



REMISSYTTRANDE

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

n.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm 2016-02-27

Ref N2015/4305/TIF

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029.

Svenska Flygbranschen, SFB, delar och stöder de övergripande synpunkter som insänts av vår moderorganisation, Transportföretagen. I det följande vill SFB kommentera och ge synpunkter på vissa frågor av mer specifik natur.

Inledningsvis kan vi konstatera att inriktningsunderlaget nästa uteslutande fokuserar på väg och järnväg. Trafikverket har ännu en gång inte värderat flygets förmåga och betydelse för att väl fungerade transportsystem. Flyget är en del av vår kollektivtrafik en sådan betraktelse bör tillämpas om målen för bättre modalitet mellan trafikslagen ska kunna uppnås.

Under lång tid har det svenska transportsystemet utvecklats i takt med vår industris utveckling, framgång och behov av affektiva transporter för såväl gods som människor. Den svenska ekonomin är sedan länge starkt beroende av konkurrenskraftig utrikeshandel och baserad på varor och tjänster med ett högt värde och kunskapsinnehåll. Sverige har en hög andel av både export och import jämfört med övriga EU och OECD. Svenska industri är inte bara de stora exportföretagen. Flera framgångsrika företag och underleverantörer till de stora företagen finns på många mindre orter i hela landet. För att detta ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg. Sverige är ett av Europas mest exportberoende länder men samtidigt geografiskt perifert och till ytan ett av de största. Utländska besökare blir allt viktigare för svensk tillväxt och sysselsättning. Detta gör effektiva och väl fungerande flygförbindelser till en nyckelfaktor för svenska företag och svensk tillväxt.

- Passagerare som anländer med flyg spenderar cirka 60 miljarder per år i Sverige
- Luftfarten skapar 84 000 jobb i Sverige plus 102 000 jobb, främst inom turistnäringen
- Luftfartssektorns bidrar med 53 miljarder till svensk BNP
- Flygfrakt utgör över 20 % av värdet av svensk export
- Svensk flygtrafik bidrar årligen med 53 miljarder till svenskt BNP samtidigt som luftfarten skapar 80 000 direkta jobb i Sverige plus ytterligare 100 000 jobb inom den svenska turistnäringen. Flyget genererar årligen 24 miljarder i skatteintäkter till den svenska statsbudgeten och utländska resenärer som anländer med flyg till



Sverige spenderar svenska varor och tjänster till ett värde av över 26 miljarder per år.

Transportsystemets strategiska utmaningar

Urbaniseringen och globaliseringen har omfördelat transportbehov och transportströmmar. Trängsel och kapacitetsbrist har blivit följderna i de stora befolkningskoncentrationerna, särskilt i storstadsregionerna. Stora investeringar krävs för upprustning och underhåll och risken är därför att de kapacitetsökningar som bedöms behövas inte sker i takt med ökande efterfrågan. Flygets betydelse är vitalt för hela vårt samhälle, knyter ihop glesbygd med storstäder och förbinder våra storstäder med effektiva transporter. Sveriges ca 40 flygplatser erbjuder daglig reguljär trafik som gör det möjligt för människor att bo och arbeta i hela landet och för företag att etablera sig och behålla verksamhet även långt från våra storstadsområden. Flyget i Sverige skapar över 180 000 arbetstillfällen och gör det möjligt att bo och arbeta i hela landet. Som konstateras i underlagsrapporten om luftfart så är Sverige EU:s tredje största land till ytan och det land i EU som har längst mellan landsändarna. Stora delar av Sverige är glesbefolkat vilket gör det dyrt att investera i infrastruktur då resenärs- och godsunderlag är lågt. Här fyller flygförbindelser en i flera fall helt avgörande roll för tillgängligheten.

Flyget är också en absolut förutsättning för vår industris fortsatta framgång på den allt mer globala marknaden. Fler direkta linjer till befintliga marknader och till nya tillväxtmarknader behöver utvecklas för att utveckla våra företags konkurrenskraft. Samtidigt måste vi ha ett väl fungerande inrikesflyg som knyter ihop alla delar av landet.

