsinfrastruktur

### Stockholm-Arlanda flygplats

Stockholm-Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och därmed av stort nationellt intresse. Flygplatsen har ett omfattande nationellt och internationellt linjeutbud och erbjuder direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Med sin navfunktion knyter flygplatsen ihop transportsystemet med både inrikes och utrikes flygtrafik samt med bytesmöjligheter mellan olika trafikslag och färdmedel som t.ex. tåg, buss och personbil. Stockholm-Arlanda flygplats bidrar därför som nod

<sup>12</sup> 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.

och bytespunkt i transportsystemet till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv och har stor betydelse som tillväxtmotor för svenskt näringsliv.

Regeringen tillsatte i december 2023 en statlig samordnare med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Stockholm-Arlanda flygplats (dir 2023:178). Syftet med uppdraget var att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Stockholm-Arlanda flygplats för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Samordnaren redovisade uppdraget den 31 maj 2025 i betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67).

Betänkandet innehåller flera förslag av olika karaktär. När det gäller infrastruktursatsningar gör samordnaren bedömningen att det finns behov av flera olika åtgärder under planperioden 2026–2037 men även under perioden därefter. Förslagen innebär såväl ökade insatser för att vårda den befintliga infrastrukturen som åtgärder som stärker kapaciteten.

Flera namngivna objekt som samordnaren föreslog i betänkandet har ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som regeringen fastställde den 24 april 2026. Det gäller bl.a. åtgärder på Ostkustbanan fyra spår Uppsala, signaloptimering Solna–Skavstaby, Märsta station och bangård samt kapacitetsförstärkningar på väg E4. Ytterligare åtgärder, vilka är mindre och därför inte ingår i gruppen namngivna objekt, kan komma i fråga i länsplan eller som trimningsåtgärder. I beslutet att fastställa den nationella planen bedömer regeringen att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Stockholm-Arlanda flygplats och på så sätt även bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget.

### **Kraftigt ökat driftstöd till regionala icke-statliga flygplatser**

De icke-statliga flygplatserna, dvs. kommunalt och privat ägda flygplatser, är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera. Deras upptagningsområden kompletterar det statliga basutbudet och de spelar en viktig roll för tillgängligheten för medborg-

arna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget, till exempel sjukvård- och ambulanstransporter, räddningstjänst, brandflyg och totalförsvaret.

De icke-statliga flygplatserna kännetecknas generellt av svag ekonomi där både staten men också kommuner och regioner i egenskap av ägare årligen bidrar med betydande ekonomiskt stöd för att täcka flygplatsernas driftunderskott. Höga fasta kostnader i kombination med en vikande inrikestrafik och därmed minskade intäkter innebär att flygplatserna även på sikt bedöms ha en ekonomiskt ansträngd situation.

Därför har riksdagen, på förslag av regeringen, vid flera tillfällen under mandatperioden ökat det statliga bidraget till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser för att på så sätt möjliggöra för staten att täcka upp till 75 procent av flygplatsernas driftunderskott. Totalt har det statliga bidraget under mandatperioden ökat från 103 miljoner kronor till 528 miljoner kronor årligen vilket motsvarar en ökning med över 400 procent.

Svag ekonomi i särskilt flygtrafikledning vid icke-statliga flygplatser har föranlett att riksdagen, på förslag av regeringen, under 2026 ökat det statliga bidraget till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser med ytterligare 30 miljoner kronor.

### **Ökade medel till beredskapsflygplatserna**

Regeringen har pekat ut 27 flygplatser som ska hålla beredskap för att kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Riksdagen har på förslag från regeringen höjt den statliga ersättningen till beredskapsflygplatserna. Detta har gjorts med ambitionen att uppnå full kostnadstäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg under tider på dygnet då flygplatserna annars skulle vara stängda. Anslagsnivån för den statliga ersättningen till beredskapsflygplatserna höjdes till 103 miljoner kronor per år från och med 2026 jämfört med 70 miljoner kronor för 2025.



# En effektiv och välfungerande luftfarmsmarknad i en internationell miljö

Flygbranschen är en marknad som präglas av stark internationell konkurrens. Den europeiska luftfarmsmarknaden skapades för över trettio år sedan och har varit en stor framgång inom EU genom ökad konkurrens och borttagandet av handelshinder. Avregleringen av luftfarten på 1990-talet ledde till fri marknadstillgång för EU-flygbolag på linjer inom EU, utan begränsningar vad gäller rutter, kapacitet eller prissättning. Detta har resulterat i ett betydligt större linjeutbud och fler direktförbindelser mellan regioner i EU. Kapaciteten, mätt som antal schemalagda säten per vecka, ökade med cirka 152 procent mellan 1992 och 2015 på EU-marknaden.<sup>13</sup> Luftfarmsmarknaden är också en marknad i förändring mot bakgrund av konsekvenserna av covid-19-pandemin, utmaningar med stängda luftrum och förändrade flygrutter på grund av krig och konflikter i omvärlden, omstruktureringar och konsolideringar på marknaden.

