

2025-11-04

**Joakim Skotheim**

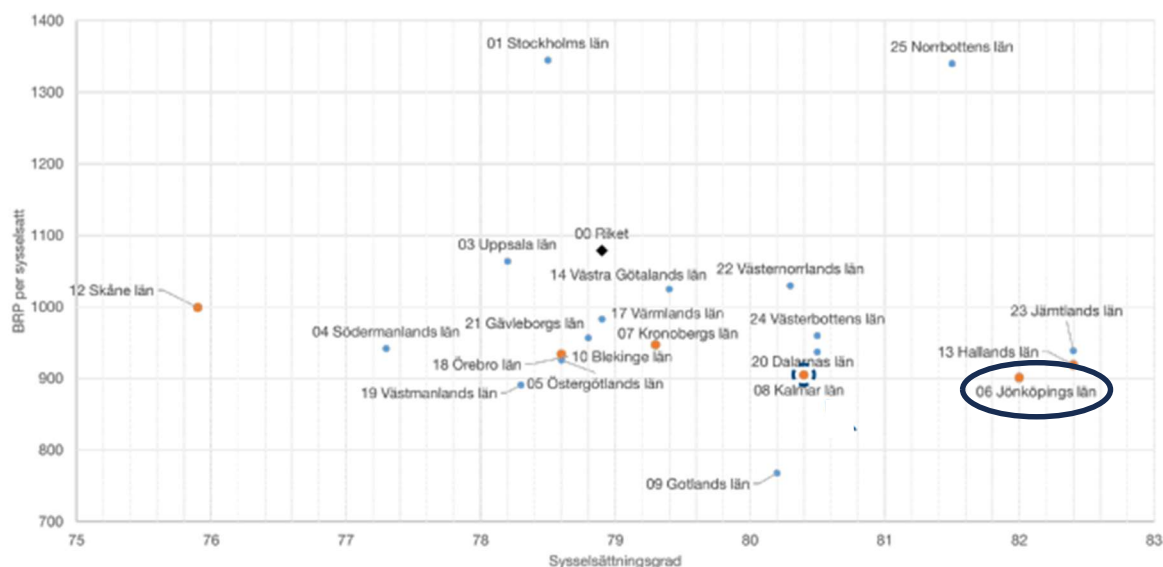
Utredare

Riksdagsförvaltningens utvärderings-  
och forskningssekretariat**Remiss:***Frågor till Sveriges regionala handelskammare angående inrikesflyg*

1. Kan ni redogöra för vilken betydelse inrikesflyget har för era medlemsföretag?

**Jönköping Airport och dess betydelse för Jönköpingsregionen**

Flyget och de svenska flygplatserna analyseras ofta med utgångspunkt på den företagsekonomiska driften av verksamheten. Att bara se flygplatsen utifrån dess driftsekonomi blir dock alltför begränsat, samtidigt som mer generella analyser av samhällsnytta ofta blir för abstrakta som beslutsunderlag.

**Figur 1. BRP per sysselsatt respektive sysselsättningsgrad i olika län 2021**

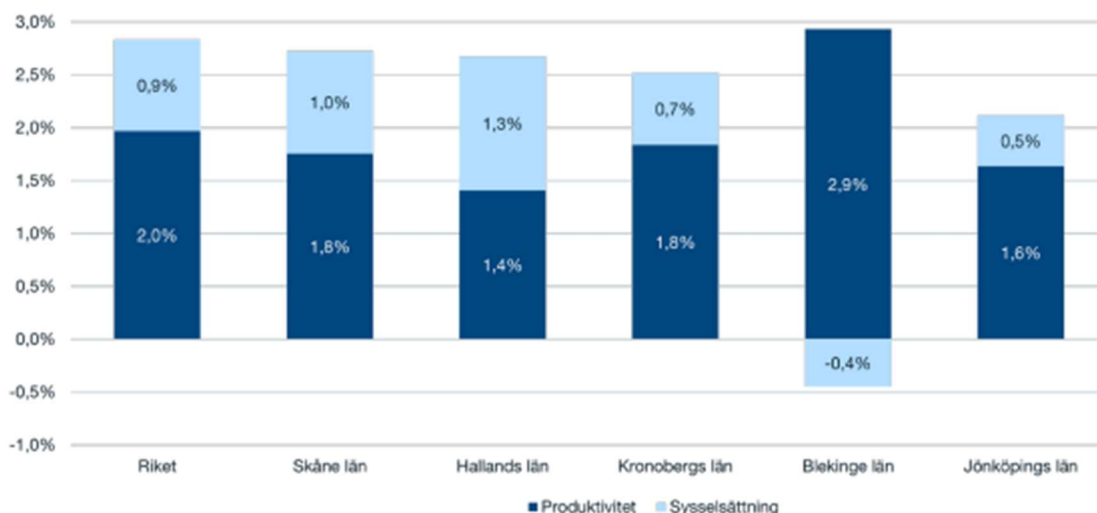
Figur 1 BRP per sysselsatt och sysselsättning, 2021

