

Forslag til vedtak på Årsmøte 2018

- 1) Årsmøtet i BKA ønsker å revitalisere Jernbanekampanjen 2017. Målet er å blåse liv i den offentlige debatten om jernbane, og rette den mot strategier for videre utbygging av landets samlede transportsystem.
- 2) Årsmøtet ber styret om å etablere en arbeidsgruppe med oppgave å gjenoppta kontakten med Jernbanekampanjens 17 organisasjoner og arbeide for å få ansatt en lønnet koordinator, for å kunne planlegge og organisere gjennomføring av aktiviteter for å oppnå målet.

Begrunnelse for forslaget.

1. Ambisjonsnivå.

Ambisjonen må være å vekke en seriøs offentlig debatt om norsk samferdselspolitikk, en debatt som ble lagt på is for ti år siden. Premissene for dagens «debatt» er Samferdselsdepartementets praksis med forenklete beregninger av samfunnsmessig lønnsomhet av stumper av riksvei eller bane hver for seg. Dermed holder de oppmerksomheten på lokalplan, og de slipper også unna en fryktet oppmerksomhet mot den store unnlåtelsessynd, som er fraværet av en overordnet strategi for landets samlede transportsystem.

Det må reises en seriøs og bred debatt som skal gjøre det mulig for alle å vurdere samfunnsnytte og kostnader ved fortsatt utbygging av samferdselssystemet etter dagens planer, sammenliknet med et prinsipielt annerledes system. Dagens planer er sektorplaner som (uten faglig begrunnelse) prioriterer riksveier for 110 km/t for langtransport med trailere og busser, samt øket flytrafikk. Dertil stykkevis utbedring av det gamle jernbanesystem, og vage forestillinger om et moderne høyhastighets jernbanesystem i tillegg, en gang i fjern framtid (Ole Brum-politikk.)

Et alternativt landsdekkende system vil derimot prioritere gode fylkesveier og sjøhavner, knyttet opp til dobbeltsporet jernbane for både gods og passasjerer mellom de store byene og til utlandet. Dette vil ikke bare være et mer klimavennlig system, men vil hindre sløsing med ressurser og muligheter, ved at arealkrevende høyhastighets riksveier og utvidete flyplasser blir overflødig.

2. Jernbanekampanjens arbeidsgruppe.

Jernbanekampanjen kan ikke selv snu en politisk majoritet. Den søvngjengeraktige konserverende makta i etatene og de store partiene kan synes skremmende stor. Vi må starte i riktig ende, ved å knytte allianser til

kjente enkeltpersoner, tungvektene, som kan vekke næringslivs- og andre tunge organisasjoner til en annen virkelighetsforståelse. Da kan en dominoeffekt komme i gang. Da kan den politiske vind plutselig snu. Fra laber bris fra sør til kuling fra nord.

Vi må først starte en intern arbeidsgruppe. Den har som oppgave å danne et effektivt aksjonsnettverk av organisasjoner og ressurspersoner utenom BKA. Nettverket har som oppgave å danne et antall mindre aksjonsgrupper som så kreerer, planlegger og gjennomfører konkrete arrangementer, som kan vekke oppsikt og dermed videre debatt. Det må handle om virkelighetsforståelse og politisk vilje. Den første konkrete aksjon er å gjennomføre seminaret som var planlagt gjennomført før sommeren i år. Så må det etter hvert komme mer spektakulære arrangementer. Idar og Otto drøftet en rekke ideer tidlig i år, og et par av dem ble forelagt «BKAs tankesmie for Jernbanekampanjen».

Forutsetninger.

Nå kreves et krafttak mens det enda er handlingsrom. Så lenge det enda ikke er bygget så mange stumper av riksveier for 110 km/t, må det være mulig å vekke en opinion som krever at vanlig fornuft kan gjøre seg gjeldende. Svar på: Hva er mest urealistisk for oppfyllelse av vedtatte klimabetingelser og samtidig å legge det beste grunnlaget for distriktsutvikling med realverdi-skapende arbeidsplasser over hele landet?

Enten dagens transportpolitikk, med prioritering av langtransport med trailere og fly. Eller en politikk som prioriterer gode fylkesveier og havner med tilknytning til moderne jernbane for transport av folk og gods mellom de store byene og til utlandet?

Trondheim 30.08.2018

Otto M. Martens