



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Länsstyrelsens Skånes yttrande över SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Er beteckning: LI2025/01130

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. (dir. 2023:178). Samma dag förordnades den dåvarande egna företagaren och det tidigare statsrådet Peter Norman som särskild utredare i Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats (LI 2023:08).

Remissen gäller utredningens slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats* (SOU 2025:67). I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen och bedömningarna i rapporten.

Sammanfattning av Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen instämmer i att flyget har en viktig roll i transport-systemet och att Arlanda flygplats har en särställning som navet för den svenska inrikesflygtrafiken. Länsstyrelsen vill samtidigt betona att våra regionala flygplatser är minst lika viktiga för den svenska tillgängligheten med flyg för att uppnå det transportpoliska funktionsmålet och för att stärka vårt totalförsvar.

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att Trafikverket får ett tydligt uppdrag inom kompetensförsörjning, vilket är avgörande för långsiktig beredskap och operativ förmåga.

Länsstyrelsen tillstyrker förslagen om ändringar i järnvägs-
marknadslagen (7 kap. 19 a och 21 a §§), då de skapar nödvändig
flexibilitet för att säkerställa transporter vid höjd beredskap och
förslaget om upphandling av kritiskt material och beredskaps-
resurser.

Länsstyrelsen tillstyrker införandet av allmän trafikplikt för
utpekade flyglinjer, för att säkerställa regional tillgänglighet även vid
reducerad kommersiell trafik. I sammanhanget vill Länsstyrelsen
dock framhålla att upprätthållande av beredskapsflygplatser inte är
beroende av att det går kommersiellt flyg varje dag därifrån.

Länsstyrelsen anser att det är MSB (inte Trafikverket) som nationellt
ska ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad
som bör kunna anses vara nödvändiga militära och samhällsviktiga
transporter. Bemyndigandet kan behövas brytas ned regionalt och
lokalt och läggas på civilområdena tillsammans med militär
regionerna.

Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket, Försvarsmakten och
MSB ges ett gemensamt uppdrag att konkretisera och samordna
genomförandet av de föreslagna åtgärderna inom totalförsvars-
planeringen samt att Regeringen säkerställer att införandet av
digitala gränskontroller vid Arlanda sker i nära samverkan med
Säkerhetspolisen och Polismyndigheten, för att upprätthålla både
rättssäkerhet och hög säkerhetseffekt.

Länsstyrelsen vill framhålla att livsmedelstransporter i första hand
sker med andra transportslag än flyg eftersom utredningen lyfter
behovet ur totalförsvarsperspektiv av livsmedelstransporter till och
från Arlanda.

Länsstyrelsen menar att utredningens förslag på investeringar i väg-
och järnvägsinfrastruktur inte bör få en förtur in i den nationella
transportinfrastrukturplanen utan behöver prioriteras tillsammans
med andra angelägna väg- och järnvägsinvesteringar i hela landet,
som kan vara lika viktiga eller viktigare för att stärka Sveriges
totalförsvarsförmåga. Brister i kapacitet och tillgänglighet i
infrastrukturen påverkar utvecklingen negativt även i andra delar av
landet.

Länsstyrelsen är tveksam till att flygresorna kommer att öka i den
takt som utredningen har utgått från med hänvisning till de låga

födslotalen, den låga invandringen och en låg inflyttning. Stora investeringar i infrastrukturen kopplad till Arlanda och en utbyggnad av densamma kan därför leda till stora samhälls-ekonomiska kostnader som det inte finns täckning för.

Översvämningarna i Västernorrland som har lett till avbrott i järnvägstrafiken mellan norra och södra Sverige visar på behovet av redundans för inrikestransporterna. Flyget är viktigt i detta sammanhang för persontransporter, men löser inte godstrafikens behov. Det är därför väsentligt även från detta perspektiv att vikta föreslagna investeringar mot hela Sveriges behov av att utveckla och underhålla väg- och järnvägsinfrastrukturen, inte minst i ett förändrat klimat med större nederbörd och därmed risk för ras och erosion.

Länsstyrelsen delar utredningens bedömning att flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling och att statliga åtagandet behöver vara långsiktigt för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för luftfarten.

