



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

1 (6)

Datum
2025-10-16

Ärendebeteckning
341-5943-2025

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

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

Bakgrund

Er beteckning: LI2025/01130

Länsstyrelsen Västerbotten (här nedan benämnd Länsstyrelsen) har av Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet fått den av regeringen utsedda utredaren Peter Normans slutbetänkande över åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Sammanfattning

- Länsstyrelsen är i huvudsak positiv till utredningen som syftar till att stärka konkurrenskraften för Arlanda som Sveriges viktigaste nationella och internationella nav.
- Västerbottens geografiska förutsättningar och i många fall avsaknad av andra alternativa transportmöjligheter med rimliga restider gör att flyget blir avgörande för länets tillgänglighet till Stockholm och vidare till övriga världen.
- Västerbotten har ett internationellt näringsliv som är helt beroende av bra tillgänglighet till Stockholm. Många företag, såsom Boliden, Alimak Goup, Cytiva, Komatsu Forest med flera, har dessutom sina huvudkontor i Stockholm eller ute i världen.
- Länsstyrelsen ser med oro på att Arlanda tappar alltmer mark i konkurrens med Kastrup och vad det på sikt kan innebära för svenskt näringsliv. Sett till Sveriges befolkning har oproportionerligt många företag sina globala huvudkontor i Stockholm men om den skandinaviska hubben i framtiden blir Köpenhamn kan inte detta tas för givet.
- Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag att regeringen, utifrån ett totalförsvarsperspektiv, behöver peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer. Listan behöver dock kompletteras med Skellefteå.

- Länsstyrelsen stödjer utredningens uppfattning om att det finns ett behov av att underhålla och utveckla såväl funktionen vid Arlanda som i den omkringliggande infrastrukturen för att öka tillgängligheten. Exempelvis välkomnas förslaget om att utöka möjligheterna för fjärrtåg söderifrån att ha Arlanda som slutstation som en viktig åtgärd som påverkar Västerbottens tillgänglighet till destinationer bortom Stockholm.
- Länsstyrelsen delar utredarens uppfattning att det behövs ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som reser till eller från Arlanda flygplats omland.
- Länsstyrelsen anser att utredningens åtgärdsförslag inte ger en komplett bild av Arlandas funktion ur ett nationellt perspektiv. För Västerbotten och många andra landsdelar är det flyget som är tillgängligheten till Arlanda och inte väg och järnväg. Flyg från och till norra Sverige måste kunna ske utifrån kundens resebehov och därigenom måste kapaciteten på Arlanda flygplats stärkas och framtidssäkras.
- Länsstyrelsen välkomnar att utredningen uppmanar regeringen att tillsätta en ”flygbränslekommission”. Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. Sverige har goda förutsättningar till egen produktion av hållbara flygbränslen och det pågår flera intressanta projekt bland annat i Skellefteå där uppförande av en fabrik för hållbart flygbränsle planeras.
- Länsstyrelsen anser att utredningen bättre behöver belysa olika framtidsscenarios såsom globalisering, teknisk utveckling av el och vätgasflyg, regional utveckling, miljöutveckling med mera.
- Länsstyrelsen saknar en analys av hur Arlanda och Bromma flygplatser kompletterar varandra. De fyller olika funktioner och ur beredskapssynpunkt och för redundans behövs två flygplatser i en stad av Stockholms storlek
- Länsstyrelsen anser att utifrån ett totalförsvarsperspektiv finns stora utmaningar med dagens splittrade svenska flyginfrastruktur. Statens ansvar och finansiering av flygplatser behöver utökas. En möjlig lösning är att staten tar ett samordnat ansvar för landets alla regionala flygplatser och att Swedavia därmed kan fokusera sina utvecklingsinsatser på Arlanda och Göteborg flygplatser.
- Arlanda är navet i det svenska flygplatssystemet men man måste titta på helheten i det svenska flygplatsnätverket för att få en långsiktigt hållbar flyginfrastruktur i hela landet. I detta sammanhang blir samspelet mellan Arlanda och Västerbotten särskilt viktigt. Vi är beroende av varandra, utan starka noder i norr försvagas Arlanda. Utan ett starkt Arlanda mister norra Sverige sin förbindelse med världen.

