

---

# Björn Westerberg

VD, Branschföreningen Tågoperatörerna





Dialog om Nationell plan för  
transportsystemet 2018-2029

16 februari 2017



# "ALLA ÄR MED"

# 43 Medlemsföretag

Associerade medlemmar



#Inlandsbanan



Nordiska Tåg AB

BOMBARDIER



Ansaldo STS Sweden AB



RUSH RAIL

HITACHI  
Inspire the Next

BotniaTåg AB



TMRail AB



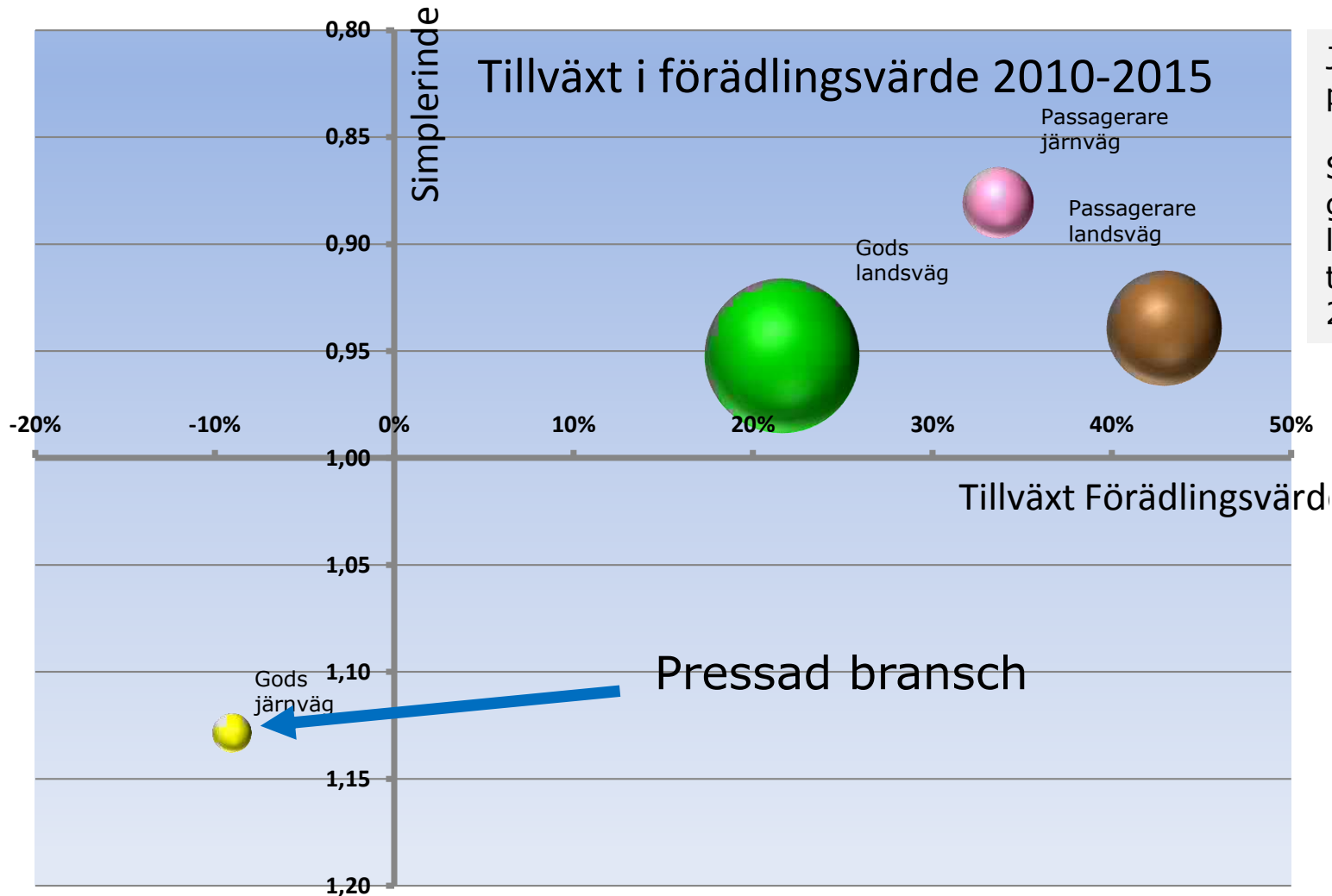
Tågakeriet i Bergslagen AB



# Kvalitet – **Kapacitet** - Konkurrenskraft

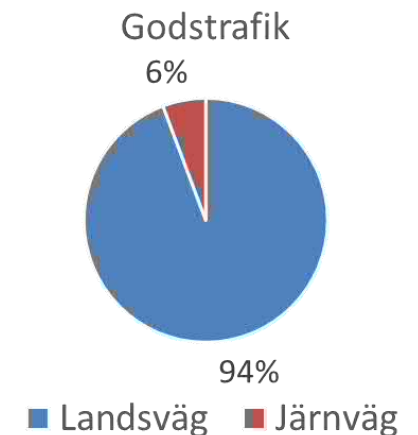


# Jämförelse med gods och passagerartrafik på väg

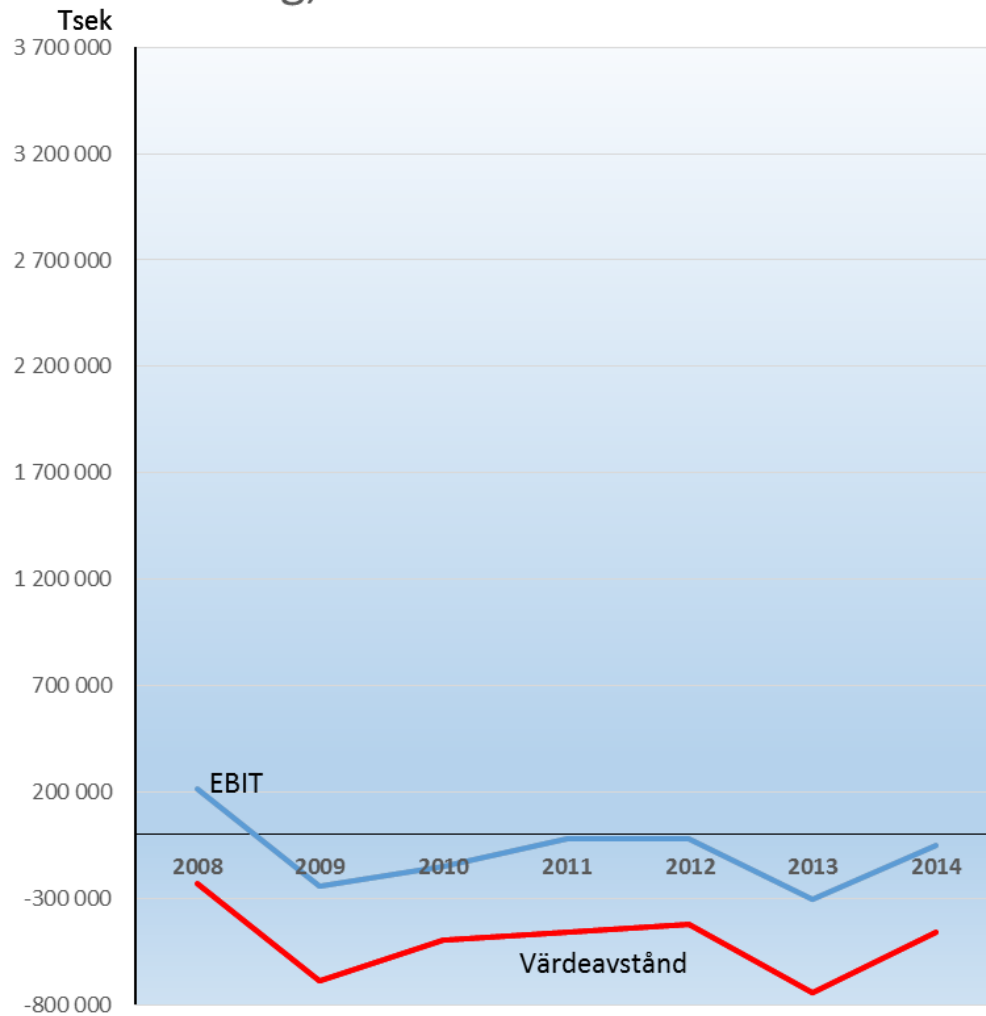


Jämförelse med gods och passagerartrafik på väg.

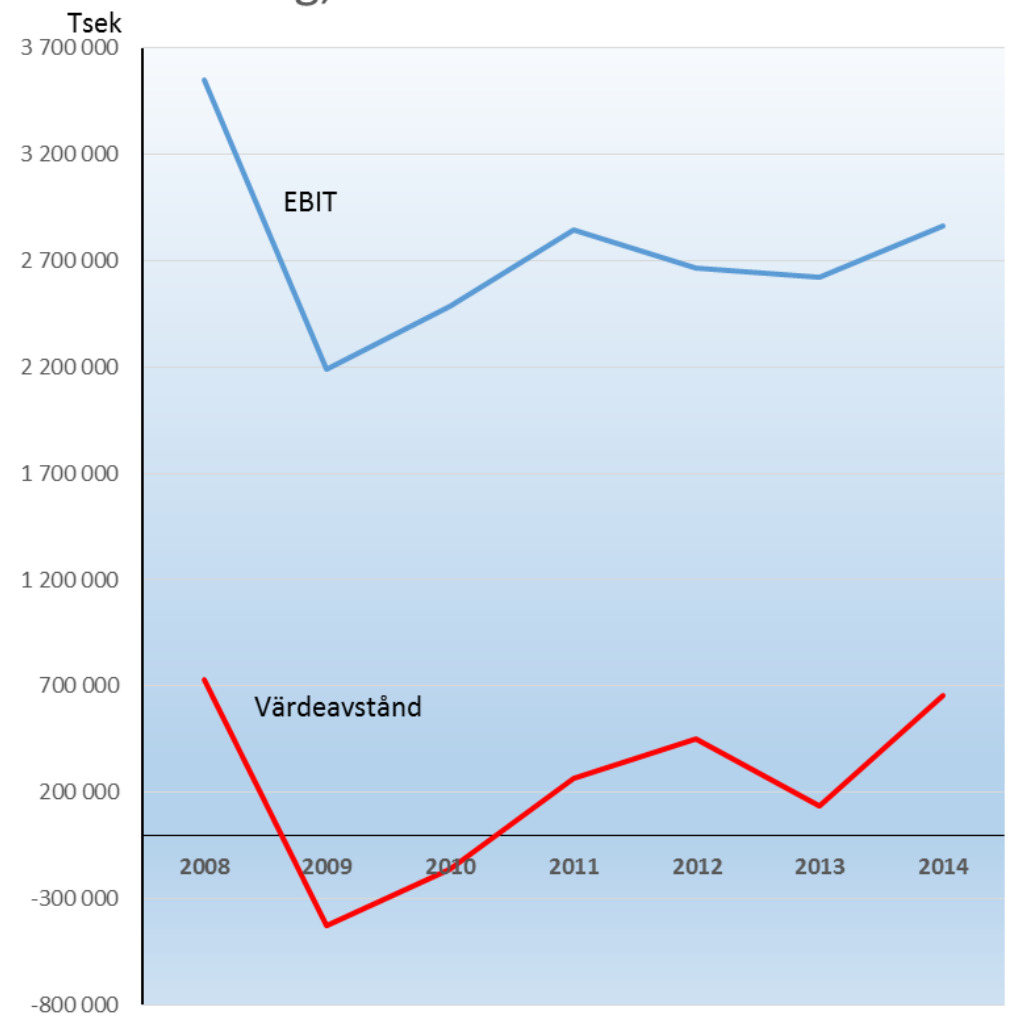
Samtliga delbranscher utom godstrafik på järnväg är lönsamma 2015 och visar tillväxt under perioden 2010-2015.



## Gods tåg, EBIT och Värdeavstånd



## Gods väg, EBIT och Värdeavstånd



- För Gods väg har EBIT varit något sjunkande men stabiliserats på en positiv nivå. Positivt värdeavstånd alla år utom 2009.
- God tåg har ett EBIT kring noll och ett negativt värdeavstånd alla år

# Järnväg 2050 – En vision om järnvägens roll i samhället

- Tänk långsiktigt redan nu
- Dagens järnväg och planerade investeringar räcker inte
- Järnväg 2050 möjliggör en hållbar och konkurrenskraftig utveckling



# Branschens prioriteringar

- Banavgifter / miljökompensation
- Nationell underhållsplan:  
(Medelstillelning underhåll måste dels **ökas**, dels bli **jämnare fördelad** år till år)
- ERTMS – pausa nu!
- Längre, tyngre tåg; Stax Malmбанan
- Internationell trafik (prio Fehmarn Belt-förbindelsen)
- Nya stambanor – höghastighetsbanan och godstrafiken
- Branschsamverkan



# Infrastrukturprioriteringar

## Tre särskilt prioriterade satsningar för godstrafiken:

- Dubbelspår Hallsberg – Mjölby
  - För ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslager
- Fyrspår Hässleholm – Malmö
- Väster om Vänern + hamnbanan Göteborg
  - Investeringar för ökad bärighet och kapacitet
  - Dubbelspår Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborg

## Prioriterade satsningar för persontrafiken:

- Nya stambanor HH Stockholm - Malmö – Gbg, se till att börja med Stockholm - Jönköping
- Stockholm-Uppsala 4-spår
- Järna 4-spår
- Robusthet SSB och VSB



Järnväg 2050 –  
Näringslivets godstransporter

# Utveckling för godsoperatörer på den avreglerade marknaden (från 1996 till 2014)

- 13 järnvägsföretag för godstransporter
- 40% av marknaden hos nya aktörer
- Antal anställda – 32 %
- Omsättning/anställd + 47%
- Tonkm/anställd + 44%
- Fordonsutnyttjandet ökar

Men...

