



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över utredningen: Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, SOU 2025:67

Er beteckning: LI2025/01130

Sammanfattning

Länsstyrelsen är överlag positiv till utredningen som syftar till att stärka konkurrenskraften för Arlanda som Sveriges viktigaste nationella och internationella nav. Åtgärder som syftar till att stärka Arlandas roll är därför positivt och viktigt för tillgängligheten i hela Sverige.

Länsstyrelsen har däremot synpunkter på vissa delar av utredningen som enligt oss kan förbättras och förtydligas, vilka följer nedan.

Övergripande synpunkter och utgångspunkter för yttrandet

Det är vid det här laget välkänt att norra Sverige för närvarande upplever en historiskt omfattande industrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning och gruvdrift. Det handlar om mycket stora investeringar den kommande 20 års perioden varav en övervägande andel berör Norrbottens län och Västerbottens län. Likväl som de historiskt stora investeringsvolymerna inom näringslivet kommer genera ökade och nya godstransporter så finns ett mycket stort behov av persontransporter såväl under byggtiden som senare vid drift. Dessa stora företagsetableringar som verkar på en global marknad kommer att påtagligt påverka hela samhällsstrukturen och för att klara kompetensförsörjningen finns ett stort behov av en kraftfull befolkningstillväxt de kommande 20 åren i norra Sverige. För att klara en sådan utveckling och ett samhällsbygge som utvecklar en attraktiv region som kan locka arbetskraft att flytta hit kommer effektiva transportmöjligheter med en utbyggd järnvägsinfrastruktur

och effektiva flygtransporter vara av avgörande betydelse. Utöver de investeringarna som är direkt kopplade till den gröna omställningen och gruvnäringen så pågår samtidigt en tydlig utveckling av besöksnäringen, biltestnäringen och inte minst så växer den militära verksamheten i länet kraftigt bland annat som en följd av Sveriges Nato inträde, vilket också kräver effektiva flygtransporter.

Med denna utveckling och Norrbottens geografiska förutsättningar med i många fall avsaknad av andra alternativa transportmöjligheter med rimliga restider så blir flyget därmed avgörande för Norrbottens tillgängligheten till Stockholm, vidare ut i landet och världen och vice versa.

Flygets stora betydelse för Norrbottens läns tillgänglighet visar sig också tydligt när man tittar på utvecklingen av inrikesflyget efter pandemin. I utredningen är det tydligt att återhämtningen varit störst vid flygplatserna i Norrland. Men samtidigt påtalar utredningen att återhämtningen i Sverige går långsammare än i övriga Europa och väntas vara tillbaka på 2019 års nivå omkring 2030 och för inrikesflyget bedömer utredaren att det kommer ta ännu längre tid. Det kanske stämmer för Sverige som helhet, men bilden är en helt annan gällande Norrbottens flygplatser vilket understryker flygets betydelse och den näringslivsutveckling som pågår här. Länsstyrelsen kan bland annat konstatera att Luleå Airport är Sveriges i särklass största inrikesflygplats bortsett Arlanda och under juli och augusti i år översteg man för första gången 2019 års nivåer efter att under perioden april-juni legat på ungefär samma nivå som 2019. Utöver Arlanda så är det hittills under 2025 endast Luleå, Kiruna och Umeå bland de statliga flygplatserna som ökat inrikes i jämförelse med 2024. Ser man till Norrbottens två kommunala flygplatser Arvidsjaur och Gällivare med inrikestrafik på Arlanda så har dessa under ungefär två års tid legat över 2019 års nivåer. Sammantaget innebär detta att Norrbottens flygplatser hittills under 2025 står för mer än en tredjedel av inrikestrafiken på Arlanda.

Specifika synpunkter på utredningens innehåll och förslag

Tillgänglighet och systemperspektiv

Utrednings ambition att se Arlanda i ett systemperspektiv där väg, järnväg och flyg ses som en helhet utifrån ett tillgänglighetsperspektiv och utifrån detta peka på bristerna är bra.

Men Länsstyrelsen anser att utredningen har ett allt för stort fokus på Mälardalsområdet i såväl befolkningsprognoser som åtgärdsförslag, vilket enligt oss ger en delvis felaktig bild av Arlandas funktion samt behov utifrån utvecklingen i andra delar av Sverige. För inte minst Norrbottens län är det som beskrivits ovan flyget som är tillgängligheten till Arlanda och inte väg och järnväg, förutom en viss kategori av resande som sker med nattåg till och från Arlanda. Därmed är det kapaciteten på flygplatsen som är det avgörande och möjligheterna att erhålla start och landningstider i attraktiva tidslägen. Detta framgår inte tydligt i utredningen vilket är en brist som bör åtgärdas med tanke på Norrbottens stora andel av inrikesflyget på Arlanda.