En flygresa innefattar alltid minst också en resa med ett annat trafikslag på väg eller järnväg. Därför är effektiva anslutningsmöjligheter mellan trafikslagen önskvärdt. Då det ofta i planeringar av vårt trafiksystem och miljödebatt framförs önskemål om överflyttning av trafik från väg till järnväg. Tyvärr är bilen fortfarande det klart mest använda trafikslaget för att ta sig till flyget. Anledningen till detta är att anslutningar med tåg till flygplatserna är begränsade och otillförlitliga. Fler fjärrtåg bör få anslutning till både Arlanda och Landvetter flygplatser. Robustheten måste säkras så att resenärerna kan lita på att man inte missar sitt flyg på grund av trafikstörningar på järnvägen. En förbifart Stockholms central bör övervägas där tåg från södra och västra delar av landet också kan dirigeras direkt till Arlanda flygplats utan att passera Stockholm Central. En sådan sträckning av järnvägen skulle också utgöra ett välbehövligt reservalternativ då störningar ofta uppstår på anläggningar vid anslutning till Stockholm Central söder ifrån. Tåg kan ledas om via Arlanda till Stockholm C.

Intermodalitet

Satsningar på ökad intermodalitet bör prioriteras högre än vad som görs i dag. Av de initiativ som pågår ser vi att det är lång tid kvar innan vi ser ett intelligent transportsystem som knyter ihop alla transportslagen. Men vissa steg kan tas med enkla medel där vi anser att samordnad trafikinformation kan ske på ett effektivare och trafikslagsövergripande sätt.

Trafikverkets hemsida men trafikinformation bör rimligen också innehålla information om flygtrafiken. Swedavias informationssystem om avgångar och ankomster bör speglas på Trafikverkets hemsida.

Otvivelaktigt är flyget att betrakta som ett kollektivt transportmedel och därför ser vi fram mot ett mer transportslagsövergripande synsätt vid utveckling av vårt transportsystem.

Miljö

Klimatmålen lyfts också fram som en utmaning samtidigt som man måste tillgodose en ökad efterfrågan på resor och transporter. Åtgärder för att minska utsläppen kan ske på flera sätt. Bättre kommunikationer från stadskärnor till flygplatsen bör kunna ske med mer spårbunden trafik för att minska utsläpp och trängsel på vägarna.

Flygets klimat och miljöpåverkan har drastiskt minskat under senare decennier men ökad efterfrågan kräver ännu större utmaning främst för att minska CO₂-utsläppen. Under de senaste åren har flyget visat sig kunna använda biobränsle i en betydande omfattning. Flygbranschen har på eget initiativ satt upp ambitiösa mål för framtiden men kan inte med de marginella vinster bolagen genererar på egen kraft bygga ut produktion och distribution av biobränsle till konkurrenskraftiga priser. Offentliga initiativ och incitament måste till för att en storskalig produktion och distribution ska bli verklighet. Sverige är rikt på råvaror som med fördel kan användas för biobränsle till flyget och skulle därför kunna bli ett föregångsland med en betydande inblandning av biobränsle i flygplanens tankar.

Inrikesflygets utsläpp är i dag mindre än 1 % av våra totala utsläpp. Ökad tillgång till biobränsle kan halvera flygets utsläpp i framtiden samtidigt som ny teknik och operativa åtgärder kan reducera utsläppen med ytterligare 20 - 30 %.

Flygskatt har tidigare utretts i Sverige men över 90 procent av remissinstanserna var negativa och den avskaffades innan den trädde i kraft. Men effekten av hotet medförde att flera flyglinjer stängdes ner. Detta är sannolikt en konsekvens om den återigen införs. En nationell flygskatt kommer att medföra försämrade tillgänglighet för hela Sverige. Den kommer samtidigt ge mycket negativa trafik-, närings- och regionalpolitiska konsekvenser. Det finns en stor vinnare på en svensk flygskatt och det är inte miljön. Det är Kastrup flygplats som skulle kunna utöka sitt reseunderlag med södra Sveriges resenärer.

Med andra ord så innebär en nationell flygskatt färre flyglinjer och flygavgångar, flygplatsnedläggningar, färre investeringar och förlorade jobb – en nedläggning av Bromma flygplats vore bara toppen av ett isberg. Beräkningar av WSP visar på att svensk BNP kan förlora ca 5,4 miljarder och 5 000 – 10 000 jobb.

