

Følg med på leserdebatt og kommentarer på **bt.no**

### Lunds regnestykke

**STATSSEKRETÆR** Kjetil Lund forsøker i BT 13.06. å svare på min kritikk av Jens Stoltenbergs utsagn om klima og energi. Det mest interessante ved Lunds innlegg er at han ikke prøver å imøtegå det meste av det jeg skrev, inkludert:

- Den rike delen av verden har ansvaret for den klimasituasjon vi nå befinner oss i.
- Gass-fremtiden er høyst usikker på grunn av de reelle klimakostnadene også ved gassbruk og konkurranse fra fornybare kilder.
- Avkarbonisering av verdens energiforsyning er ikke bare gunstig for klima, men også for folkehelse og fattigdomsbekjempelse.

**SÅ PRØVER** statssekretæren å slå en vits om en professor som ikke forstår brøkgregning. Lunds regnestykke er basert på en gitt inndeling av verden i rike og fattige land og deres mulige bidrag til fremtidige utslipp. Men det var ikke det saken dreide seg om. Stoltenberg påsto at fremgang i løsning av det globale fattigdomsproblem har ført til «enorme utslipp av klimagasser». Jeg har fortsatt ikke sett tall for disse enorme utslippene sammenlignet med våre egne.

**LUND VELGER SÅ** å trekke frem at det har vært redusert utslippsintensitet i Norge de senere år. Dette er villedende. Utslippsintensitet er forholdet mellom utslipp av klimagasser og bruttonasjonalprodukt. Bruttonasjonalproduktet har hatt større prosentvis økning enn bokførte utslipp. Derfor kan man stolt rapportere redusert utslippsintensitet. Men det er utviklingen i totale utslipp som er viktig, ikke den såkalte utslippsintensiteten. I tillegg har vi også økt karbonfotavtrykk ved at vi importerer mer varer fra utlandet.

PETER HAUGAN, PROFESSOR I GEOFYSIKK INSTITUTT

### Store forskjeller, Berrefjord!

**PÅL BERREFJORD HEVDER** 16. juni at det ikke er stor forskjell på rød og blå. Den tidligere sosialdemokraten har tydeligvis latt seg forlede av Erna Solbergs retorikk, hvor runde vendinger er viktigere enn politisk innhold. Berrefjord skriver at vi er enige om de viktigste tingene i samfunnet. Det er mulig, men det er vidt forskjellige løsninger på hvordan vi skal løse utfordringene vi står ovenfor. Jeg mener de største forskjellene kommer til syne i skolepolitikken, noe en tidligere AU'fer burde vite.

**ARBEIDERPARTIET** er et sosialdemokratisk parti, og legger dette til grunn i skolepolitikken, på akkurat samme måte som Høyre legger sin konservatisme til grunn. Forskjellene kommer likevel til syne når partiene presenterer virkemidler.

**HØYRES** tre viktigste saker i skolepolitikken er flere privatskoler, karakterer i 5. klasse og permanent nivådeling. Høyres problem er at løsningene er tilbakevist av skoleforskere som i beste fall virkningsløse, i verste fall negative. Arbeiderpartiets tre viktigste saker er etterutdanning til lærere, tidlig innsats og bedre yrkesfag. Forskjellene mellom partiene er tydelige i skolepolitikken. Å legge lokk på forskjellene er en av Ernas hovedstrategier. Det er godt vi har Siv Jensen og Jens Stoltenberg, som begge er tydelige på at høstens valg er et retningsvalg.

EIGIL KNUTSEN, STORTINGSKANDIDAT FOR ARBEIDERPARTIET I HORDALAND

Jernbaneløse tillegges roller og meninger det ikke har. Påstander om manipulasjon er grov kost.

# Grunnløse påstander fra Omdal

## SAMFERDSEL

Thor Erik Skarpen, kommunikasjonssjef Jernbaneløse Plan og utvikling



Sven Egil Omdal legger i sin artikkel i denne avisen bredside til mot Jernbaneløse og Høyhastighetsutredningen. Han setter frem beskyldninger om manipulasjon av utredningen. Han bygger artikkelen på påstander som er feil. Påstandene er fremmet før og tilbakevist før.

**OMDAL BØR LESE** høyhastighetsutredningen. Da ville han neppe ha funnet grunnlag for å skrive en slik artikkel. Man får inntrykk av at han ikke har gjort research, men bygget artikkelen på ensidige påstander.

Før Høyhastighetsutredningen startet, visste vi det ville bli et stort engasjement i høyhastighetsdebatten med mange sterke meninger på varierende faglig grunnlag. Derfor la vi stor vekt på en åpen prosess. Alle kan se dokumentasjonen, hvem som utførte de ulike delene av utredningen og resultatene i alle ledd. Full åpenhet gjennom hele prosessen.

**JERNBANEVERKET ER IKKE** imot høyhastighetsbaner. Naturlig nok er jernbaneløse tilhengere av moderne jernbaneutbygging. Noe annet ville vært absurd. Jernbaneløse har anbefalt politikerne å først satse på de strekningene der passasjergrunnlaget og potensialet er størst før det satses på fjernstrekningene. Vi har anbefalt å satse på InterCity-strekningene på Østlandet, men slik at fremtidige høyhastighetsbaner kan bygges og benyttes i tilknytning til InterCity-nettet.