Jönköping har en stark industri med hög sysselsättningsgrad men låg BRP. Regionen står inför stora utmaningar som kräver investeringar i bland annat infrastruktur för att kunna fortsätta att bygga konkurrenskraft.



Regionens tillväxt står består i huvudsak av produktivitet, och ligger något under angränsande län. I produktivetsbegreppet tittar vi bland annat på tillgång till infrastruktur och kompetens.

**Figur 2. Tillväxt (procent)**



Figur 2 Tillväxtens komponenter i utvalda län 2000-2021

En viktig aspekt är geografien. I Jönköpings Län är det ibland långt mellan huvudorten Jönköping och näringslivet i södra delen av länet, ex) Gnosjöregionen. Regionen präglas av att en viktig del av näringslivets tillväxt sker i delar som drabbas av urbanisering.

Två konkreta nyttor för näringsliv och samhälle som kan relateras till Jönköping Airport och dess ekonomiska förutsättningar. En central fråga är om dessa nyttor kan uppnås utan flyg, samt hur flyget fungerar som en del av regionens totala infrastruktur och tillgänglighet.

- **Jönköpingsregionens näringsliv** har en stark export- och logistikprofil med många företag som verkar på den internationella marknaden. Tillgången till effektiva flygförbindelser är därför av stor betydelse.
- **Tillgängligheten utan flyg** är kraftigt begränsad. Infrastrukturen inom länet och till kringliggande län är dåligt utvecklad. RV40 saknar motorväg mellan Jönköping och Ulricehamn, Nuvarande regering avbröt planeringen av satsningen på ett höghastighetståg genom Jönköping. Järnvägssatsningen mellan Göteborg och Linköping har hittills bara resulterat i en namngiven investering mellan Göteborg och Borås, utan koppling mot Ulricehamn och Jönköping. Ostlänken stannar i Linköping och bidrar inte till ett sammanhållet järnvägssystem mellan Malmö-Stockholm- Göteborg. Avstånden till större nav som Arlanda, Landvetter och Kastrup är betydande, och restiderna är stora.
- **Minskad tillgänglighet** kan på sikt påverka regionens attraktionskraft negativt och leda till att företag väljer att etablera sig eller flytta till orter med bättre nationella och internationella förbindelser.
- **Flygtrafikens utveckling**, exempelvis genom samarbeten mellan regionala och nationella flygbolag, påverkar konkurrensen och prisnivåerna. För Jönköpings



flygplats är en stabil och regelbunden förbindelse till Bromma eller Arlanda av stor strategisk betydelse, särskilt ur ett internationellt perspektiv.

- **Kopplingen till Bromma och Arlanda** stärker Jönköpings tillgänglighet till både den nationella arbetsmarknaden och internationella destinationer. Det gör flygplatsen till en viktig del av regionens konkurrenskraft.
  - Eftersom **Jönköping saknar effektiv järnväg** och vägtrafiken ofta är belastad, spelar flyget en nyckelroll för att upprätthålla snabba förbindelser till resten av landet.
  - Jönköpings län har en stark internationell och nationell industri. Vi har en stor andel underleverantörer som är beroende av tillgång till Sverige, Europa och världen.
2. **Hur ser ni på tillgängligheten när det gäller inrikes flygavgångar från närliggande flygplatser för era medlemsföretag?**

Jönköping Airport befinner sig i ett geografiskt läge där flera andra flygplatser finns inom rimligt avstånd – framför allt **Landvetter** (ca 1,5 timme), **Växjö** (ca 1,5–2 timmar) och **Linköping** (ca 1,5 timme). Denna närhet skapar både möjligheter och utmaningar för Jönköping Airports roll som regionalt flygnav.