Sedan början av 1990-talet och fram till covid-19-pandemin pendlade passagerarantalet inom inrikesflyget mellan 6 och 8 miljoner passagerare årligen. Efter pandemin verkar såväl utbudet som efterfrågan på inrikes flygresor ha hamnat på en ny lägre nivå jämfört med tidigare. Enligt Trafikanalys är en bestående effekt av pandemin att distansmöten numera är en integrerad del av olika organisationers sätt att mötas, vilket har minskat behovet av att resa med flyg.<sup>14</sup> Transportstyrelsen har undersökt vilka bakomliggande faktorer som kan förklara det svenska inrikesflygets utveckling under perioden mellan 2016 och 2025. En kombination av flera faktorer såsom lågkonjunktur, svag svensk krona, lägre tjänsteresande och förändrade arbetsvanor i riktning mot digitala möten, miljöpolitiska styr signaler såsom flygskatten, samt minskad konkurrens på inrikesmarknaden har sannolikt bidragit till att inrikesflyget utvecklas svagare än i jämförbara länder.<sup>15</sup>

Regeringen arbetar för en konkurrenskraftig svensk luftfarmssektor på en internationell marknad. Luftfarten är på grund av sin globala natur till största delen reglerad på internationell nivå. Eftersom villkoren och förutsättningarna för flygbranschen i stor utsträckning bestäms på internationell och på EU-nivå finns det anledning att undvika nationella särregleringar och lösningar, särskilt om det kan underminera luftfartens konkurrenskraft, om det inte finns särskilda skäl. När det finns lokala behov av särskilda lösningar kan det dock vara motiverat med speciella anpassningar.

Sverige ska fortsatt vara aktivt inom den internationella policy- och regelutvecklingen, särskilt inom Icao och EU, för att luftfarten ska vara ett säkert, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt trafikslag.

## Den skandinaviska luftfarmspolitiken och aktivt arbete för fler direktlinjer till Sverige

Sverige, Norge och Danmark har sedan 1950-talet ett nära samarbete på luftfarmsområdet. Den skandinaviska luftfarmspolitiken spelar en viktig roll för Sveriges internationella tillgänglighet. Den liberala skandinaviska luftfarmspolitiken underlättar möjligheterna att öka den internationella tillgängligheten och etablerandet av fler direktlinjer till och från svenska flygplatser. För den internationella tillgängligheten är det viktigt att de bilaterala luftfarmsavtalen innehåller så få hinder som möjligt för flygbolagen att utveckla sin internationella trafik. Därtill är det viktigt att Sverige fortsatt är aktivt och bevakar sina intressen inom ramen för de avtal som förhandlas mellan EU och dess medlemsstater och tredje länder.

Internationell tillgänglighet i form av internationella direktlinjer till Sverige är av vikt för både privatpersoner och näringslivets konkurrenskraft, för att främja utländska direktinvesteringar, för utbildning, forskning och utveckling vid svenska lärosäten samt för Sverige som besöksland. För att stärka

13 EU-kommissionen, [https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/transport/air-transport\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/transport/air-transport_en).

14 Trafikanalys Rapport: 2026:3, Svensk luftfarms konkurrenssituation 2026, 11 juni 2026.

15 Turbulens eller perfekt storm? En analys av inrikesflygets utveckling 2016–2025 Transportstyrelsen 2026.

## Fakta om skandinaviska luftfartspolitiken

Riksdagen beslutade den 31 maj 2023 i enlighet med regeringens Skandinavisk luftfartspolitik (prop. 2022/23:105) att det skandinaviska luftfartssamarbetet ska fortsätta (bet. 2022/23:TU11, rskr. 2022/23:209). Riktlinjerna för den skandinaviska luftfartspolitiken innebär bland annat att de skandinaviska länderna bedriver en gemensam luftfartspolitik för att uppnå bästa möjliga trafikrättigheter för skandinavisk luftfart gentemot tredjeländer utanför EU och för trygghet av lika konkurrensvillkor för skandinaviska flygbolag. I riktlinjerna för den skandinaviska luftfartspolitiken anges bland annat att den skandinaviska luftfartspolitiken i grunden bör baseras på marknadstillträde som tar hänsyn till konsument-, konkurrens- och hållbarhetsaspekter. Den skandinaviska luftfartspolitiken ska därför så långt det är möjligt bidra till skandinavisk välfärd i sociala, ekonomiska och miljö- och klimatmässiga avseenden samt att de skandinaviska länderna bör sträva efter att etablera öppna flygmarknader med så många tredjeländer som möjligt genom liberala bilaterala eller multilaterala luftfartsavtal.

Sveriges konkurrenskraft och Sverige som besöksland har riksdagen beslutat enligt förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2026 att satsa 10 miljoner kronor per år 2026–2030 på arbetet med att förbättra förutsättningarna till nya internationella flyglinjer genom ambitiösa luftfartsavtal och effektiv tillståndshantering samt tillskott för att främja fler direktlinjer till Sverige.

## EU:s luftfartsmarknad

Luftfartsmarknaden präglas av hård internationell konkurrens. Sund konkurrens på lika villkor är därför avgörande för en välfungerande luftfartsmarknad som gynnar passagerare och luftfartens konkurrenskraft. Förordningen om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstrafik i gemenskapen<sup>16</sup> innehåller i huvudsak regler om rätten att utöva trafik inom EU, operativ licens, leasing, allmän trafikplikt och prissättning. EU-kommissionen har aviserat en revidering av förordningen.

Regeringen anser att en välfungerande inre marknad för luftfart är grundläggande för tillgängligheten inom unionen och till närliggande regioner. Den nämnda EU-förordningen har i stor utsträckning bidragit till det och förordningen fungerar förhållandevis väl. Regeringen anser att förordningen bör fokusera på att förbättra konkurrenskraften för luftfartssektorn och stärka tillgängligheten med flyg. En konkurrenskraftig luftfartssektor är också avgörande för att minska luftfartens klimatpåverkan. Regeringen understryker att förordningen bör värna konkurrens på lika villkor och enhetlig tillämpning med hänsyn till olika länders förutsättningar. Regeringen avser att sträva efter enkla och tydliga regler i synnerhet för mindre och medelstora aktörer.

