

15. juni 2009

Høyhastighetstog


Ikke transportplanlegging, men en oppvisning i politisk fritenkning i rammen av valgkampen.

FLERTALL FOR LYNTOG er hovedoppslaget på Aftenpostens førsteside 5. juni. Artikkelen forteller at det er flertall i alle partier på Stortinget, unntatt Frp, for anlegg av høyhastighetsbaner. Det dreier seg om innstillingen fra Transportkomiteen til Nasjonal transportplan¹. Av innstillingen fremgår det ikke noe konkret om prioriteringer eller tidshorisonen for de mulige anleggene, men anslag for kostnadene ligger i tresifrede milliardbeløp for anlegg og materiell for hvert av de prosjektene som skal konkurrere med fly.

Dette er naturligvis hyggelig lesning for alle som mener at jernbaner har fremtiden for seg i vårt land også, og ikke bare på kontinentet og i Sverige og Finland. Men det er skår i gleden, for transportplanen er ingen plan i vanlig forstand. Den legger ikke opp til bindende vedtak om noe som faktisk skal gjennomføres. I form av en stortingsmelding er den snarere en plattform for markering av politiske holdninger, slik det gjør seg godt ved inngangen til en valgkamp. Og holdningene kan være hvor løsslupne som helst, for de er ikke bundet av politisk forankrede budsjettammer. Riktig nok er planen basert på en økning av transportbudsjettene på 45 % over dagens nivå, tilsvarende 10 mrd kr per år, men ingen har drøftet hvordan disse pengene skal fremskaffes innenfor et samlet statsbudsjett. Slik sett er det neppe grunnlag for å ta planen helt på alvor. Dette bekreftes av at de tidligere utgavene av Nasjonal transportplan på ingen måte har blitt fulgt opp, selv på et mer beskjedent ambisjonsnivå.

Imidlertid er Nasjonal transportplan og stortingsbehandlingen av den interessant nok som et uttrykk for vår politiske kultur. Nærmere bestemt: Stortingets oppfatning av sin rolle. Planen – stortingsmeldingen – er på 326 sider. De viktige prinsipielle spørsmålene og hovedlinjene er unnagjort på noen få sider, sammenlagt kanskje 10 % av dokumentet. Det gjelder eksempelvis begrunnelsene for å øke sektorens budsjett, for prioritering av jernbane i østlandsområdet og veier i resten av landet, og for å øke satsingen på vedlikehold. Og hva er resten av meldingen? Det er oppramsing av enkeltprosjekter i en ekstrem detaljeringsgrad. Ettersom både planhorisonten på 10 år og usikkerheten i økonomigrunnet gjør slik detaljering nærmest absurd, er det bare én rimelig forklaring: Dette dreier seg om valgkamp og valgløfter, ikke om planlegging i egentlig forstand. Transportkomiteens innstilling bekrefter

dette. Den er på 445 sider. Årsaken til det enorme omfanget er at alle partiene har sine egne detaljerte lister, hjembygdenes valgsanger i dur og moll. Men det er altså bare viljeserklæringer, - hvor viljen ikke strekker til budsjettvedtak. Realiteten er således at vi ikke har overordnede, operative flerårsplaner innenfor transportsektoren, det vil si planer med målsetning, terminer og finansiering. Følgelig mangler grunnlaget for rasjonell gjennomføring av prosjektene. Konsekvensene er – bokstavelig talt – usammenhengende mål, og unødige fordyrelser.

Den politiske uviljen mot bindinger til faste planer innebærer en tilsidesettelse av faglige helhetssyn og vurderinger, til fordel for størst mulig politisk rom for årlige dragkamper mellom lokalinteresser i budsjettbehandlingen. Med 1800-tallssvermeri omtales dette tidvis som folkestyrets seier over embetsstyret. For enhver som kjenner det minste til vårt statsstyre i dag fremstår slike betraktninger som fantasifulle, men det er fantasier som koster oss dyrt. Den kanskje alvorligste konsekvensen av fortrenghingen av det faglige helhetssynet er forsømmelsen av vedlikehold. Det erkjennes i transportplanen at vedlikehold faktisk er blitt forsømt over lang tid både på veier og jernbaner. Erkjennelsen er ikke ny, og det er liten grunn til å tro at vi med denne versjonen av Nasjonal transportplan vil se noen vesentlig bedring i vedlikeholdet så lenge Stortinget og regjeringene prioriterer fritt på årlig basis. I en slik prosess vil vedlikehold regelmessig tape for nyanlegg. Det synes å være kulturelt betinget. Slik kan man gi fremtidsrettet støtte til høyhastighetstog, uten å behøve å ta de tiltagende driftsproblemene på jernbanene i Oslo-området budsjettmessig på alvor. 

¹ Innst.S.nr. 300 (2008-2009) Innstilling fra Transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2010-2019, St.meld. nr. 16 (2008-2009)