

■ ■ ■ Folk må velge arbeid fremfor fritid, og da må vi sørge for at de kommer seg raskere på jobb. Bane og vei må utbygges der arbeidsreisene foregår – i pressområdene, skriver administrerende direktør **Anne-Kari Bratten** i Arbeidsgiverforeningen Spekter.

Mindre reise – mer jobb

INNLEGG Samferdsel

Orbudspolitikken har gode kår i det offentlige ordsfiktet etter regjeringens forslag til Nasjonal transportplan (NTP). Dessverre fokuserer altfor få på planens avgjørende betydning for arbeidslivet og norsk verdiskaping.

Det er til å forstå at det kjempes for lokale skipstuneler, veistumper, småflyplasser og holdeplasser, men slike fragmentariske diskusjoner må vike plassen for den store gjennomgripende debatten om hvordan



STORT BEHOV FOR ARBEIDSKRAFT. Kollektivtraffikkens bidrag er avgjørende, skriver Anne-Kari Bratten.

infrastrukturen og kollektivtilbudet skal bidra til å gjøre Norge klar for de helt massive arbeidskraftsutfordringene vi står overfor.

Det viktigste målet i nærings- og arbeidslivspolitikken er å sikre nok arbeidskraft til både privat og offentlig sektor, slik at vi også i fremtiden legger til rette for høy økonomisk verdiskaping og velferdstjenester i verdensklassa. Da er det avgjørende at samferdselspolitikken målrettes, slik at arbeidsreisene foregår så raskt og effektivt som mulig.

Reisetiden har økt år for år. ■ I 1980 brukte vi 52 minutter per dag på å komme oss til og fra jobb.

■ I 2010 brukte vi 61 minutter på arbeidsveien, altså over en time.

En viktig forklaring på økningen er at man ikke har bygd ut infrastrukturen slik at den holder tritt med økningen i antall sysselsatte. Det blir køer når mange flere folk skal på jobb uten at veiene, jernbanen og kollektivtransporten får større kapasitet.

Dette bildet forsterkes ytterligere i pressområdene der arbeidsplassene skapes og mye av den nye innovasjonen skjer. I tillegg har utviklingen i arbeidsmarkedet fort til at arbeidsplasse sentraliseres uten at folk flytter etter – blant annet på grunn av boligprisene i storbyene.

Hver eneste dag ifjor økte

■ **MÅ FÅ SLIPPE KØ.** Det viktigere enn noengang at vi sikrer et samferdselstilbud som gjør at den yrkesaktive delen av befolkningen kommer seg raskt og effektivt til og fra jobben. Foto: Erlend Aas, NTB Scanpix



befolkningen i Oslo og Akershus med 57 innbyggere. Det tilsvarende omtrent to skoleklasser per dag. Nord-Vest og Bergen fikk henholdsvis 13 og 11 nye innbyggere daglig. Befolkningen i Oslo økte med 10.681 personer ifjor.

I InterCity-området på Østlandet økte befolkningen med 2713 per måned. I 2060 vil nesten halvparten av Norges befolkning bo innenfor InterCity-området. Politikeren må få øynene for betydningen dette har for effektive transportløsninger i dette området.

Forslaget til NTP viser en markant satsing på kollektive transportløsninger i regionene rundt de store byene. Det er bra at det indre InterCity-trianglet skal stå ferdig i 2024. Men vi må huske at det er nå og i de nærmeste årene de store endringene kommer. På kort sikt vil det være viktig at kollektivtransporten holder rittetiden og at vi sikrer mest mulig forutsigbarhet for de reisende.

Å vedlikeholde den infrastrukturen vi allerede har, er dermed en avgjørende betyd-

ning for punktligheten. Det er derfor positivt at det foreslås at penger til vedlikehold økes, men det er bekymringsfullt at dette først får full effekt etter fire år av planperioden.

Over halvparten av de spurte i en Norstat-undersøkelse Spekter fikk utført ifjor, sier de ville jobbet mer om reisetiden hadde vært kortere.

Over halvparten av de spurte sier de ville jobbet mer dersom reisetiden hadde vært kortere

hadde vært kortere. Nå arbeider over 40 prosent av kvinnene deltid. Å få kvinnene til å arbeide like mye som menn, representerer en verdi som er større enn oljefondet. Dessuten er det helt nødvendig for å få nok arbeidskraft til velferdsstaten.

To tredjedeler sier i tillegg at reisetiden er avgjørende for om de vil skifte jobb. Næringslivet krever stadig større omstillingsdyktighet for hvert år som går.

Norge trenger all den arbeidskraften som kan mobiliseres, og kollektivtraffikkens bidrag er avgjørende.

Snart blir den lykkelige babyboomen etter krigen til den mer utfordrende eldreboomen. I løpet av 25 år vil andelen innbyggere over 80 år bli doblet. Vi blir stadig færre yrkesaktive bak hver pensjonist. I 1950 var det hele syv yrkesaktive bak hver pensjonist, i dag er det 2,7 og i 2060 vil det kun være 1,7 yrkesaktive bak hver pensjonist. Derfor er det viktigere enn noengang at vi sikrer et samferdselstilbud som gjør at den yrkesaktive delen av befolkningen kommer seg raskt og effektivt til og fra jobb.

Fleksibilitet i arbeidsmarkedet er nødvendig, derfor må Stortinget levere mer på helhet og sammenheng i samferdsels- og arbeidslivspolitikken, og mindre på regionale hilsener hjem.

■ **Anne-Kari Bratten, administrerende direktør i Arbeidsgiverforeningen Spekter**

FLERE INNLEGG Side 38 – 40



Gjeste kommentar Sykdomstegn Ole Einar Stokstad Innlegg

Er innovasjon oppskrytt?
Espen Solberg, Kyrre Lekve og Sveinung Skule

Består og bidrar Bjørn Erik Ness

Formuttlig skattejustering
Diderik Lund

Teori og virkelighet
Petter Osmundsen og Thore Johnsen



Epost: debatt@dn.no Telefaks: 22 00 11 10
Hovedinnlegg/kronikk: Maks 4500 tegn
inklusive mellomrom Underinnlegg/replikker:
Maks 1500 tegn (ca. 250 ord)
Legg ved portrettfoto

■ Alt stoff som leveres til Dagens Næringsliv, må produseres i henhold til Vær varsom-plakaten.
■ Dagens Næringsliv betinger seg retten til å lagre og utgi alt

stoff i avisen i elektronisk form, også gjennom samarbeidspartnere.

■ Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innsendte manuskripter.

Debattinnlegg honoreres ikke. Debattansvarlig: Vidar Ivarsen, tlf. 22 00 10 59 – 932 56 059 debatt@dn.no