Den utveckling som sker i Norrbottens län och övriga delar av norra Sverige påverkar enligt Länsstyrelsens mening också tydligt utvecklingen av Arlanda, vilket inte heller framgår i utredningen genom det tydliga fokuset på utvecklingen i Mälardalen. Den näringslivsutveckling som beskrivits kommer under en lång tidsperiod tydligt påverka flygresandet genom omfattande arbetsresor av typen fly in-fly out och därefter genom ordinarie verksamhet då näringslivet verkar på en internationell marknad. Denna utveckling fångas dåligt i dagens befolkningsprognoser som till stor del bygger på framskrivning av historiska data, vilket bör tas i beaktande i det fortsatta.

Utredningens genomgång av tillgängligheten till Arlanda och bristerna avseende väg- och järnvägsinfrastrukturen inklusive kollektivtrafik är överlag gedigen.

Vi ser positivt på förslagen att stärka kollektivtrafiken, såväl spårbunden som på väg vilket är en avgörande faktor för att effektivt ta sig vidare ut i landet från Arlanda, där vi särskilt vill påtala fjärrtågens betydelse. Utredningens förslag om att utöka möjligheterna för fjärrtåg söderifrån att ha Arlanda eller Uppsala

som slutstation är en viktig åtgärd som tydligt påverkar Norrbottens tillgänglighet till destinationer bortom Stockholm. Men det är i sammanhanget viktigt att påtala att detta inte får ske på bekostnad av möjligheterna för fjärrtåg norrifrån, inklusive nattåg, att angöra Arlanda Central.

Isbrytning

Utredningen lyfter behovet av att Sjöfartsverket har tillräcklig isbrytningskapacitet för att säkerställa att farlederna till Gävle hamn kan hållas öppna året runt, då Arlandas flygbränsleförsörjning kommer in den vägen. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påtala vikten av att en tillräcklig isbrytningskapacitet gäller för hela Norrlandskusten och de hamnar som är avgörande för flygbränsleförsörjningen till flygplatserna i norra Sverige. Det påverkar indirekt också Arlanda genom den omfattande inrikestrafiken och utöver det totalförsvarets förmåga att verka i norra Sverige.

Samhällsviktiga flyglinjer i ett totalförsvarsperspektiv

Utredningens förslag om behovet av att säkerställa samhällsviktiga inrikesflyglinjer utifrån ett totalförsvarsperspektiv ställer sig Länsstyrelsen positiv till. Utredningen pekar initialt ut detta behov för Kiruna och Luleå i Norrbottens län, vilket verkar rimligt och utifrån erfarenheterna från pandemin så hade ett sådant tidigare utpekande underlättat hanteringen avsevärt. Länsstyrelsen kan också konstatera att redan idag utan en samhällskris som till exempel en pandemi eller en väpnad konflikt så har Kiruna fått stora problem med tillgängligheten efter att SAS för några veckor sedan drastiskt reducerade sitt flygprogram på Kiruna. Konsekvensen är att flygen är överfulla och att resa till Stockholm för ett möte tar nu i praktiken tre dagar i anspråk, om man inte väljer att köra 5 timmar enkel väg till Luleå Airport. Det är såklart en helt ohållbar situation för en stad som befinner sig mitt i en unik expansionsfas med gruvindustri, rymdindustri, besöksnäring och stadsflytt och visar tydligt på behovet av en allmän trafikplikt som säkerhet för en grundläggande tillgänglighet.

Omställning till fossilfrihet

Länsstyrelsen instämmer i utredningens konstaterande att det är ont om tid för flyget att nå klimatmålen med en klimatneutralitet för

luftfarten till senast 2045. Åtgärdsförslagen i utredningen tar inte heller några stora steg i den riktningen, vilket förvisso inte heller var utredningens huvudmål utan snarare att bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Utredningen lyfter behovet av storskalig produktion av biobränsle för luftfarten och att det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränslen inte ökar i tillräcklig omfattning, vilket Länsstyrelsen instämmer i. Målkonflikten är uppenbar då konkurrensen om biomassan ökar då flera samhällssektorer ska övergå till fossilfria drivmedel. Detta samtidigt som färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft "Biostrategi - Fossilfritt Sverige" visar på en stor framtida differens mellan efterfrågan och den potential som beräknas vara möjligt att ta ut på ett hållbart sätt 2045 utifrån dagens antaganden gällande skogsavverkning, skyddade områden och arealjordbruk (SOU 2020:73). Länsstyrelsen är därför positiv till utredarens tidigare förslag om en aktörssammansatt biobränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle.

Utredningen saknar däremot helt en analys av vad en utökad användning av elflyg skulle kunna komma att innebära för åtgärdsbehov och påverkan på kapacitetssituationen på Arlanda genom en ökad blandning av stora och små flygplan och därmed vilka åtgärder man redan nu bör börja utreda för att långsiktigt stärka Arlandas konkurrenskraft. Detta är enligt Länsstyrelsen en brist i utredningen som bör ses över.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Region Norrbotten och Norrbottens Handelskammare.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande. I den slutliga handläggningen har enhetschef Annica Lindström deltagit.

I beredningen av ärendet har även enheterna för Samhällsskydd, Internationalisering och tillväxt, Civilområdeskansliet, Staben samt

ytterligare handläggare på Samhällsplanering och kulturmiljö deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.