Yttrande

Länsstyrelsen är i stort positiv till utredningen som syftar till att stärka konkurrenskraften för Arlanda som Sveriges viktigaste nationella och internationella nav. Genom Arlanda binds landet samman med omvärlden och mellan regioner, vilket är avgörande i ett land som Sverige med långa avstånd både inom landet och till internationella marknader. För att Arlanda ska kunna fylla denna roll fullt ut krävs såväl åtgärder kring flygplatsen som en fungerande regional infrastruktur. Generellt är tillgängligheten till Arlanda god men den kan bli bättre och det finns oroande tendenser som Länsstyrelsen lyfter nedan.

Västerbotten är ett till ytan stort län och vi har 5 flygplatser med trafik till Arlanda. För Västerbotten finns det inget annat alternativ än flyg för överdagen resor till Stockholm. Flygbenägenheten från/till våra flygplatser är i ett nationellt perspektiv mycket hög. Tillgängligheten via flyg till/från norra Sverige är en viktig förutsättning för att klara ett långsiktigt hållbart näringsliv och för att möjliggöra en fortsatt positiv samhällsutveckling. Nyttan av flygtrafiken har regional, nationell och internationell betydelse. Flyget behöver utvecklas och bibehållas för att möjliggöra näringslivsutveckling, välfärd och livskvalitet i norra Sverige.

Flygets stora betydelse för Västerbottens tillgänglighet visar sig tydligt när man tittar på utvecklingen av inrikesflyget efter pandemin. Av utredningen framgår att återhämtningen varit störst vid flygplatserna i norra Sverige vilket understryker flygets betydelse och den näringslivsutveckling som pågår här.

Sverige upplever för närvarande en omfattande nyindustrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning. En övervägande andel sker i Norrbottens och Västerbottens län. För att klara en sådan utveckling och ett samhällsbygge som utvecklar en attraktiv region som kan locka arbetskraft att flytta hit är effektiva transportmöjligheter med en utbyggd järnvägsinfrastruktur och effektiva flygtransporter av avgörande betydelse. Samtidigt pågår en tydlig utveckling av besöksnäringen som också kräver effektiva flygtransporter.

Västerbotten har ett internationellt näringsliv som är helt beroende av bra tillgänglighet till Stockholm. Många företag har dessutom sina huvudkontor i Stockholm som till exempel Boliden, Alimak Group, Holmen skog, ICA, Lyten Sverige och Vattenfall eller ute i världen som Komatsu Forest, Olofsfors, Cytiva och Wipro. För dessa företag är tillgänglighet till Stockholm och vidare ut i världen helt avgörande. Därtill har Västerbotten; Umeå Universitet, Luleå Tekniska Universitet, Sveriges Lantbruksuniversitet samt Norrlands Universitetssjukhus med stora behov av internationell samverkan och möjlighet att smidigt komma ut i världen.

Länsstyrelsen ser med oro på att Arlanda tappar alltmer mark i konkurrens med Kastrup och vad det på sikt kommer att innebära för svenskt näringsliv. Stockholm är överrepresenterade med globala huvudkontor sett till vår befolkning men många företag kan lika gärna ha sin bas i Köpenhamn om kommunikationerna till Sverige och vidare ut i världen sker med Köpenhamn som hubb. Hur faktumet att SAS inte längre har Arlanda som bas eller har svenskt ägande påverkar Arlanda kan man bara spekulera i. För svenskt vidkommande är det av yttersta vikt att Arlanda är den internationella hubben för Sverige och att man inte tappat mark mot Kastrup.

Flyget är avgörande för beredskap, konkurrenskraft, sammanhållning samt för totalförsvarets behov. Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag att regeringen, utifrån ett totalförsvarsperspektiv, behöver peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer till och från Arlanda med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Utredningen pekar initialt ut detta behov för Kiruna, Luleå, Umeå, Östersund och Visby. Listan behöver dock kompletteras med Skellefteå. Skellefteå är Sveriges största stad som saknar persontågstrafik och således alternativ för långväga resor med rimlig restid.

Länsstyrelsen ser att Arlanda flygplats bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet och har därför en särställning i Sverige. Arlanda flygplats är en essentiell livsnerv för företag, kommuner och regioner i Sverige. Persontransporter och gods från och till norra Sverige måste kunna ske utifrån kundens resebehov och därigenom måste kapaciteten på Arlanda flygplats stärkas och framtidssäkras. Arlanda flygplats måste ha tillräcklig förmåga för att flygbolag långsiktigt ska kunna operera på de tider då deras kunder vill ha möjlighet att resa. Arlanda flygplats har en viktig roll i transportsystemet och behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik.