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

Regeringen ser behov av att en revidering av förordningen tar höjd för att öka luftfartens motståndskraft vid kriser och nödsituationer. I det avseendet efterfrågar regeringen ökad flexibilitet att införa allmän trafikplikt vid nödsituationer t.ex. för att kunna agera skyndsamt när kommersiell trafik upphör. Förordningen behöver bl.a. innefatta situationen att ett lufttrafikföretag, som trafikerar en linje utan ersättning och ensamrätt, plötsligt avbryter trafiken. Att trafiken upprätthålls på en linje där allmän trafikplikt råder men där trafiken inte handlats upp är lika viktigt som att trafiken upprätthålls på en linje där medlemsstaten tvingats handla upp trafiken.

Regeringen anser också att förordningen bör ta höjd för att det i framtiden i större utsträckning kommer att finnas obemannade luftfartyg som kan transportera passagerare och gods.

En del av EU:s inre luftfartsmarknad är tillgången till och prissättningen av tjänster på flygplatser. EU-kommissionen har under en längre tid arbetat med en genomlysning av EU-reglerna om fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, flygplatsavgifter och marktjänster vid flygplatser för att utvärdera eventuella behov av revideringar av reglerna. Regeringen är mån om en effektiv användning och prissättning av flygplatskapacitet och marktjänster som främjar konkurrens och konnektivitet i linje med svenska behov. Ur ett svenskt perspektiv har direktivet om flygplatsavgifter<sup>17</sup> fungerat väl. Fördelningen av ankomst- och avgångstider (slots) vid flygplatser inom EU regleras i förordningen om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider<sup>18</sup>. Förordningen syftar till att kapaciteten vid flygplatser inom EU ska nyttjas effektivt. Under covid-19-pandemin infördes tillfälliga ändringar i förordningen för att

mildra konsekvenserna av pandemin och viss flexibilitet infördes kring rättfärdigad icke-användning av tilldelade slottider utifrån omständigheter som är oförutsägbara och oundvikliga, bortom flygbolagets kontroll. Regeringen anser att det är viktigt att det finns en balans där en förutsebarhet och stabilitet bevaras genom att flygbolag ges möjlighet att under vissa förutsättningar behålla historiska rättigheter, samtidigt som det inte får hindra ett effektivt nyttjande av tiderna och att nya aktörer för möjlighet till tillträde till marknaden.

## Regeringens åtgärder på marknadsområdet

### Avskaffande av flygskatten

När flygskatten infördes var syftet främst att flyget i högre utsträckning skulle bära sina egna klimatkostnader. Flygskatten hade ingen direkt koppling till de utsläpp som flyget orsakar. Flygskattens styrande effekt bestod i den minskade efterfrågan på flygresor som den medförde. Efter att flygskatten infördes har EU beslutat om skärpta och nya styrmedel gällande flygets klimatpåverkan inom utsläppshandelssystemet EU ETS och regler om krav på inblandning av hållbart flygbränsle (ReFuelEU Aviation)<sup>19</sup>. Kostnadsökningar tillkommer för flygföretagen till följd av EU-kraven på inblandning av hållbart flygbränsle och skärpningen av EU ETS. Därutöver har förändrade resvanor hos människor och ett förändrat omvärldsläge med bl.a. sanktioner och stängda luftrum inneburit negativa konsekvenser för bl.a. flygföretagen. Mot denna bakgrund och för att stärka konkurrensituationen för de svenska flygföretagen och också för att stärka tillgängligheten i hela landet avskaffade riksdagen, efter förslag från regeringen, flygskatten med verkan från den 1 juli 2025.

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

<sup>18</sup> Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

## **Kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och bagage**

Covid-19-pandemin medförde kraftigt minskad flygtrafik samtidigt som flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroller i stort sett var desamma. Det orsakade att underskott uppstod i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för passagerare och dess bagage (GAS). Efter regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2024 satsades därför 1 035 miljoner kronor för att åtgärda det stora underskott som uppstått i och med pandemin. Satsningen innebär en minskning av de kraftiga avgiftshöjningar inom systemet som annars hade behövts och som skulle ha inneburit en negativ inverkan på luftfartens konkurrenskraft i Sverige.

Till följd av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har priset på flygbränsle ökat kraftigt samtidigt som många flygföretag på den svenska inrikesflygmarknaden är ekonomiskt pressade. Högre bränslepriser riskerar medföra högre biljettpriser och ett minskat flygresande samtidigt som den svenska marknaden för inrikesflyg kännetecknas av bristande lönsamhet. Regeringen har därför i en extra ändringsbudget föreslagit att 400 miljoner kronor anvisas för att tillfälligt helt sätta ned avgiften som tas ut av flygbolagen och för att undvika att det uppstår ytterligare underskott i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

## **Färdmedelsneutrala resepolitics**

För regeringen är det självklart att ett effektivt, klimatvänligt och ändamålsenligt transportsystem omfattar alla trafikslag – väg, järnväg, luft- och sjöfart. Regeringen har beslutat att 59 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. Beslutet ger en signal att tjänsteresor ska vara effektiva, ändamålsenliga och att alla trafikslag ska kunna nyttjas. Resor i tjänsten behöver ta både sociala hänsyn, som till exempel att kunna förena arbete med familjeliv, samtidigt som hänsyn tas till miljön och att tjänsteresor sker utifrån behov och på ett effektivt sätt. Det är också angeläget att andra delar av offentlig sektor, näringslivet samt andra organisationer gör en motsvarande översyn.

## Allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik

En utgångspunkt för regeringen är att den regelbundna linjetrafiken inom flyget ska bedrivas på kommersiella villkor. I vissa fall är det dock inte möjligt att bedriva kommersiellt bärkraftig och regelbunden flygtrafik. Det kan i dessa situationer finnas behov av att inrätta flyglinjer med allmän trafikplikt för att säkerställa olika regioners tillgänglighet till Sveriges huvudstad och till andra regioner i Sverige eller andra länder.

Transportsystemets funktionssätt och utveckling har stor betydelse för förutsättningarna för den regionala utvecklingen och tillväxten. Regeringen bedömer att det i dag finns en risk för att tillräcklig hänsyn inte tas till de regionala perspektiven inför beslut om allmän trafikplikt och att det är viktigt att kommuner och regioner ges en ökad möjlighet att bidra till en förbättring av tillgängligheten till och från sina regioner. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta åtgärder för att de kommunala och regionala myndigheterna kan ges ett ökat inflytande genom möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Detta under förutsättning att de kommunala och regionala myndigheterna tar fullt kostnadsansvar för det kompletterade utbudet och att det sker i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning och andra tillämpliga regelverk. Regeringen avser att återkomma med förslag i dessa delar under 2026.

## Gotlandsstöd

Efter regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2026 har riksdagen avsatt 125 miljoner kronor till ett stöd för resor till och från Gotland för folkbokförda på Gotland. Regeringen bedömer att stödet behöver vara trafikslagsneutralt och gälla både färjeresor och flygresor. Stödet syftar till att underlätta för personer som är folkbokförda på Gotland att resa till och från Gotland.



# Sverige ska vara i framkant när det gäller teknikutveckling och framtidens hållbara luftfart

Luftfarten har en viktig roll för att tillhandahålla tillgänglighet för privatpersoner och företag och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet. Samtidigt står luftfarten för cirka 2–2,5 procent av de globala utsläppen av koldioxid.<sup>20</sup> Luftfartens samlade klimatpåverkan är dock större till följd av utsläpp av bl.a. vattenånga och kväveoxider på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter. Även om luftfarten har lägre totala utsläpp än andra trafikslag, har flyget stora utmaningar att ställa om. Flygets klimatomställning behöver utvecklas. På kort sikt bör flyget ställa om huvudsakligen genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare flygningar, men på längre sikt i ökande grad även genom flygplan som drivs med el eller vätgas. En kraftigt ökad användning av hållbara flygbränslen kommer att vara central i omställningen. Ett betydande hinder är att kostnaden för hållbara flygbränslen i dag är flera gånger högre jämfört med dess konventionella fossila motsvarighet, vilket medför begränsad betalningsvilja och därmed efterfrågan. Det är positivt att EU på senare år har infört krav på inblandning av hållbara och fossilfria bränslen (RefuelEU Aviation) och skärpt EU ETS, vilket ger incitament att ställa om. Luftfartyg som drivs på el eller vätgas utvecklas. Sådana luftfartyg har på sikt goda möjligheter att ersätta konventionella flygplan främst på kortare rutter, men än så länge finns det utmaningar. Delar av flygplansflottan kommer därför under överskådlig framtid att vara beroende av fossilfria och hållbara flygbränslen och stå inför stora utmaningar att nå hela vägen till i princip noll koldioxidutsläpp. Förutsättningar behöver skapas för introduktion av elflyg i Sverige.

Luftfartssektorn står i dag inför en samverkande och förstärkande kombination av strukturella kostnadsökningar och operativa begränsningar. Dit hör kraftigt ökade bränslekostnader, begränsad och kostsam tillgång till hållbara flygbränslen (SAF),

längre flygsträckor till följd av begränsat luftrum samt betydande efterlevnads- och regelkostnader till följd av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) och ReFuelEU Aviation. Sammantaget innebär detta ett varaktigt förhöjt kostnadsläge för luftfartssektorn och ökar behoven av innovation, utveckling och omställning.

## En hållbar luftfart under utveckling

En konkurrenskraftig luftfart i Sverige ger förutsättningar för att klara av utmaningen att ställa om luftfarten. Klimatomställningen kan bara lyckas om den sker i en ekonomi som växer. En lyckad klimatomställning förutsätter att enskilda och företag kan agera, investera, och producera mer klimatsmart och att välståndet på så sätt ökar. Regeringens satsningar och åtgärder ger förutsättningar för detta. Flygandet behöver inte minska, däremot behöver flygets utsläpp minska. Minskningen behöver ske globalt och genom olika åtgärder. Eftersom flyget är en global företeelse, är internationella överenskommelser och regelverk helt centrala. Europa är en föregångare när det gäller luftfartens omställning och EU har under en lång period tagit en ledande roll för att minska flygets klimatpåverkan. Sverige och EU bör fortsätta vara pådrivande inom Icao så att utsläppen från den internationella luftfarten minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning. Det är därför glädjande att det finns ett tydligt europeiskt regelverk genom 55-procentpaketet med bland annat ett skärpt utsläppshandelssystem som inkluderar flygets utsläpp och harmoniserade europeiska krav på inblandning av hållbara flygbränslen i ReFuelEU Aviation. Det är angeläget att vi har ett gemensamt spelfält och att Sverige undviker nationella särregleringar som hämmar svensk konkurrenskraft.