#### **Landvetter – den starkaste konkurrenten**

Göteborg Landvetter Airport är den största flygplatsen i södra Sverige med ett inrikes- och utrikesutbud. Många företag i Jönköpingsregionen väljer Landvetter tack vare det direktflyg till både Stockholm och internationella destinationer. Dock innebär resan till Landvetter en transporttid på 1,5–2 timmar, vilket gör att Jönköping inte fullt ut kan dra nytta av Landvetters utbud för korta affärsresor eller tidiga morgonflyg. Därför fyller Jönköping Airport en viktig funktion för snabba och flexibla inrikesresor, särskilt till Stockholm.

#### **Linköping City Airport – ett alternativ för vissa**

Linköping erbjuder främst förbindelser till Amsterdam via KLM, vilket ger internationella anslutningar men begränsade inrikesmöjligheter. För företag i de östra delarna av Jönköpings län kan Linköping fungera som ett alternativ för resor ut i Europa, men för det bredare näringslivet i regionen är det logistiskt mindre praktiskt än Jönköping Airport.

#### **Växjö Småland Airport – regional parallell**

Växjö har en liknande struktur och regional roll som Jönköping, med trafik till bland annat Bromma. Avståndet gör att de två flygplatserna i viss mån konkurrerar om resenärer i södra delen av länet. Samtidigt kan de ses som komplement i ett sydsvenskt nät av regionala flygplatser där båda bidrar till att stärka tillgängligheten i Småland.

#### **Hur detta påverkar Jönköping Airport**

Närheten till andra flygplatser gör att **Jönköping Airport måste tydliggöra sin unika roll**: att erbjuda ett snabbt, smidigt och regionalt tillgängligt alternativ för resor till



Handelskammaren  
Jönköpings län

Stockholm och vidare ut i världen via Arlanda.  
Jönköping Airports styrka ligger i:

- Kort restid från Jönköpings stad och näringslivsområden.
- Snabb incheckning och enkel hantering jämfört med större flygplatser.
- En central geografisk position mitt i södra Sverige, vilket ger potential för både passagerar- och fraktflyg.

Samtidigt innebär närheten till Landvetter att Jönköping Airport behöver upprätthålla **regelbunden, pålitlig och konkurrenskraftig trafik** för att motivera företagen att resa via Jönköping istället för att ta bilen till Göteborg.

Jönköping Airport påverkas av konkurrensen från närliggande flygplatser, men det finns också ett utrymme för samverkan snarare än direkt konkurrens. Genom att fokusera på inrikes tillgänglighet, effektiva anslutningar till Arlanda och service för det regionala näringslivet kan Jönköping Airport fortsätta spela en central roll i regionens transportinfrastruktur.

Jönköping saknar effektiva förbindelser med framförallt Stockholm. Ett inrikesflyg till Bromma skulle skapa stora förutsättningar för ett mer effektivt resande. Idag väljer man ofta bil eller en kombination av bil och tåg för att ta sig till Stockholm. Man kan åka till Arlanda via Landvetter men det ger inga tidsvinster. Idag är Köpenhamn den mest använda flygplatsen för resande från Jönköping. För södra delen av länet kan man nyttja Växjö flygplats för avgångar till Bromma.

Inrikesfrakt används framförallt vid brådskande försändelser.

Många företag har svårt att genomföra effektiva tjänsteresor till Stockholm – det blir ofta övernattnings pga restiden. Tåget tar ofta över 4 timmar från många delar av länet – det är längre än från nästan alla andra delar av Sverige. Det är inte hållbart att så mycket affärsresande sker med bil – mycket tid går förlorad, och det är både en säkerhets- och arbetsmiljöfråga. Arbetsgivare har svårt att vara attraktiva när tjänsteresor innebär sena kvällar, tidiga morgnar och extra övernattnings.

Kan ni utöver svaret ovan besvara följande specifika fråga som rör samma tema.

**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.**

Ej relevant för Jönköping. Att tänka på dock när ett mindre bolag med en nischning på inrikestrafik övertas av ett större internationellt bolag torde lyhördhet för regionala behov minska, troligen bli mer centralt styrt, vilket gör det svårare att påverka.

Troligen positivt med bokningsintegration mellan BRA och SAS.

3. **Har omläggningar i Bromma-/Stockholmsnoden påverkat er region och era medlemsföretag (t.ex. byten, kapacitet, anslutning mot utrikesnav)? Ange både positiva och negativa erfarenheter.**



Näringslivet i regionen präglas av en stor internationell industri som har behov av både personresor, frakt och utvidgad arbetsmarknadsregion. Vi har idag ingen trafik till Bromma/Stockholm.