Länsstyrelsen uppskattar utrednings systemperspektiv som kopplar ihop väg, järnväg och flyg samt belyser de brister som finns framför allt i väg och järnvägskopplingen till Arlanda. Länsstyrelsen 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 Västerbottens tillgänglighet till destinationer bortom Stockholm. Men det är i sammanhanget viktigt att påtala att detta inte får ske på bekostnad av möjligheterna för fjärrtåg, inklusive nattåg, mot norra Sverige att angöra Arlanda Central. Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning om att Arlandabanans funktion och status behöver förändras och stödjer utredningens förslag.

Länsstyrelsen delar utredarens uppfattning att det behövs ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som reser till eller från Arlanda flygplats omland.

Länsstyrelsen anser att utredningens åtgärdsförslag inte ger en komplett bild av Arlandas funktion samt behov utifrån utvecklingen i andra delar av Sverige. För inte minst Västerbottens del är det 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 norra Sveriges stora andel av inrikesflyget på Arlanda. Den näringslivsutveckling som sker i Västerbotten och övriga delar av norra Sverige påverkar enligt Länsstyrelsens mening också tydligt utvecklingen av Arlanda, vilket inte framgår i utredningen.

Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, vara fossilfritt senast år 2045. Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Länsstyrelsen välkomnar att utredningen uppmanar regeringen att tillsätta en ”flygbränslekommission” som kan värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig nordisk produktion av fossilfritt flygbränsle. Sverige har goda förutsättningar till egen produktion av hållbara flygbränslen och det pågår flera intressanta projekt bland annat i Skellefteå där Skellefteå Kraft tillsammans med SkyNRG planerar uppförandet av en fabrik för hållbart flygbränsle. Länsstyrelsen betonar vikten av nationella satsningar för ökad inhemsk produktion av hållbara flygbränslen, vilket både skulle skynda på flygbranschens gröna omställning och stärka svenskt totalförsvar.

Länsstyrelsen anser att en utredning gällande Arlanda behöver bättre belysa olika framtidsscenarier såsom globalisering, teknisk utveckling av el och vätgasflyg, regional utveckling, miljöutveckling med mera. Utredningen saknar till exempel helt en analys av vad en utökad användning av elflyg skulle kunna komma att innebära med en ökad blandning av stora och små flygplan.

Länsstyrelsen saknar en analys av hur Arlanda och Bromma flygplats kompletterar varandra och fyller olika funktioner. Ambulansflyget använder till exempel Bromma för dess närhet till Karolinska Sjukhuset. Ur beredskapssynpunkt och för redundans behövs två flygplatser i en stad av Stockholms storlek. Bromma kan i framtiden användas för mindre elflygplan, drönare och liknande farkoster som inte är önskvärda i Arlandas luftrum. Utredningen om Bromma flygplats framtida funktion, Dir 2025:55, pågår och det är viktigt att den utredningen kopplas ihop med denna utredning.

Arlanda är navet i det svenska flygplatssystemet men man måste studera helheten i systemet för att få en långsiktigt hållbar flyginfrastruktur i hela landet. Frågan om Arlandas utveckling handlar inte bara om Arlandas drift och ekonomi, utan även om regionala flygplatserns förutsättningar att bidra till omställningen. Det handlar inte enbart om att hålla regionala flygplatser i drift, utan om att säkerställa omställningen till ett hållbart flyg, upprätthålla beredskap och möta osäkerheter kopplade till pandemins effekter, geopolitiska förändringar, global ekonomi samt klimatomställningen.

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.

Länsstyrelsen anser att det utifrån ett totalförsvarsperspektiv finns stora utmaningar med dagens splittrade svenska flyginfrastruktur. Statens ansvar och finansiering av flygplatser behöver utökas, vilket gör det möjligt att agera i en mer holistisk och samordnad kontext för en utveckling av flygresandet, samtidigt som landets stärks ur ett totalförsvarsperspektiv. En möjlig lösning är att staten tar ett samordnat ansvar för landets regionala flygplatser och att Swedavia fokuserar sina utvecklingsinsatser på Arlanda och Göteborg flygplatser. I den pågående flygplatsutredningen Dir. 2025:55 ska detta utredas, vilket välkomnas av Länsstyrelsen.

Flygplatserna är inte bara en lokal angelägenhet, det är en nationell resurs. I detta sammanhang blir samspelet mellan Arlanda och Västerbotten särskilt viktigt. Vi är beroende av varandra, utan starka noder i norr försvagas Arlanda. Utan ett starkt Arlanda mister norra Sverige sin förbindelse med världen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Helene Hellmark Knutsson med strategen Mikael Bergström som föredragande.

Helene Hellmark Knutsson

Mikael Bergström