- Samma bild 2016
- Kvalitetsproblem och låg lönsamhet kvarstår



# Järnvägens stora utmaningar till år 2020

Stegvis för att nå tillväxt och konkurrenskraft:

- Ökad tillförlitlighet
- Ökad utnyttjandegrad i befintligt system
- Hållbar lönsamhet för godstågsoperatörerna



# 10 punkter för att klara dagens utmaningar

## Åtgärder för ökad tillförlitlighet

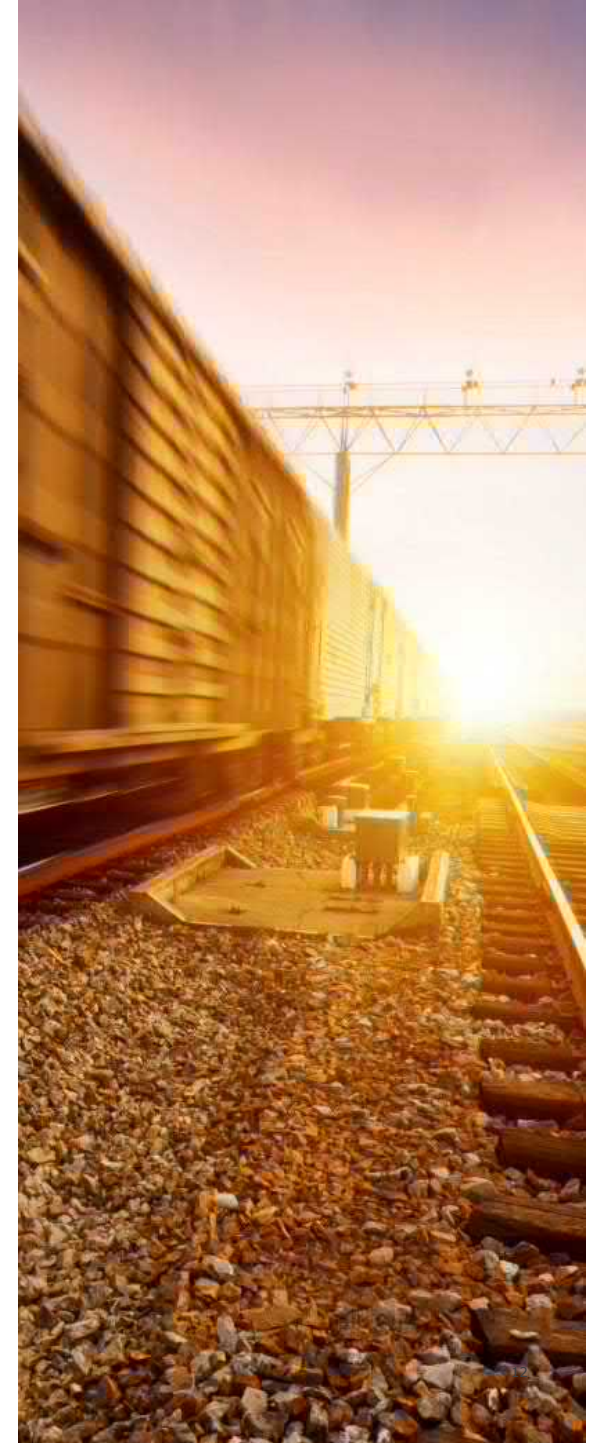
1. Nationell underhållsstrategi
2. Nationell plan för näringslivets godstransporter
3. Översyn av bangårdar

## Åtgärder för ökad utnyttjandegrad

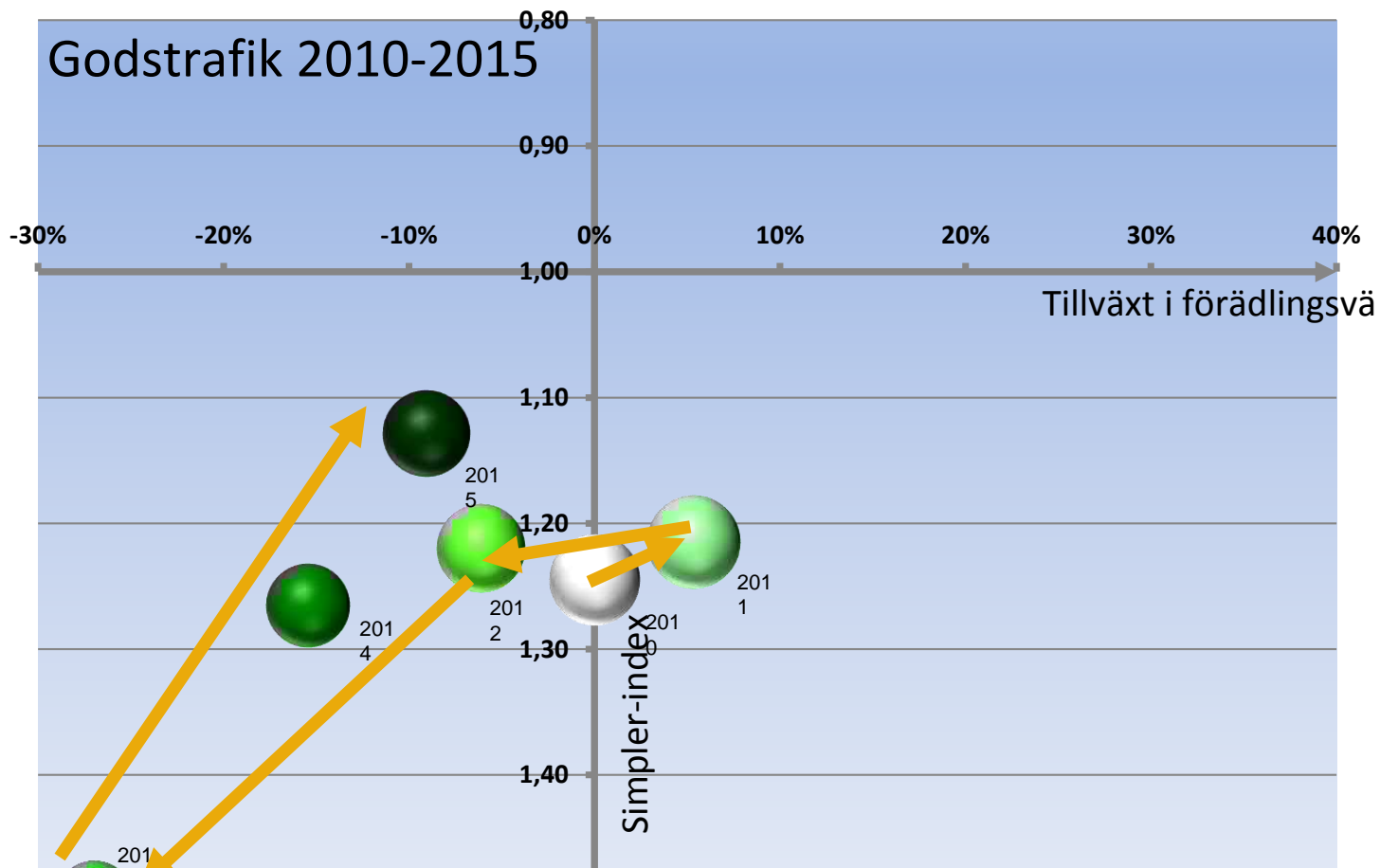
4. Effektiv kapacitetsfördelning
5. Internationell järnvägstrafik
6. Samordnade transporter, horisontella samarbeten
7. Kapacitetsstarkare tåg
8. Anpassad kraftförsörjning
9. Lastplatser och industrispår

## Åtgärd för ökad lönsamhet

10. Styrmedel



# Godstrafik 2010-2015



Branschen har låg lönsamhet under hela perioden

2010-2015  
 Tillväxt i förädlingsvärde: -9%  
 Tillväxt i antal anställda -26%  
 Tillväxt i antal företag -11%  
 (-2 företag netto)

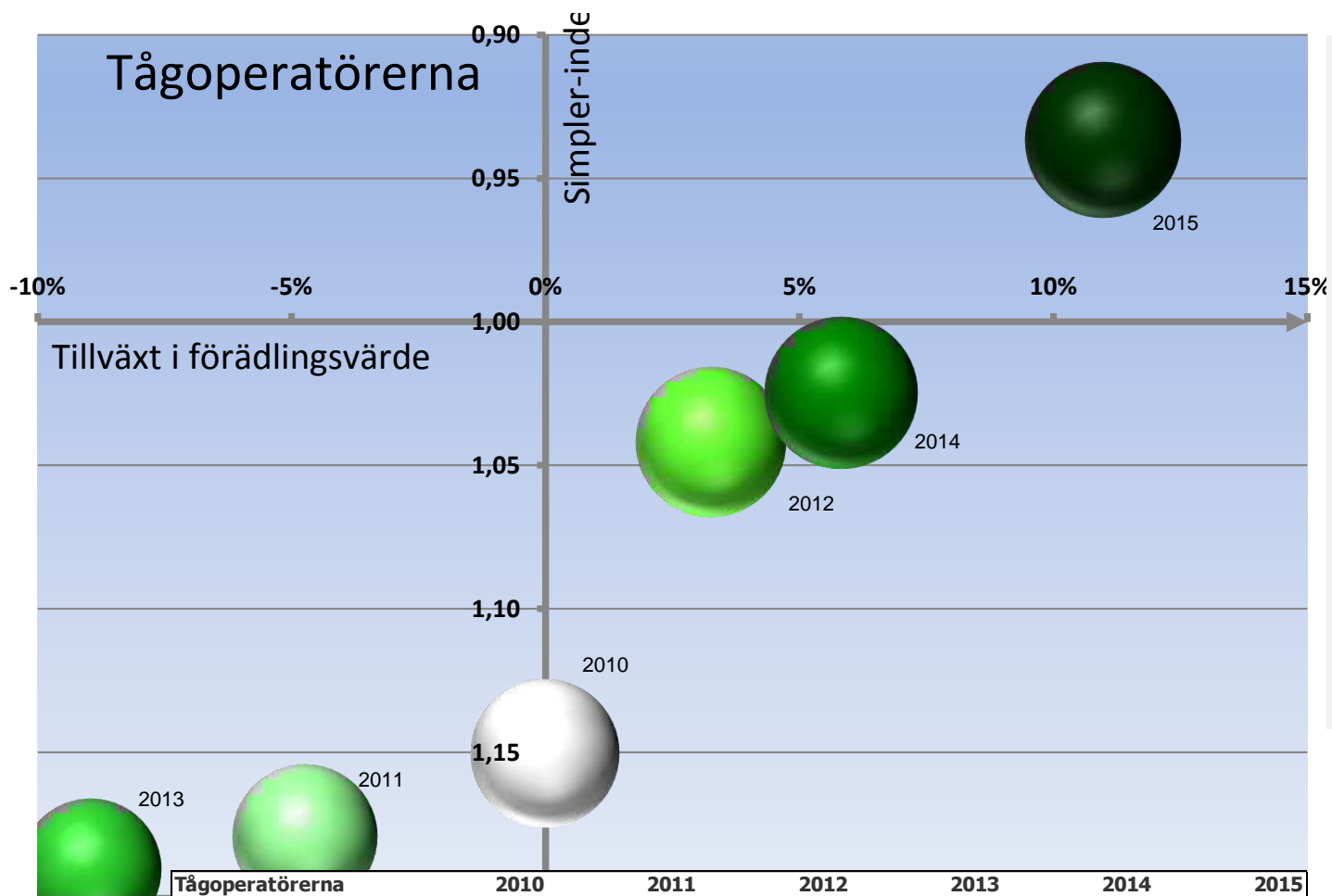
Gods	2010	2011	2012	2013	2014	2015
F r dlingsv rde	2 035 592	2 144 189	1 911 082	1 486 166	1 721 490	1 850 938
Oms ttning	8 952 686	9 576 384	7 709 165	7 604 297	7 724 959	7 608 347
Simpler-index	1,25	1,21	1,22	1,50	1,27	1,13
Antal anst llda	3 493	3 372	3 041	2 753	2 680	2 590
Antal f retag	18	17	17	17	16	16

# PROGNOS BANAVGIFTER

## ÖKADE AVGIFTER ALLT ANNAT LIKA



# Tågoperatörerna



Tågoperatörerna	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Förädlingsvärde	7 387 151	7 036 943	7 627 728	6 725 465	7 817 158	8 198 517
Omsättning	23 696 802	24 784 940	23 015 373	23 218 483	23 522 795	23 516 763
Simpler-index	1,15	1,18	1,04	1,19	1,02	0,94
Antal anställda	13 615	12 693	11 964	11 911	11 587	10 996
Antal företag	43	42	41	41	38	38

Tågoperatörerna har en positiv utveckling men som helhet lönsamma endast under 2015

### 2010-2015:

Tillväxt i förädlingsvärde: +11%  
 Tillväxt i antal anställda -19%  
 Tillväxt i antal företag -12%  
 (-5 företag netto)

