

Perspektivløse regnestykker - vilje til naturødeleggelse¹

Kritiske merknader til Ådne Napers notat «Vilje til forbruk – evne til produksjon»².

Anders Ekeland, Bærum SV

Ådne Naper har skrevet et notat som ble lagt ut på Facebook i «SV-gruppa!» som helt klart påpeker en avgjørende svakhet i utkastet til arbeidsprogram for SV: det er et stort gap mellom viljen til å elektrifisere økonomien og samtidig blant annet tredoble industriens andel av BNP fra 6,6% til 20% - uten å øke kraftproduksjonen radikalt.

Arbeidsprogrammet går mot økt naturødeleggende vindmøller og bunnfast havvind. Det er bra. Man burde sjølsagt også gå mot elektrifisering av sokkelen, så hadde gapet blitt mindre. Problemet er at den eneste løsningen på dette gapet som Naper ser, er mer produksjon, dvs. full fart for naturødeleggende vindmøller, først på land og så til havs.

Det grunnleggende spørsmålet som hverken Naper eller programmet stiller er bærekraft. Skal vi nærme oss en bærekraftig sirkulær økonomi, må energi- og ressursbruken reduseres, ikke økes. Når vi erstatter fossil energi med fornybar, må det først og fremst skje ved å kutte kapitalismens sløseri. Og hvis det trengs mer energi, må vi bygge ut den minst naturødeleggende teknologien først. Ikke sist!

Både arbeidsprogrammet og Naper har lite å komme når det gjelder å stanse kapitalismens sløseri med ressurser og dens systembetingede, profittjaktorienterte veksttvang. Dermed har de – Naper langt klarere enn arbeidsprogrammet – ikke funnet noen «tredje vei». Naper går for å rasere natur i nødvendig omfang, klart og greit. Arbeidsprogrammet vil ikke det, og havner dermed i en politisk spagat.

Så er det god grunn til å være skeptisk til Napers regnestykker. Han diskuterer overhodet ikke om den "grønne" industrien som skal oppfylle målet om industriens andel av BNP fra 6,6% til 20% virkelig vil være like energislukende som den smelteverk-dominerte industrien vi har i dag. De tre næringene som utgjør kraftkrevende industri³ står for grovt regnet 80 prosent av kraftforbruket, hvorav mye er strøm. Med en annen industristruktur enn dagens, vil det kraftbehovet som den vanvittige ideen om tredobling medfører, bli mye mindre. Det gjør ikke tredoblingen en tøndel mer realistisk eller ønskelig. Både arbeidsprogrammet og Naper mangler en grunnleggende holdning til å bruke % av BNP som utgangspunkt for å sette seg mål på veien mot bærekraft.

Sosialt rettferdige miljøavgifter = politiske priser

Hvilke konsekvenser har det at Naper – og til denne dag også mesteparten av venstresida – praktisk talt sett bort fra sosialt rettferdige avgifter som et nødvendig verktøy for å tøyte overforbruk av både fossil og "grønn" energi. Det er ikke noe i det de skriver som sier at *politiske* priser har en viktig rolle å spille når det gjelder å bringe, ikke bare et kapitalistisk samfunn, men enda mer et sosialistisk samfunn i en økologisk retning. Det er gledelig dissens i arbeidsprogrammet som i milde ordelag går inn for en form for karbonavgift til fordeling (KAF). Dissensen har støtte fra 7 av arbeidsprogramkomiteens 15 medlemmer. Det er bra, men det viser at SV som parti ennå har et langt stykke å gå før forståelsen av at et grunnleggende problem for kapitalismen, er at den ikke setter pris på naturen. Nå finnes det ikke noen «riktig» pris på natur. Det finnes bare politiske priser, dvs. å legge

¹ Takk til Hallvard Birkeland og Tom Rellsve for kommentarer og korrekturlesing av en tidligere versjon. De har ikke noe ansvar for det endelige resultatet.

² <https://aadnenaper.com/2020/11/13/vilje-til-forbruk-evne-til-produksjon/>

fbclid=IwAR1puMCxChYC_0LMbpT4NoW1yhOmDDxRSpGExS1k5n5zTHZj82mTEoQF6C8

³ <https://www.ssb.no/energi-og-industri/artikler-og-publikasjoner/pa-vei-mot-gamle-hoyder>

avgifter på det vil ha mindre av, noe som bringer oss nærmere dit vi må – og dermed vil – nemlig til et bærekraftig sosialistisk samfunn.

