

Det er uforståelig at Norge satser på flere forurensende fly framfor lyntog.

En enkel sak

Frans-Jan Parmentier

Å motvirke klimaendringer er ofte en komplisert affære, men noen beslutninger er enkle. Som å ikke bygge en tredje rullebane på Gardermoen. En kapasitetsøkning av lufthavna fører bare til mer CO₂-utslipp, og dessuten mer støy. Det er dårlig for miljøet og dårlig for livskvaliteten i Romerike.

Derfor er det heller ikke rart at motstanden fra alle sider vokser – fra miljøorganisasjoner, borgerplattformen «Nei til tredje rullebane» og bondeorganisasjoner. Tidlig i september samlet de seg foran Stortinget for å protestere høyløyt mot en tredje rullebane. Men skal vi tro Avinor, er alle disse protestene bortkastet. Tredje rullebane er visstnok uunngåelig. Flytrafikken er i vekst, og rundt år 2030 vil Gardermoen ha nådd maskimalt antall passasjerer: 35 millioner i året. Den eneste løsningen er angivelig en tredje rullebane, og det må vi bestemme oss for nå.

Det hører med til historien at Avinor vil gjøre Oslo til et stort, internasjonalt knutepunkt. Transatlantiske reisende skal i framtida ikke lenger bytte fly i London, Amsterdam eller Frankfurt, men i Oslo. Om Avinor vil takle denne konkurransen er uklart – men hvis de lykkes, betyr det at det vil dundre passasjerer over hodene på oss som bare skal innom Gardermoen. God butikk for flyplassen, liten verdi for resten av landet. Om man nå er enig med Avinor om at flyplassen skal vokse, så kan de fint gjøre dette med bare to rullebaner. Heathrow, som tar imot 75 millioner passasjerer hvert år, har også bare to. Ja, det er kaotiske tilstander der når det snør – men det samme gjelder Frankfurt med sine fire rullebaner. Mangel på snøbrytere og mulighet til avising synes å være et større problem. Slikt er i orden på Gardermoen.

Gardermoen når kapasitetsgrensa, særlig i rushtida, og en tredje rullebane vil kunne avlaste. Men tre av ti reisende, både i rushen og ellers, flyr på bare fem ruter. Hvert år flyr 8,5 millioner passasjerer fra og til Trondheim, Bergen, Stavanger, København og Stockholm. Jeg synes også at det er viktig med gode forbindelser til disse byene, men i luftlinje er det under 500 kilometer til hver av dem. Nordmenn flyr allerede nå mest innenlands av alle europeere – fire ganger så ofte som svenskene, nummer to på lista. Innenlandsreiseing må da kunne gjøres annerledes?

For nesten sju år siden publiserte det daværende Jernbaneverket en detaljert utredningsrapport om et mulig lyntognettverk i Norge. Hvis hele nettet hadde blitt bygget ut, ville man kunne være i Bergen, Trondheim og Stavanger på to-tre timer, direkte inn i sentrum. Det er mye raskere enn å ta fly, for selv om flyvningen bare tar 50 minutter, gjør transport til og fra flyplassen, sikkerhetskontroll, venting og tidlig boarding at man ofte bruker fire timer eller mer. Hvis ikke Oslos flyplass var knyttet til byen med Norges eneste lyntogforbindelse, hadde det tatt enda lenger tid.

Dessverre ble det aldri noe av lyntog på lange avstander, til tross for forventede passasjertall på flere millioner. Regjeringen venter på utbyggingen av Intercity-nettverket, men det vil ikke være ferdig før i 2030. Nølingen kommer først og fremst av at det ikke er billig å bygge lyntog i fjellandet Norge. Men selv ikke en delvis innføring er på agendaen lenger, selv om resten av Europa har vist at en slik stor investering lønner seg. I Tyskland og Frankrike er det få reisende som velger flyet på avstander under 500 kilometer. Flyselskapene vet dette: Lufthansa tilbyr til og med togreiser på korte avstander. Lyntog er vellykket fordi alle vet at toget er raskere og mer behagelig på korte avstander, til tross for at spillet er rigget. Flyreiser blir støttet i stor stil: Det er så å si ikke avgifter på kerosin, lite eller ingen

merverdiavgift på flybilletter, og den enorme belastningen på miljøet blir i svært liten grad regnet inn. I det nye statsbudsjettet topper regjeringen det hele ved å senke avgiften på korte flyvninger.

Det er uforståelig at vi i et av verdens rikeste land ikke får til å lage bare én lyntoglinje mellom to storbyer, men setter inn alt på forurensende fly. Avinor ønsker riktignok at alle innenlandske flyvninger er elektriske innen 2040. Men det er svært usikkert. De elektriske flyene man trenger finnes ikke, i høyden som skisser på tegnebrettet, mens lyntoget er velprøvd teknologi. Hvis vi vil gjøre Norge til et land der det blir raskere og mer miljøvennlig å reise mellom byene, så ligger svaret på land, ikke i lufta.

Frans-Jan Parmentier,
forsker ved Universitetet i Oslo
frans-jan@thissideofthearctic.org