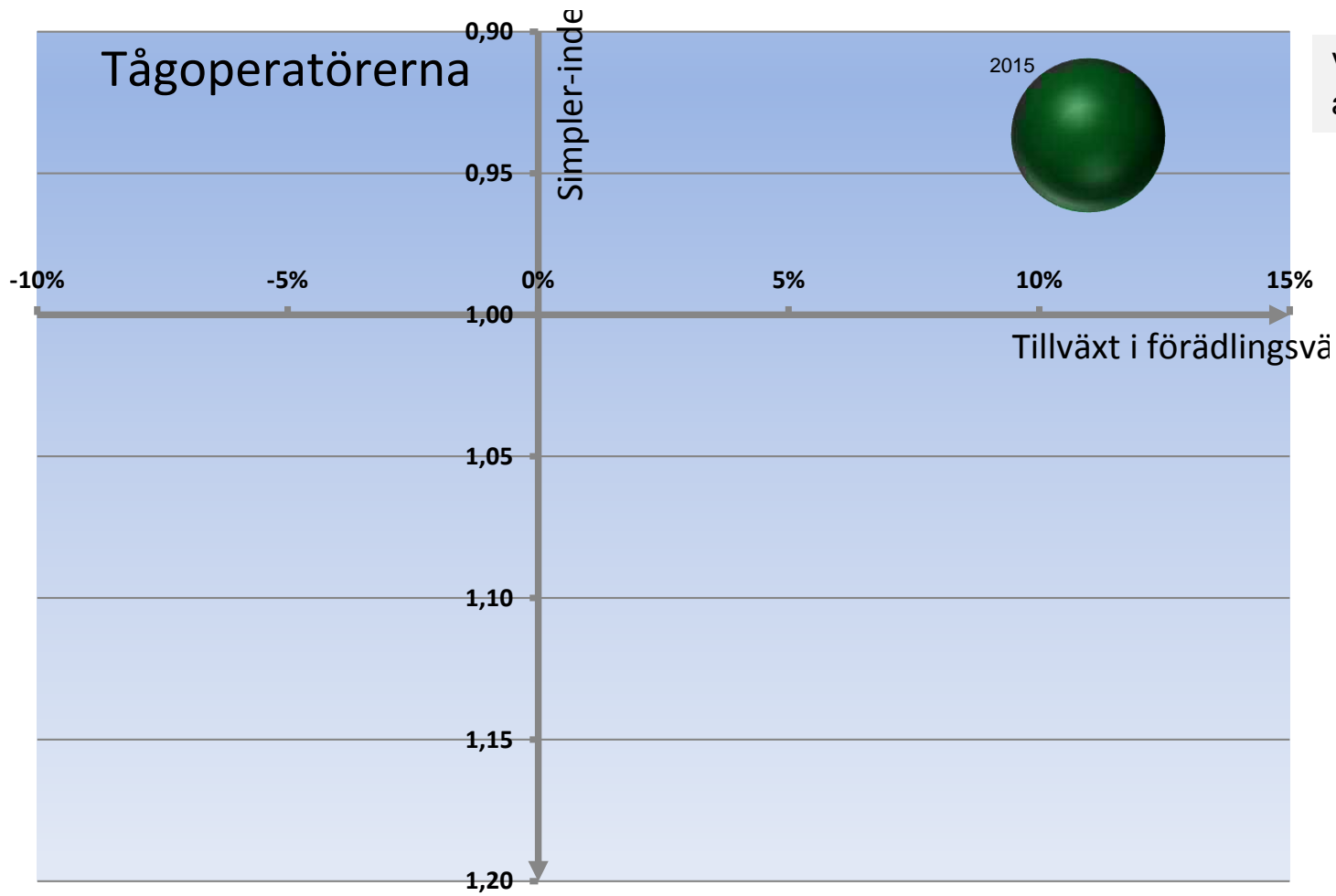
### Detta kan jämföras med Sverige

Tillväxt i förädlingsvärde: +23%  
 Tillväxt i antal anställda +12%  
 Tillväxt i antal företag +39%

2013 påverkas negativt av bl.a. Sjö, Botniatåg och Green Cargo.

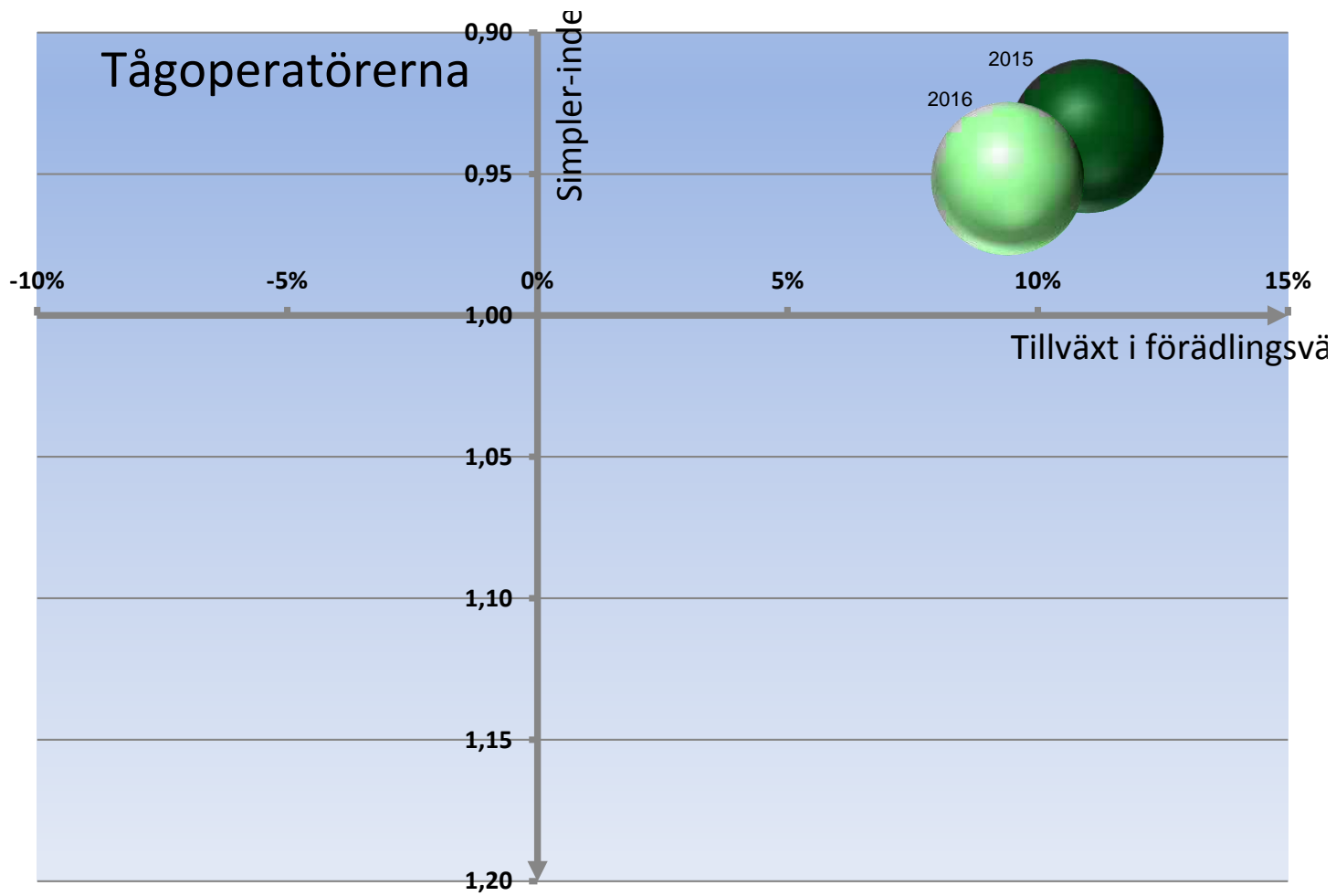


# Tågoperatörerna

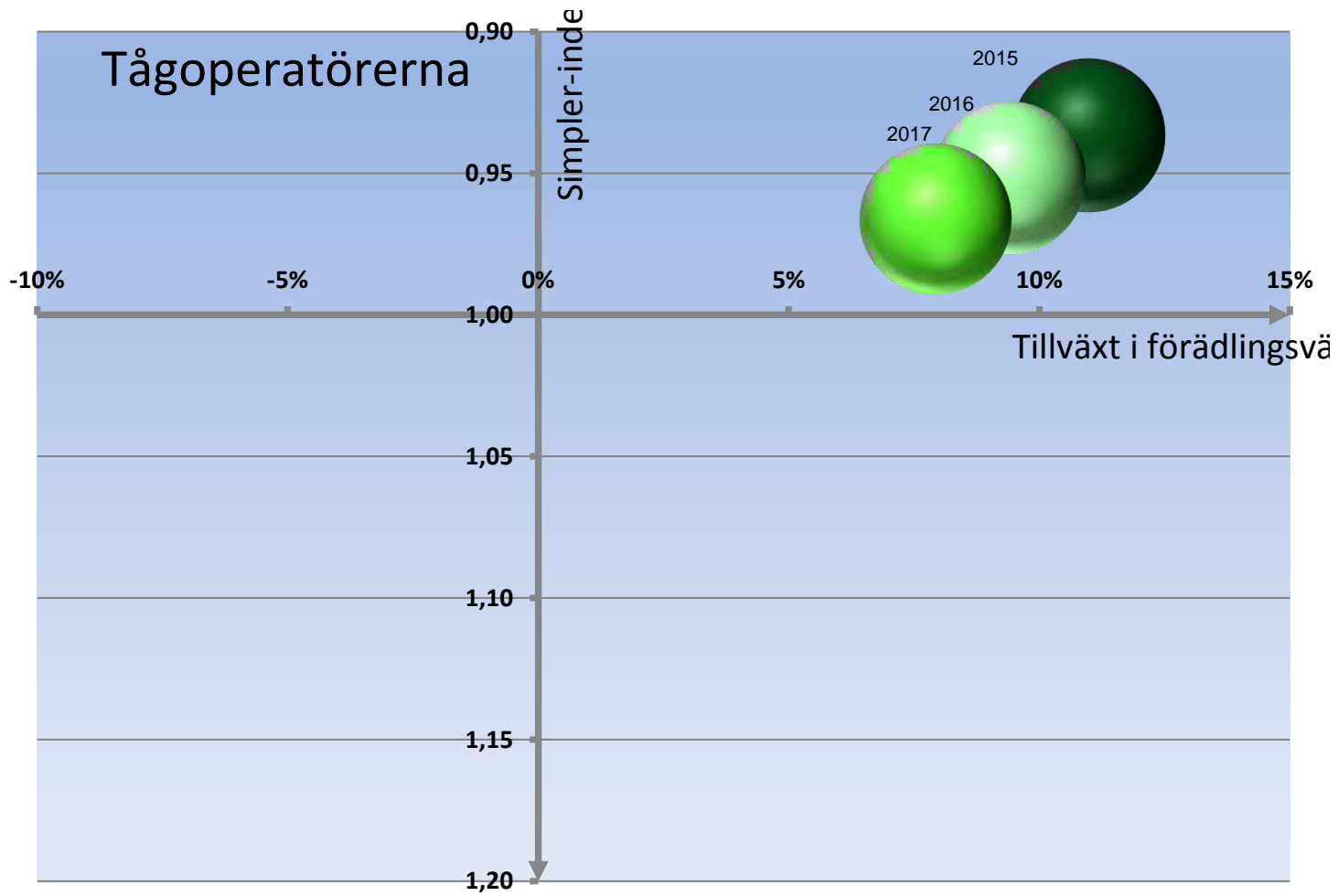


Vad händer med ökade banavgifter om allt annat är lika?