<sup>20</sup> EASA, European Aviation Environmental Report 2025.

Genom EU:s tvingande lagstiftning finns styrmedel som är av stor betydelse för flygets klimatomställning, men innebär också en begränsad rådighet för Sverige att nationellt minska sina utsläpp från luftfartssektorn. Därmed finns det begränsad möjlighet för Sverige att styra mot ett mer ambitiöst klimatmål för flyget än övriga EU.

Samtidigt som EU:s styrmedel är centrala för att upprätthålla en effektiv och långsiktig trovärdig klimatpolitik genom koldioxidprissättning, medför den rådande geopolitiska situationen en risk för att kostnadstrycket på luftfarten – trots klimatpolitikens ändamålsenlighet på EU-nivå – ger upphov till ojämna regionala effekter. För att uppnå engagemang och acceptans för klimatpolitiken är det viktigt att hänsyn tas till hur medborgare och företag i olika delar av landet påverkas av klimatomställningen.

Regeringen anser att det är viktigt att fortsatt driva arbetet med luftfartens klimatomställning på europeisk och global nivå för att uppnå störst klimatnytta samt stödja svenska flygaktörers omställningsarbete i linje med de globala och europeiska överenskommelserna. Sverige bör fortsatt arbeta för att EU har en ambitiös och ledande roll i det globala flygets klimatomställning. Regeringen välkomnar

i detta avseende också olika branschinitiativ till att påskynda omställningen såsom Destination 2050<sup>21</sup>. Fortsatt samverkan mellan luftfartsbranschen och lokala och regionala aktörer är viktig för att lyckas med genomförandet av omställningen.

## Hållbart flygbränsle

ReFuelEU Aviation och 55-procentpaketet roddes i land under svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd våren 2023. Med anledning av införandet av gemensamma europeiska krav, upphävdes från och med den 1 juli 2025 den svenska nationella reduktionsplikten. ReFuelEU Aviation innehåller bland annat krav på att flygbränsleleverantörer gradvis ska öka inblandningen av hållbara flygbränslen. Från och med den 1 januari 2025 är miniminivån 2 procent hållbara flygbränslen. Från och med den 1 januari 2030 är miniminivån 6 procent, då införs också ett särskilt krav på att en del av inblandningen ska utgöras av syntetiska flygbränslen. Minimivåerna höjs sedan successivt fram till 2050 då den ska ligga på minst 70 procent, varav minst 35 procent syntetiskt flygbränsle, se tabell nedan.

<sup>21</sup> Destination 2050 – A Route To Net Zero European Aviation.

### Inblandningskrav på hållbart och syntetiskt flygbränsle enligt ReFuelEU Aviation

Minimiandel	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Hållbart flygbränsle	2 %	6 %	20 %	34 %	42 %	70 %
Varav syntetiskt flygbränsle	-	0,7 - 2 %	5 %	10 %	15 %	35 %

Anm. Tabellen avser minimiandel. Under perioden den 1 januari 2030 till den 31 december 2031 ska den genomsnittliga andelen syntetiska flygbränslen vara 1,2 procent. Under period 1 januari 2032 till 31 december 2034 ska den genomsnittliga andelen syntetiska flygbränslen vara 2,0 procent.

Regeringen konstaterar att kraven i ReFuelEU Aviation är ambitiösa men också rimliga för att nå uppsatta klimatmål. Kraven skapar en stark europeisk efterfrågan på hållbara flygbränslen (SAF). Det är angeläget att regelverket är förutsägbart för att skapa stabila förutsättningar för investeringar. Regeringen är samtidigt öppen för att göra lagstiftningen mer flexibel och minska administrativa bördor för små och medelstora företag utan att göra avkall på ambitionerna.

ReFuelEU Aviation ger en tydlig tidsplan för att ersätta fossilt flygbränsle med hållbara och koldioxidsnåla flygbränslen inom EU. Det skapar också en europeisk marknad för hållbara flygbränslen (SAF) och främjar införandet av ny teknik som el och väte. Det är viktigt att uppnå klimatnyttan som genomförandet av regelverket medför. Den ökade användningen av SAF tillsammans med innovationer, som införandet av batteridrivna elflygplan och hybridflygplan, kommer avsevärt minska utsläppen från flygtransporter och bidrar till en mer hållbar flygsektor.

Efterfrågan på fossilfritt och hållbart flygbränsle kommer även att öka globalt. Hösten 2023 enades Icaos medlemsländer om ett globalt ramverk med ett mål om 5 procent växthusgasreduktion genom alternativa flygbränslen till 2030. Det planeras därför för ett stort antal anläggningar runt om i världen för att kunna producera hållbara och fossilfria flygbränslen. För att möta den ökade efterfrågan globalt och inom Europa behöver produktionen av hållbara flygbränslen öka kraftigt. Sverige har goda förutsättningar, t.ex. tillgång till fossilfri elektricitet och restprodukter från skogen, för att producera hållbara flygbränslen, men konkurrensen om råvaror är hård och svenska aktörer verkar på en europeisk och internationell marknad.

