

Ords kifte

TILRÅDD LENGDE: 3500 TEIKN INKL. MELLOMROM
ordskifte@dagogtid.no (Me godtek innlegg både på nynorsk og bokmål.)

«Vegnettet i Sogn og Fjordane er brukarbetalt gjennom seravgifter.»

Sakleg om sakprosa

LITTERATURPOLITIKK
TROND ANDREASSEN
OSLO

I Dag og Tid 14. mai skuldar Geir Gulliksen meg og andre innanfor sakprosamiljøet for å vere demagogar som medvite fremjar kunstfiendslege haldningar. Ja, han påstår jamvel at vi har karakterisert skjønnlitteraturen som den «jålete, unødvendige, unyttige, tullete og uforståelege skjønnlitteraturen». Slike kraftsatsar held eg for å vere demagogiske, inntil dei er dokumenterte.

Sjølv har eg aldri ytra noko slikt, og eg ville gått i rette med dei som hadde gjort det. Norsk faglitterær forfatter- og omsetjarforeining (NFF, andre sakprosamiljø får tala for seg) arbeider for å betre tilhøva for norsk sakprosa, utan at dette på nokon som helst måte går ut over skjønnlitteraturen. Dei foreiningane som driv interessepolitikk på vegner av dei ulike forfatter- og omsetjarforeiningane, er stort sett samde i alle store saker. Til dømes var dei skjønnlitterære organisasjonane aktivt med i kampanjen for innføring av ei innkjøpsordning for sakprosa i 2005.

At NFF i sitt arbeid med å betre tilhøva for norsk sakprosa har vist til dei ordningane som tidlegare er innførte for norsk skjønnlitteratur, har det sjølv sagt vore vanskeleg å unngå. Ønskjer vi ei innkjøpsordning for sakprosa, er det naturleg å vise til at det allereie er slike for skjønnlitteraturen. Gulliksen har truleg misforstått når han hevdar at vi har argumentert for ei ordning som er lik den skjønnlitteraturen har. Nei, vi har alltid sagt at det vi ønskjer, er ei selek-

tiv innkjøpsordning der det skal kjøpast inn hundre og femti titlar i året. Dette er ikkje grunngeve ut frå ein rettferdstanke, men ut frå kor viktig sakprosaen er i vår skriftkultur; sakprosaen inneheld litterære meiningsytringar som fortener å bli stimulerte både med omsyn til produksjon, distribusjon og marknads-tiltak. For forfattarar, forlag og alle som er opptatt av litteratur, er det viktig å få han ut til folk, difor må han spreiaast til biblioteka. La meg dessutan nemne at vi dei siste åra òg har tatt del i ein brei offentleg debatt om kvaliteten i norsk sakprosa. Vi er opptatt av å betre kvaliteten og trur at konkurransen som ei selektiv ordning skaper, vil gjere nivået høgare etter kvart.

Gulliksen ber oss rydde opp i det vide feltet som omgrepet sakprosa femner om. Til liks med nemninga skjønnlitteratur er sakprosa eit omgrep som femner om mange ulike sjangrar. Difor gjer vi til dagleg ei rekkje føremålstenlege inndelingar og klassifiseringar. Snakkar vi til dømes om innkjøpsordninga, handlar det om sakprosa-bøker som har ei essayistisk, forteljande, resonerande eller argumenterande form. Når vi vender oss mot akademia, talar vi om den akademiske prosaen og omgrepet faglitteratur blir då brukt oftare, og så snakkar vi om læremiddel når det er naudsynt osb.

Til slutt: Litteraturen har mange utfordringar å hanskast med dei kommande åra. La oss stå saman om å møte dei, i staden for å hakke på kvarandre, slik Gulliksen inviterer til.

Trond Andreassen er generalsekretær i Norsk faglitterær forfatter- og omsetjarforeining.

Samfunnsøkonomisk analyse eller haldningar?

ØKONOMI
IDAR MO
SOGDAL

Eg er einig med professor og samfunnsøkonom Steinar Strøm når han i Dag og Tid 14. mai seier at det må leggast vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd. Problemet er at han i artikkelen dokumenterer nokså godt gjennom konkrete døme at han ikkje har metodikk som syner når vi har lønsemd når han skriv dette: «Hvis vi skal binde ressursar i et prosjekt, bør det minst kunne gi tilsvarende avkastning som i alternative prosjekter. Denne alternativ-tankegangen har dessverre ikke vært styrende for mange investeringer i Noreg, spesielt ikke har det vært innen distriktspolitikk og miljøpolitikken.» Vidare seier Strøm: «En viktig grunn til at samferdselen, spesielt jernbanen, har problemer i områder der det bor flest folk, er at politikere har prioritert prosjekter i områder hvor det ikke bor så mange, eller for å sitere min kollega Victor Norman i sin nylige kritikk av mangelfull infrastruktur: 'Vi trenger ikke flere tunneler på tilfeldige steder i Sogn og Fjordane.'»

Då Gardermo-prosjektet var nesten ferdig på 1990-talet, hadde Aftenposten ein stor artikkel under overskrifta «Gardermobanen dyrere enn flyplassen» og viste til at flyplassutvidinga ville koste 11 milliardar kroner og bana 12 milliardar kroner. Bana skulle verte både bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønsam, men som vi veit,

måtte staten avskrive størstedelen av investeringa. I dag ville nok utviklinga av bana kosta 18 milliardar kroner, og det er lik summen av all investering i riks- og fylkesveggar i Sogn og Fjordane målt i 2008-kroner i førtiårsperioden 1969–2008, dvs. vel 400 millionar kroner per år, og vegbrukarane i fylket betalar over ein milliard kroner per år i seravgifter. Professor Victor Norman sa i eit foredrag på ein stor vegkonferanse at skulle ein oppleve ein bilfri sommarferie, så var det berre å leggje han til vegar og lange tunnelar i Sogn og Fjordane, så dette fylket var eit godt døme på dårlege samferdsleinvesteringar.