**4. 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.**

Nej, det saknas fortfarande inrikes persontrafik. Näringslivet hittar alternativa sätt att resa vilket är kostsamt och skapar osäkerhet för framtida investeringar.

Innan pandemin fanns två flygbolag som trafikerade vår region med dagliga tur- och returavgångar till Bromma respektive Arlanda. Att ha gått från detta utbud till en situation där det helt saknas alternativ innebär en kraftig försämring i tillgängligheten. Parallellt har även tågförbindelserna försvagats – under perioder har det till och med saknats direkttåg till Stockholm.

Kan ni utöver svaret ovan besvara följande två specifika frågor som rör samma tema.

- **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.**

Jönköpings kommun har flera större organisationer. Saab, Jönköping University och Husqvarna Group ser flygplatsen som ett viktigt verktyg för att utvidga sin arbetsmarknadsregion. Alla tre har uttryckt önskemål om en fortsatt utveckling av flygplatsen för att klara tillväxt och framtida kompetensbehov.

Näringslivet vill se att det finns tillräckligt attraktiva avgångar och konkurrenskraftiga priser för att välja en lokal flygplats. Samtidigt ser man tidsvinster och signalvärdet på att vi satsat på regional utveckling.

Det finns dokumentation som stödjer att **rekryteringssvårigheter** är reella och att **flygtillgängligheten försämrats**, vilket indikerar en negativ påverkan på regionens förmåga att attrahera och behålla kompetens samt kanske även påverka etableringsvilja.

**5. 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?**

Vi ser de regionala flygplatserna som en strategiskt viktig del av Sveriges transportinfrastruktur och av avgörande betydelse för konkurrenskraften i hela landet – inte minst i regioner som Jönköping. Flyget utgör ofta den enda

realistiska möjligheten till snabba nationella och internationella kontakter för många företag, särskilt i tillverknings-, logistik- och tjänstesektorn.

För våra medlemsföretag är tillgänglighet och pålitliga förbindelser en förutsättning för affärer, investeringar och kompetensförsörjning. När flygutbudet minskar påverkas hela regionens utvecklingskraft. Det blir svårare att rekrytera, att delta i nationella samarbeten och att upprätthålla kundkontakter på andra håll i landet.

#### Regionalt behövs:

- **Stabil och långsiktig flygtrafik från Jönköping Airport**, särskilt regelbundna förbindelser till Stockholm med tidtabeller som möjliggör dagsresor.
- **Samverkan mellan region, kommuner och näringsliv** för att säkerställa att flygplatsen ses som en gemensam strategisk resurs, inte en lokal kostnad.
- **Bättre marknadsföring och upphandling av flygtrafik**, där offentliga aktörer kan bidra till att säkra grundläggande tillgänglighet i samarbete med flygbolag.
- **Stärkt koppling mellan flygplatsen och andra trafikslag**, t.ex. effektiva buss- och tåganslutningar till Jönköping Airport, så att den blir en naturlig del av regionens transportsystem.

#### Nationellt behövs:

- **En tydlig nationell strategi för inrikesflyget** där staten erkänner de regionala flygplatsernas betydelse för tillväxt och sammanhållning.
- **Ekonomiskt stöd och incitament** för att säkra bastrafik på regionala linjer, på samma sätt som staten stödjer järnvägs- och väginfrastruktur.
- **Samordning mellan Arlanda, regionala flygplatser** och inrikesbolag för att underlätta smidiga byten och bättre tidtabellsanpassning.
- **Klimatdriven men realistisk flygpolitik** – där satsningar på elflyg, biobränslen och hållbar teknik går hand i hand med att behålla tillgängligheten i hela landet.

För våra medlemsföretag handlar frågan inte om “flyg eller inte flyg”, utan om **tillgänglighet och konkurrenskraft**. Ett väl fungerande inrikesflyg är en grundförutsättning för att företag i hela Sverige ska kunna växa, exportera och anställa. Regionala flygplatser som Jönköping Airport måste därför ses som en del av den nationella infrastrukturen – inte som isolerade kommersiella verksamheter.

Vi ser fram emot fortsatt dialog i denna viktiga fråga och bidrar gärna i samverkansprocessen.

Henrik Dahlström

VD