

”Regeringens flygstrategi håller inte”

Den omdebatterade flygskatten ska minska antalet flygresor med upp till 600 000 resor per år. Men samtidigt ställer sig regeringen bakom en ökning på 850 000 resor per år till 2045 genom att fördubbla trafiken på Arlanda. Det här är knappast en strategi som gynnar hela landet.



Koncentrationen av flygtrafiken till Arlanda gynnar knappast hela landets näringsliv.

Mycket har sagts om konsekvenserna av flygskatten för tillgängligheten i Sverige. Men när skatten sätts i sammanhang med statens nya flygstrategi får den ännu en dimension. För samtidigt som skatten syftar till att minska resandet med flyg med upp till 600 000 resor per år, så ställer sig regeringen bakom en ökning på 850 000 resor per år till 2045. Allt enligt statliga utredningar och dokument.

Men medan minskningen väntas slå oproportionellt mot mindre flygplatser, så ska ökningen ske på en enda av Sveriges större flygplatser. Regeringen planerar nämligen för en dubblad trafik på Arlanda till 2045. Vid linjär tillväxt handlar det om nära miljonen flygresor per år i ökning.

I själva verket ser regeringens faktiska strategi ut att handla om att koncentrera flyget till en enda flygplats. Flygskatten accelererar denna utveckling.

Arlanda är en av få flygplatser som staten har behållit eget ägarskap till. Staten har helt enkelt behållit de tre lönsamma flygplatserna i Sverige som tillsammans skapar omkring miljarder i årlig vinst. De regionala mindre flygplatserna har staten överlämnat till regioner och kommuner, delvis för att de har skakig ekonomi.

Ur sina egna flygplatser plockar staten ut en del vinst till den allmänna luntan, men stora resurser går också till Arlanda som därmed får flera fördelar jämfört med andra flygplatser.

Huvudstadsbaserade organisationer som använder denna flygplats kanske kan köpa detta. Och visst ska Arlanda rimligen öka på sina egna meriter. Men en koncentration och överflyttning av medel och trafik med statliga styrmedel är knappast en god strategi för hela landet och dess näringsliv.

Sveriges folkstarkaste region är västkusten och korridoren Göteborg till Malmö. Även här behövs en strategi för tillgång till internationellt flyg.

I mindre regioner finns starka exportörer som är helt beroende av affärsflyg för att upprätthålla kundrelationer. Det är en underskattad aspekt. Omkring en tredjedel av exporten kommer från ren landsbygd, och den är hårt konkurrensutsatt och högproduktiv. Att erbjuda dessa företag rimligt flyg är en billig investering i svenska jobb.

Det hade varit mer aptitligt om flygskatten i stället hade kunnat bidra till både miljön och tillgängligheten i hela landet, exempelvis genom att matcha med en satsning på biobränsle från svenska skogar.

Nu ser vi en flygskatt som skapar lägre tillgänglighet i mindre regioner, kombinerat med en statlig satsning på en enda stor flygplats. Samtidigt går skatteintäkterna rakt in i en politisk uppgörelse som handlar om sjukvård och socialpolitik. Det verkar alltså inte återstå mycket av klimatprofilen på skatten.

Är detta verkligen budskapet som Stefan Löfven vill ge i sommar när han ska träffa vanligt folk och prata utveckling?

Leif Olsson
vd Elektrokoppar och ordförande i Sydsvenska Handelskammarens flyggrupp

Per Tryding
vice vd Sydsvenska Handelskammaren