Det er årleg 80 millionar reisande og det vert produsert 1,4 milliardar personkilometer i det «bilfrie» vegnettet i Sogn og Fjordane, og i tillegg vert det utført 500 millionar tonnkilometer. Det er om lag ti gonger så stor produksjon som på Gardermobana, som berre har 5 millionar reisande og 250 millionar personkilometer. Truleg er minst 80 prosent av transportkapasiteten i vegnettet i Sogn og Fjordane utvikla for 18 milliardar kroner målt i 2008-prisar etter 1969, og han er brukarbetalt gjennom seravgifter i motsetnad til dei veldige jernbaneinvesteringane i bynære strom.

Næringslivets hovudorganisasjon (NHO) la nyleg fram ein plan for utvikling av raske jernbaner frå Oslo til Skien, Kornsjø og Lillehammer. Prislapp: 105 milliardar kroner, og banene skal gå heilt parallelt med firefelts motorveggar

med rikeleg kapasitet til rask ekspressbussdrift der kvar personkilometer kan produserast til 60 øre per personkilometer medrekna betaling for vegbruk i bussar med 60 prosents utnytingsgrad. I dag kostar det 13 milliardar kroner å produsere 2,5 milliardar personkilometer på jernbana per år, dvs. 520 øre per personkilometer, og statstilskotet medrekna banekostnad er 10 milliardar kroner eller 400 øre per personkilometer. Produksjonskostnaden på lyntoga vil kanskje bli minst 600 øre per personkilometer medrekna betaling for køyreveg med knapt 200 øre i brukarbetaling. Lyntog brukar veldige mengder energi. Når vi reknar med indirekte energibruk til eksklusiv køyreveg m.m., så vil dei bruke fem–ti gonger så mykje energi per personkilometer som alternativ transport av passasjerane i ekspressbussar på ledig kapasitet i vegnettet. Likevel framstiller NHO lyntoga som miljøvenlege. Elkrafta til framdrift kan brukast alternativt til reduksjon av CO₂-utslepp frå kolkraftverk både i Danmark, Tyskland og Polen. Professor Steinar Strøm har tidlegare røynslar med økonomiutrekningar frå Gardermobana. Vi treng nå ei forklaring på korleis brukarbetalte samferdsleprosjekt i distrikta har dårleg samfunnsøkonomi, medan ekstremt kostbare og lite brukarbetalte prosjekt i byområde med gode alternative løysingar er gode.

Idar Mo er økonom og spesialrådgjevar i regionalavdelinga i Sogn og Fjordane fylkeskommune.



Ord om språk

Grogrøne mainetter

I ei av dei gildaste vårvisene me har, «Menuett i mai», syng Vidar Sandbeck om «de grogrøne mainetten». No er det tid for gror og lauvsprett, for spiring og maimenuett. Det er mykje som kan spira og veksa og gro, og det er mykje som kan vera grønt. Groren og grønska heng i hop, både ute i naturen og i målet: adjektivet *grøn* er skylt verbet *gro*. Men det finst vel ting som gror utan å grønka? Kan me seia at verbet *vekse* vekst vilt? Og tru om det snart er grortid for ord som kan løysa av *utvikling*?

Me nyttar verbet *gro* om ting som vekst eller tek til å veksa. Poteter og korn og gras gror.

Det gror på folk òg: Skjegg og sår gror heilt av seg sjølv, utan at me sår noko som helst. Huda gror, men ho grønkar ikkje. Stundom kan me rett nok vera mest som grøne i andletet, men då kjem det helst av kvalme, og ikkje av klorofyll. Me skulle kanskje tru at lekken *-fyll* i *klorofyll* var den same som i *fyll* og *fyllesjuk*, og at det soleis var eit språkleg samband mellom grønska og kvalmen. Russen driv ofte med fyll og rangel i desse «grogrøne mainetten», so heilt urimeleg er det ikkje. Likevel, det greske ordet *phyllon* tyder 'blad', og fylgjeleg tyder *klorofyll* 'bladgrønt'. «Det spirer og gror», seier me,

men kvar og korleis gror det? Det er likt til at ting kan gro i alle retningar, særleg ser det ut til at det å *vekse* er styrklause saker: Me seier at noko vekst *opp*, vekst *fram*, vekst *att*, vekst *saman*, vekst *frå seg*, vekst *til*, vekst *av*, vekst *ut*, vekst *inn* – og du kan veksa *med* noko, og noko kan veksa *over* deg. Og når du er ferdig med vokstere, er du ikkje berre *vaksen*, men jamvel *utvaksen* eller *fullvaksen*. Før du kjem so langt, er du *halvaksen*. Og du kan vera *småvaksen* jamvel om du er *fullvaksen*, men *veslevaksen* er det helst ungar som er. Litt av ei røre!

Det er rot og røre andre stader òg: Den siste tida har det

vore mykje tale om politikarspråk og om bløminga av *fokus* og *grep* og *i forhold til*. *Utvikling* høyrer til same flokken. Ofte gjeld det å «fylgja utviklinga», men kva er det som er so interessant med å sitja å sjå på ting som «viklar seg ut»? Det er tungvinne og putlete saker. Då er det meir saft og kraft i det som vekst og spirer og sprett. Kva om me tok til å seia (*fram*)*vokst* litt oftare, i staden for *utvikling*? Det er tida for det no.

KRISTIN FRIDTUN

Kristin Fridtun er nordiskstudent. E-post: fridfun@stud.ntnu.no