

Enheten för transportinfrastruktur och finansiering

103 33 Stockholm
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Anna Wilson
Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB

0709263177
Anna.wilson@svensktflyg.se

2016-03-30

Ref N2016-00179-TIF

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

Svenskt Flyg har givits tillfälle att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Inledning

Vi är av den självklara åsikten att alla trafikslag behövs och ska inte ställas mot varandra. De kompletterar varandra och möjliggör för att hela Sverige att kunna leva. Sverige är ett glest befolkat, avlångt land, perifert sett till de stora marknaderna globalt sett. Att med dessa utmaningar ändå ha ett transportsystem som tillgodoser våra behov av transport av varor och tjänster/människor kräver kloka, långsiktiga och holistiska val. Framtiden kommer bära med sig ännu större behov av effektivitet, intermodalitet och allt större krav på god mobilitet. Vi kommer att resa mer i framtiden - inte mindre. Det är avgörande att vi har ett transportsystem som håller ihop Sverige och att vi är inom räckhåll för omvärlden, det handlar om vår konkurrenskraft. Vi behöver ett fungerande järnvägsnät i hela landet och underlätta för pendling inom storstadsområdena. Men lika viktigt är ett väl fungerande inrikesflyg med hög turtäthet, konkurrens och flygplatser, sammanlänkade med övrig infrastruktur. Vägtrafiken står för den allra största andelen av alla transporter av både människor och gods och även på vägsidan finns stora investeringsbehov, både i och utanför storstadsområdena. Våra hamnar och den inre vattenvägen har också stor potential att lösa upp framtida kapacitetsbrister. Om Sverige går vidare med förslagen från Sverigeförhandlingen innebär det kortfattat att enorma kostnader av våra begränsade resurser tas i anspråk.

Svenskt Flygs ingång i frågan blir således om satsningen på höghastighetsjärnväg ger så pass stora värden att kostnaden går att motiverasamt om målet att flytta över flygpassagerare till tåg minskar utsläpp i tillräckligt stor grad. Finns det andra lösningar som ger mer tillgänglighet och mindre klimatpåverkan?

Tillgänglighet

Bara idag kommer över 100 000 människor att flyga till eller från en svensk flygplats. Med SJ kommer ca 85 000 människor att resa. Flyget och flygplatserna är en central del i vår infrastruktur och en del av kollektivtrafiken. Det knyter ihop landet, det gör det möjligt för företag att växa och anställa, att nå kunder och leverantörer långt borta. Kort sagt: Flyget möjliggör jobb och tillväxt, vilket ger välfärd och utveckling. Ju mer vi flyger desto mer träffas vi, kunskap delas, vi blir klokare av nya möten och upplevelser. Mänskliga möten leder till nya idéer, affärer och innovation. Dessutom är det alltid någon som tjänar pengar när vi

möts. Varje dag spenderas 215 miljoner kronor av flygresenärer runt om i Sverige, pengar som går in i de lokala ekonomierna.

Vi behöver ständigt arbeta med och förbättra svensk tillgänglighet; det ska vara enkelt och smidigt att ta sig runt i Sverige, att resa hit och att resa härifrån. Det är viktigt för vårt näringsliv och det är viktigt för turismen som ju är en av våra viktigaste växande industrier.

Tyvärr finns det samtidigt tecken på att Sveriges tillgänglighet försämrats och investeringar behövs i infrastruktur i hela transportsystemet. Ser vi på flygtillgänglighet blir det tydligt när vi jämför med våra grannländer. Exempelvis så rankas Stockholms internationella tillgänglighet lågt i jämförelsen med många andra länder. De stora europeiska flygnodernas 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 att våra flygplatser fungerar väl; både de större och de mindre. Att kunna ta sig kollektivt 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 om Sverigeförhandlingen.

Varför höghastighetsjärnväg?

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att lämna förslag till utbyggnad och finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö. Syftet är att avlasta Västra och Södra stambanorna och främja ett ökat tågresa för att bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken. Målet som satts upp är att resan från Stockholm till Göteborg ska ta två timmar och till Malmö två och en halv timme. Detta mål finns dock inte i direktiven, men har ändå tillmätts avgörande betydelse.

Vi fokuserar på ovanstående mål som berör flyget och ser om det finns alternativa mer kostnadseffektiva lösningar

Restid:

Tåg med befintlig infrastruktur:
Stockholm till Göteborg ca 3 tim
Med ny infrastruktur 2 tim

Stockholm till Malmö ca 4:30 tim
Med ny infrastruktur 2:30 tim

Flyg med befintlig infrastruktur:
Stockholm-Göteborg ca 1 timme.
Stockholm-Malmö ca 1.05 minuter

Om vi tittar på sträckan Stockholm-Göteborg reser cirka 65 procent med tåg på sträckan och cirka 35 procent med flyg (Källa: KTH). Då är bilresor inte medräknade, vilka utgör det vanligaste färd sättet på sträckan. Flygets konkurrensfördel är tid och där lågprisflyg finns, även pris.

Eftersom tåget redan har så stor marknadsandel av resorna blir överflyttningspotentialen från flyg till tåg begränsad. Internationella jämförelser visar att höghastighetståget har potential att ta cirka 80 procent marknadsandel av resorna mellan städerna.

I rena tal handlar det om cirka 1,3 miljoner flygresor per år, fram och tillbaka mellan Göteborg och Stockholm. Dagligen är det betydligt fler som reser mellan Göteborg och Borås än som varje dag flyger mellan Göteborg och Stockholm. Generellt sett ger alltså regionförstoringar genom regiontåg betydligt större effekt på resandet, för en större kollektivtrafikandel. Dessutom skapas då andra stora samhällsnyttor genom förutsättningar för fler bostäder.

Utsläpp

Sverige står för en promille av världens utsläpp. Av den utgör inrikesflyget 0,9 procent, mindre än vad hastighetsöverträdelser på svenska vägar bidrar med. Eftersom inrikesflyget inte flyger på hög höjd tillkommer inga höghöjdsutsläpp. Flyget ingår sedan 2012 i EU:s handel med utsläppsrätter, ETS.

I dagsläget är tåget det transportslag som har de lägsta koldioxidutsläppen per personkilometer. Men teknikutvecklingen går snabbt inom alla områden. Biobränsle för flyg finns redan. Utvecklingen av eldrift när det gäller personbilar, lastbilar och bussar går mycket snabbt, särskilt som batteritekniken utvecklats kraftigt de senaste åren. Byggande av en ny järnväg är i sig en miljöbelastning, i form av tillverkning och transporter av betong och stål samt schaktning och sprängning. I och med den snabba tekniska utvecklingen inom vägtransporter och flyg är det långt ifrån säkert att miljökostnaden för att bygga höghastighetsbanorna kommer att kompenseras av lägre utsläpp i driftskedet jämfört med andra trafikslag. Dessutom skapas barriäreffekter och stora landarealer tas i anspråk.

Höghastighetstågutredningen SOU 2009:74 gjorde en omfattande analys av koldioxidutsläppen kopplade till själva byggandet av höghastighetsspår Stockholm-Göteborg och Stockholm- Malmö. Dessa utsläpp bedömdes uppgå till ca 2,9 miljoner ton koldioxid.

Flygtrafiken på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö släpper varje år ut mindre än 100 000 ton koldioxid (Källa: Naturvårdsverket).

Om man teoretiskt antar att höghastighetståg slår ut all inrikestrafik på dessa två sträckor skulle det alltså ta cirka 30 år innan den minskade flygtrafiken skulle kompensera enbart de utsläpp som byggandet av höghastighetsbanor innebär. Samtidigt är det ur ett trettioårsperspektiv helt rimligt att vi flyger fullt ut med icke fossila bränslen i inrikestrafiken.

På DN debatt skriver Per Kågesson m.fl. att: *De klimatpåverkande utsläpp som bygget av banorna genererar är så stora att nettoeffekten blir ökade klimatutsläpp, även med optimistiska antaganden om hur många bilister och flygresenärer som kan lockas över. Det finns inga gratisluncher. Prioriteras höghastighetståg så minskar resurserna till andra åtgärder som kan bidra till klimatomställningen. En tjugondel av räntan på investeringen i höghastighetsbanorna skulle räcka för att betala den årliga merkostnaden för att försörja flyget mellan våra tre storstäder med biodrivmedel.*

Inom flyget sker en snabb teknisk utveckling fokuserad på att reducera bränsleåtgång och utsläpp. Möjligheten att flyga på biobränslen finns redan, på alla nya flygplan är motorerna anpassade och certifierade. Gemensamt behöver vi öka incitamenten för en storskalig produktion av bränslet. Svenskt Flyg är med och driver målet om ett fossilfritt inrikesflyg år 2030. De klimatpåverkande utsläppen från flyget går med andra ord att lösa, till en i sammanhanget väldigt låg kostnad.