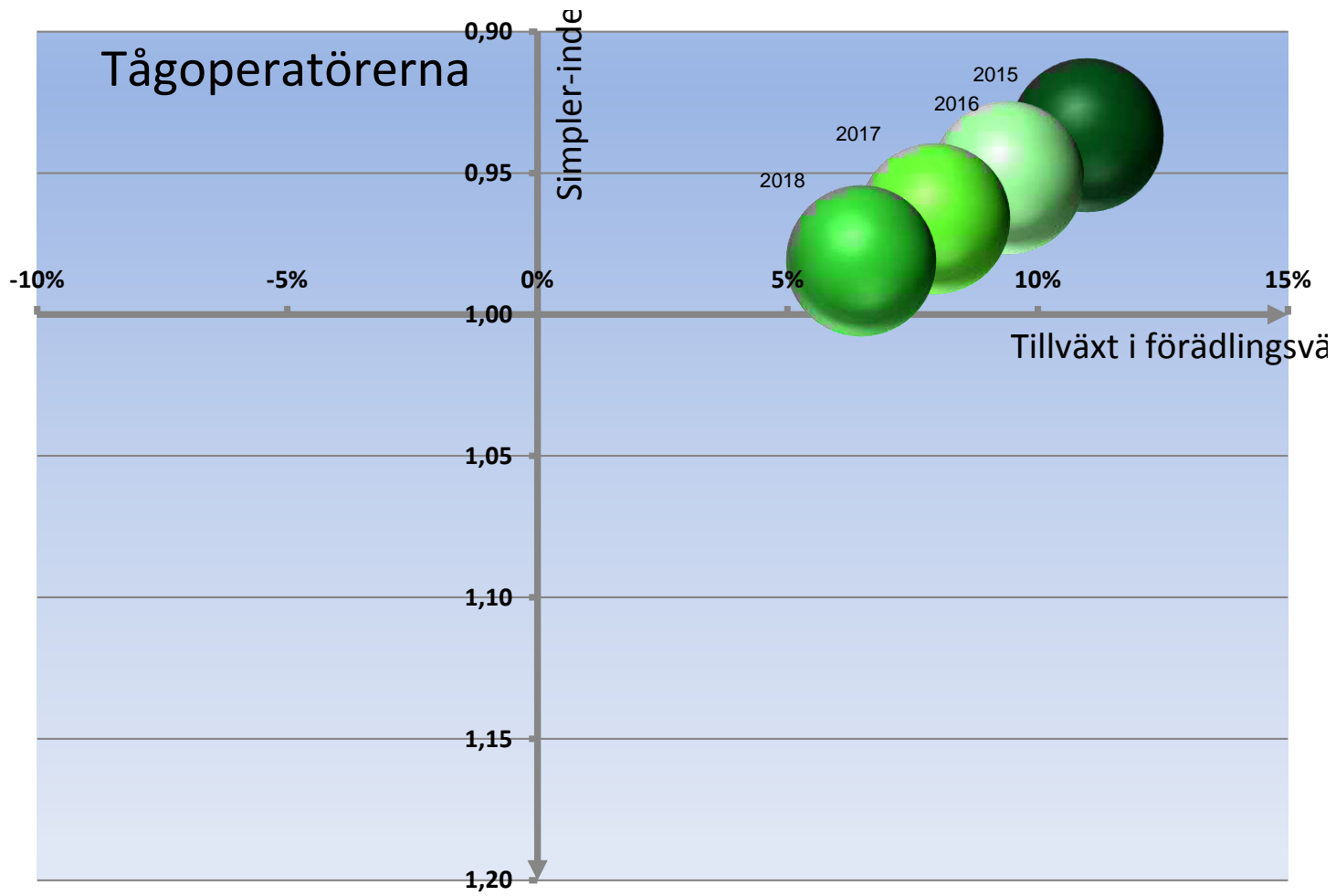
# Tågoperatörerna

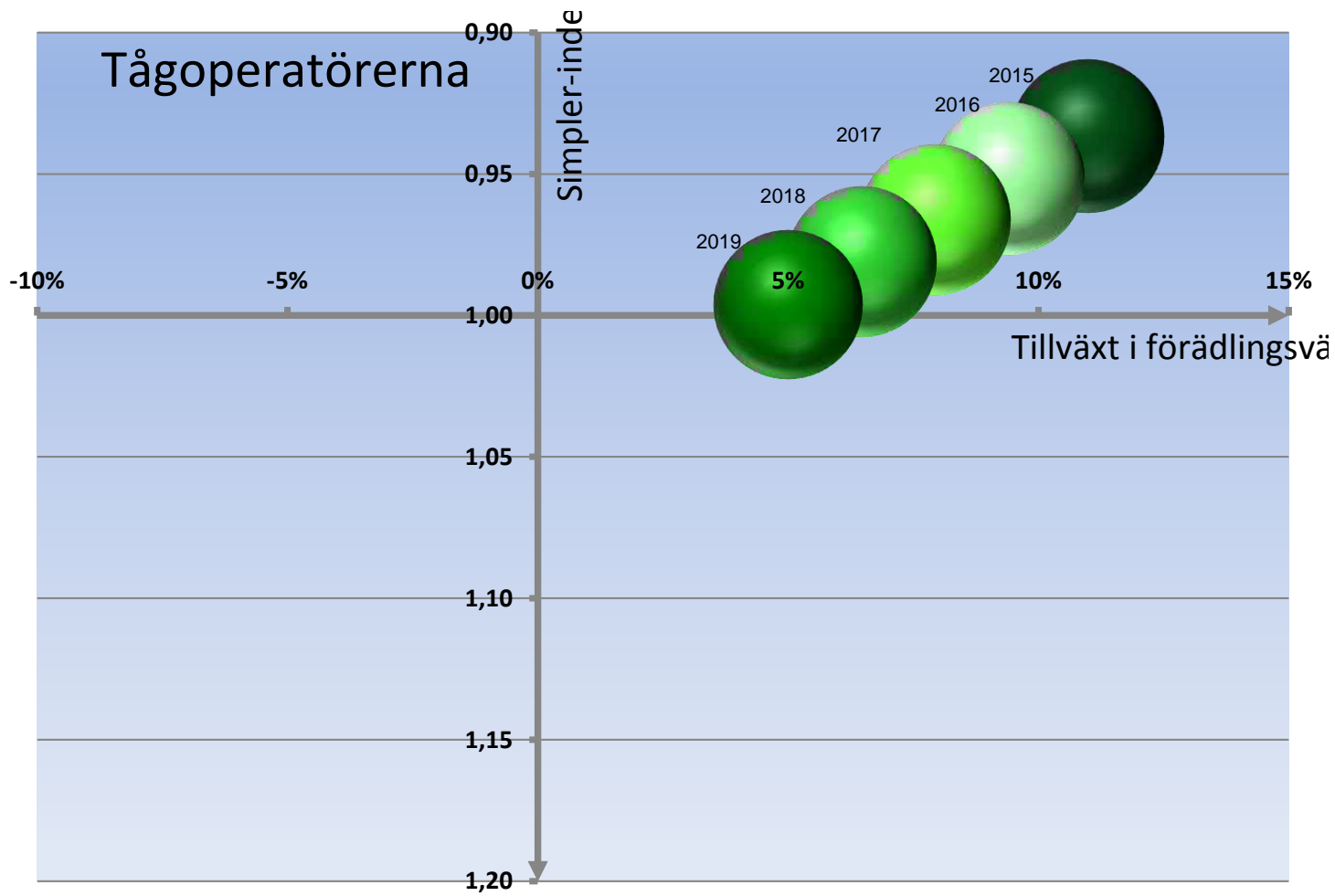


# Tågoperatörerna

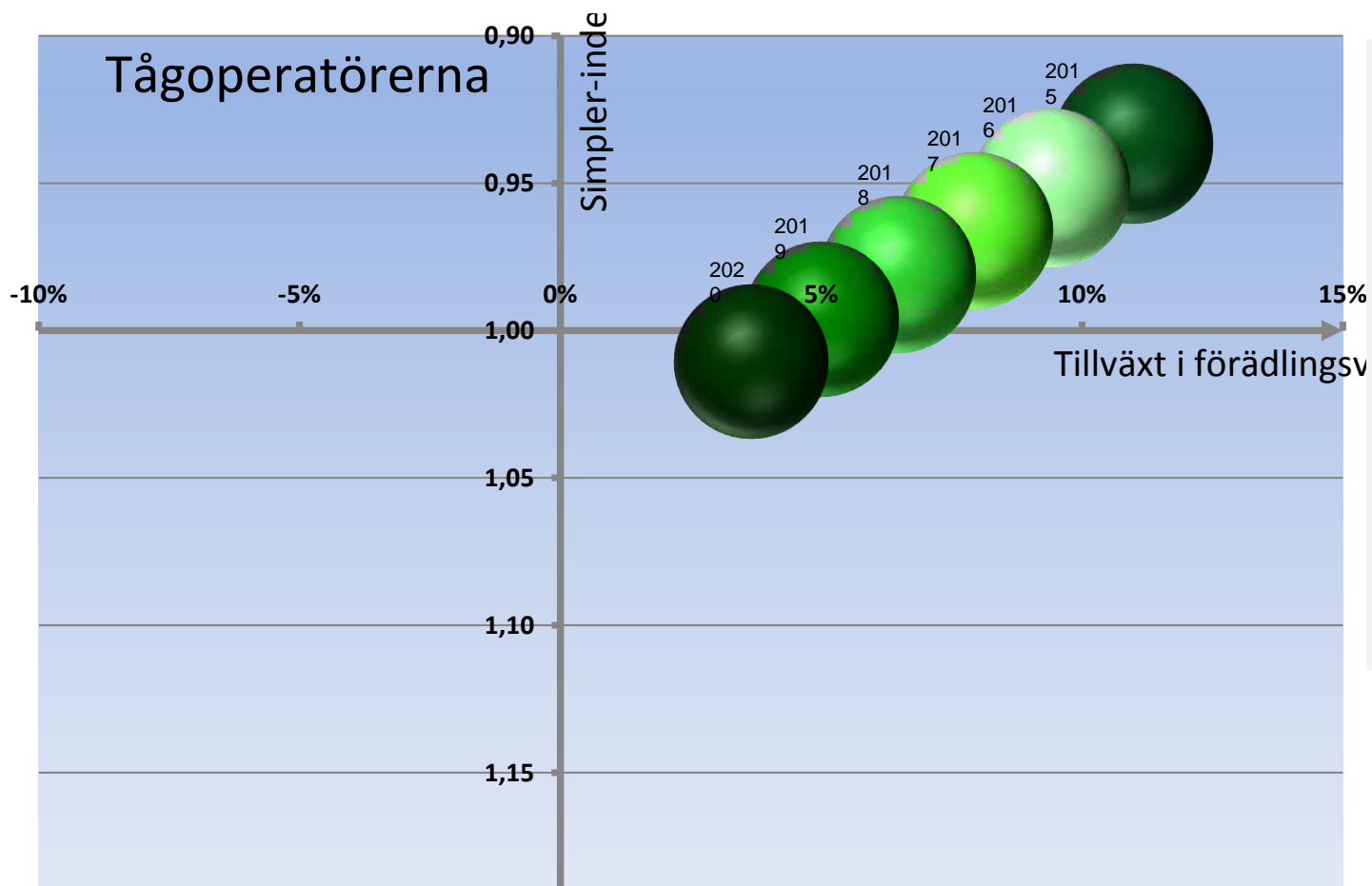


# Tågoperatörerna





## Tågoperatörerna



Tågoperatörerna	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Förädlingsvärde	8 198 517	8 068 517	7 948 517	7 828 517	7 708 517	7 598 517
Omsättning	23 516 763	23 516 763	23 516 763	23 516 763	23 516 763	23 516 763
<b>Banavgifter</b>	<b>1 380 000</b>	<b>1 510 000</b>	<b>1 630 000</b>	<b>1 750 000</b>	<b>1 870 000</b>	<b>1 980 000</b>
Simplex-index	0,94	0,95	0,97	0,98	1,00	1,01
Antal anställda	10 996	10 996	10 996	10 996	10 996	10 996
Antal företag	38	38	38	38	38	38

Vad händer med ökade banavgifter om allt annat är lika?

- Förädlingsvärdet och lönsamheten minskar med den ökade avgiften.
- För att behålla samma lönsamhet med ökade banavgifter krävs att omsättningen ökar 7% utan att personal eller kapitalkostnaderna ökar.
- Passagerartrafiken som har en god lönsamhet kan troligtvis klara detta men inte godstrafiken.



# Tack!

**Björn Westerberg, vd**

Mobil: 073 - 802 67 11

E-post: [bjorn.westerberg@tagoperatorerna.se](mailto:bjorn.westerberg@tagoperatorerna.se)

---

# Mårten Johansson

Teknikchef, Sveriges Åkeriföretag





# INFRASTRUKTURPLAN 2018-2029

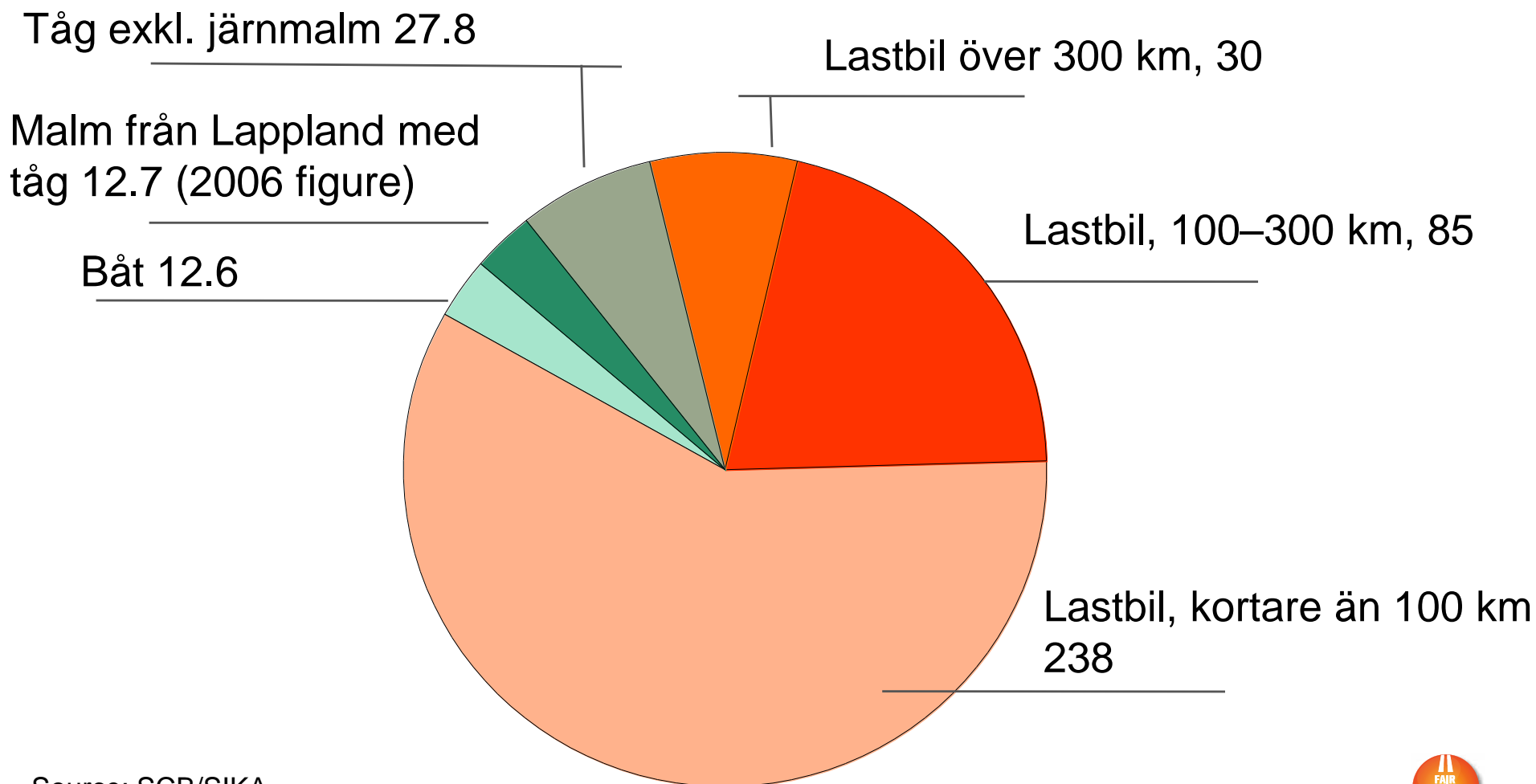
MÅRTEN JOHANSSON  
TEKNIKCHEF I SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