Länsstyrelsen konstaterar att det är oklart vad som avses med utredarens uppdrag att stärka Arlandas konkurrenskraft. Om syftet är att fler ska välja flyget framför tåg eller digitala möten motverkar det den nödvändiga utvecklingen mot ett transporteffektivt samhälle, där behoven av transporter minskar och särskilt transporter som är energi- och resursintensiva. Länsstyrelsen efterfrågar i sammanhanget en motivering till självändamålet med att Arlanda ska vara Nordens största flygplats. För den skånska tillgängligheten med flyg är Köpenhamns flygplats viktigare än Arlanda.

Länsstyrelsen saknar i utredningen en konsekvensbeskrivning ur perspektivet vad en ökad flygtrafik får för påverkan på de klimatpolitiska målen särskilt om syftet med att öka Arlandas konkurrenskraft är att vi ska flyga mer. Länsstyrelsen menar att vi behöver minska vårt flygande generellt för att nå våra klimat- och energimål. Svenskarnas flygresor orsakar idag nästan lika stora utsläpp av växthusgaser som alla bilresor i landet. I sammanhanget vill Länsstyrelsen framhålla att 70-80 % av våra flygresor är fritidsresande och 20-30 % är tjänsteresor.¹ FN:s klimatpanel IPCC har gång på gång påtalat att omfattande och skyndsamma åtgärder

¹ [Tåget, bilen eller flyget? - Klimatsmart Semester](#)

måste vidtas för att minska utsläppen av klimatgaser. Att med detta som förutsättning öka attraktiviteten för Arlanda flygplats och för flyget i allmänhet menar Länsstyrelsen motverkar samhällets nödvändiga klimat- och energiomställning.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen instämmer i att flyget har en viktig roll i transportsystemet och det finns behov av såväl internationella som nationella flygtransporter då Sverige är ett land med långa avstånd såväl inom landet som till internationella destinationer och marknader som är viktiga för medborgare och näringsliv.

Arlanda flygplats har en särställning som navet för den svenska inrikesflygtrafiken. Länsstyrelsen vill samtidigt betona att våra regionala flygplatser är minst lika viktiga för den svenska tillgängligheten med flyg för att uppnå det transportpoliska funktionsmålet och för att stärka vårt totalförsvar.

Totalförsvaret

Länsstyrelsen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag som stärker Sveriges totalförsvarsförmåga. Länsstyrelsen ser att förslagen stärker det civila försvaret genom förbättrad samverkan, gränskontroll och transportberedskap och möjliggör flexibla och snabba insatser vid höjd beredskap genom föreslagna lagändringar. Utredningens förslag bidrar till ökad samhällsrobusthet genom investeringar i redundans och kapacitet i infrastrukturen runt Arlanda. Samtidigt behöver förstärkningarna ses i ett nationellt perspektiv och det behöver tydliggöras i vilken grad förstärkningarna är för specifikt beredskapsperspektivet.

Länsstyrelsen tillstyrker förslagen om ändringar i järnvägsmarknadslagen (7 kap. 19 a och 21 a §§), då de skapar nödvändig flexibilitet för att säkerställa transporter vid höjd beredskap.

Länsstyrelsen stödjer förslaget om upphandling av kritiskt material och beredskapsresurser, vilket bör prioriteras inom det civila försvarets planering.

Länsstyrelsen tillstyrker införandet av allmän trafikplikt för utpekade flyglinjer, för att säkerställa regional tillgänglighet även vid reducerad kommersiell trafik. I sammanhanget vill Länsstyrelsen

dock framhålla att upprätthållande av beredskapsflygplatser inte är beroende av att det går kommersiellt flyg varje dag därifrån.

Länsstyrelsen menar även att det är angeläget att Trafikverket får ett tydligt uppdrag inom kompetensförsörjning, vilket är avgörande för långsiktig beredskap och operativ förmåga.

Länsstyrelsen anser att det är MSB (inte Trafikverket) som nationellt ska *ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och samhällsviktiga transporter*, med hänvisning till kap 8.7 Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Bemyndigandet kan behövas brytas ned regionalt och lokalt och läggas på civilområdena tillsammans med militär regionerna.

Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket, Försvarsmakten och MSB ges ett gemensamt uppdrag att konkretisera och samordna genomförandet av de föreslagna åtgärderna inom totalförsvarsplaneringen samt att Regeringen säkerställer att införandet av digitala gränskontroller vid Arlanda sker i nära samverkan med Säkerhetspolisen och Polismyndigheten, för att upprätthålla både rättssäkerhet och hög säkerhetseffekt.

Arlandas betydelse för livsmedelsförsörjningen

I utredningen lyfts behovet ur totalförsvarsperspektiv av livsmedelstransporter till och från Arlanda, kap 7.3. Länsstyrelsen vill därför framhålla att livsmedelstransporter i första hand sker med andra transportslag än flyg. Det viktigaste ur ett landsbygds-perspektiv är en fungerande logistik gällande exempelvis lastbilar. Varken flyg, tåg eller båt når de geografiska områden som producerar vår mat.

Sveriges södra regioner, inkluderat landsbygdskommuner och företag, är mer fokuserade mot Köpenhamns flygplats, som också utredaren konstaterar i kapitel 5.2. Skånska djurbesättningar är möjligen beroende av Arlanda flygplats, via postflyg, för att få prover till labbföretag som finns i Upplands län.

I sammanhanget vill Länsstyrelsen framhålla att Skåne län och Västra Götalands län står för den absolut största andelen av Sveriges produktion av livsmedel. Då även stora delar av införseln av såväl insatsvaror som livsmedel kommer via samma län genom bro och

hamn, ställer det stora krav på fungerande transportkedjor och logistik för att livsmedelsförsörjningen ska fungera².

Väg- och järnvägsinvesteringarna behöver viktas mot transportbehoven i övriga landet

I utredningen föreslås utökade ekonomiska ramar för finansiering av ett Arlandapakett innehållande ett flertal investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur i form av utökad lånefinansiering där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter. Länsstyrelsen förstår det som att de framtida anslagen kommer att finansieras genom framtida transportinfrastrukturplaner och därför behöver utredningens förslag prioriteras tillsammans med andra angelägna väg- och järnvägsinvesteringar i hela landet.

Länsstyrelsen instämmer i att det är viktigt med ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats eftersom Arlanda är en viktig nationell och internationell flygplats för stora delar av Sverige. De föreslagna investeringarna i väg- och järnvägsinfrastrukturen bör trots detta inte få en förtur in i den nationella transportinfrastrukturplanen utan behöver prioriteras tillsammans med behovet av förstärkningar av transportinfrastrukturen i övriga landet som kan vara lika viktiga eller viktigare för att stärka Sveriges totalförsvarsförmåga. Brister i kapacitet och tillgänglighet i infrastrukturen påverkar utvecklingen negativt även i andra delar av landet.

Länsstyrelsen saknar en analys och bakgrund till utredarens bedömning att antalet flygpassagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 23 miljoner år 2024 till omkring 40 miljoner flygpassagerare kring år 2050. Länsstyrelsen är tveksam till att flygresorna kommer att öka i denna takt med hänvisning till de låga födslosten, den låga invandringen och en låg inflyttning. Genom stora investeringar i infrastrukturen kopplad till Arlanda och en utbyggnad av densamma kan därför leda till stora samhällsekonomiska kostnader som det inte finns täckning för.

Översvämningarna i Västernorrland som har lett till avbrott i järnvägstrafiken mellan norra och södra Sverige visar på behovet av

² Livsmedelsförsörjningen i siffror
<https://www.livsmedelsverket.se/globalassets/publikationsdatabas/rapporter/2025/2025---livsmedelsforsorjningen-i-siffror.pdf>

redundans för inrikestransporterna. Flyget är viktigt i detta sammanhang för persontransporter, men löser inte godstrafikens behov. Det är därför väsentligt även från detta perspektiv att vikta föreslagna investeringar mot hela Sveriges behov av att utveckla och underhålla väg- och järnvägsinfrastrukturen, inte minst i ett förändrat klimat med större nederbörd och därmed risk för ras och erosion.

De klimatpolitiska målen

Länsstyrelsen delar utredningens bedömning att flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling och att statliga åtagandet behöver vara långsiktigt för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för luftfarten.