Det finns andra effektiva åtgärder som gynnar miljön där planering och användning av luftrummet är en central fråga. Raka flygvägar används allt oftare i vårt luftrum men mer ansträngningar måste ske på EU-nivå så att flygvägarna i Europa rätas ut. Förverkligande av Single Sky beräknas ge 12 % kortare flygvägar och därmed minskade utsläpp i samma grad. Utflugningar efter star och inflygningar till landning är faser i en flygning med speciell miljöpåverkan. Nya metoder för sk. kurvade inflygningar och kontinuerlig sjunkning inför landning är exempel på operativa åtgärder som visat sig lyckade men som stöter på andra problem i miljön runt en flygplats.

Åstadkomma ett robustare system

Trafikverket nämner att för att möjliggöra ett mer robust och långsiktigt hållbart transportsystem är det också viktigt att i ett trafikslagsövergripande perspektiv analysera om all nuvarande infrastruktur behövs. Trafikverket nämner att vis infrastruktur skulle kunna avvecklas för att i stället ersättas med annat transportsätt till lägre samhällskostnad. En låg samhällskostnad kan åstadkommas med bättre utnyttjande av vårt inrikesflyg. Väl utbyggd infrastruktur finns redan med de flygplatser som trafikeras i dag. Kapacitet kan med rätt åtgärder ökas väsentlig med ökad turtäthet eller större flygplan. Men till det krävs incitament och åtgärder som motiverar entreprenörer att investera.

Vår flygplatsinfrastruktur är också viktig ur beredskapssynpunkt. Trafikverket lyfter fram olika scenarier som kan ske genom klimatförändringar. Sverige måste återigen planera för olika typer av samhällshändelser som kan påverka vår tillgänglighet och försörjning vid avbrott eller störningar i transportsystemet där olika transportslag kan komplettera varandra.

EU-lagstiftning för sk. statsstöd riskerar nu att ett flertal av de icke statligt ägda flygplatserna kan komma att slås ut då de inte längre får motta olika former av offentligt stöd. Detta skall medföra mycket betydande problem för många orter där bristen på alternativa effektiva transportslag finns. Sverige bör ansöka om EU-godkännande av alla flygplatser som SGEI för att möjliggöra medfinansiering även i framtiden. Offentligt stöd på ca 400 MSEK är en blygsam kostnad då alternativen för att bibehålla rimlig tillgänglighet är betydligt kostsammare för samhället och bör ställas i relation till den 43 miljarder som inriktningsunderlaget omfattar.

Trafikprognoser samt underlagsrapport ”promemoria om luftfart”

Genom senare års erfarenheter vet vi att flygets trafikprognoser ligger i underkant. Framförallt är trafiktillväxten på Arlanda högre än vad Swedavia årligen budgeterar. Framförallt ser vi en stadig tillväxt på utrikesflyget. Men även inrikes ser vi en liten blygsammare men ändå en ökning. Arlanda flygplats växer mest och är den viktigaste flygplatsen för god tillgänglighet såväl inom landet som till utrikes destinationer. Arlandas trafik kommer att vara fördubblad runt 2035. Redan i dag finns betydande kapacitetsproblem på flygplatsen och investeringstakten är för låg för att bygga bort flera existerande flaskhalsar. Risken med de för låga trafikprognoserna är ökade problem i olika flöden och kapacitetsbrister. Planerade omfattande investeringsprojekt kan skapa ytterligare problem.

Transportpolitisk måluppfyllelse – nuläge och förväntad utveckling

Utöver de nu gällande transportpolitiska behövs kompletteras med kvantitativa mål. Målet *tillgänglighet* bör konkretiseras och prioriteras vid all infrastrukturplanering. Nationella mål för resetider och vistelsetider bör ligga till grund för utveckling och användning av transportsystemet. Bättre studier och statistik bör tas fram för att visa vilken tillgängligheten olika orter har i landet. Tillgänglighet och åtkomstheter kan väsentligt förbättras inom landet om Sverige i större utsträckning, i likhet med flera andra länder, väljer att upphandla mer trafik och på fler sträckor och med mer kapacitet.

Med vänlig hälsning

Jan-Olov Bergling
Svenska Flygbranschen