- Säkra vägar, säkra trafikanter och säkra fordon
- Snabb åtgärd av 1000 broar för BK4
- Åtgärda vägars funktionella brister
- Vägnät för smarta HCT fordon som maximerar samhällsnytta
- Helhetssyn på ekonomi, trafiksäkerhet, miljö
- Prioritera väginfrastruktur



# LASTBIL, TÅG OCH BÅT

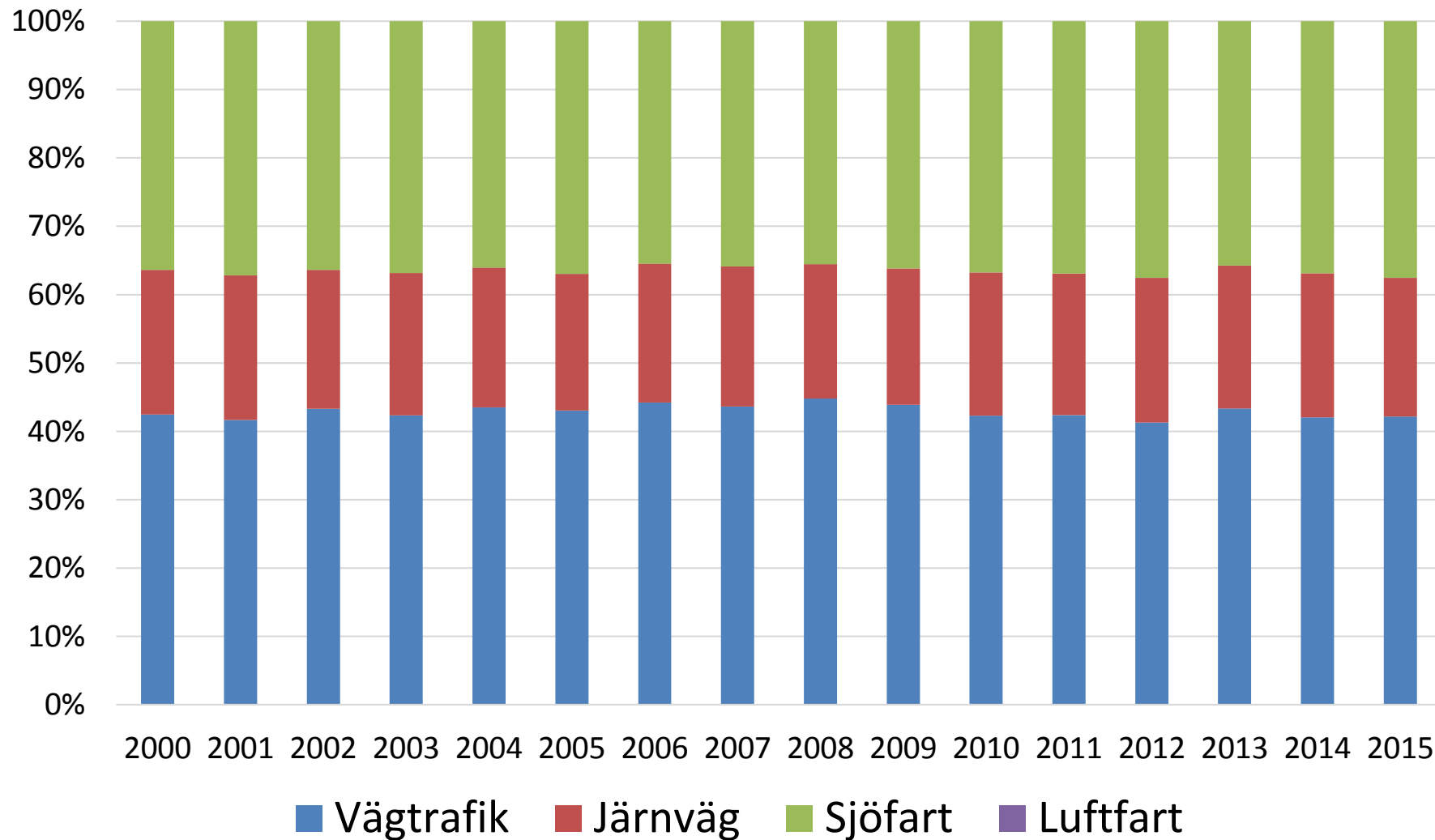
Mängden gods transporterat i Sverige med lastbil , tåg och båt (miljoner ton)



Source: SCB/SIKA



## Tonkilometer Godstransportarbete i Sverige - andelar per trafikslag



Källa: Trafikanalys

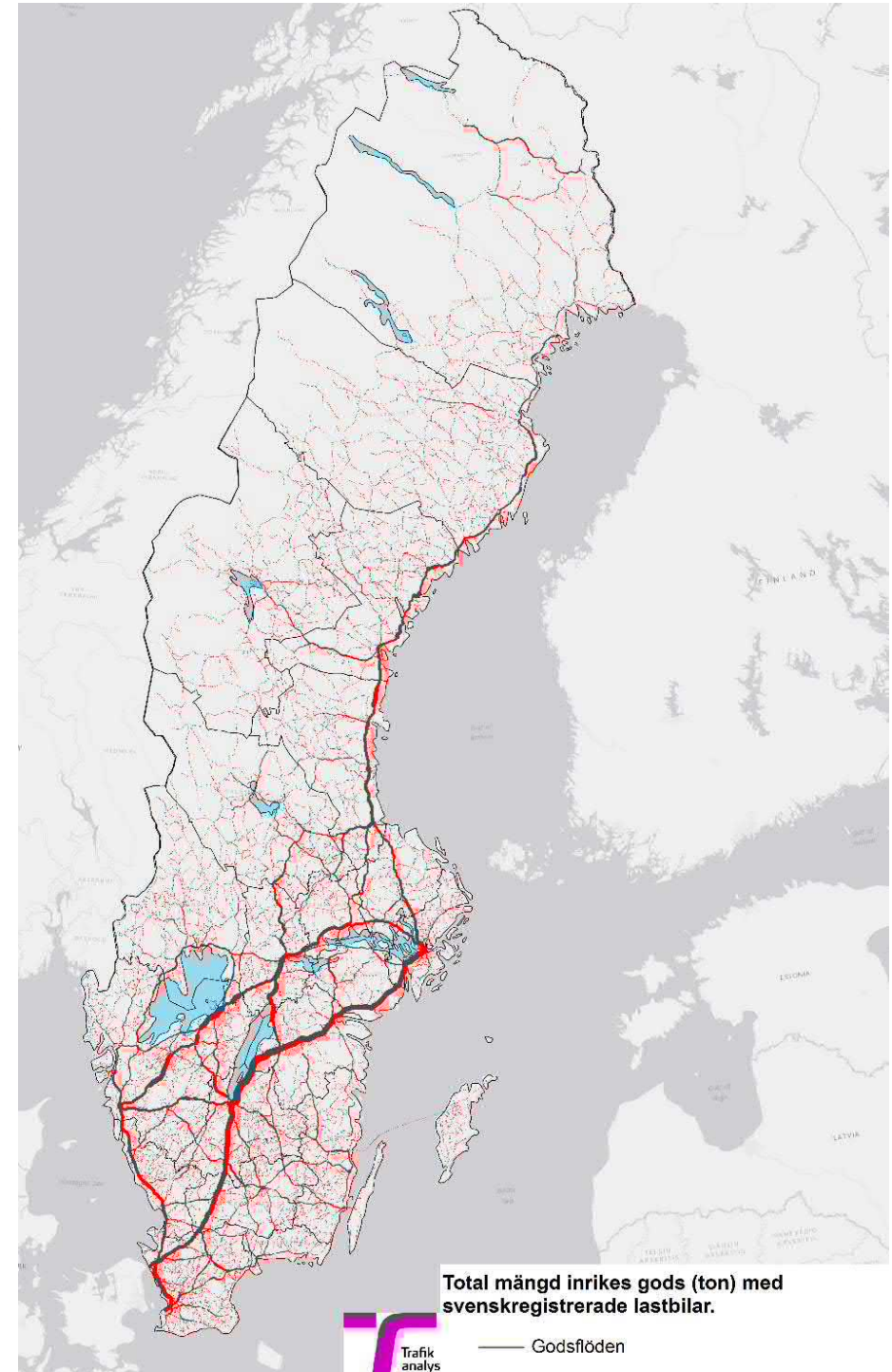
# Inrikes lastbilstransporter - huvudsakligen lokala

- 375 miljoner ton
  - 43 % inom samma kommun
  - 28 % inom samma län

■ 71 %

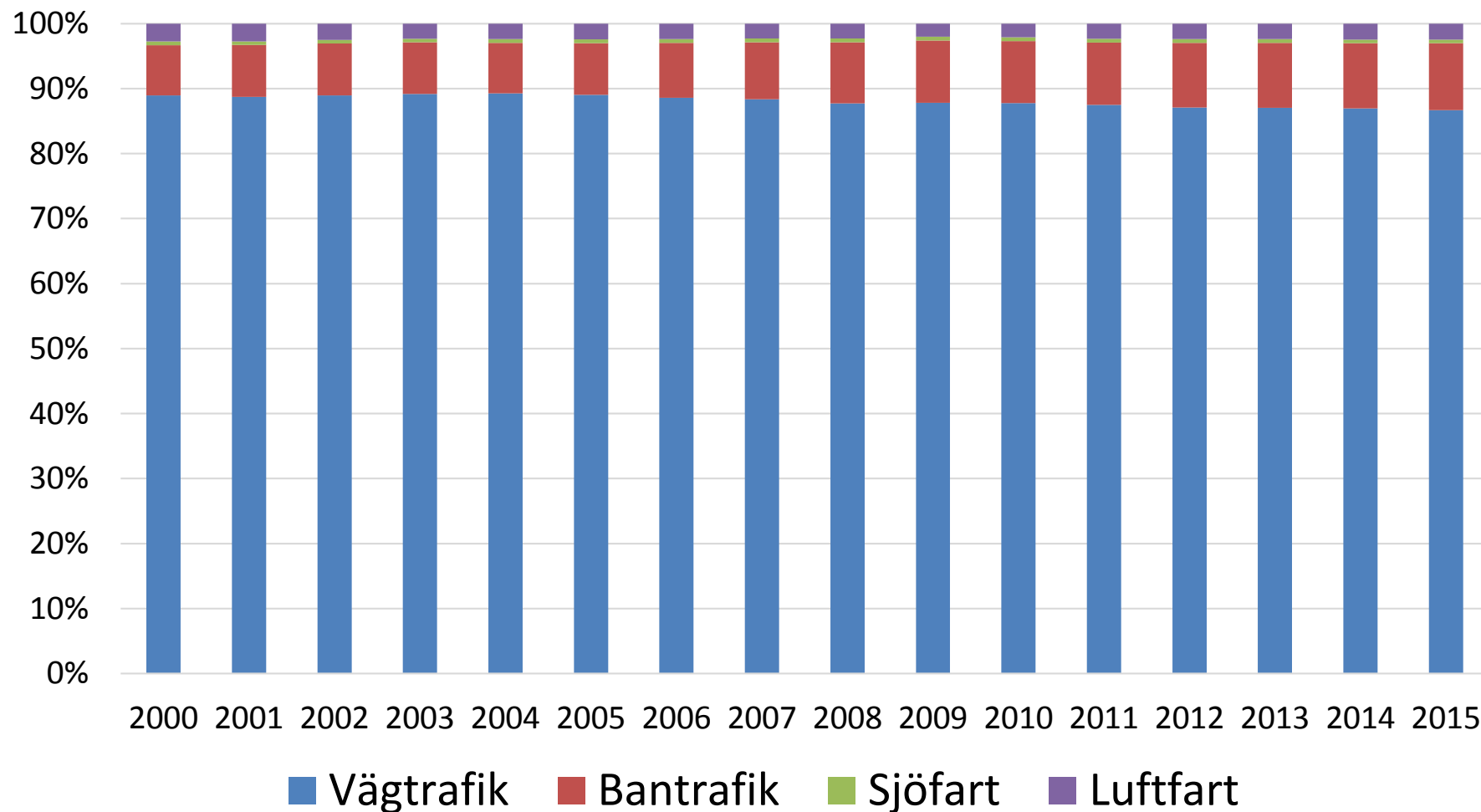
- 28 miljoner transporter
  - 58 % inom samma kommun
  - 23 % inom samma län

■ 81 %



# Personkilometer

## Persontransportarbete - andelar per trafikslag



Källa: Trafikanalys



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

# HÖGKAPACITETSFORDON FÖR EFFEKTIVARE TRANSPORTER



Axel/boggi/trippel 8t      +      24t      +      18t      +      24t = 74 t



Sunda transporter  
från sunda åkeriföretag

# RAPPORT TYNGRE FORDON PÅ DET ALLMÄNNA VÄGNÄTET

## Samhällsekonomiskt mycket lönsamt

- Den samhällsekonomiska analysen visar att det är mycket lönsamt med 74 ton. Nettonuvärdeskvot på 2,51.
- 74 ton och 34 m långa fordon har nettonuvärdeskvot på 11,18 (nyttan är 11 gånger större än kostnaden).



