

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 21.06.2012
Deres dato 09.02.12
Vår referanse TL/SA
Deres referanse stitom

Høring til "Høyhastighetsutredningen 2010-2012"

NHO Luftfart er en arbeidsgiver- og interesseorganisasjon for flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter i Norge, jf. vedlagte oversikt over medlemsbedrifter. Vi viser til de utsendte høringsdokumentene knyttet til "Høyhastighetsutredningen 2010-2012", og på vegne av medlemsbedriftene ønsker vi å komme med noen kommentarer til utredningen.

Generelt vil kommentere at utredningsarbeidet i det alt vesentlige synes grundig og faglig solid utført. Det omfattende arbeidet som her er gjort vil derfor utgjøre et godt beslutningsgrunnlag for mulig utvikling av jernbanen i Norge.

Luftfartens finansieringsform - konkurranseflater

Innledningsvis vil vi bemerke at norsk luftfart er et landsdekkende kollektiv transportsystem. All luftfartsvirksomheten er brukerfinansiert og dekker sine direkte og indirekte kostnader. Noen regionale flyruter er finansiert gjennom en statlig kjøpsordning, noe som i prinsippet blir dekket gjennom utbytte fra infrastruktur eieren Avinor. Brukerfinansieringen betales i form av avgifter fra brukerne, samt kommersielle inntekter fra de reisende og brukerne av lufthavnene for øvrig. Avinor eier og drifter 46 lufthavner hvorav bare fire går med overskudd, og to går tilnærmet i balanse. De resterende 40 statlige lufthavnene går med underskudd som finansieres gjennom det såkalte solidariske finansieringssystemet der overskuddet fra de fire flyplassene som går med overskudd, dekker underskuddet på de øvrige. Hvis det etableres høyhastighetstogruter til disse fire lufthavnene, vil dette kunne få store konsekvenser for dagens finansieringsordning. Da luftfart i dag utgjør en viktig del av landets kollektivtransport, og for store deler av landet er det viktigste kollektivtransportmiddelet, vil en svekkelse av økonomien ved overskudds-flyplassene undergrave finansieringen av de mindre, ulønnsomme flyplassene i distrikts- Norge. Dette vil kreve nye finansieringsløsninger for regional luftfart, noe som ikke er drøftet i rapporten. NHO Luftfart mener at det er viktig at

man i denne sammenheng må sørge for at konkurrerende transportformer opererer på like vilkår, og at både fly og tog belastes de reelle infrastrukturkostnadene. Det er viktig at dette legges til grunn for det videre beslutningsgrunnlaget.

Uansett vil et forslag om ev videre arbeid med høyhastighetstog i Norge "sette i spill" fremtiden for mange av de regionale flyplassene i Norge.

Noen konkrete kommentarer

NHO Luftfart ønsker å kommentere noe konkrete forutsetninger i rapporten, og som vi mener det bør ses nærmere på i et eventuelt videre arbeid.

- i) Vi vil ikke gå inn i de konkrete vurderingene av miljøbelastningen ved høyhastighetstog som sådan. Vi ønsker imidlertid å kommentere at forutsetningene i sammenligning av klimagassutslipp for høyhastighetstog med fly etter vår vurdering ikke tar høyde for forventet teknologiutviklingen i luftfartsindustrien. NHO Luftfart har i samarbeid med Avinor gjennomført en studie av fremtidig klimagassutslipp fra fly som viser en vesentlig større reduksjon i energi- og klimagassutslipp enn det som vi oppfatter er forutsatt i denne rapporten, jf link til rapport "Bærekraftig luftfart". I 2025 er det anslått at redusert utslipp av CO₂ ekvivalenter kan utgjøre mellom 30 – 40 %. Siden denne rapporten ble presentert våren 2011 har det pågått et videre utviklingsarbeid både mht fly- og motorteknologi og bærekraftige flydrivstoff som tilsier at disse resultatene vil kunne bli overoppfylt. Prognoser for teknologiutvikling tilsier vesentlige forbedringer på dette området i årene som kommer. I dag utgjør utslipp av CO₂ fra luftfarten 2,1 % (2009 nivå) av den samlede utslippsmengden i Norge.

Til orientering har for øvrig flyselskapenes internasjonale interesseorganisasjon IATA som mål at luftfarten skal vokse karbonnøytralt fra 2020, og at bransjen fra 2050 skal halvere utslipp i forhold til 2005. Dette er eksplisitte mål for bransjen som industrien nå jobber etter.

NHO Luftfart vil ikke gå inn på andre miljøområder, men bare minne om at luftfarten kan håndtere jevn trafikkvekst uten store areal- og naturinngrep, og at støynivået fortsatt vil reduseres.