Finansiering

Det har tidigare lyfts i diskussionen att en flygskatt skulle vara en finansieringskälla för kostnaden av höghastighetsbanorna. Svenskt Flyg m.fl. har tidigare kritiserat detta och förslaget avfärdas nu även av Sverigeförhandlingen på sid 157: *”Vägslitageskatt, flygskatt och trängselskatter anser vi inte bör användas i finansieringen då de inte har något orsakssamband med höghastighetsjärnvägen.”*

Samtidigt anför delrapporten att *”det finns ett visst samband mellan den planerade flygskatten och höghastighetsbanan”* Istället för att svävande hänvisa till principen om internalisering borde utredningen beskriva de negativa samhällsekonomiska effekter en flygskatt skulle få. De negativa internationella erfarenheterna av en flygskatt borde också ha utvecklats i delrapporten.

Flygskatten har tidigare både utretts och införts i Sverige, trots att över 90 procent av remissinstanserna var negativa. Även om flygskatten avskaffades innan den trädde i kraft, hann flera flyglinjer stängas vilket skulle bli konsekvensen om den återigen infördes. Det är ett samtidigt ett ineffektivt sätt att minska flygets utsläpp – en flygskatt skulle maximalt kunna reducera utsläppen med 0,2 procent. Det är lika mycket som 30 procent av utsläppen som orsakas av att svenska bilar kör runt med fel däckstryck.

Internationella analyser som gjorts drar likande slutsatser. Nederländerna införde flygskatt 2008, men avskaffade den ett år senare, då Schiphol förlorade 1,4 miljoner passagerare och landets BNP minskade med 11 miljarder SEK. Det totala antalet resenärer minskade dock inte, man valde att flyga från närliggande Belgien eller Tyskland istället. I Storbritannien beräknas landet gå miste om 178 miljarder kronor i BNP mellan 2013 och 2015 på grund av dess höga flygskatt.

Resultatet blir färre flyglinjer och flygplatsnedläggningar med förlorade jobb och sämre tillgänglighet som resultat. Något som särskilt skulle drabba landsbygden och besöksnäringen

En flygskatt skulle äventyra 5-10,000 arbetstillfällen runt om i hela Sverige. Nettoeffekten på BNP är beräknad till – 5,4 Miljarder.

Totalt sett är införandet av en svensk flygskatt en förlust för statskassan.

Slutsats

Sverigeförhandlingens förslag resulterar i enorma kostnader, få resande, försumbara klimateffekter i kombination med att det är pendel- och regionalstågstrafiken som är viktigast för den ekonomiska tillväxten. Svenskt Flyg saknar i underlaget en strategisk vision gällande hur man maximerar tillgängligheten och kopplar ihop trafikslagen. En flygplats ska självklart vara en av hållplatserna för varje ny stor järnvägssatsning, där det är geografiskt möjligt. Det skulle öka tillgänglighet och attraktivitet för boende och företag utmed tåglinjen som får direkt koppling till nya marknader, nationellt och internationellt. Flygplatsen skulle få ett större upptagningsområde och bättre underlag till nya direktlinjer och minskad miljöbelastningen. Flygplatsen är nod till staden, använd den strategiskt. Det är så man hanterar järnvägssatsningar utomlands, exempelvis i Kina, Storbritannien och Frankrike.

Förslaget skapar enligt vår mening inte så stor förbättring för resenärer att det motiverar kostnaden. Särskilt inte när det gäller målen om restid, klimat och alla andra kapacitetsbrister

som inte Sverigeförhandlingen utreder, men som är lika viktiga för Sveriges konkurrenskraft. Dessa finns tydligt beskrivna i andras remissvar.

Flyget är en självklar, effektiv och konkurrenskraftig möjliggörare för ekonomisk utveckling nationellt och internationellt. Flyget är Sveriges mest effektiva och billigaste kollektivtrafik för långväga transporter. Om flygnäringen får växa i takt med dagens efterfrågan kan flyget möjliggöra för 40 0000 nya jobb i Sverige och över 30 nya miljarder till BNP.

Flyget är en del av lösningen för transportsystemets framtida kapacitetsbrister och kan ge ett än mer betydande bidrag till samhällsekonomin. Vår uppmaning är att skapa incitament för att accelerera teknikutveckling och biobränslen för flyg, då kan vi gemensamt nå målet om ett fossilfritt inrikesflyg, skapa arbetstillfällen i Sverige och exportera ny miljöteknik inom flyg.

Bästa hälsningar,

Anna Wilson

Generalsekreterare

Föreningen Svenskt Flyg