# VIKTEN FÖRDELAS PÅ FLER AXLAR

74 ton / 9 axlar = 8,2 ton/axel

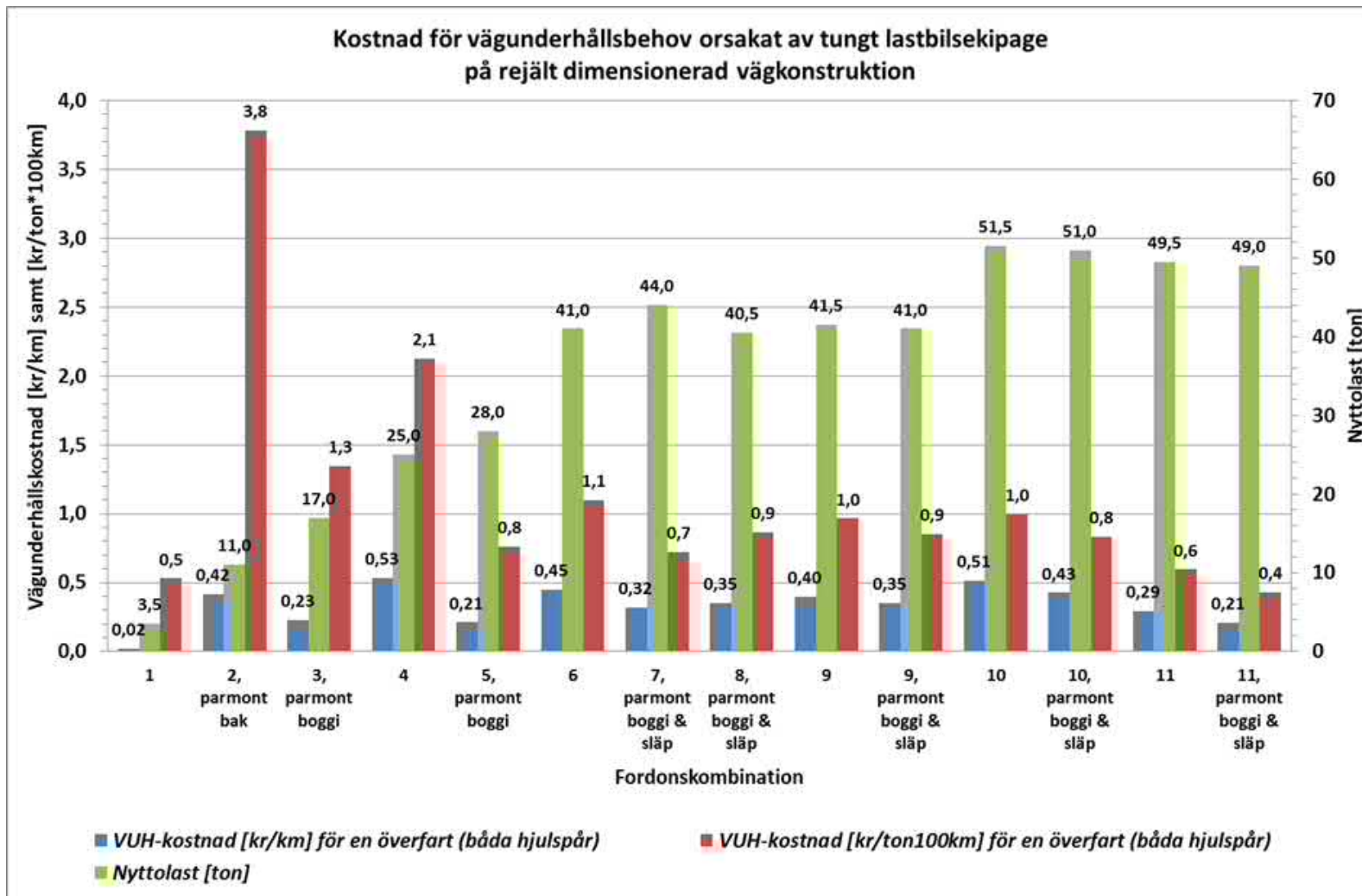
64 ton / 7 axlar = 9,1 ton/axel





# Lastbilstypens inverkan på vägunderhållskostnaden på rätt dimensionerade vägar

Fordonskombination	Skattevikt [ton]
1 Utan draganordning, ej vägavgiftspliktig	7,5
2 Utan draganordning	18
3 Utan draganordning	26
4	18 + 24
5	25 + 24
6	25 + 24 + 20
7 PHV	25 + 18 + 24
8 Släp	25 + 36
9	25 + 20 + 24
10	32 + 18 + 24
11	25 + 24 + 18 + 24



# FÖROLYCKADE I TRAFIK

## År 1994

852 döda i **Estoniakatastrofen** den 28 september 1994.

## År 1994-2015

9863 personer döda i vägtrafik i Sverige

## År 2010-2015

2019 döda i vägtrafik i Sverige varav

- 1659 döda i olyckor
- 152 döda i självmord
- 208 döda i sjukdomsfall

## Prioritera resurser till

- Säkra vägar
- Säkra trafikanter
- Säkra fordon



Först mättlig, sedan tvärare och tvärare. Olyckorna har avlöst varandra vid påfarten från riksväg 55 till E20 österut, utanför Strängnäs. Kurvan är dåligt utformad, medger Trafikverket.

# Vägens lutning orsakar olyckor

Svenska vägar byggs systematiskt med farlig lutning i kurvorna. Det ökar risken för sladd, vattenplaning och vältning. Reglerna för vägutformning borde skrivas om, menar vägexperten Johan Granlund.

TEXT & FOTO: FREDRIK DIITS VIKSTRÖM



Många olyckor skulle kunna undvikas med rätt lutning på vägen, enligt Johan Granlund.

**K**urvan på bilderna är känd hos räddningstjänsten, polisen och Trafikverket. Eller snarare ökad. Påfarten från riksväg 55 till E20 österut, utanför Strängnäs, är ovanligt olycksdrabbad. Lokalpressens rapporter om avåkningar och lastbilar som slagit runt är många. Precis innan kurvan har Trafikverket satt upp en sällsynt skylt med texten "Svår kurva" (se nästa uppslag). Tidigare var hastighetsgränsen 70 km/tim men den är sänkt till 60 och

flera varningspilar har tillkommit. Ändå fortsätter olyckor att inträffa. När Vi Bilägare provåker kurvan inför den här artikeln är mitträcket demolerat. – Det är en dåligt utformad kurva. Det är vi väl medvetna om, säger Lennart Helsing, presstalesman på Trafikverket, och konstaterar: – Det har varit många olyckor genom åren och det kommer vi att ta med oss när vi nu ska göra en större studie med möjliga åtgärder på 55:an.

**KURVAN UTANFÖR** Strängnäs är långt ifrån den enda med tveksam eller rent trafikfarlig utformning. Det konstaterar Johan Granlund, civilingenjör och expert på vägteknik hos teknikkonsultföretaget WSP, i en rapport som är gjord på uppdrag av Transportstyrelsen. Bland annat hänvisar Johan Granlund till en studie från dåvarande Vägverket som kartlagt var dödliga singelolyckor inträffar på det statliga vägnätet. Den visar att 53 procent av dödsolyckorna under en fyra-

årsperiod skedde i ytterkurvor, 36 procent på raksträckor och 11 procent i innerkurvor. – Kurvor är överrepresenterade i olycksstatistiken och det sker fem gånger så många dödliga singelolyckor i ytterkurvor än i innerkurvor, säger Johan Granlund och fortsätter: – Då måste man ställa sig frågan: vad beror det på? Vår förfrågan: vad beror det på? Vår förfrågan: vad beror det på? Vår förfrågan: vad beror det på? Svaret ligger i utformningen av vägen, menar Johan Granlund

och pekar framför allt på två bidragande orsaker. Båda har med lutningen av vägbanan att göra, fast på olika sätt. **Den första orsaken** är att många ytterkurvor har lutningar som avviker från vad som är trafiksäkert, särskilt vid halka. Johan Granlund har bland annat detaljstudier länsväg 331 mellan Timrå och Backe, meter för meter med lasermätbil, för att

analysera hur vägytan lutar. – På många landsvägar kan var tredje eller var fjärde kurva vara trafikfarligt feldoserad, säger han. De kan luta för lite, för mycket, eller åt fel håll. Att vägar behöver viss lutning åt sidan är gammal kunskap. Redan på romarnas tid byggde man vägar som var högst på mitten och lutar ut mot kanterna. På så sätt kunde man hålla vat-

ten borta. Både raksträckor och kurvor byggdes så. När bilen introducerades steg hastigheten på vägarna och snart började man inse att ytterkurvor måste luta inåt, annars blir det många avåkningar. Lutningen skulle begränsa sidokrafterna som fordonen utsätts för. Utformningsregler för detta och beräkningsmodeller som tar fram vilken lutning som behövs, baserat på hastighet och friktion mellan däck och väg, etablerades på 1930-talet i flera länder. **ÄN I DAG UTGÅR** vägutformningsregler runt om i världen, även i Sverige, från den här analysen av kraftspelet i kurvor. – Det är en alldeles för enkel modell som bygger på fel förutsättningar, konstaterar Johan Granlund. Han menar att analysmodellen (se bild på nästa uppslag) inte tar hänsyn till en rad omständigheter. – Den missar krängningen helt och hållet som företeelse och den underskattar risken för vridning i sidled. Den tror att bilen är en stel kropp med samma friktion under hela kroppen och att tyngdpunkten är placerad under däck.

**JOHAN GRANLUND** menar att modellen kan vara direkt felaktigt för fordon med högre tyngdpunkt. – När vi i moderna tider tittar ingenjörsmässigt på vad som sker vid kurvtagning ser vi att det som borde vara dimensionerande för utformningen av vägbanan i kurvor inte är personbilar med låg tyngdpunkt. Det som borde vara gränssättande är tunga lastbilsläp, säger Johan Granlund och fortsätter: – Tyngdpunkten har stor betydelse. Det ser vi redan på personbilssidan. Jämför en vanlig personbil med en hög svu. Alla vet att suven kränger lättare eftersom den har tyngdpunkten högre upp. Det här leder, enligt Johan Granlund, till en systematisk underskattning av behovet av lutning i kurvor.

**FAKTA VÄGARNAS REGELVERK**

► En omfattande uppsättning av regler styr hur utformningen av vägar och gator ska gå till. Trafikverkets föreskrifter om tekniska egenskapskrav, ett dokument på 19 sidor, gäller alla vägar. Det mer detaljerade regelverket VGU, Vägars och gators utformning, gäller statliga vägar och är rådgivande för kommunala vägar. Huvuddokumentet är på 294 sidor och anger bland annat hur lutningen ska vara i kurvor.

**VGU 2015.**

– Många ytterkurvor har aldrig blivit uppdoserade till något som liknar vägnormer. Ibland har man fyllt upp en ytterkurva men inte tillräckligt mycket. Många kurvor lutar åt rätt håll men alldeles för lite. Varje år inträffar cirka 650 vältolyckor med lastbil i Sverige. Många av de olyckorna skulle kunna undvikas med säkrare utformning av kurvorna, menar Johan Granlund. Studier från Norge, USA, Tyskland och Nya Zeeland stödjer sambandet mellan feldoserade kurvor och olyckor.

**DEN ANDRA BIDRAGANDE** orsaken bakom den ökade olycksrisiken i ytterkurvor handlar, enligt Johan Granlund, om vattenplaning. – När man introducerade att ytterkurvan skulle luta inåt introducerade man också ytor där vägen inte lutar någonting alls, säger han. Det är vid övergången från "dubbelsidigt tvärfall", det vill säga att vägen lutar åt båda håll, till uppbankad ytterkurva som plana ytor kan finnas. Vatten behöver minst en halv procent lutning för att rinna av. – Om man bygger övergången på en sträcka utan längslutning på minst en halv procent bygger man in en vattenplaningsfälla, >>>

**30**  
Så många liv kan räddas varje år om alla kurvor vore trafiksäkert dösade, enligt Johan Granlunds beräkningar.



## Sveriges Åkeriföretag om infrastrukturplan 2018-2029

anser att:

- Det behövs mer finansiella resurser till infrastruktur.
- 6-7 miljarder ytterligare behövs per år än nuvarande anslagsnivå vilket enligt Trafikverket krävs för att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå.
- Det är väsentligt att **skilja på tekniskt och funktionellt skick** för vägar. 95 % av vägnätet har ett tekniskt tillstånd som klassificeras som bra, men enligt vad vi erfar har cirka 20 000 km väg väsentliga funktionella brister som snarast bör åtgärdas.
- 20-40 miljarder ytterligare bedöms av vägexperter krävas för att eliminera befintliga funktionella brister (tvärfall, kurvdosering, gupp, vattenavrinning, sättningar, vägräcken, låg våtfriktion mm).
- 15 miljarder ytterligare behövs för snabbare åtgärder till BK 4 broar.