**DET ER NORSKE POLITIKERE** og folkevalgte som bevilger penger til jernbanebygging og beslutter hvilke prosjekter det skal satses på. De beslutter også hva som skal utredes av fremtidige prosjekt. I tilfelle Høyhastighetsutredningen besluttet politikerne at den skulle gjennomføres og hvordan den skal gjennomføres. Jernbaneløse har fulgt dette mandatet til punkt og prikke. Samfunnsøkonomiske beregninger er gjort i henhold til Finansdepartementets veileder.

**DET ER IKKE** noe hokus pokus i Høyhastighetsutredningen. Utredningen er gjort i full offentlighet. Den ble utført slik politikerne bestemte at den skulle utføres. Den viser blant annet hva det vil koste å bygge høyhastighetsbaner i Norge, hvor mange passasjerer som ble antatt å ville benytte seg av tilbudet, lønnsomhet ved drift, byggetider, kontraktsstrategier, mulige traseer, ulike konsepter, miljøregnskap og godstransport.

**I MOTSETNING TIL** Omdals påstander ble det utredet ulike konsepter, ulike billettpriser – ikke bare lave – og godstrafikk var med i utredningen. Alt er offentliggjort. Arbeidet ble utført i full åpenhet. Alt arbeidet ble utført av eksperter fra ulike konsultantselskaper, med bred europeisk deltakelse etter offentlige anbudsrunder.

Konsultantselskapene la selv frem resultater av sine delarbeider fortløpende i de to årene utredningen pågikk, også konklusjonene. Hele prosessen er blitt overskuet av et europeisk ekspertpanel av kapasiteter som har erfaring og kunnskap om høyhastighetsbaner – og uavhengige av Jernbaneløse.

**DET SVARTMALES** om utredningen, men den viste mange positive tall som kan glede tilhengere av høyhastighetsbaner i Norge: Det britiske selskapet Atkins utredet det økono-



**UTEN GRUNNLAG:** Omdal bør lese høyhastighetsutredningen. Da ville han neppe ha funnet grunnlag for å skrive en slik artikkel. FAKSIMILE BT 8.JUNI

miske på oppdrag for Jernbaneløse. De viste at høyhastighetstog i Norge ville kunne drives med overskudd. Det driftsøkonomiske resultatet for togoperatørene var positivt. Derimot var det samfunnsøkonomiske regnskapet negativt. Hovedårsaken er at de høye byggekostnadene utveier de positive effektene. Når det er sagt, så er det svært mange samferdselsprosjekt som bygges til tross for at samfunnsnyttene er beregnet til å være negativ. Det er de høye investeringskostnadene som gjør sitt til at de folkevalgte ikke ønsker å prioritere høyhastighet på fjernstrekningene nå, men først konsentrere seg om de mest passasjersterke strekningene.

**HVA GJELDER ANDRE** høyhastighetsutredninger: Utredningen Omdal viser til er ikke laget av «Deutsche Bahn med 295.000 ansatte, 1000 utreder» (sitat Omdal). Den er laget av Norsk Bane. Et selskap med to ansatte hvorav én er utreder. De har rett nok kjøpt inn bistand fra konsulenter i Deutsche Bahn International, et konsultantselskap som eies av Deutsche Bahn.

Det er vel og bra, men Norsk Bane strekker strikken svært langt når de bruker merkevaren Deutsche Bahn i sin markedsføring. Ikke engang Deutsche Bahn har tatt i bruk den type konsepter på sine høyhastighetslinjer som Norsk Bane foreslår, med alternerende stoppmønster som skal dekke et stort antall stasjoner. Norsk Bane skal for øvrig ha ros

for i så mange år å holde liv i debatten om behovet for moderne jernbane i Norge, selv om ikke alle debattinnleggene er like faktabaserte.

**AT NORSK BANES** utredning viser mer positive tall for samfunnsøkonomi betyr ikke at kvaliteten på utredningen er bedre, men at det ligger andre tall til grunn i regnestykkene. Dette kan for eksempel være høyere passasjertall eller lavere byggekostnader.

I dette tilfellet bør seriøse markedsundersøkelser og faktiske priser i det europeiske entreprenørmarkedet for jernbanebygging være styrende. Skal man til bunns i forskjellene må man sammenligne utredningene og ikke minst tallene som ligger bak. Det har ikke Jernbaneløse fått anledning til fordi Norsk Bane ikke har ønsket å offentliggjøre sin utredning.

**JERNBANEVERKETS OPPGAVE** er ikke å selge verken Justin Bieber-kyss eller høyhastighetskonsepter, men å bidra til å utføre den til en hver tid gjeldende jernbanepolitikken. Det er nok skuffende for enkelte at de høye investeringskostnadene gjør sitt til at de folkevalgte ikke velger å prioritere høyhastighetsbaner på fjernstrekningene akkurat nå.

Dette kan vi forstå. Så får vi leve med at det skytes på pianisten og at Jernbaneløse tillegges roller og meninger det ikke har. Påstander om manipulasjon blir imidlertid for grov kost. Høyhastighetsutredningen er ærlig arbeid.