

Lyntog eller flyplassutvidelse

Oppdatert 26. juni 2017

SV vil gjøre det enklere å reise, pendle og transportere gods og varer på en miljøvennlig måte. Da trenger vi både raskere og bedre jernbane. I 2015 lå tre av Europas elleve mest trafikkerte innenlands flyruter i Norge. SV vil heller satse på lyntog mellom de store byene og si nei til nye utvidelser på flyplassene Gardermoen og Flesland.

Flytrafikken skaper klimaendringer

Klimaendringene er allerede i gang. Før utgangen av dette århundret, altså før 2100, vil klimaet endre seg stort i Norge. Styrregn kommer til å bli kraftigere og det vil komme oftere. Regnflommene vil bli større og komme oftere. Havnivået kommer til å stige. Men aller hardest rammes fattige land som er uten skyld i klimaendringene.

Menneskers bruk av fossil olje, kull og gass har skyld i klimaendringene. Transportsektoren er en av de mest fossilavhengige sektorene vi har. Fly det mest forurensende av transportmidla per personkilometer. Ser man på effektmenn av nordmenns reiser, så utgjør flyreisene halvparten av klimafotavtrykket av alle reisene. Grunnen er at vi reiser langt med fly, fly er energikrevende. En flyreise krever 8-10 ganger så mye energi som en togreise på samme strekning. Og i tillegg til klimagassutslippene fra å forbrenne olje, så få man også klimaeffekt av at det dannes kondensstriper og fjærskyer.

I 2015 lå tre av Europas elleve mest trafikkerte innenlands flyruter i Norge. De tre mest trafikkerte strekningene er

- Trondheim-Oslo
- Oslo-Bergen
- Oslo-Stavanger

Planer om ny rullebane på Gardermoen og Flesland

Da regjeringen nylig la fram ny nasjonal transportplan, unnlot de å omtale planene om en ny rullebane på Gardemoen. I stedet valgte de å omtale temaet i Avinors eierskapsmelding. Der legger regjeringen til grunn «at Avinor holder fram med å planlegge den nye rullebanen på Gardermoen». Det står i Stortingsmeldingen at det er uklart når behovet for en ny rullebane oppstår og at regjeringen nå ikke tar stilling til utbyggingen.

Dette skjer i en tid der utslippene fra flytrafikken har økt kraftig og vil fortsette å øke dersom vi ikke satser på mer miljøvennlige transportmidler.

I dag har Gardermoen om lag 25 millioner passasjerer. Avinor tror kapasitetsgrensen nås i 2028 med 35 millioner passasjerer. Med en tredje rullebane kan man øke til 42 millioner passasjerer

Ny rullebane ble anslått å koste 19 milliarder kroner, i tillegg kommer utvidelse av terminalen. Gjøres investeringene må de betales, da blir presset enda større for å legge til rette for vekst i flytrafikken og det blir vanskeligere å få tilslutning til tiltak som reduserer den.

En videre tilrettelegging for flytrafikk mellom de store byene i Norge kan slå beina under satsingen på et godt togtilbud mellom de store byene i sør Norge og videre fra Oslo mot Gøteborg, Stockholm og København.

SV går også mot utvidelse av flere rullebaner på flyplassen på Flesland (Bergen).

Det trengs en lyntog-revolusjon

Det finnes per i dag ingen planer som sannsynliggjør at flyreiser kan gjøres uten utslipp. Derfor vil SV heller ha en lyntogsatsing mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.

For å konkurrere med fly må lyntog tog ha fart på 250-300 km/timen. For å få lønnsomhet i planene er det dessuten viktig å legge opp til et sambrukskonsept der skinnene skal brukes til både langdistanse, regionaltog og godstrafikk. Inter city første del av utbyggingen.

Norge godt egnet til lyntog på tross av lavt folketall og mye fjell. Vi nordmenn reiser mye og vi har store byområder som ligger ca 40-60 mil fra hverandre.

I forbindelse med debatten om lyntog har det vært diskusjoner om hvorvidt lyntog er miljøvennlig. Dette særlig fordi man bruker stål og betong i byggingen av lyntogtraseene. Ulike utredninger viser ulik tilbakebetalingstid for klimaeffekten. Hvilket klimaregnskap vil påvirkes av hvor mye tunneller man velger å bygge og hvilke klimakrav man stiller til f.eks. sementen man bruker. Likevel skal man huske at lyntog gjør det mulig å bruke med null utslipp og fornybar energi i langdistansetransporten av både mennesker og gods, fordi strøm er en utslippsfri energibærer.

SVs landsmøte har tatt til orde for en norsk lyntogssatsing: *«Vi vil prioritere å ferdigstille bygginga av Intercity-strekningane, som ein første del av eit nasjonalt lyntognett. Nye strekningar må byggast med minst 250/300 km/t som fartsstandard for å kunne bli del av lyntognettet. Intercity-, regional- og langdistansetraffikk vil gjensidig kunne styrke kvarandre og gje auka tilbod med fleire avgangar. Integrering i lyntognettet vil også gjere Intercity meir lønsamt. (...)*

Jernbanen skal ha same høve til langsiktig finansiering av utbyggingar som Avinor og bompengeselskapa, slik at kostnadene vert fordelte over levetida til investeringa. SV foreslår å øyremerke ei flyavgift mellom dei største byane til ein eigen statleg lyntogetat, som får ansvar for utgreiing, planlegging og bygging av lyntogbanar i Norge.»

SVs hovedprioriteringer for jernbanen:

- Økte investeringer i jernbanen framfor økte investeringer i motorvei i sentrale strøk.
- SV vil prioritere å ferdigstille byggingen av InterCity-triangelet, helt til Lillehammer, Grenland og Halden. Nye strekninger må bygges med 250/300 km/t som fartsstandard slik at de kan bli en del av det nye lyntognettet.
- Planlegge lyntog mellom de store byene og starte utbyggingen så fort som mulig. Dette vil være et konkurransedyktig alternativ til fly- bil- og godstrafikk på vei

- Jernbaneutbygging skal kunne finansieres av bompenger, og egne flyavgifter på strekningene der fly kan erstattes av fly.
- Til sammen får jernbanen 80 milliarder kroner ekstra med SVs opplegg i Nasjonal transportplan, i form av bevilgninger og bompengefinansiering.
- Planlegge og starte byggingen av jernbanetunnel gjennom Oslo. En ny tunnel vil gjøre at vi kan få flere avganger på alle toglinjene til og fra Oslo og bidra til å flytte mer gods fra vei til bane.
- Fortsette moderniseringen av Bergensbanen, både mellom Bergen og Voss, og mellom Oslo og Ringerike, for å redusere reisetiden mellom landets to største byer.
- Forlenge og styrke jernbanen i Nord-Norge
- At jernbanen i Norge skal være eid og drevet av fellesskapet.

Les mer om hvordan SV konkret ville prioritere samferdselspengene i eget SV-argument om Nasjonal transportplan.