

Debattartikel i NT 19 mars 2020

## Sluta subventionera Norrköpings flygplats

**Nu är det dags att sluta drömma och lägga Norrköpings flygperiod bakom oss, skriver Lotta Lanne i Naturskyddsföreningens klimatgrupp.**

Nu subventioneras Norrköpings flygplats med 24 miljoner kronor per år från kommunala skattemedel. Kommunfullmäktige ska ta ett inriktningsbeslut 30 mars om subventionen ska fortsätta. Om den upphör kan inte flygplatsen drivas vidare.

Syftet med subventionen är att stödja reguljärt flyg, eftersom det skulle främja näringslivet i Norrköping. Men att få reguljärlinjer till Norrköping är bara drömmar. Ett antal försök har gjorts med kommunala subventioner till flygbolag. Alla har gått i konkurs.

Nu är det dags att sluta drömma och lägga Norrköpings flygperiod bakom oss. Visst har vi en stor och fin flygplats. Många sköna slantar har lagts ner på den genom tiderna. Men att fortsätta pumpa in pengar på flygplatsen är inte försvarbart, varken ur ekonomi- eller miljöperspektiv.

De som försvarar flygplatsen hävdar att miljövänligt elflyg kommer inom några år. Ja, det finns ett svenskt bolag som har målsättningen att ha ett elflygplan i drift 2025. Planet ska kunna ta 19 passagerare och ha en räckvidd på 40 mil.

Dels har vi inte sett detta plan i drift än. Dels blir kapaciteten begränsad, och 40 mil är inte konkurrenskraftigt mot tåget. Elflyg med större kapacitet och längre räckvidd kräver en helt ny batteri- eller bränsleteknik. Det tar mycket lång tid innan sådana flyg finns.

Det talas också om biobränsle för flyget. Det finns dock många problem med det. Kostnaderna är höga, bränslet kommer inte att räcka till alla behov i samhället och höghöjdseffekten finns kvar med biobränsle i flygplanen. Klimateffekten av biobränsle kan också diskuteras. Även biobränsle bidrar till uppvärmningen på kort sikt. Vi har mycket bråttom att minska utsläppen om Parisavtalets 1,5- och 2-gradersmål ska uppfyllas.

Det hävdas till och med från vissa håll att flyget är miljövänligare än tåget. Men då jämförs med nybyggd höghastighetsbana för tåget. Själva bygget av den kostar så mycket i klimatutsläpp att det tar många år innan klimatnyttan är intjänad.

Denna jämförelse är dock skev eftersom dagens järnväg har kapacitet att ta hand om fler resenärer. Det finns många tomma tågstolar som skulle kunna utnyttjas med anpassat prisincitament. Utbyggd järnväg behövs framför allt för att ta över bil- och lastbilstrafik.

Flygivrarna hävdar att lokala flygplatser behövs för att hela Sverige ska leva. För att främja människors karriärer och matchningar på arbetsmarknaden behövs snabba förbindelser, sägs det. Men när regeringen tog beslut om att endast stödja dagens statliga flygplatser ansågs att tätheten för dessa är tillräcklig. De flesta i Sverige når de statliga flygplatserna inom 3-4 timmars resa med tåg eller buss.

Sluta att subventionera Norrköpings flygplats! Satsa på att vi tar tåget till någon av de statliga flygplatserna om vi ska flyga. Se vinsterna med att använda Kungsängens flygplatsområde och omgivning till annat. Använd de 24 miljoner kronorna årligen till samhällsnytta, istället för att subventionera flygresor till solen!

**Lotta Lanne, Naturskyddsföreningens klimatgrupp i Norrköping**