## Sveriges Åkeriföretag om infrastrukturplan 2018-2029

anser att:

- Nuvarande väginfrastruktur klarar upp till 34 meter långa fordon med samhällsnytta som är 11 gånger större än kostnaden.
- Godstrafik på väg blir långsiktigt hållbar med användning av HCT-fordon, rena Euro VI motorer och fossilfritt bränsle.
- Klimatsmarta beslut behövs på väg mot fossilfria bränslen.
- El-infrastruktur för tunggodstrafik på väg kan bidra till minskad miljöpåverkan men lastbilar behöver då dubbla drivlinor.





## Sveriges Åkeriföretag om infrastrukturplan 2018-2029

anser att:

- Resursbehoven är väsentligt större än nuvarande anslag.
- Bra vägunderhåll behövs också på det lågtrafikerade nätet, där vägen ofta är det enda alternativet.
- Styrmedel för överföring av gods mellan olika trafikslag är olämpligt då trafikslagen kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar.
- Höghastighetsjärnvägar för flera hundra miljarder bör inte genomföras i Sverige då det riskerar att äventyra absolut nödvändiga ekonomiska resurser för befintlig och ny väginfrastruktur. Dessutom riskeras resurser till befintlig järnväg.



# TRAFIKSÄKER GODSTRAFIK PÅ VÄG

Ökad  
Trafiksäkerhet

Autonoma fordon

>HCT  
Längre o tyngre  
fordon

säker väg, fordon, förare

Bästa lösning

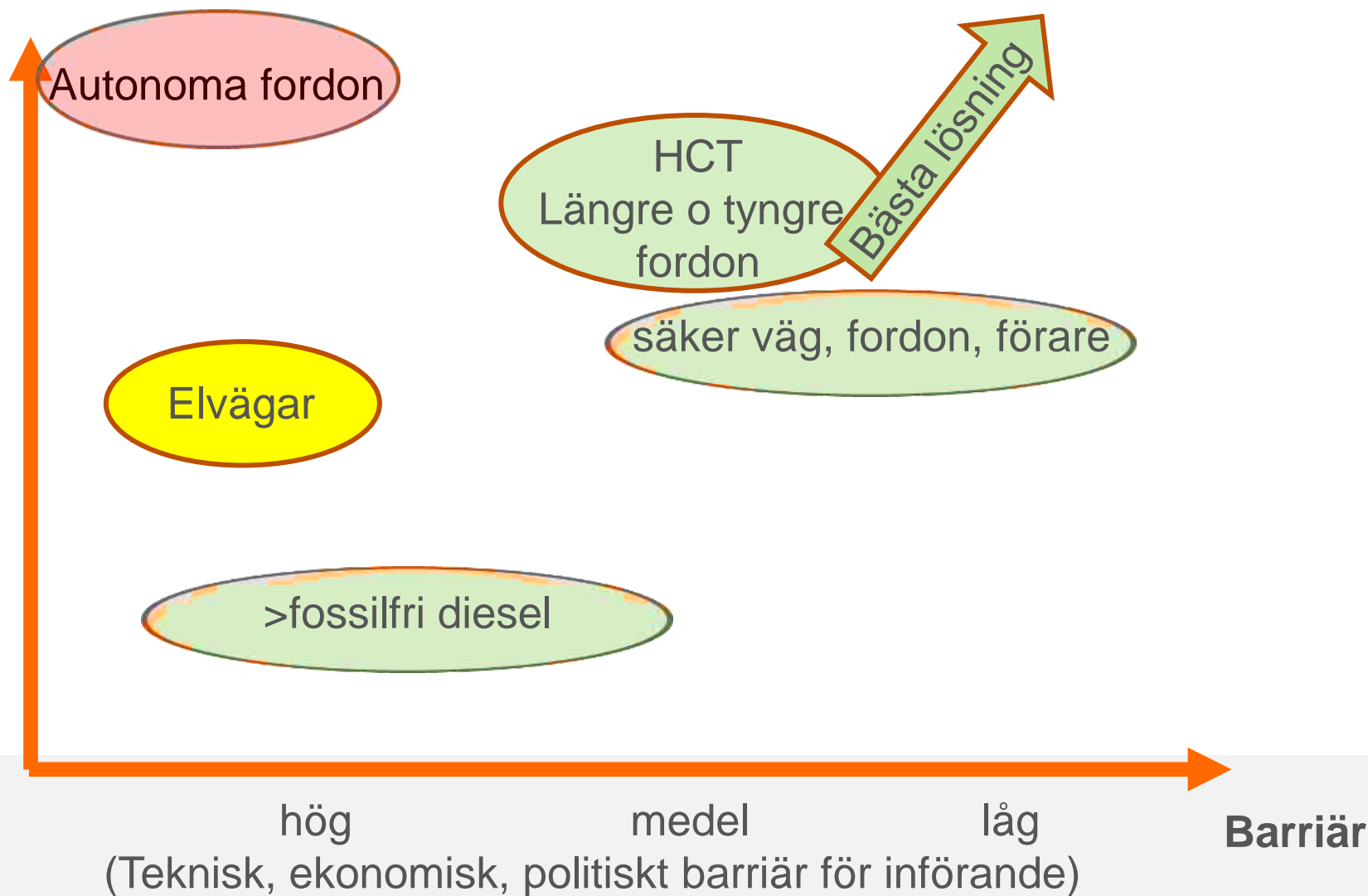
??!

hög                      medel                      låg  
(Teknisk, ekonomisk, politiskt barriär för införande)

Barriär

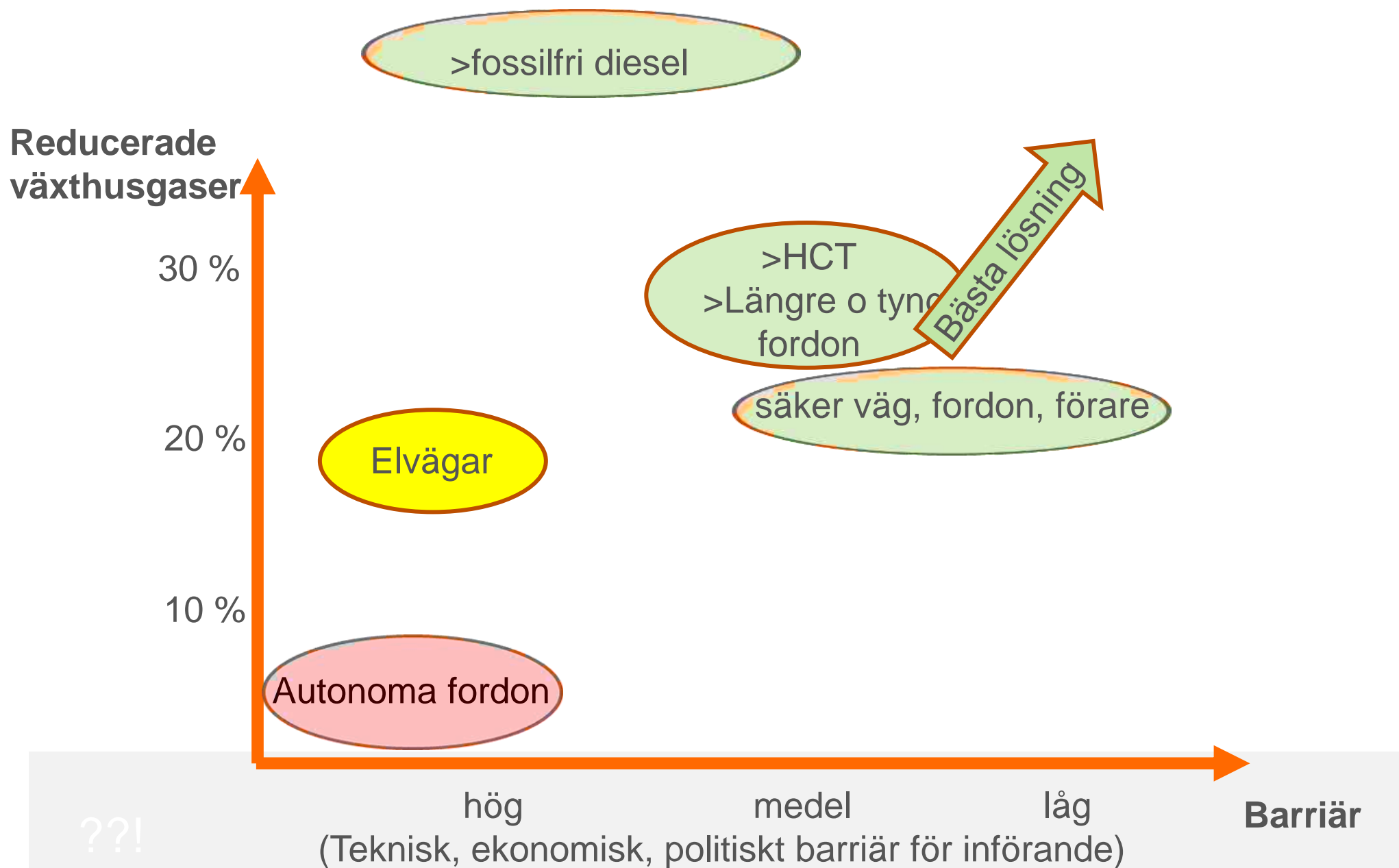
# EKONOMISK GODSTRAFIK PÅ VÄG

**Ekonomisk fördel, företag, samhälle**





# KLIMATSMART GODSTRAFIK PÅ VÄG



## TRANSPORTSMART GODSTRAFIK PÅ VÄG

TA BORT BARRIÄRER MED HELHETSSYN PÅ MILJÖ, TRAFIKSÄKERHET  
OCH EKONOMI

1. Klimatsmarta beslut på väg mot fossilfria bränslen
2. Investera i säkra vägar, säkra trafikanter, säkra fordon
3. Åtgärda funktionella brister i väginfrastruktur
4. Snabb åtgärd av 1000 broar för BK4
5. Vägnät för smarta högkapacitetsfordon som maximerar samhällsnytta
6. Elvägar är komplement

---

# Mikael Castanius

Branschchef, Sveriges Hamnar





# *Trafikverket*

*Nationellplan*



**Sveriges Hamnar**

**TRANSPORTFÖRETAGEN**

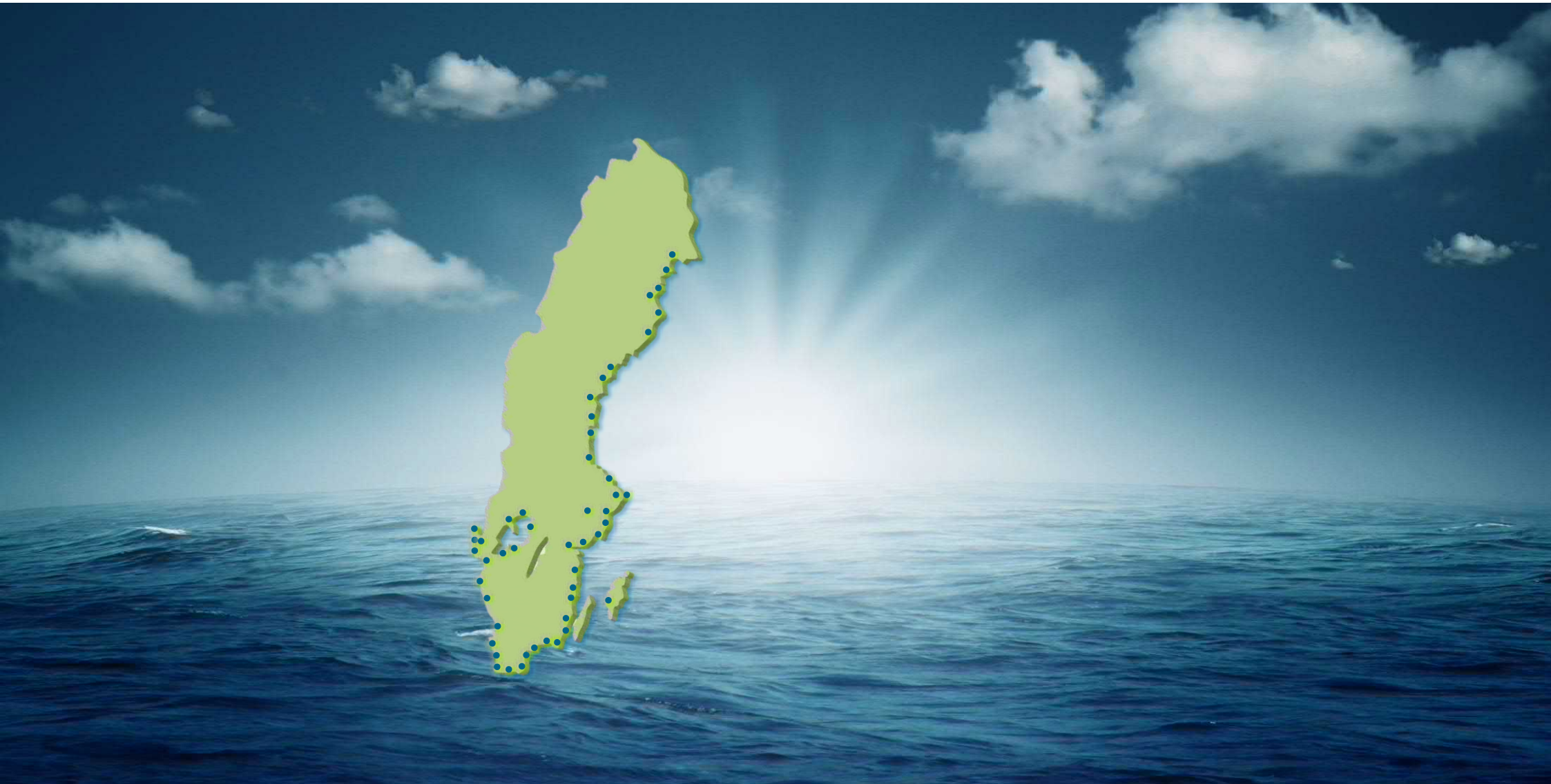
# Förbundet Sveriges Hamnar

*De svenska hamnföretagens  
bransch- och arbetsgivareförbund*

*Förbundet driver branschens  
intressefrågor så att hamnföretagen  
kan bli framgångsrika*

*Ingår i Transportföretagen*





**Sveriges Hamnar**

**TRANSPORTFÖRETAGEN**

90 % av Sveriges utrikeshandel går via en hamn





**TRANSPORTER – DET MODERNA  
SAMHÄLLET'S BLODOMLOPP.**





## 7.3 Finansiering av investeringsåtgärder i sjöfartsinfrastruktur

**Regeringens bedömning:** I likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar finansieras via den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet.