## Regeringens arbete för att öka tillgången på hållbara flygbränslen

För att öka förutsättningarna för tillgång till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige, tillsattes den 20 maj 2025 en bokstavsutredare som ska analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Utredaren fick i uppdrag att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder. Uppdraget redovisades den 8 maj 2026 i promemorian Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11). Utredaren föreslår en handlingsplan som bland annat innehåller en forsknings- utvecklings- och demonstrationssatsning för en storskalig produktion av hållbara flygbränslen från fast biomassa och en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att öka produktionen av hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart. Syftet med handlingsplanen är att öka tillgången till sådana drivmedel. Utredarens analys och förslag har remitterats och i arbetet med att framtidssäkra en hållbar drivmedelsförsörjning kommer frågan därefter beredas i Regeringskansliet.

Regeringen anser att EU-kommissionens initiativ eSAF Early Movers Coalition<sup>22</sup> har potential att bidra till en minskad investeringsrisk för producenter och ökad trygghet för konsumenter av eSAF inom EU. Sverige ska fortsatt delta i EU-kommissionens arbete med att öka tillgången till hållbara flygbränslen. Sverige har i dag en observatörsplats i eSAF Early Movers Coalition vilket ger Sverige goda kunskaper om den mekanism för dubbelsidiga auktioner som EU-kommissionen har aviserat.

---

22 Initiativet eSAF Early Movers Coalition är ett initiativ från EU-kommissionen för att underlätta uppstarten av produktion av syntetiskt flygbränsle (eSAF). Koalitionen riktar sig till medlemsstater som vill delta i en så kallad dubbelsidig auktion som syftar till att minska producenters investeringsrisker och garantera deras intäkter.

## En ledande nation inom teknik-utveckling och innovation

Forskning och innovation är avgörande för Sveriges konkurrenskraft, välbefinnande och förmåga att hantera samhällsutmaningar i hela landet. Sverige ska vara ett av världens främsta forsknings- och innovationsländer. Efter regeringens förslag i den senaste forsknings- och innovationspropositionen, satsades därför 6,5 miljarder kronor. Utgångspunkten för satsningarna är excellens, internationalisering och innovation. Detta stärker svensk konkurrenskraft samtidigt som denna historiskt stora satsning betonar internationalisering och mobilitet som viktiga medel för att nå högsta kvalitet och för att det svenska näringslivet ska vara ett drivhus för innovation. För att Sverige och övriga världen ska kunna nå sina klimatmål är snabb teknikutveckling och innovation helt nödvändig.

Denna utveckling innebär möjligheter för Sverige som har en global position i yttersta framkant inom flygteknik. Flygindustrin har en stark historia i Sverige med ledande företag inom både militär och civil tillämpning. Sverige är ett av få länder i världen som har kapacitet att utveckla och tillverka stridsflygplan i världsklass. Sverige har också en stark position i flygmotorbranschen, där svensktillverkade delar och komponenter finns i över 90 procent av alla civila flygmotorer i drift. Den svenska flygindustrin har stora möjligheter att skapa ytterligare innovationer, tillväxt och arbetstillfällen. Ny teknik är en förutsättning för att klara många av de utmaningar luftfarten står inför, inte minst inom klimatområdet. Lättare material, effektiva motorer, nya framdriftslösningar och nya varor och tjänster inom t.ex. flygtrafikledning och obemannad luftfart är exempel där svenska företag ligger i framkant och kan bidra till en mer effektiv och hållbar luftfart. Inträdet i Nato och behovet av ett starkt försvar bidrar till behovet att värna industrier som verkar inom detta område.

Sedan 2023 och fram till våren 2026 har Trafikverket, på regeringens uppdrag, finansierat forskning och innovation inom luftfartsområdet

med totalt cirka 275 miljoner kronor. En ökande andel av medlen har riktats mot satsningar inom området elflyg och drönare. Detta speglar en tydlig prioritering av framtidens hållbara och innovativa luftfartslösningar samtidigt som satsningarna bidrar till ökad hållbarhet ur perspektiven säkerhet, miljö och klimat, konkurrenskraft samt robusthet och resiliens.

Projekten, både nationella och internationella, har behandlat områden såsom utvecklingen av framtidens flygtrafikledning där AI, automation och digitala stödsystem bidrar till både ökad kapacitet och säkerhet i luftrummet. Projekt som undersöker kortare inflygningar syftar till att bidra till minskad miljö- och bullerpåverkan samt förbättrad tillgänglighet. Andra projekt har fokuserat på samspelet mellan människa och teknik, inklusive arbetsbelastning, beslutsstöd och säkerhetskultur. Integration av nya luftfartygstyper, såsom drönare och Advanced Air Mobility, har varit central, liksom frågor om luftrumsstruktur, riskbedömning och standardisering. Hållbarhetsfrågor är en tydlig röd tråd i Trafikverkets finansiering av forskningsprojekt med fokus på utsläppsminskningar, alternativa bränslen, elektrifiering och energinfrastruktur på flygplatser.

Inom området luftburen transport har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), med en sammanlagd budget på 34 miljoner kronor sedan 2022, startat 20 externt finansierade projekt. Projekten spänner över områden som regionalt hållbart flyg, drönare med dubbel användning, elflyg och energilagring men även multimodalt resande och olika flygplatsfrågor.

Ser man till utförarsidan framträder en bred samverkan mellan myndigheter, akademi och näringsliv. Bland de större aktörerna återfinns exempelvis Luftfartsverket och Swedavia AB, liksom forskningsinstitut som VTI och RISE Research Institutes of Sweden AB. Även akademien är väl representerad genom aktörer som Linköpings universitet, Kungliga Tekniska högskolan, Chalmers tekniska högskola och Lunds universitet.