Når SV med allierte har «tatt makta»⁴ og begynt bygginga av det sosialistisk, vil politiske priser være veldig viktig for at overgangen til bærekraft skal bli minst mulig «byråkratisk». Denne manglende forståelse for politiske priser gjenspeiler at man ikke fullt ut har tatt inn over seg det *faktum* at kapitalismen utgjør en dødelig trussel mot menneskehetens overlevelse, som vil gjøre at vanlig folk verden over vil skjønne at vi må få et annet system. Kapitalismen har vist at den kan levere arbeiderklassen i de industrialiserte landene «The American way of life». På dette punktet tok Marx, Luxemburg og Trotskij feil, og Bernstein hadde rett. Hadde det ikke vært for kapitalismens absolutt manglende evne til å la være å ødelegge menneskehetens livsgrunnlag, hadde «klassekompromisset» kunne vare i veldig mange tiår, ja hundre år framover. Kapitalismen har gjort Kina til et moderat rikt land – og til verdens største utslippsnasjon og med en uendelig rekke med økologiske problemer/katastrofer. Det er kapitalismens manglende evne til å løse disse eksistensielle problemene som kommer til å avslutte dens eksistens. Arbeidsfolk kan – og vil - gjennom sin kamp tilkjempe seg en del av kaka som gjør at den kan få et rimelig komfortabelt liv. Dessuten trenger kapitalismen høy og økende etterspørsel, noe som fører til at vi drukner i reklame som trengs for å skape et «shop så det svir» samfunn.. Det er dette økologisk katastrofale regimet vi lever under nå. Det må vi utvikle politikk for å bryte med. Det gjør hverken Naper eller arbeidsprogrammet.

Full fart i naturødeleggende vindkraft

På kort sikt betyr Napers ukritiske prioritering av økt kraftforsyning full fart når det gjelder naturødeleggende⁵ vindkraft på land, og på litt lengre sikt, både bunnfast og flytende havvind. På alle disse spørsmålene er det full splittelse på venstresida. Rødt, ved Moxnes, vil ta lederskap i kampen mot naturødeleggende vindkraft, men som vi har sett er det ikke særlig «kraft» i den kampen. Det skyldes blant annet at Rød Ungdom, i likhet med SU, NU og GU er *for* naturødeleggende vindkraft. Ungdommen demonstrerer mot dumping i Repparfjorden, men ikke mot utbygging av de naturødeleggende vindkraftanlegg, enda de ville hatt massiv støtte fra lokalbefolkningen. Når får vi se Moxnes, Lysbakken⁶ eller Bastholm sammen med lokalbefolkningen mot naturødeleggende vindkraft? Først når Lysbakken og Moxnes bæres bort som Arne Næss og Sigmund Kvaløy Setreng, begynner vi å nærme oss noe som er en øko-sosialistisk politisk praksis i vår tid. Når venstresida kjempet mot nedbyggingen Mardølafossen og Alta-vassdraget, så kjempet vi mot kraftsosialismen, mot troen på at evig vekst er mulig. Det er bare blitt viktigere med årene.

Det som derimot er mulig, og hvor vi knapt nok har begynt, er å designe produkter og varekretsløp for bærekraft. Jeg skal gi noen hint om dette i notatet. Det er sjølsagt ikke mulig å gi noe anslag om hvor mye energi en sparer ved å begynne med å legge til rette for påfylling og ikke tonnevis med engangsemballasje, eller ved utnytte bilene våre kollektivt, 96 % av døgnet, istedenfor 4% . Da vil vi kanskje bare trenge en femtedel av dagens biler, så veldig mye ressurser kan spares. Ikke minst parkeringsplasser, som kan bli til parker. Det som er helt sikkert, er at uten en økende karbon- og elpris, skjer det det ingen ting. Og uten omfordeling, kan energiprisene ikke økes.

⁴ Rekker overhodet ikke drøfte hvordan det kan foregå.

⁵Jeg bruker her begrepet naturødeleggende vindkraft for å markere at jeg ikke er mot vindkraft, tvert imot. Jeg er for vindkraft i urbane miljøer. Det danske naturvernforbundet har i flere tiår stilt krav om at vindturbinene skal plasseres langs motorveier – hvor naturen allerede er «ødelagt». Kommer tilbake til drøfting av vindkraft nedenfor.

