

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

God tillgänglighet och snabba anslutningar till Arlanda är avgörande för Västernorrland, för invånare och besökarens långväga tillgänglighet och för våra mycket exportinriktade företag som bidrar till landets tillväxt och konkurrenskraft. Arlanda är Sveriges nav för inrikes och utrikes flygtrafik och vi ser positivt på insatser som ökar tillgängligheten till Arlanda och stärker flygplatsens konkurrenskraft.

För att Arlanda fullt ut ska fungera som Sveriges flygnav krävs en fungerande nationell infrastruktur. Utredningens fokus ligger dock på regionerna Stockholm-Uppsala-Mälardalen. Arlanda går inte att isolera i den geografien, eftersom Arlanda även är beroende av mellersta och norra Sverige för sin framtida utveckling.

För att utveckla Arlanda krävs regionala flygplatser med reguljärtrafik till och från Arlanda. Svensk flygmarknad är dock hårt pressad, resandet har inte återgått till nivåer innan pandemin och de flygbolag som flyger på svensk inrikesmarknad har stora ekonomiska problem. Det är färre flygbolag som kan och vill flyga. Det finns en överhängande risk att regionala flyglinjer inte kommer att ha en flygoperatör som kan flyga på kommersiella villkor. Osäkerheten om hur tillgängligheten kan komma att påverkas slår regionalt, men riskerar att hämma utvecklingen även för Arlanda.

Vi stödjer utredningens förslag om att regeringen, utöver de 11 flyglinjer som Trafikverket infört allmän trafikplikt på, däribland Höga Kusten Airport – Stockholm/Arlanda, bör peka ut ytterligare samhällsviktiga inrikesflyglinjer med allmän trafikplikt om den kommersiella flygtrafiken upphör eller reduceras kraftigt. Utpekandet måste dock omfatta fler flyglinjer än de fem som nämns i utredningen och som enbart trafikerar Swedavias flygplatser.

Vi har redan tidigare, i yttrande över betänkandet *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet* (Ds 2023:3) föreslagit att trafikplikten görs mer flexibel och att det finns rutiner hos staten att snabbt kunna agera, fatta beslut om trafikplikt och ingå avtal med flygföretag i ett scenario där kommersiella flyglinjer med kort varsel dras in.

En nedlagd flyglinje från en regional flygplats till Arlanda medför sannolikt att berörd flygplats läggs ned. I ett sådant scenario drabbas inte bara regionen och Arlandas utveckling.

Det skulle även slå mycket hårt, mot sjukvårdens behov av fungerande flygplatser över hela landet för snabba ambulans- och organ donationstransporter, samt mot Nato och totalförsvarets behov samt andra samhällsviktiga transporter.

Utppekande av samhällsviktiga flyglinjer måste mot denna bakgrund omfatta fler regionala flyglinjer, inte minst två ytterligare i Västernorrland: Sundsvall/Timrå – Arlanda och Örnsköldsvik – Arlanda som idag har kommersiella flygoperatörer, men där utbudet knappast uppnår en grundläggande nivå och där det finns överhängande risk att man i närtid inte kommer att ha en flygoperatör som kan flyga på kommersiella villkor.

Både Sundsvall-Timrå och Örnsköldsviks flygplatser ingår i nätet av beredskaps-flygplatser. Ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv längs norrlandskusten fyller Sundsvall-Timrå flygplats en viktig funktion, det är långt mellan Arlanda och nästa statliga flygplats norrut, Umeå flygplats. Örnsköldsviks flygplats är en av nio civila flygplatser som enligt Försvarsmaktens beslut (FM20200-23088:1) är av betydelse för totalförsvaret i händelse av kris och väpnad konflikt (TMO365).

Lägg därtill att Västernorrland är inne i en kraftig industritillväxt med etableringar i flera av länets kommuner och investeringar i försvarsindustri med BAE Systems Hägglund med produktion och teknisk utveckling förlagd i Örnsköldsviks kommun.

I utredningen konstateras att det finns brister i Ostkustbanan Stockholm – Uppsala som påverkar Arlanda negativt, men utredningen förbiser den möjlighet som ett dubbelspår på Ostkustbanan - den 27 mil långa sträckan mellan Gävle och Härnösand som idag är enkelspårig - kan innebära i form av ökat resande till Arlanda och stärkt konkurrenskraft för flygplatsen. Nya Ostkustbanan utgör en tydlig ryggrad för järnvägssystemet och har stora möjligheter att bidra till utvecklingen av Arlanda. När tillgängligheten till Arlanda förbättras ökar flygplatsen sitt upptagningsområde och stärker Arlandas funktion som nationell flygnav.

Även om tillgängligheten till Arlanda är viktig så, ställer vi oss kritiska till att statliga resurser föreslås användas för att lösa upp det gällande koncessionsavtalet med Arlandabanan i syfte att pressa biljettpriserna. Det framgår inte av utredningen hur mycket det kan komma att kosta staten, men det bör inte ske på bekostnad av andra nödvändiga insatser och i ett läge där flera regionala icke-statliga flygplatser kämpar för att behålla sina flyglinjer till Arlanda.

Att lösa ut ett avtal med stora ekonomiska konsekvenser för staten borde kunna användas mer effektivt, såsom att säkerställa regionala flygförbindelser och Nya Ostkustbanan.

För att Arlanda fullt ut ska kunna fungera som Sveriges internationella nav krävs en fungerande nationell infrastruktur, med stärkta regionala flyglinjer och genomförande av Nya Ostkustbanan med dubbelspår på järnvägen Gävle-Sundsvall-Härnösand (Västerasby). Med dubbelspår kan vi säkerställa en trygg, tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Arlanda, vilket är avgörande för att förbättra både person- och godstrafiken längs hela Norrlandskusten och för att knyta samman norra och södra Sverige på ett effektivt sätt. Detta stärker Arlandas roll som nationellt och internationellt nav och bidrar till ökad tillgänglighet och konkurrenskraft för hela landet.

REGION VÄSTERNORRLAND

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden