

REMISSVAR

Härmed avger riksorganisationen Hela Sverige ska leva följande remissvar över betänkande Biojet för flyget SOU 2019:11

Vi är en riksorganisation vars syfte är att ge allmännytta genom att verka för goda villkor i hela landet, en god landsbygdsutveckling och en god balans mellan stad och land. Vi företräder byarörelsen och stöttas av medlemsorganisationer som vill att Hela Sverige ska leva.

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva har getts möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet av "Biojet för flyget". Vi ger några övergripande kommentarer men fokuserar vårt yttrande i huvudsak på avsnittet konsekvensanalyser för flygplatser och regional utveckling.

Som organisation har vi haft egna projekt för "Hållbara Bygder". Vi deltar aktivt i samarbete med Omställningsrörelsen. Vi har lokala grupper runt om i landet som på olika sätt arbetar för att den lokala bygden ska utvecklas mot en bättre hållbarhet. Vi stödjer och använder i samarbete med andra verktyget Lokal Ekonomisk Analys för att se vilka fakta som finns för den lokala platsen att utveckla sin aktivitet och utveckling mot en större lokal hållbarhet.

Det är också vår uppfattning att hela transportsektorn behöver ställas om för att minska sin klimatpåverkan och på sikt få ner sina utsläpp av växthusgaser till noll. Samtidigt har vi ett långt och glest bebyggt land som har stora skillnader i hur en omställning kan göras och i vilken takt. Inte minst gäller detta för flygtrafiken. Sårbarheten för mindre orter, särskilt i norra Sverige, visades med all önskad tydlighet i samband med NextJets omfattande konkurs och omedelbart inställda flyg.

Utredningen föreslår också att en särskild utredare ges i uppdrag att analysera nyttorna med att upphandla nattågstrafik för linjer inom Sverige samt för linjer till orter utanför Sverige. Detta kan vara bra, även om det inte var ett direkt uppdrag enligt kommittédirektiven. Man måste dock komma ihåg att många mindre orter där det finns en flygplats inte har järnvägstrafik. Vi har också Inlandsbanan som skulle kunna bli en bra linje för arbetspendling och ökade godstransporter men där staten inte hittills velat rusta banan för detta.

När nu utredningen ändå tar upp frågan om nattågstrafik, kunde det kanske ha varit på sin plats att utredningen på något sätt refererat till det omfattande och långsiktiga arbete som görs inom EU med att bygga ihop järnvägens infrastruktur. Detta startade redan 2001 med det så kallade första järnvägspaketet som senare åtföljts av tre till, det senaste lämnades 2016. Det är ett omfattande arbete där det ofta är olika transformatorsystem och signalsystem. Även Sverige borde stödja en sådan harmonisering.

Vi konstaterar att utredningen återger att målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa fler jobb samtidigt som man ska uppnå de globala målen för hållbar utveckling och Agenda 2030 och att hela Sverige ska kunna stärks sin lokala och regionala konkurrenskraft och samtidigt nå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045.

Vi kan stödja utredningens förslag att en reduktionsplikt införs för åren 2021 till 2030. Vi kan inte bedöma om ökningstakten från ca 1 volymprocent till 30 dito år 2030 är realistisk med hänsyn till utbyggd tillgång till biobränsle. Utredningen lägger inga förslag eller mål efter 2030, även om

utredningen vill att flyget ska vara helt fossilfritt 2045. Vi tror heller inte att man ska underskatta marknadsaktörernas egna intressen av att använda och få tillgång till förnyelsebara bränslen i snabb takt. Särskilt om det finns en ökande efterfrågan för detta från operatörernas resenärer.

Kommittédirektiven angav tydligt att utredningen skulle i ett tidigt skede påbörja konsekvensanalyser. I sitt avsnitt 11.11 beskriver utredningen konsekvenser för flygplatser och regional utveckling.

Utredningen påpekar skillnaden mellan statliga och icke statliga flygplatser när det gäller antalet resande. Tillgänglig statistik visar på stora skillnader. De statliga har ett ökande antal passagerare medan de icke statliga har ett minskat antal resenärer. Vi vill i detta sammanhanget påpeka att staten 2009 bestämde att statliga flygplatser skulle begränsas till 10 stycken utifrån hur de geografiskt låg och vilka avstånd som resenärer kunde ha till dem. Under några år därefter sålde och avyttrade staten 6 flygplatser: Jönköping, Skellefteå, Karlstad, Örnsköldsvik, Ängelholm och Sundsvall. Bara översiktligt redovisar utredningen detta i avsnitt 4.4.

Vi anser att denna minskning av det statliga ansvaret kan ha haft och har en negativ inverkan på den regionala utvecklingen, där ansvaret har lagts över på kommuner/regioner även om det finns vissa statliga stöd.

Utredningen påpekar visserligen att mindre flygplatser har generellt sämre ekonomi och kan vara mera känsliga om och när antalet passagerare minskar. Sammanfattningsvis bedömer dock utredningen att förslaget med reduktionsplikten (inblandningen av biobränsle inte ska ha någon signifikant påverkan på flygplatser i glesbygd. Det är naturligtvis önskvärt att det blir så. Samtidigt är det svårt att under en längre tidsperiod fram till 2030, även 2045 även om det inte finns förslag fram till dess, då det finns många faktorer utöver reduktionsplikten som kan komma att påverka ekonomin kraftigt både för mindre flygplatser och flygplatser i glesbygd.

Det är och förblir ett statligt ansvar att Sverige, kan ha rimliga möjligheter för resor till och från platser som är glest befolkade, och därmed har mindre marknadsunderlag men på grund av långa avstånd till andra orter har ett stort behov av tidseffektiva transporter.

Vi stödjer förslaget om reduktionsplikten med de kommentarer och invändningar vi redovisat. Vi anser dock att regeringen i sitt förslag bör ge en relevant myndighet ett särskilt uppdrag att följa utvecklingen för icke statliga flygplatser och särskilt för flygplatser i glesbygd.

Stockholm den 19 september 2019.

Staffan Nilsson
Ordförande

Åse Classon
Ordförande

Terese Bengard
Verksamhetschef