⁶ Lysbakken framhevet kampen på Hamarøy i sin tale på SVs landsstyremøte 21.11.2020, men sa ikke at SV ville stanse alt som kunne stanses, så ikke at naturmangfoldet er så viktig at mer naturmangfoldet vindkraft er helt uaktuelt. Ikke et ord om hvor SV var når Lista og Fosen ble bygd ut. Lysbakken prøver å balansere mellom de ihuga vindkrafttilhengerne og de ihuga vindkraftmotstanderne i SV. Men her finnes det ikke noen «tredje vei».

Skal industrien utgjøre 20 prosent av BNP i 2040?

Den viktigste årsaken til at gapet mellom behovet for strøm og «viljen til forbruk» oppstår, er arbeidsprogrammets målsetting om at «Industriens andel av BNP skal økes til 20 prosent innen 2040, og dessuten sikres lave kraftpriser.».

Dette målet er «galskap» av mange grunner. La meg begynne med den mest åpenbare nemlig at industriell produksjon kjennetegnes ved at den kan automatiseres i veldig høy grad⁷. Det gjør industrielle produkter stadig billigere. Datamaskiner, litium-batterier, biler, alt produseres med stadig mindre arbeidskraft. Både som privatpersoner og samfunn får vi derfor flere og bedre industrielle produkter for den samme summen med penger. En god del viktige tjenester, som skole, helse, omsorg, kunst og kultur kan ikke, eller bør ikke, automatiseres i samme grad. Dermed vil bruken av arbeidskraft i disse næringen være konstant, eller øke. SV vil jo bedre bemanning i barnehagene, færre elever per lærer, ha mer psykisk helsevern. Det gir liten mening å automatisere konserter, enten det nå er rock eller filharmonier. Dermed vil disse sektorene utgjøre en stadig større del av BNP.

Det er dette som blant økonomer kalles «kostnadssjuke». Det at industriens andel av BNP synker, mens skole, helse, omsorg øker sin andel er praktisk talt en økonomisk naturlov⁸. I dag er industriens andel av BNP 6,6% og det skal altså tredobles! Det er vanskelig å forstå hvordan arbeidsprogrammet, uten noen gang å nevne «kostnadssjuke»-problemet har fått for seg at tredobling er mulig. Faren ved å sette seg urealistiske politiske mål er at man høster skuffelse og demobilisering⁹.

Figuren nedenfor¹⁰ viser industriens andel av BNP, med en meget klar trend. Arbeidsprogramkomiteen og Naper inviteres herved til å påpeke hvilke drivkrefter i kapitalismen og seinere sosialismen som skal snu denne trenden. Jeg ser fram til den analysen med stor intellektuell spenning.

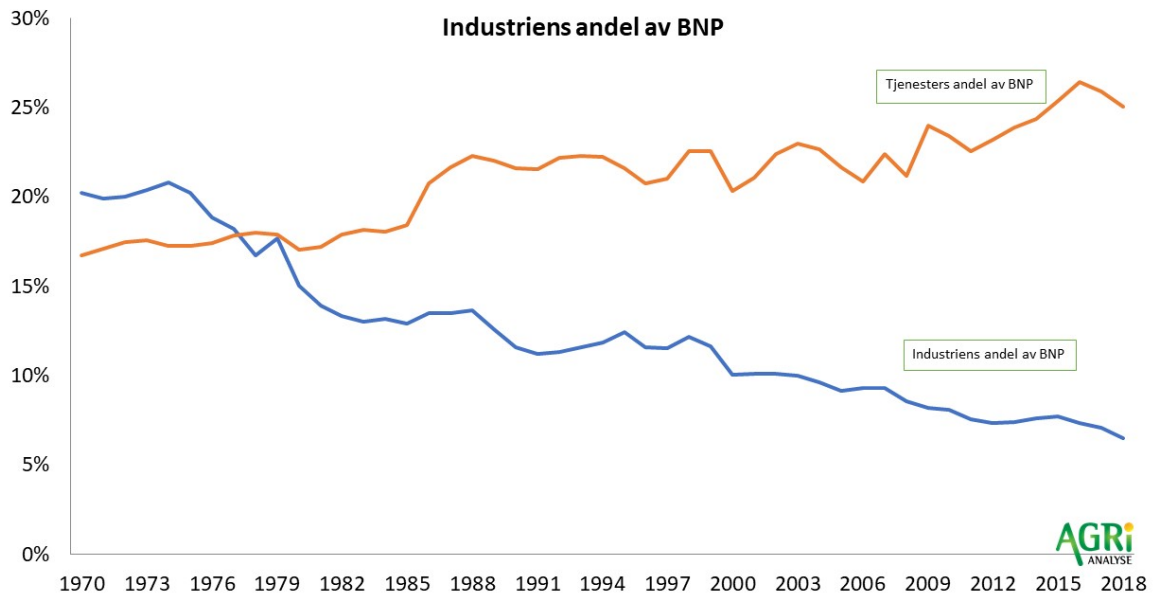
⁷Jeg skal ikke her gå inn i debatten om hvor fort roboter vil erstatte mennesker, bare antyde at det ikke går så fort som de mest optimistiske (pessimistiske?) anslagene, se https://www.idunn.no/pof/2020/01/robotene_og_arbeidsmarkedet for en drøfting av dette.