- ii) I beregningene av reisetid mv. i analysene av konkurranseflater mellom høyhastighetstog og fly mener vi at forutsetningene for terminaltid for fly er feil. En stor andel av passasjerene på innenriks ruter reiser uten

bagasje, og nye informasjons- og innsjekks systemer har gjort at mange passasjerer har redusert terminaltiden vesentlig. Det forventes ytterligere effektivisering av dette, og ikke minst ny teknologi innenfor security vil bidra til ytterligere effektiviseringer. I løpet av kort tid vil man blant annet få moderne skanner løsninger på plass. Tilsvarende er det grunn til å tro at man også innenfor jernbanen, og spesielt høyhastighetsbaner, vil få krav om security løsninger som vil øke den samlede reisetiden her. Etter vår vurdering er det grunn til å justere tallverdiene i analysene på dette området.

- iii) I analysen som ser på markedsbehovene, er det i liten grad belyst at luftfarten har et sammenhengende transportnett i Norge og internasjonalt, og at dette blir vurdert opp mot de ulike korridorforslagene for høyhastighetstog. Eksempelvis vil mye av flytrafikken til de store byene (og spesielt til Gardermoen) være gjennomgående trafikk med svake konkurranseflater mot landtransport i samme korridor. Det nevnes for øvrig kort i Atkins analyse at ved de ulike markedsvurderingene knyttet til de foreslåtte korridorene, så vil det være vanskelig for forretningssegmentet å få oppfylt kravet om å komme fram og tilbake på dagen. Mye av den lokale flytrafikken i Norge er tur/retur reiser på dagen med behov for tidlig ankomst og fleksibel retur på ettermiddagen. Vi mener at trafikkanalysene i for liten grad tar hensyn til dette.
- iv) NHO Luftfart vil også bemerke at luftfart gjennom fleksibel flydisponering kan dekke opp rushtidstrafikk mer effektivt enn tog. I pressperiodene på morgen og ettermiddag kan det settes inn ekstra fly, som ellers på dagen opererer mindre forretningssensitive internasjonale ruter. Spesielt på hovedstrekningene i Sør-Norge vil trafikkvekst i størst grad komme i rush-periodene. Tog har et "stivere" rutemønster, og det må ev settes inn flere togsett i rushtiden for å dekke den høyere etterspørselen mellom storbyene i en begrenset rushtidsperiode på morgen og ettermiddag. Dette vil altså enten kreve mer materiell, eller at man forutsetter lavere trafikkanalyslag for tog enn det som er lagt til grunn i analysene.
- v) Vi ser at Atkins forutsetter i sine markedsvurderinger at høyhastighetstog skal konkurrere med luftfartens prisnivå, og at det er tilsvarende lave priser som legges til grunn. Dette vil i praksis tilsa at det legges opp til en statlig prissubsidiering av høyhastighetstog, ref også de økonomiske analysene. Dette reiser etter vårt skjønn også noen

konkurranserettslige hensyn som bør vurderes nærmere, i tillegg til at slik subsidiering vil gi en ytterligere negativ samfunnsøkonomisk virkning.


Avsluttende kommentarer

NHO Luftfart mener at konklusjonen i utredningene er krystallklar: Ingen av de analyserte strekningene har en positiv samfunnsøkonomisk nåverdi, dvs. høyhastighetstog på lange strekninger i Norge er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomme. Det er heller ikke mulig å oppnå bedriftsøkonomisk lønnsomhet etter vanlige forutsetninger for dette.

De negative miljøvirkningene er betydelige, og dette gjelder spesielt for areal- og naturressurser. Klimavirkningene er også lite oppløftende, med store utslipp spesielt knyttet til produksjon av lange tunnelsystemer. I motsetning til gjengs oppfatning så er altså høyhastighetsbaner ikke miljøvennlige.

Med de innspill NHO Luftfart har angitt ovenfor vil grunnlaget for å satse på høyhastighetstog i Norge i realiteten være enda svakere. Det er derfor etter vår vurdering ikke grunnlag for å satse på høyhastighetstog mellom de store byene i Norge. For ordens skyld vil vi likevel nevne at NHO Luftfart støtter arbeidet med å utvikle et høystandard inter-city jernbanenett i Østlandsområdet, og arbeidet med å styrke nærtrafikken rundt de største byene i Norge. Her kommer jernbanens fortrinn til sin rett, og den samfunnsøkonomiske betydning er mer positiv.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Link Bærekraftrapport:
<http://www.avinor.no/>

Kopi: Jernbaneverket
Avinor