

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
Dnr:N2013/2942/TE

Stockholm 2013-09-30

## **Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Remissvar från Föreningen Svenskt Flyg.**

Föreningen Svenskt Flyg tackar för inbjudan att svara på remissen "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025". Vårt svar inriktar sig mestadels på den mycket viktiga del av transportsektorn vi verkar inom; flyget.

### **Generella synpunkter på remissförslaget**

Vi är av åsikten att alla trafikslag behövs. De kompletterar varandra och möjliggör för ett land som vårt, som är glesbefolkat med långa avstånd och som befinner sig i utkanten av världen, att trots dessa utmaningar ändå ha ett transportsystem som tillgodoser våra behov av transport av varor och tjänster/människor. Vi tror att framtiden kommer bära mer sig ännu större behov av effektivitet och intermodalitet. Vi kommer också ha allt större krav på god mobilitet.

I detta är flyget en självklar och nödvändig del. Vi är luftens kollektivtrafik och det enda transportmedlet som snabbt och effektivt kan frakta människor långa distanser. Flyget spelar också en oerhört stor roll för transport av högvärdigt gods, allt från elektroiska komponenter till organ eller mediciner som krävs för att rädda människors liv. Tyvärr får flyget inte speciellt stor plats i dokument, planer, strategier etc som berör infrastruktur, trafik och transport. Så ej heller i denna remiss. Kapitel 7 heter "Ökad kunskap om brister och behov ger bättre underlag i planeringen"; ett påstående vi instämmer i. Det bästa vore om detta påstående även applicerades i framskrivningen av remissen så att alla trafikslagen vägs in i allt från t ex avsnitt om kollektivtrafik och gods, till FOI och miljö.

### **Intermodalitet och tillgänglighet**

För vårt lands konkurrenskrafts skull behöver vi ständigt arbeta på vår tillgänglighet; det ska vara enkelt och smidigt att ta sig hit och att resa härifrån. Det är viktigt för vårt näringsliv och dess affärsresor och det är viktigt för turismen, som ju är en växande industri.

Tyvärr finns det tecken på att Sveriges tillgänglighet försämrats jämfört med tidigare år och allra tydligast blir det när vi jämför med våra grannländer. Exempelvis så rankas Stockholms internationella tillgänglighet lågt i jämförelsen med många andra länder. De stora europeiska flygnoderna tillväxt sker på kontinenten och den i absoluta tal största tillväxten inom den europeiska flygmarknaden sker också där.

För att förbättra situationen är det nödvändigt våra flygplatser fungerar väl; både de större och de mindre. Vi behöver både en stor nyckelhub som Arlanda och mindre regionala flygplatser i hela landet. Att kunna ta sig till flyget bör vara en mycket viktig del i diskussioner om det nationella transportsystemet. Det finns stor och viktig förbättringspotential i anslutningarna till flygplatserna, något som är vidare utvecklat i Swedavias remissvar och som vi ställer oss bakom.

I remissen är tyngdpunkten på vägar och järnvägar, men med tanke på ovan nämnda resonemang om bl a intermodalitet vill vi se ett ökat fokus på alla transportslagen och förslag på hur dess samverkan kan främjas.

## **Forskning och miljö**

Sverige är världsledande i hållbart flyg. Flygbranschen har under ett stort antal år arbetat intensivt med att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Resultatet av detta arbete märks bland annat genom att bränsleförbrukningen per passagerarkilometer i ett modernt jetflygplan är 70 procent lägre nu jämfört med bränsleförbrukningen för fyrtio år sedan. Det innebär att koldioxidutsläppen har minskat lika mycket, en utveckling som inget annat transportslag är i närheten av. Enbart de senaste tio åren har koldioxidutsläppen per passagerare minskat med 20 procent. Bullret från de nyaste flygplanen är halverat jämfört med bullret från motsvarande flygplan för endast tio år sedan.

Fram till 2020 kommer dagens flygplansflotta att fördubblas. Det är en fantastisk möjlighet för världen och för de människor som kommer att få tillträde till den globala marknaden. Flygets expansion kommer att gå hand i hand med ansvarsfulla miljöåtgärder och teknisk utveckling för att minimera miljöeffekterna av den växande efterfrågan på flygtransporter. I dag drar ett modernt flygplan mindre bränsle per passagerare än en bil. Men flygbranschen har betydligt högre ambitioner än så och det behövs bättre förutsättningar att kunna använda den nya teknik som tagits fram. Gröna inflygningar nämns i skrivningarna och i samband med detta att flyget behöver nya motorer och bränslen. Mycket av tekniken finns alltså redan och flygnäringen skulle därför vilja se mer ambitiösa satsningar på forskning inom exempelvis fossilfria bränslen som kan användas till flygplanen.