Av utredningen framgår att en av anledningarna till flygets minskande resande är resepolicy med fokus på hållbart resande bland företag och offentlig förvaltning i Sverige. Länsstyrelsen vill därför betona att det är viktigt att branschen tar klimatfrågan på allvar för att det inte ska finnas underlag för myndigheter och andra offentliga aktörer att ha resepolicy som prioriterar andra trafikslag före flyget utifrån klimathänsyn, särskilt om Regeringen vill se en utveckling där vi flyger mer.

Länsstyrelsen menar att vi behöver minska vårt flygande generellt för att nå våra klimat- och energimål. I sammanhanget är det värt att notera att 70-80 % av våra flygresor är fritidsresande och 20-30 % är tjänsteresor.³ Inrikesflyget ligger långt under förpandemiska nivåer, medan utrikesflyget närmar sig dessa då antalet fritidsresor har ökat.⁴ Svenskarnas flygresor orsakar idag nästan lika stora utsläpp av växthusgaser som alla bilresor i landet. Till år 2050 behöver våra totala årliga utsläpp av växthusgaser minska från dagens cirka 8 ton CO₂ per person och år till nära noll (8 ton inkluderar utsläpp från vår import och även utrikesflygningar).

Länsstyrelsen saknar en bakgrund och analys till utredarens uppdrag att öka kapacitet och förbättra tillgänglighet till och från Arlanda flygplats för att stärka Arlandas konkurrenskraft. Länsstyrelsen konstaterar att det är oklart vad som avses. Om syftet är att fler ska välja flyget framför tåg eller digitala möten motverkar det den nödvändiga utvecklingen mot ett transporteffektivt

³ [Tåget, bilen eller flyget? - Klimatsmart Semester](#)

⁴ Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025 Rapport: 2025:6

samhälle, där behoven av transporter minskar och särskilt transporter som är energi- och resursintensiva.

Enligt utredningen är Arlanda flygplats den tredje största flygplatsen i Norden, mätt i antalet passagerare. Av Trafikanalys rapport *Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025* 2025:6 framgår att Arlandas position som näst störst av de nordiska huvudstadsflygplatserna inte förändrats på något påtagligt sätt de senaste 15 åren. Köpenhamn är fortsatt den ledande nordiska flygplatsen sett till både avgångar och anslutningar, inte minst tack vare en stark position som nav för SAS, som danska staten är delägare i. Länsstyrelsen efterfrågar i sammanhanget en motivering till självändamålet med att Arlanda ska vara Nordens största flygplats. För den skånska tillgängligheten med flyg är Köpenhamns flygplats viktigare än Arlanda. Av Trafikanalys rapport framgår även att det har blivit påtagligt dyrare att resa med flyg inrikes i förhållande till tåg och bil, vilket gör det svårt för flyget att växa genom att ta passagerare från andra trafikslag. En anledning är bristande konkurrens med SAS som dominerande aktör och en annan är att vägtrafikens kostnadsbild förändrats neråt genom besluten om reduktionsplikten och drivmedelsskatten.

I utredarens uppdrag ingår att göra en konsekvensanalys av förslagen bland annat gällande möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Länsstyrelsen konstaterar att det i utredningen saknas en konsekvensbeskrivning ur perspektivet vad en ökad flygtrafik får för påverkan på de klimatpolitiska målen då flyget har en lång väg kvar till klimatneutralt resande. Konsekvensanalysen blir särskilt relevant om syftet med utredningen är att vi ska flyga mer. FN:s klimatpanel IPCC har gång på gång påtalat att omfattande och skyndsamma åtgärder måste vidtas för att minska utsläppen av klimatgaser. Att med detta som förutsättning öka attraktiviteten för Arlanda flygplats och för flyget i allmänhet menar Länsstyrelsen motverkar samhällets nödvändiga klimat- och energiomställning.

De som medverkat i beslutet

Detta yttrande har beslutats av vikarierande landshövding Ola Melin med infrastrukturstrateg Lisa Callréus, enheten för samhällsplanering som föredragande. I den slutliga handläggningen har även länsarkitekt och enhetschef för enheten för samhällsplanering Hanne Romanus medverkat.