



Kunnskap garanterer ikke viten

HAUK



Sjøfarten kan gi større transportgevinst enn en jernbane i Nord-Norge.

Riksvei 1



Chr. Anton Smedshaug

KRON OG MYNT

Gjennom den manglende enigheten om Nasjonal transportplan (NTP) for 2022–2032 er det oppstått et meget godt utgangspunkt for en omprioritering av samferdselsmidler for en ny regjering. Vi kan ta utgangspunkt i at Norge er sjøveien mot Nord og har en unik og rimelig samferdselsituasjon med sjøveien – Riksvei 1. En satsing på Riksvei 1 vil styrke norsk industri der vi allerede har ledende miljøer på skipsbygging, automatisering og lading. Videre bør det lages en systematisk plan for hvordan mer gods- og persontransport kan flyttes over på sjø i hele landet, herunder Oslofjorden, og hvordan vi kan bruke norske verft og rederier i denne prosessen og videre hvilke veinvesteringer som følger av dette.

Alle våre store industribedrifter ligger ved sjøen (med strategisk unntak av Forsvarsindustrien på Raufoss og Kongsberg). Tre fjerdedeler av Norges befolkningen bor innen 30 km fra havet. Dette gir unike muligheter og potensielt stor effektivitet ved å forsterke sjøtransport av gods og personer. Det er et paradoks at bare 33 av 1200 milliarder er satt av til sjøfart i forslaget til NTP og bare halvparten av dette igjen var for utbedring av farleder og havner. Det åpner seg store muligheter for omprioritering dersom vi kan akseptere at intercitystoppene blir Tønsberg, Hamar og Moss, at de store motorveiprosjektene hovedsakelig er utbygd, og at kryssing av dype og lange fjorder skjer med ferje.

Nord-Norgebanen er en vakker tanke, men akk så dyr og lite utviklende for landsdelen. Fokuset på Nord-Norgebanen er dessverre bare en indikasjon på at det mangler andre samferdsels- og utviklingsplaner for Nord-Norge som kunne hatt langt større løfteevne til en lavere pris. Nord-Norgebanen er en ekstrem kostnad med liten effekt, der alle innsatsfaktorer må importeres i den tid der Norge skal omstilles. En indikasjon får vi når vi ser på frakt knyttet til sjømat fra de tre (pt to) nordligste fylkene (fra Teknisk Ukeblad 06/21). I alt går nesten 2/3 (62 prosent) av denne transporten på sjø, dvs. høye andeler for fôr (95 prosent), ensilasje (74 prosent) og fiskeriprodukter (68 prosent), mens havbruksprodukter er mye lavere (14 prosent). For fisk på landjorda ender til slutt 1/3 på tog i dag, og den viktigste toglinja er Ofotbanen (42 km) fra Narvik og videre gjennom Sverige. Halvparten



av fisken som ender på land går gjennom Sverige og Finland på trailer. Kun 20 prosent går på vei gjennom Norge. På Nord-Norges største eksportartikkel (utenom petroleum) er det lite å hente. En systematisk satsing i Nord på sjø- og luftfart med kortbanenettet, samt forbedringen og sikring av dagens veier og gode tilførselsveier til gode stamveier vil koste vesentlig mindre. Det gir rom for å kunne bruke ytterligere ressurser til en systematisk satsing på produktutvikling og avansert automatisering,

«Nord-Norgebanen er en vakker tanke, men akk så dyr og lite utviklende»

sammen med sterkt oppdatert yrkesutdanning for fisk og kjøtt. Da kan mer fisk etter hvert komme på land i automatiserte anlegg, og med økt føringstilskudd for fisk og utvikling av flere fiskerimottak/frysestasjoner og bedring av havner og farleder kan kysten utvikles.

