

10. februar 2014

Verdien av en flyplass

Distriktpolitikken mangler grunnlag i nasjonale målsetninger.

NRKs nettside rapporterer (2. februar) at samtlige flyplasser i Finnmark går med underskudd. Eksempelvis nevnes Berlevåg, hvor hver flyreise subsidieres med over 3500 kroner. Om det ikke sies direkte, er artikkelens underliggende tanke åpenbart at dette er en ganske urimelig bruk av offentlige midler. Men er det urimelig? Jeg er ikke sikker på det, men svaret avhenger av hvilket perspektiv man anlegger. Da kommer vi til distriktpolitikken.

Jeg medgir at jeg blir litt oppgitt over Senterpartiets krampaktige hyllest til "spredt bosetning", uten kopling til næringsmessige og sosiale forutsetninger for fremtidig utvikling. Og NRKs romantiserende svermerier av typen Anne Knutsdotter – *der (som) ingen skulle tru at nokon kunne bu*. De overser glatt refrenget: *Og plassen heiter ... Steinrøys, Steinrøys, Sveltihel!*

Men i alvor: Landet trenger en utviklingspolitikk. Få vil være uenige i at den må bidra til å sikre at landet forblir bebygget i alle landsdeler, med vilkår for utvikling. Det vil innebære tiltak for å dempe tendensen til for sterk konsentrasjon av virksomhet og befolkning i østlandsområdet. Men stort lenger kommer vi ikke på det generelle plan før behovet for presisering og prioritering av politiske målsetninger melder seg. Der ligger vi dårlig an.

Her er et forslag til første prioritet. Det overordnede, strategiske mål må være å sikre bosetning og virksomhet som underbygger vårt geografiske krav på landet i langsiktig perspektiv. Denne problemstillingen er relevant for Finnmark, og spesielt for Øst-Finnmark og Varanger. Til tross for oljeaktiviteten har vi fortsatt en betydelig utfordring med å holde oppe en bosetning som også kan absorbere den russiske innvandringen og hindre en "russifisering" over tid. Husk at russerne har varme hjerter, pass og statsborgerskap til overs for russisktalende i naboland. Leilighetsvis også krav om rettigheter. Dette er ikke et argument mot samarbeid over landegrensene i Barentsregionen, men det er i høy grad et argument for at de statlige kostnadene for å understøtte infrastruktur, nærings- og levevilkår generelt i området ikke skal vurderes ut fra bedriftsøkonomiske modeller, men i strategisk perspektiv. Et slikt syn ville utvilsomt møtt forståelse i EU, men ettersom vi velger å leve med ryggen mot Europa, må vi ta ansvaret selv.

Tanken om nasjonale, strategiske mål for utbygningen av landet forsvant sammen med den overdrevne troen på sentralplanleggingens fortrefelighet. Nå ligger vi på motsatte ytterligheter hvor nasjonale interesser forstås politisk best som summen av lokale interesser. Se på stamveiene. Språkbruken til tross er det ikke noe politisk trykk for å skaffe landet gjennomgående veier av tidsmessig standard. Politikken dreier seg om kjøpslåing for klattvis å tilgodese lokale ønsker. Slik tilnærming er ikke godt nok for utbygging i Finnmark. Verdien av flyplassene kan bare vurderes i rammen av en langsiktig utviklingsplan for landsdelen. 