

24. februar 2010

## Jernbanepolitikk på sidespor

**Høystemte uttalelser høres, men realitetene peker mot business-as-usual.**

Økende miljøbevissthet og vinterens jernbaneproblemer har gitt oppsving i interessen for jernbane. Det er blitt politisk riktig å snakke om "tiltak". Merk: snakke om. Tiltakene som må til for å bringe systemet opp til tjenelig standard er fortsatt i det blå. Her er en oppdatering etter forrige utlegg om jernbanen på Tjodareik – Frostrøyk over jernbanen, 7. februar.

11. februar bringer Aftenposten et intervju med Jernbaneverkets direktør:

**Aftenposten:** Elisabeth Enger, i NRK-debatten 14. januar var du veldig tydelig på at dere nå har de pengene dere trenger. Hva mente du?

**Enger:** Med "nok" mente jeg penger til fornyelse av jernbanesporene vi har i dag. I løpet av fire år skal vi opp og stå på det sentrale østlandsområdet, med punktlighet på 90 prosent. Men vi vil fryktelig gjerne ha mer penger. *Vi er lovet 90 milliarder i og med den eksisterende transportplanen, men merker at ambisjonene øker. Vi tror det kommer ønsker om å forsere flere planlagte strekninger.* (Uthevet her)

Her tar Jernbaneverkets direktør skjebnesvangert feil. Nasjonal transportplan 2010-2019 inneholder ingen løfter. Tvert imot, Transportplanen er ikke en plan i noen vanlig forstand, men et politisk uttrykk for ønsketenkning. Den forutsetter en økning av budsjettene med 45 % fra nivået i 2009, gjennom hele tiårsperioden. Ikke et ord er nevnt om det budsjettpolitiske grunnlaget for denne forutsetningen, men det kreves ikke dypere innsikt for å forstå at den er fullstendig urealistisk. Transportplanen er ikke ment som overordnet ramme for forvaltningenes virksomhet. Den er et dokument for valgkampen i fjor, både fra regjeringens side og i stortingsbehandlingen. Selvsagt er dette en pinlig påminnelse om et forfall i vår politiske kultur, men det er verre at Jernbaneverkets direktør ikke synes å ha oppfattet at hun ikke kan jobbe ut fra transportplanens "løfter".

Resten av intervjuet i Aftenposten dreier seg om begrensningen i fagkunnskap. Her har Elisabeth Enger et nøkternt syn. Situasjonen er dramatisk, kompetansen i markedet, spesielt for ingeniørtjenester, er engasjert i utlandet. Jernbaneverket selv ligger dårlig an, "det tar tid å bygge opp spesialkompetanse etter mange års lave ambisjoner for jernbanen" sier hun. Spesialkompetanse? Mener hun kanskje traséanlegg, tunneler, spor, kjørestrøm, signalsystem og trafikkstyring, prosjektering av nyanlegg og planlegging av vedlikehold, ..? Altså jernbanefaglig innsikt, Jernbaneverkets "sjel"? Ingen vil være uenig i at det vil ta tid å bygge opp et sterkt fagmiljø. Vi får håpe hun har de rette hjelpere, for selv har hun neppe faglige forutsetninger for den oppgaven.

I NRK Dagsrevyen 21. februar ble fokus satt på den håpløse praksisen med årlige vedtak i stedet for samlet prosjektvedtak/finansiering for større jernbaneanlegg. Nåværende praksis forsinker anlegget av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker med opp mot dobbel tid, og fordyrer med kanskje 50%. Finansminister Sigbjørn Johnsen ble minnet om at han som fylkesmann i Hedemark kjempet for prosjektfinansiering, men nå går imot. Han skyldte på regjeringen, og forsikret sin lojalitet til den. Altså, ingen endringsvilje fra Finansdepartementet.

Mot denne bakgrunnen er det noe uvirkelig over samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppas initiativ for utredning av høyhastighetsbaner, lansert med høylydt fanfare 19. februar. 50 millioner kroner stilles til rådighet for Jernbaneverket for utredning av seks strekninger, frist 1 februar 2012. Denne regjeringen satser på tog, må vite. Utredning i høyfart, applauderer Elisabeth Enger.

Mandatet for utredningen er svært omfattende og dekker det meste fra brede samferdselspolitiske spørsmål til detaljert prosjektering. For en utenforstående virker det usannsynlig at dette overbelastede oppdraget kan løses med tyngde for 50 millioner kroner. En skarpere prioritering mot toppen av en struktur for beslutninger hadde vært mer overbevisende. Når det også er fravær av nødvendig kompetanse i Jernbaneverket, og markedet sies å være lite leveringsdyktig, virker hele opplegget mest som en markering. Hadde det ikke vært bedre å sette i gang f.eks. prosjektering av to nye tunnelspor under Oslo, - flaskehalsen for all trafikkavvikling i østlandsområdet, uansett toghastighet? Eller fjerning av andre vel kjente flaskehalsen? Men det gjør seg nok bedre politisk å være visjonær og uforpliktende enn å gå løs på påtrengende, jordnære oppgaver med forpliktelsens alvor.

Om opplegget for utredningen virker luftig, er formålet ikke så virkelighetsfjernt som lanseringen kunne tyde på. I utredningsmandatet (pkt 4) heter det bl.a.:

**Hovedanalyse.** Jernbaneverket skal

- Utrede hvilke handlingsalternativer som er best egnet for å nå målene i transportpolitikken i de ulike korridorene (dvs. de seks strekningene, red.), herunder bl.a.:
  - referansealternativet; en videreføring av dagens jernbanepolitikk
  - en mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, også utenfor IC-området (IC=InterCity, red.)
  - Høyhastighetskonsepter som delvis bygger på eksisterende nett og IC-strategi
  - Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer

Med andre ord, man søker et grunnlag for en jernbanepolitikk med utgangspunkt i de reelle forutsetningene som dagens system nødvendigvis utgjør. Det er bra. Man kan jo undre seg over at utredning av slike spørsmål ikke ligger som fast oppdrag i Jernbaneverket, men krever ekstern utredning under hyperdetaljert instruks fra departementet, men det er en annen sak. Imidlertid, ettersom ingen politisk vilje synes å foreligge mht å endre Jernbaneverkets budsjettering i retning av flerårige prosjekter eller vesentlig budsjettøkning, er det vanskelig å se hvordan utredningen virkelig skal bli spydspissen i et gjennombrudd for jernbaneutvikling, slik det fremstilles. Men det er jo lov å håpe på mirakler. 