Videre kunne det sikret utviklings- og investeringsmidler for jordbruket, bedret sjøtransporten for gods generelt, utvidet persontrafikk på sjø og sikret en sterk pakke til innovasjon i Nord, herunder industri og reiseliv. Det vil kunne støtte utvikling av gode tettsteder med god bokvalitet gjennom billige barnehager, bibliotek, idrettsanlegg, sentrumsutvikling, samt styrke de

HAVETS MOTORVEI:

Norge er sjøveien mot Nord og har en unik og rimelig samferdselsituasjon med sjøveien, skriver Christian Anton Smedshaug. **ILLUSTRASJON: KNUT LØVÅS, KNUTLVAAS@GMAIL.COM**

økonomiske virkemidlene for bosetting i Nord.

Koronaerfaringene tilsier også en nyorientering der samferdselsdepartementet blir et infrastrukturdepartement med betydelig ansvar også for utbygging av bredbånd og den digitale infrastrukturen i hele landet. Digital pendling vil også senke behovet for framtidig utbygging av vei og skinner. Sterkere sjøsatsing betyr også at Kystavdelingen i Nærings- og fiskeridepartementet må sterkere inn i en framtidig NTP. En slik omprioritering gir store muligheter særlig når vi vet at Norge bruker 2-2,5 ganger mer i forhold til BNP enn våre nordiske naboland og Tyskland på samferdsel. Samferdsel har vært den store vekstsektoren i norsk statsbudsjett de siste periodene, med en dobling siden NTP 2014–2023 ble lagt fram av den rødgrønne regjeringen på 600 milliarder. Enigheten brøt sammen i spennet mellom Frys ønske om å bruke 1600 milliarder i NTP og regjeringens 1200 milliarder. Tiden der Norge har ekstraskattet sine innbyggere gjennom økte bompenger og et investeringsnivå på 2–3 ganger høyere enn naboland bør være over. Sjøveien er langt billigere å ta i bruk, vedlikeholdsfri, styrker norsk produksjon og senker importbehovet.

Chr. Anton Smedshaug, daglig leder i Agrianalyse og førsteamanuensis ved NMBU
christian.anton.smedshaug@agrianalyse.no

Økonomen Morten Jerven, Erik S. Reinert, Maria Walberg, Rune Skarstein, Chr. Anton Smedshaug og Marie Sneve Martinussen skriver onsdager i Klassekampen.

PÅ TEPPE

Klisjeen

Teknisk Ukeblad skriver om ei som fikk lederjobb på nach. Det ble vel «Wonderwall» på gitar. **Mulighetenes klang**



Landeplage

NRK melder om en ny virusvariant ved navn Lambda-varianten. Greit nok at Munchmuseet er stygt, men er det smittosomt i tillegg?

Grøtefylla

På TV 2s nettsider kan vi lese at det er «full fyr i en bolig i Fyllingsdalen». Høres ut som en hvilken som helst helg i Fyllingen.

Utskyking

«Ingenting i en finale å gjøre», uttaler Filip Ingebrigtsen i VG om sitt nederlag i OL.

Ja, kom igjen! Dra hjem med hodet hevet og verdigheten i behold. **Utstrekt?**



Utskyking II

VG deler også «Slik klarer du å løpe 30 min. i strekk». Det høres ut som et veldig merkelig ganglag.

Utskyking III

Finansavisen skriver at «Dette er elbilene nordmenn sikler på». Æsj, de er sikkert yngst i søskenflokken.

Fiskale hensyn

«Det er ingen grunn til å ta argumentene Witzøe serverer for god fisk», står det i bilaget. Så det er sånn han har bestukket høyresida.

Gode navn

Statskog skal dele ut beløp på 5000 og 10.000 kroner til friluftsliv, sier kommunikasjonsjef Trond Gunnar Skillingstad til NTB.

Gode navn II og III Årets praktikanter i Oljefondet som slapp gjennom nåloyet heter blant annet Casper Stenersen og Nicolai Greve-Isdahl Mohn, melder E24. **teppet@klassekampen.no**