⁸For en rask innføring, se <https://www.manifesttidsskrift.no/kostnadssyken/>. På toppen av det hele er det et problem at slik statistiske sentralbyråer kategoriserer nye virksomheter så er det kanskje for få som blir kategorisert som industri. Produksjon av bøker, film, video er ikke industri, men produksjon av «informasjon og kommunikasjon». I dagligtale snakker vi om «filmindustri», men statistisk så ville en suksessrik norsk filmindustri ikke bidra til å oppnå dette 20% målet.

⁹

SV skulle avskaffe fattigdom, slik det konvensjonelt blir målt, men det klarte SV sjølsagt ikke. Kan man avskaffe denne typen statistisk fattigdom i nyliberal kapitalisme, hvor borgerskapet er på full fart vekk fra de siste rester av klassekompromiss? Ikke var det klart hvordan fattigdom skulle avskaffes, ikke ledet SV de departementer og direktorater som skulle avskaffe den. I sin bok «Frihet sammen» har Lysbakken en kritisk drøfting av dette. Lærdommen er at folk ikke forlanger mirakler, enten den gjelder fattigdom eller industrireisning. De vil ha en utvikling i riktig retning på basis av realistiske forutsetninger.

¹⁰ <https://www.agrianalyse.no/nyhetsarkiv/ukas-figur-industriens-andel-av-bnp-article1011-28.html>



Øko-sosialisme er å produsere «til enhver etter behov»

- på en bærekraftig måte, dvs. innenfor naturens tålegrenser.

Det betyr at både energibruk og ressursbruk må reduseres. Det gjøres ved å bare produsere nyttige ting og øke produktenes levetid. Vi må designe alle produkter for reparasjon og resirkulering, dvs. alt det vi mener vi *må* produsere. Slike helt nødvendige økologiske tiltak vil redusere BNP. Sannsynligvis industriens del av BNP aller mest. En elbil som har dobbelt så lang levetid som en fossilbil, reduserer BNP.

Det å brenne søppel, for så bygge CCS for å håndtere utslippene øker BNP – og industriens andel. Det å endre emballasje mengde og/eller type og dermed ikke måtte brenne på langt nær så mye senker BNP. Disse eksemplene illustrerer bare det velkjente faktum at BNP blir en stadig dårligere indikator på virkelig velstand og livskvalitet. Dette har venstresida og progressive økonomer påpekt i mange, tiår. Desto mer overraskende er det at SV nå skal lage et helt urealistisk mål knyttet opp mot BNP. Det er bare å notere seg at Naper heller ikke har noe kritisk perspektiv på hverken 20% målet, eller BNP eller kombinasjonen av de to.

Den mest sannsynlige årsaken til at dette 20% målet ikke har møtt mer motstand i arbeidsprogramkomiteen er at man så inderlig ønsker å skape nye arbeidsplasser og eksportinntekter når man skal fase ut olje- og gassproduksjonen. For det første burde en slå fast at vi ikke trenger å ha et så gigantisk overskudd på handelsbalansen som vi har når oljeprisen er høy¹¹. Det å bygge opp et gigantisk oljefond ved å selge de mest energirike, ikke-fornybare ressursene, selv når oljeprisen er under 100 USD fatet, er ikke god butikk. Det er veldig kortsiktig butikk. Det å sløse bort disse ufattelig verdifulle ressursene på å kjøre digre, ineffektive biler som fint kan gå på strøm¹². En burde også stille spørsmålet om ikke heller bygging av høyhastighetstog, økt lærertetthet og ikke minst deling av det samfunnsmessig nødvendige arbeidet kunne gi alternativ sysselsetting, ikke et desperat forsøk på skru industriens andel av BNP tilbake til 1970.