Det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP) utgör basen för det svenska innovationssystemet inom flygteknik och är en avgörande förutsättning för svensk flygindustri och svensk flygforskning fortsatta konkurrenskraft. Programmet genomförs i samverkan mellan Verket för innovationssystem och Försvarsmakten och finansiering sker från båda myndigheters anslag. Genom programmet möjliggörs även samverkan mellan lärosäten och förmågan för svenska aktörer att aktivt delta i internationella och bilaterala samarbeten byggs upp. Sedan början av 1990-talet har programmet varit centralt för kompetensförsörjning till svensk flygindustri, högskola och myndigheter genom utbildning av ett stort antal doktorander. Sommaren 2025 beslutades att förstärka och förlänga det nationella flygtekniska forskningsprogrammet med över 200 miljoner kronor över en fyraårsperiod.

Regeringen välkomnar att EU stärker luftfarts- och flygteknikindustrin i Europa i nära samverkan med försvars- och rymdindustrin. Inriktningen för luftfarts- och flygteknikindustrin i EU bör vara att fortsatt stödja den gröna och digitala omställningen inom industrierna, stimulera investeringar i innovativ, AI-inriktad och ny teknik, främja innovation och öka sektorns motståndskraft. Det globala landskapet för utveckling och produktion av system med obemannade luftfartyg och eVTOL-luftfartyg (elektriska luftfartyg med vertikal start och landning) är under förändring och skapar nya möjligheter för både svensk industri och för aktörer som är inriktade på lokala och regionala transporter.

För att underlätta teknikutveckling och innovation anser regeringen att det är viktigt att EU:s regelverk på den gemensamma luftfartsmarknaden har gemensamma spelregler med regler som är målbaserade, proportionerliga samt möjliggör innovation och utveckling. Regeringen är positiv till ändringar

i den s.k. Easa-förordningen<sup>23</sup> för att förenkla testning av innovativa tekniker och produkter, inklusive civila produkter med dubbla användningsområden.

### **Regeringens arbete angående elflyg**

Regeringen arbetar aktivt för att skapa förutsättningar för en snabb introduktion av elflyg i Sverige. Mindre luftfartyg som drivs på el utvecklas i snabb takt. Det finns i dag certifierade mindre eldrivna flygplan som används för exempelvis pilotutbildning i Skellefteå och i februari 2026 genomfördes en testflygning på Bromma flygplats med ett elflygplan som kan ta ombord 5 passagerare och har en planerad räckvidd på 40 mil. Elflygplan har på sikt goda möjligheter att ersätta konventionella flygplan främst på kortare rutter, men än så länge finns det tekniska utmaningar i form av begränsad passagerarkapacitet och räckvidd. Trafikverket har både finansierat och varit delaktiga i flera forskningsprojekt på elflygområdet för att driva utvecklingen framåt.

De nordiska länderna har många likheter, inte minst ur ett klimat- och miljöperspektiv. Samarbete på transportområdet inom Norden har funnits länge och de nordiska länderna har mycket att vinna på ett fortsatt sådant samarbete som kan bana väg för den gröna omställningen. I detta sammanhang kommer införandet av elflyg spela en viktig bidragande roll. Introduktionen av elflyg kan få stor betydelse även ur ett regionalt perspektiv då elflygskonceptet skapar goda möjligheter för ökad tillgänglighet för kortare flygresor mellan mindre orter, både nationellt och mellan länderna i Norden. Detta öppnar i sin tur upp för främst mindre orters möjligheter att utvecklas i framtiden.

---

<sup>23</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

Regeringen har varit drivande i arbetet med den deklARATION som undertecknades av de nordiska transportministrarna i Göteborg i augusti 2024. Deklarationen syftar till att stärka det nordiska samarbetet för att främja utvecklingen av kommersiellt elflyg och siktar på en introduktion av fossilfria flyglinjer i Norden senast 2030. För att lyckas med en övergång till kommersiellt elflyg på 2030-talet behövs ett nära samarbete mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Ett steg i arbetet är den kartläggning på nordisk nivå som Nordic Network for Electric Aviation (NEA) genomförde för drygt ett år sedan. NEA är en plattform där nordiska aktörer samlas för att accelerera införandet av elflyget i Norden. Kartläggningen kommer att utgöra en god grund för arbetet under de kommande åren med att främja och skapa förutsättningar för införandet av kommersiell el-/hybridflyg i Norden.

Av Sveriges handlingsprogram enligt AFIR-förordningen<sup>24</sup>, framgår att samtliga svenska flygplatser som måste uppfylla kraven på elförsörjning i AFIR-förordningen redan uppfyller regelverket, inklusive kraven som ska uppfyllas före 2030. Därutöver uppfyller en majoritet av de flygplatser som kan undantas från bestämmelserna i AFIR-förordningen, ändå kraven.

---

24 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR).

## Regeringens arbete angående drönare

Användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige det senaste decenniet. Under 2018 beslutades om grundläggande ramar för konstruktion, produktion och användningen av civila drönare genom EU:s grundförordning om den civila luftfarten den s.k. Easa-förordningen. Sedan dess har ett antal mer detaljerade EU-regler utvecklats. Genom drönarförordningen<sup>25</sup>, som började att tillämpas den 31 december 2020, och U-spaceförordningen<sup>26</sup>, som började att tillämpas den 26 januari 2023, har ett mer detaljerade EU-regelverk kommit på plats. Regelverket är under fortsatt utveckling. Transportstyrelsen är utpekad som behörig myndighet för båda dessa förordningar.

