

debatt@klassekampen.no

KRONIKK  
& DEBATTForelskelse er det søtteste av  
alle dødelige virus

HAUK

DAGENS SUKK



Vi bygger for mye og for fort, uten å spørre hva som vil lønne seg framover.

# Samferdselssvikt



Chr. Anton Smedshaug

KRON OG  
MYNT

**De store pengene i Norge** går til samferdsel. Nasjonal transportplan utgjør 1064 milliarder for 2018–2029. Av dette går om lag 536 milliarder til asfaltvei og 319 milliarder til jernvei. Samferdsel i prosent av BNP utgjør 2,4 prosent, opp fra 1,7 prosent i forrige periode.

Det er likevel ikke nok. Særlig ikke til tog. Til tross for bevilgninger de neste tolv år i den nasjonale transportplanen, er det ikke sikkert at intercitylinjene blir ferdige som forutsatt. En tredjedel av togsettene (150 stk.) må byttes ut til 2027 (ett i måneden) og den allerede dyre togtunnelen til Ski ser ut til å gjøre budsjettsprekken i Stortingets postmottak til småpenger. Tunnelen på den drøyt 20 km lange Follobanen ligger (nå) an til å koste 30 milliarder, opp fra tolv da den ble vedtatt. Det vil si 1,5 milliard per kilometer, eller 1,5 million per meter om man vil.

Samtidig utvides eller bygges asfaltveier parallelt med jernveien over hele landet. Framtidens el-biler vil, når dagens planlagte jernbanelinjer står ferdige, gi like rask og forurensningsfri forflytning, som er langt billigere for den enkelte og samfunnet. Nye langdistanse toglinjer i Norge virker lite rasjonelt. Toginvesteringene bør prioriteres inn mot de store byene der det er plassbegrensninger. For Oslo del er det mot Moss, Hamar og Tønsberg.

**Dagens og morgendagens** veinett vil utnyttes mer effektivt enn det gjøres i dag. Biler og lastebiler kan styres til å kjøre fra A til B i løpet av natten eller tidlig om morgenen, slik at vi kan styre trafikken bedre. Transporten vil løses med el-baserte busser, trailere og biler eller annen forurensningsfri framdrift. Jernbane er derimot lite fleksibelt og krever dyre konstruksjoner og togsett uten alternativ anvendelse.

Det er knapt noen krise at elektrisk framdrift på stadig bedre veier utkonkurrerer el-tog. Tog utgjør i dag bare fem prosent av personkilometerne i Norge, ned fra sju i 1980. Og jernbanen frakter seks prosent av godset i Norge, målt i tonnkilometer (inkludert kabotasje). Interessant nok koster dette en tredjedel av samferdselsbudsjettet og nærmere halvparten (45 prosent) av nyinvesteringene. Faren er at vi gjør det samme som i oljeboomen: bygger for mye for raskt, greier ikke å sikre norsk teknologi – og bruk av norske selskaper. Utbygging både av vei og bane er gjort



ILLUSTRASJON: KNUIT LØVÅS, KNUITVAS@GMAIL.COM

med utenlandske innsatsfaktorer for bruk av utenlandskbygde kjøretøy og togsett. Utlendinger får mange av prosjektene fordi vi er sprent eller ikke har lært oss rett teknologi, som på Follobanen. Norge skaper en boom der vi bruker for mye for fort, uten å spørre oss om dagens og morgendagens teknologi kan gi oss billigere løsninger.

I tillegg går jernbanen nå gjennom privatiseringer der tog, skinner, drift, eiendom og så videre skal selge tjenester

*«Sjøveien kan avlaste landveien – og landveien kan avlaste jernveien»*

til hverandre. Dette er en ineffektiv byråkratisering av et allerede kostbart system, som er best tjent med sømløs integrering mellom alle deler. I Storbritannia, der privatiseringen er forsøkt over tid, går man nå andre veien.

**Norge har fra naturens** siden en fordel med gode havner og billig transport på havet, som til all tid har vært avgjørende for vårt næringsliv og land. Nær alle våre store eksportbedrifter ligger langs sjøen (Kongsberg og Raufoss unntatt) og 75 prosent av befolkning bor der. Vi trenger å få mer av godstransporten over på kjøll og i et sammenhengende nasjonalt

system. Videre bør vi øke antall fergeavganger, framfor å bygge fergefritt Vestland. I Oslofjorden kan vi bygge et nettverk av el-baserte katamaraner for persontransport, for eksempel fra Brødrene Aa i Hyen, og spare store summer på E18-utvidelse. Norge kan utvikle laksetransport til kontinentet på kjøll med slakteskip, som da slipper unødvendig transport gjennom halve Norden, på noe som er en brøkdel av avstanden sjøveien.

Sjøveien er jo også langt mer klimatilpasset enn landveien og basert på vårt eget lands unike forutsetninger.

**En systematisk satsing** kan gjøre oss teknologiledende på skipstran-

sport og sjøutnyttelse med forurensningsfrie skip. Sjøveien kan avlaste landveien – og landveien kan avlaste jernveien. Endelig kan vi da få et grønt skifte som faktisk gjør oss rikere, renere og mer veltilpasset – istedenfor at vi nå importerer et dyrt, utidsmessig grønt skifte, som dreper Fastlands-Norges handelsbalanse.

**Chr. Anton Smedshaug**, daglig leder i AgriAnalyse  
christian.anton.smedshaug@agrianalyse.no

Økonomene Morten Jerven, Erik S. Reinert, Rune Skarstein, Chr. Anton Smedshaug og Ebba Boye skriver onsdager i Klassekampen.

PÅ TEPPE

**På reisefot**

Trondheim kino bringer en livlig forhåndstale av den historiske filmen **Trondheimsreisen** (utdrag):

**Hvem vant damenes pokal under landsrennet på ski i Gråkallen i 1921? Og hvordan gikk farmor kledd da kjæresten, han hun hadde før farfar, tok henne på varieté? Hvem reddet Bakklandet fra å bli en motorvei?**

Det farfar ikke visste, hadde han forhåpentligvis ikke vondt av.

**Grov**

Dagsavisens grand old man **Arne Strand** kommenterer Sylvi Listhaugs siste sprell, i så slagkraftige vendinger at de blir framhevet på forsida:

**Justisminister Sylvi Listhaug har gjort seg skyldig i det grovste angrepet på et politisk parti i fredstid.**

Eller muligens det nest grovste.



Mann av store ord

**Slag i slag**

Politikere og fagfolk etterlyser i Dagsavisen **en egen slagenhet** for Oslo.

Man har i det minste enheter tilpasset for **fylleslag**.

**I skuddet**

Oslo-politiets talskvinne snakket gjentatte ganger til pressen om

**Bjørndalen** etter skytingen på Bjørndal natt til mandag.

Selv om Bjørndalen ikke er like treffsikker som før, virker det noe ufint å trekke ham inn i en hendelse av denne karakter.

**Unntak**

Regjeringen fikk som kjent ikke flertall for å ta passet fra fremmedkrigere uten domstolsbehandling.

– Forslaget omfattet øyensynlig ikke **norske leiesoldater i Kongo**, bemerket samfunnsinteressert trønder.



Mann av store skudd