**Skälen för regeringens bedömning:** I enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) får den ekonomiska ramen, genom den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, användas till medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. Regeringen bedömer att detta fortsatt ska gälla avseende investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar och att utgångspunkten ska vara ett trafikslagsövergripande synsätt där investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar finansieras på samma sätt som investeringar i det nationella stamvägnätet och det statliga järnvägsnätet. Grundprincipen för investeringsåtgärder i allmänna Prop. 2016/17:21 73 farleder och slussar bör vara att staten ansvarar för finansiering av investeringsåtgärder fram till hamnområdesgränsen.

Bidrag till investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar som beslutas i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet ges till affärsverket Sjöfartsverket, eftersom verket är ansvarigt för åtgärder i allmänna farleder. Det innebär samtidigt att möjligheten att finansiera investeringsåtgärder helt eller delvis med farledsavgifter kvarstår. Regeringen noterar att det pågår ett arbete med att klargöra och fastställa ansvarsförhållanden vad gäller avgränsningar mellan hamnägare och berörda myndigheter.

Det ska även fortsättningsvis finnas möjlighet till medfinansiering från andra aktörer för investeringsåtgärder i den allmänna farleden. Det bör dock inte finnas något krav på sådan medfinansiering för den nivå på åtgärder som anses vara ett grundutförande.



# Nationella planen

- *Regeringens intentioner om att avlasta vägnätet med ökad sjöfart*
- *Ökad ”pott” till sjöfarts- och hamn projekt*
- *Marknadspotter viktiga för sjöfarten*
- *Definiera hamnområdesgränserna*
- *Prioriterade hamnar?*



---

Anna Wilson

Generalsekreterare, Svenskt Flyg



# Flygets inspel till Nationell plan för transportsystemet för åren 2018-2029

Anna Wilson Svenskt Flyg



Utgångspunkten för uppdraget i Nationell plan är att ett väl fungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och har en avgörande betydelse för många samhällsfunktioner.



# Flygets betydelse för Sverige

”*Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.*

**Regeringens flygstrategi, 2017**



## TILLGÄNGLIGHET

**170**  
**MILJARDER I BNP**

**190 000-210 000**  
**JOBBS**

**+43000 nya jobb 2030**

Källa: WSP



## TRANSPORTSYSTEMETS STRATEGISKA UTMANINGAR

- Urbanisering
- Robusthet i systemet
- Klimatutmaningen - flygskatt



# Förslaget om en skatt på flygresor

- **Utredning tillsatt 2015 med uppdraget att föreslå en skatt som:**
  - Minskar flygets klimatpåverkan
  - Uppmuntrar konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ
  - Uppmuntrar flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan
  - Samverkar med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen
- Förslaget ute på remiss till den 1 mars 2017





# Flygskatten i jmf med andra Länder/Europa

SEK	Inrikes/ EU/Europa	Mid Range Flights	Long Range Flights
Sverige	80 :-	280 :-	430 :-
Italien	61-70 :-	61-70 :-	61-70:-
Norge	87 :-	87 :-	87 :-
Tyskland	70 :-	217 :-	392 :-
England	143 eller 286:-	804 eller 1697:-	804 eller 1697:-
Österrike idag	66 :-	142 :-	330 :-
Österrike 1 Jan 2018	33 :-	71 :-	165 :-



# Ett slag i luften för klimatet!

# -2%

**Flygets koldioxidutsläpp**  
= 48 tim av vägtrafikens utsläpp

# -0,3%

**Sveriges utsläpp av växthusgaser**

Överflyttning till  
bil och buss, tåg

Inga incitament för  
effektivisering av flyget



**7 000**

FÄRRE JOBB

**3,9**

MILJARDER KR I  
BNP-FÖRLUST

**1,2**

MILJONER FÄRRE  
FLYGPASSAGERARE

Besökare som även skulle  
nyttjat andra trafikslag.

Drabbar oss alla...

- FÄRRE FLYGLINJER
- HOT MOT FLYGPLATSER
- EXPORT AV UTSLÄPP
- SÄMRE TILLGÄNGLIGHET

## Slutsatser

Trafikverket behöver bättre integrera flyget och flygplatsernas roll både i infrastrukturpolitiken och den fysiska infrastrukturen.

Integrera fler flygplatser med järnväg, om fler flygplatser får en koppling till järnvägen – gör man det enklare för människor att resa.

Flagg för Regionala flygplatser´s finansieringsmodell och en nationell flygskatt kommer att försämra tillgängligheten.

Fokus på lösningar som leder till minskade utsläpp, inte minskat resande/transporter. Det gäller även för flyg.

Ska Sverige ha råd med nödvändig infrastruktur och samtidigt vara samhällsekonomiskt effektivt så behöver vi utgå från 4-stegsprincip och utveckla samtliga trafikslag.



---

# Linn Uggerud

Projektledare, Svensk Turism



# Transportsystem för växande besöksnäring

Dialogdag - Nationell plan för transportsystemet

Linn Uggerud, Svensk Turism AB

16 februari 2017



**Svensk Turism AB**

# Svensk Turism AB

Svensk Turism samlar hela den svenska besöksnäringen och ägs av 170 företag och organisationer som representerar tiotusentals företag i hela besöksnäringen inom områdena resa, äta bo och göra.

## Verksamhetsområden

- Forum för besöksnäringens strategiska utveckling
- Hälftenägare i kommunikationsbolaget Visit Sweden
- Huvudman för näringens strategidokument "Nationell strategi för svensk besöksnäring"



**PASSAGERAR  
REDERIerna**  
*Passenger Shipping Association*

Regionala Nätverket  
för Turism



 Stockholmsmässan

 SVENSKA  
TURISTFÖRENINGEN

  
Svenska Nöjesparksföreningen

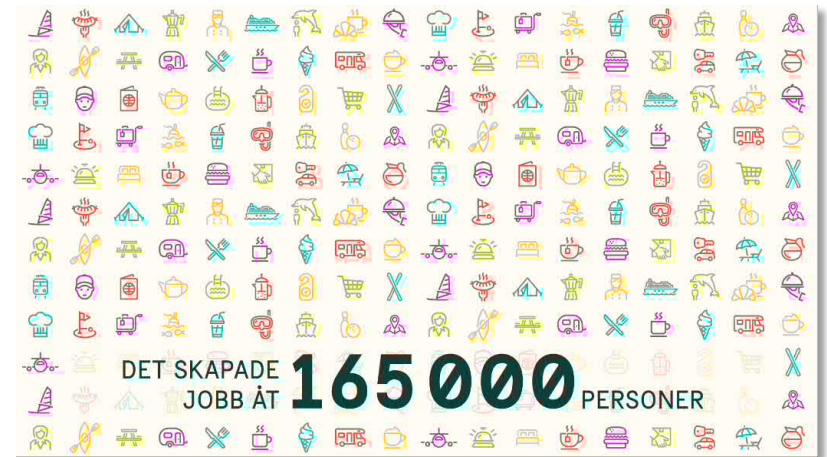
**SVENSK  
HANDEL**

 Swedavia  
Airports

**VISITA**  
SVENSK BESÖKSÄRING

**Svensk Turism AB**

# Besöksnäringens tillväxt och potential





## För att fortsätta utvecklas behöver vi...

- Besöksnäringens perspektiv i transportsystemsplanering.
- Genomlysning av besöksnäringens infrastruktur – och transportbehov.
- Trafikslagsövergripande sammankoppling.



**Svensk Turism AB**

# För att fortsätta utvecklas behöver vi...

## Vägtrafik

- Fungerande vägnät ända fram, året runt.
- Från snittberäkning till peak-beräkning.

## Järnväg

- Ökat fokus på besöksnäringstråk.
- Beräkningsmodeller för resenärers totala genererade värde.



**Svensk Turism AB**

# För att fortsätta utvecklas behöver vi...

## Luftfart

- Tillräcklig kapacitet på och till/från Arlanda.
- Fungerande flygtrafik i hela landet.

## Sjöfart

- God hamninfrastruktur.
- Effektiv transportkedja från hamn till slutdestination.



**Svensk Turism AB**

# Tack!

[linn.uggerud@svenskturism.se](mailto:linn.uggerud@svenskturism.se)  
[www.svenskturism.se](http://www.svenskturism.se)



**PASSAGERAR  
REDERIerna**  
*Passenger Shipping Association*

Regionala Nätverket  
för Turism



 Stockholmsmässan

 SVENSKA  
TURISTFÖRENINGEN

  
Svenska Nöjesparksföreningen

**SVENSK  
HANDEL**

 Swedavia  
Airports

**VISITA**  
SVENSK BESÖKSNÄRING

## Svensk Turism AB

---

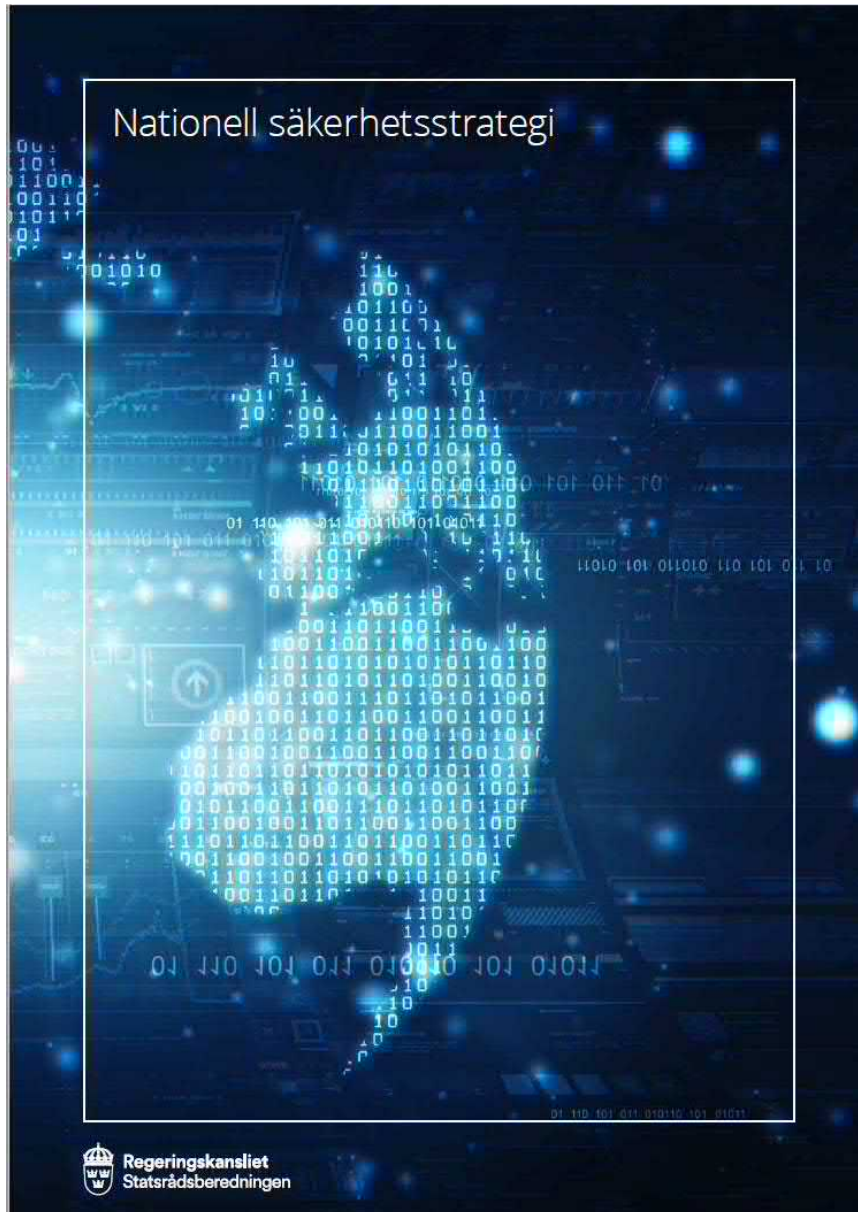
# Magnus Dyberg-Ek

Samordningsansvarig Civilt försvar, Myndigheten  
för samhällsskydd och beredskap (MSB)





Myndigheten för  
samhällsskydd  
och beredskap



”Transporter och kommunikationsmedel är vitala funktioner. Att upprätthålla en fungerande infrastruktur och flöden för försörjning, handel och ekonomi är också ett nationellt intresse.”



”Den försämrade säkerhetspolitiska situationen ställer ökade krav på svensk försvarsförmåga. Det handlar i första hand om att öka krigsförbandens operativa förmåga och att säkerställa den samlade förmågan i totalförsvaret.”