ACARE Miljövision för flyget år 2020 innebär att:

- Bränsleförbrukningen och koldioxidutsläpp ska minska med 50 procent
- Buller ska minska med 50 procent
- Kväveoxider ska minska med 80 procent.

För att nå dessa mål kommer det dock att krävas omfattande forskning. Forskningsinsatsen från branschen EU och enskilda stater måste öka med 70 procent för att vi ska nå våra mål.

Flygnäringen behöver stöd i vår ambition att minimera vår miljöbelastning. Genom forskning om ny teknik och hållbara bibränslen och en mer effektiv flygledning är det fullt möjligt att möta den ökande efterfrågan på transporter med minskade utsläpp. I Sverige har vi redan raka flygvägar som minskar utsläppen, i resten av Europa flyger man sicksack mellan länderna och här krävs politiska beslut för att vi alla ska arbeta mot samma mål. Genom ny teknologi, bättre flygteknik och bättre flyginfrastruktur och nya bränslen finns svaren på framtidens mer miljöanpassat flyg. Därför är det av största betydelse att statens anslag till forskning och innovation inom flyg ökar drastiskt från nuläget och inom flera områden. För närvarande har ex Luftfartsverket ingen offentlig finansiering av FOI förutom de fem miljoner som anvisats av regeringen via trafikverket. Det är mycket angeläget att en långsiktig FOI för flyg säkerställs för hela planperioden.

## **Handel, ekonomi och gods**

I kapitel 11 "Samband mellan internationell utveckling och långsiktig nationell planering, resor, transporter och tillgänglighet i hela landet" håller vi med om den bild som beskrivs av Sveriges exportmöjligheter och vårt utsatta geografiska läge. Sverige ligger långt bort från nya marknader och möjligheter till nya handelsutbyten men delar av Sverige ligger även långt bort från Europa - vår största exportmarknad. I kapitlet som följer saknar vi en framtidsdiskussion kring flygets roll som möjliggörare för just detta, Sveriges plats i världen och vår globala tillgänglighet.

I avsnitten om frakt av gods saknar vi visioner om flygets roll i detta. Sverige är Skandinaviens största flygfraktsmarknad med runt 400 000 ton i årligt flygfraktstonnage och stor del av godset är av högvärdig art. Flygfrakt svarar för 25 – 30 % av det svenska exportvärdet. Det innebär att det skickas varor med flyg för 1 miljard svenska kronor varje dag och en stor del av insatsvarorna i svensk industri anländer med flyg.

Effektiva förbindelser till handelscentra och snabbväxande marknader är kritiska faktorer för att kunna konkurrera globalt och 10 – 15 % av svenska företags försäljning är direkt beroende av väl fungerande flygförbindelser. Flyg hjälper ofta till att förbättra försäljning, logistik, produktion och kundsupport. Flyget expanderar storleken på den marknad som företag kan täcka och blir på så vis pådrivare av konkurrens. Det finns tydligt samband mellan företagets produktivitet och användande av flygtransporter. Om användande av flyg hålls tillbaka och inte lyfts fram har det en långsiktigt negativ påverkan på BNP.

## **Konklusion**

Sammanfattningsvis uppskattar Svenskt Flyg att Trafikverket vill ta ett ansvar för hela transportsystemet och trafikslagen, men ser samtidigt att flyget inte lyfts fram eller ges en viktigare roll i handlingsplanen för framtidens infrastruktur. Även Svenska Flygbranschen (SFB) tar upp detta i sitt remissvar, som vi också ställer oss bakom. Flyget är en självklar, effektiv och konkurrenskraftig möjliggörare för ekonomisk utveckling nationellt och internationellt och Sveriges enda kollektivtrafik för långväga transporter. Flyget är en del av lösningen för transportsystemets framtida kapacitetsbrister och kan ge ett än mer betydande bidrag till samhällsekonomin.

Med vänlig hälsning,

Anna Wilson

Generalsekreterare  
Föreningen Svenskt Flyg