Regeringen ser att drönarsektorn är en framtidsbransch med potential för stor samhällsnytta inom offentliga och privata verksamheter, till exempel blåljusverksamhet och inspektioner, men också inom logistik och transport. Dessutom kan användningen av drönare bidra till fler arbetstillfällen och miljömässigt hållbara lösningar på flera av dagens och framtidens utmaningar. Samtidigt är det en bransch som präglas av snabb teknikutveckling vilket ställer särskilda krav på ändamålsenliga regelverk och processer som tar tillvara drönarens potential samtidigt som intressen som flygsäkerhet, skydd för den personliga integriteten och säkerhet i övrigt behöver omhändertas.

---

25 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.

26 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space.

För att ta tillvara på den stora potentialen med drönare gav regeringen i juli 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda användandet av drönare i Sverige och dess roll i transportsystemet för att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch samt främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare som tar hänsyn till eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i augusti 2024 i rapporten En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige<sup>27</sup>. I rapporten föreslår myndigheten bland annat att tillståndprocesser kan effektiviseras och förenklas. Vidare konstaterar myndigheten att regler behöver förenklas och att de som utför samhällsviktiga flygningar bör kunna märka ut sina drönare på ett sätt som tydliggör vem som flyger.

Regeringen anser att den ökade förekomsten av drönare skapar situationer där behovet av identifiering av drönare ökar. Samtidigt finns en stor potential för ökad samhällsnytta vid användning av drönare både inom offentliga och privata verksamheter. För att kunna flyga bemannad och obemannad luftfart säkert, kostnadseffektivt och integrerat krävs bättre möjligheter till elektronisk synlighet, märkning eller informationssystem vid

---

27 En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige, redovisning av regeringsuppdrag att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas, Dnr TSG 2023-5511, Transportstyrelsen augusti 2024.

användning av drönare. I mars 2026 tillsattes en bokstavsutredare som gavs i uppdrag att föreslå lämpliga åtgärder för bättre möjligheter till fjärridentifiering av drönare i luftrummet i olika beredskapslägen (LI 2026/00442). I uppdraget ingår att åtgärderna som föreslås ska syfta till att bidra till trygghet och tillit när drönare används, ökad konkurrenskraft för branschen och ett effektivare transportsystem. Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2026.

Därtill beslutade regeringen den 11 juni 2026 att en särskild utredare skulle ges i uppdrag att analysera och lämna förslag om relevanta civila myndigheters och andra aktörers användning av drönare och om skyddet inom det civila försvaret mot hotande drönare (dir. 2026:45). Syftet med uppdraget är att förslag som lämnas ska kunna leda fram till en säker, ändamålsenlig och effektiv användning av drönare i samhällsviktiga verksamheter och ett robust skydd mot sådana drönare som kan utgöra hot mot samhällsviktiga och skyddsvärda verksamheter, såväl i fredstid som under höjd beredskap och ytterst krig. I uppdraget ingår att utredaren ska analysera och föreslå hur tillståndprocesser för civila aktörers drönaranvändning kan effektiviseras i samhällsviktiga verksamheter. Uppdraget ska redovisas senast den 8 oktober 2027.



# Avslutning och uppföljning

För att säkerställa att denna luftfartsstrategi fullföljs och bidrar till att stärka luftfartens konkurrenskraft behöver strategin följas upp och utvärderas tillsammans med aktörerna i luftfartssektorn. Regeringskansliets regelbundna branschmöte Luftfartsrådet är ett naturligt forum för att diskutera genomförandet och följa upp arbetet. Ett fortsatt starkt engagemang och bra samarbete mellan representanter från branschen, intresseorganisationer och myndigheter är en nyckel för genomförandet.

Under 2026 tog Trafikanalys fram en rapport om svensk luftfarts konkurrenssituation. För att ytterligare följa upp och analysera utfallet av denna strategi och luftfartens konkurrenskraft avser regeringen att instruera den nya myndigheten som skapas efter den 1 januari 2027 genom sammanslagningen av Trafikanalys och Tillväxtanalys att återkommande analysera den svenska luftfartens konkurrenssituation.

#### Bilder

Omslagsfoto: På flygplatsen. Foto: Christian Ferm / Scandinav / TT.

Foto insida omslag: Arlanda flygplats. Daniel Asplund / Swedavia.

Sid 3 Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Foto: Ninni Andersson/Regeringskansliet.

Sid 4:

1. Luleå terminal. Foto: Peter Phillips / Swedavia.
2. Resenärer vid terminaldörr. Foto: Swedavia.
3. Flygledartorn. Foto: Transportstyrelsen.
4. Ambulanshelikopter. Foto: Melcher Ekströmer / TT.
5. Elektriska flygplanet Alia CTOL. Foto: Joey Abrait / TT.
6. Tankning av flygplan. Foto: Johan Westerlind / Swedavia.

Sid 10 Visby flygplats. Foto: Swedavia.

Sid 14 Flygvy över Tokyo. Foto: Felix Sanchez Arrazola / TT.

Sid 20 Drönare med hjärtstartare på marken. Foto: Andreas Claesson / Karolinska institutet.

Sid 28-29 Flygplan i luften. Foto: Swedavia.

#### Produktion

Regeringskansliet 2026

Tryck

Multiply Solutions AB



STOCKHOLM ARLANDA

CLAREN HOTEL ARLANDA AIRPORT



**Regeringskansliet**  
Växel: 08-405 10 00  
[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)