

<InterCitytoget>

ØstlandsSamarbeidet

Konferanse om effektiv og god planprosess for InterCity-utbyggingen

Plaza, Oslo 9. november 2012

Andreas Hompland:

OM Å VENTA PÅ TOGET

God morgen

Det er godt at dokke har tatt plass og lukka dørene.

Velkommen ombord på dette regiontoget som **forhåpentligvis** går til Skien, Lillehammer og Halden.

Det har ikkje alltid tenkt seg dit. For noen år sidan sto eg på perrongen på Oslo S. Då sa ei stemme i høgtalaren: InterCity-ekspressen fra Nordagutu kjører nå inn på Spor 2. Etter et kort opphold fortsetter den til Otta.

Den meldinga har sett seg fast som eit vitnemål om noen sentrale kjenneteikn ved Norge:

1. Det første har med størrelse og skalanivå å gjera: Intercity-tog mellom Paris og Brussel, eller mellom tyske millionbyar, blir eit anna fenomen når du skalerer det ned til cities som Nordagutu og Otta, eller for den del: Lillehammer, Skien og Halden.

For me er så få her i landet, har så få tyngepunkt og små volum. Derfor er nok 10-gangen det nyttigaste matematiske instrumentet: Kordan fortonar utanlandske forbilde seg når dei er korrigert ved å dela på ti?

2. Det andre går på geografi og topografi og demografi. Norge er eit knudrete og ulagelig land for jernbanebygging, og spora går der dei har gått i 150 år. Me har fleire spreiddstader enn store tettstader. Noen bur så grisgrendt at dei har måtta halda seg med eigen hannkatt. Derfor er det ei utfordring om toget både skal kjøra med høg fart dit folk skal, og stoppa ofte der folk bur.

3. Det tredje er at norsk politikk og forvaltning har sterke føringar på at alle skal med , at alle skal få, og at alle skal vera med og bestemma. Sentralt initierte planar og tiltak slit med legitimiteten dersom dei ikkje -- i alle fall i prinsippet, og på sikt -- gjeld likt for heile landet. For sentrum og periferi, og ikkje bare for Oslofjordbotn. Derfor er me betre på rettfærdige firkantar enn på praktiske trianglar. Det ideelle blir det nødvendige og det gjennomførbare fiende.

Derfor har alle som er her venta så lenge på InterCity-toget.

-----

Sjøl har eg i grunnen venta på toget heile livet. Fødd og oppvaksen som eg er, på ein stasjon mellom to lange tunellar i dalstrøka innafor Kysten Lindesnes Åna-Sira. Me møtte fram for å venta på toget, særlig dagtoget mellom Oslo V og Stavanger som kom i kveldinga. Me skulle ikkje reisa eller henta noen; me skulle møta kvarandre. Derfor var det egentlig bare ein fordel når toget var forsinka.

Sørlandsbanen hadde vore eit seigt prosjekt. Bare trasevalet tok 16 år. Det var den heilt dominerande politiske saka ved fire val, ettersom Stortingsvala på den tida foregjeikk som fleirtalsval i einmannskretsar. Og resultatet blei at jernbanen gjekk på tvers av dalane og langt inne i landet der ingen skulle tru at nokon kunne bu, og det gjer dei heller ikkje.

Sjølve anleggsarbeidet på Sørlandsbanen gjekk også treigt. Det må vedgåast: Det var den tyske okkupasjonen som fekk opp farten. Med eigarskap til store planar og brutal gjennomføringskraft. Minnesteinen på Snartemo stasjon over dei som mista livet, vitnar om det.

På min stasjon trudde dei at jernbanen skulle bli ein stor stadskapar, eit knutepunkt, slik det hadde vore før i mange ein stasjonskommune. Derfor bygde dei hus med høg sokkeletasje for butikkar og kafear. Og far min kjøpte buss. Nå skulle utviklinga koma.

Men det gjekk ikkje slik. Jernbanen kom for seint til å bli ein viktig samfunnsformar. Det blei eit kort intermesso, eit vindu på gløtt, før privatbilane tok over. Etter få år såg staden ut som ein spøkelsesby i amerikanske western-filmar. Nå er stasjonen nedlagt, toget stoppar bare på bestilling, mot ekstra betaling. Ingen pendlar til jobb derifrå.

----

Folk treng tog, og tog treng folk. Derfor må ein bygga jernbane der folk bur. Eller der ein kan planlegga for at mobile menneske kjem til å busetta seg.

Oslo er den raskast veksande byen i Europa for tida. Ein kan prøva å strupa veksten, styra den, eller tvinga den, men ein kan ikkje lata som den ikkje er der, og kjem til å halda fram. Og når det regnar folk på Oslo, må det drypa på regionen, elles blir me overkjørt av trailerar og druknar i bilkøar.

Trafikk- og arealplanlegging må henga saman. Vera eit dobbelspor. Vera overordna og samordna. Då kan ein også ta igjen forsinkelsar.

Eg vil ikkje tilrå okkupasjon eller statlig diktat. Men ein kan ikkje sjå bort frå at noen gonger må samtida tvingast i framtidens interesse. Vil dei ikkje, så skal dei. Det må samhandlast om samferdsel. Før det er for seint. Før vinduet stenger. Før endå fleire folk bygger og bur der ingen tog kan gå eller stoppa.

Då Bergensbanen blei bygd, kosta den eit heilt statsbudsjett. Det var eit storverk i eit fattig land. I verdens rikaste land har vi pengar, også utan OPS eller Venstres forslag om statsgaranterte obligasjonar og gullfiskar. Men me manglar realistiske visjonar, robuste prosessar, langsiktige finansieringsplanar og foutsigibare rammevilkår. Eg anbefaler alle å studera den kronikken Sigbjørn Johnsen skreiv saman med Matz Sandman, då han var Fylkesmann i Hedmark. Det er mye der som kan brukast mot finansministeren.

-----

Lykke til med å få InterCity-toget på skinnene. For ettersom Hundere Navarsete frå Sogn og Fjordane ikkje lenger er samferdselsminister, kan dokke vel også sleppa å døypa det om til mellomby-toget.

Men len dokke ikkje tilbake. Og eg trur det kan vera lurt å halda dørene på gløtt. I alle fall øyrene åpne og høyra etter. For det kjem til å koma mange kryssande innsigelsar som kan føra toget inn på sidespor og blindspor. Derfor gjeld det å skapa trøkk og ein prosess som er så tung og tvingande at den overstig den kritiske massen.

Ha ei god reise.

Og takk for meg.