Gitt en aktivt «entrepreneurial state» som er krystall klar på at karbonprisen skal opp i skyene og elprisen opp så ENØK lønner seg, så er kapitalismen ganske god til å lage nye arbeidsplasser uten for mye politisk detaljstyring. Ikke minst gjelder dette «grønn finans» som rask skjønner at fossilbiler og fossilskip er sunset industries når karbonprisen bare stiger og stiger. Bedrifter, forskningsmiljøer, enkeltpersoner ser fortjenestemuligheter sjøl, enten fordi de må pga. dårlig lønnsomhet i eksisterende virksomhet, eller – og ikke minst – fordi kombinasjonen av teknologisk utvikling og forutsigbare, stigende energipriser stadig åpner nye muligheter. Jeg er den siste som er for å overlate kapitalismens utvikling til den selv. Tvert i mot, klare politiske målsettinger, klare virkemidler, f.eks. standardisering, er veldig viktig for å få ned utslipp og komme i retning av en bærekraftig sirkulærøkonomi.

¹¹ For et kjapt innblikk i oljeinntektenes rolle, fra et helt konvensjonelt vekst-vekst-vekst synspunkt se: <https://enerwe.no/eksport-eksportkreditt-fornybar/underskuddet-pa-handelsbalansen-uten-olje-og-gass-er-doblet-fra-2011-og-er-na-storre-enn-avkastningen-fra-oljefondet/379132>, se også <https://www.ssb.no/utenriksokonomi/artikler-og-publikasjoner/olje-og-gass-til-europa-sikrer-norges-handelsoverskudd>

¹² Slike biler må ikke ha dagens kjempestore batterier. Alternativet er å legge strøm i, på, under eller over veibanen, slik at man bare trengte et lite batteri for å komme ut på hovedveier med strøm. Se ??? <https://www.smartroadgotland.com>, <https://eroadarlanda.com> og <https://press.siemens.com/global/en/feature/ehighway-solutions-electrified-road-freight-transport> for ulike teknologier som reduserer behovet for store batterier.

Bare batteriproduksjon og ikke elbil produksjon?

I arbeidsprogrammet går man inn for å bygge opp norsk batteriteknologi. Det tror jeg er lurt, uten å ha satt meg grundig inn i om vi har en «sjans» i den bransjen. Det burde vi ha, gitt at vi kan produsere med grønn strøm. Elektrifisering av bilparken, lagring av fornybar strøm etc. har gitt og vil i mange tiår framover gi høy etterspørsel etter batterier

Fint med batteriproduksjon, men jeg vil peke på elektrisk kjøretøyproduksjon som enda viktigere. Det mangler el-kjøretøy som bidrar til mindre ressursbruk og økt bærekraft. Slik kapitalismen virker, måtte Tesla lage luksus biler til folk som var mer opptatt av stil enn pris. På den måten betalt de rike (price insensitive buyers) FoU kostnader som gjøre det mulig for Tesla etter noen år å lansere biler for massemarkedet. Det er der de virkelig store pengene er. Det er i massemarkedet man virkelig kan høste stordriftsfordeler, slik at enhetsprisen per bil blir stadig lavere og profitten per bil stadig høyere.

Slik som kapitalismen virker, betyr det også at vi får noen blytunge batterier, istedenfor biler som henter strøm fra/i veibanen. Vi får noen jålete sedaner uten hengerfeste istedenfor robuste stasjonsvogner med hengerfeste¹³. Det verster er at Tesla og de andre bilprodusentene låser oss inne i et «transportparadigme» bygd på femseters bil hvor det bare er en person mesteparten av tida. Denne femseters bilen er et økologisk problem, enten den er fossil eller elektrisk.

Siden det vil være behov for – nå og under sosialismen – individuell transport, burde sjølsagt det meste av denne en-persontransporten foregå med lette elkjøretøy, der og når kollektivtrafikk ikke er noe alternativ. Lette elkjøretøy ville enten fjerne køene inn mot tettstedene, eller redusere dem kraftig. Trafikkstøyen ville betraktelig mindre fordi kjøretøyene er mye lettere¹⁴, ressurs/energibehovet ville bli betraktelig mindre, både i produksjon og drift. Nå er det tøffe værforhold i Norge, så disse lette kjøretøyene måtte være overbygde, takle sludd, snø, is i alle kjente kombinasjoner. De som kan jobbe hjemmefra, kunne velge en enklere modell og jobbe hjemmefra de dagene været er for tøft.

Vi produserte en helt brukbar elbil, Think. Den hadde en veldig god økologisk side, nemlig utsiden. Karosseriet var i rotoplast, fikk aldri bulk/lakkskader, og kan ganske sikkert lages av resirkulert plast. Mange i Norge vet hvor «ufølsom» for skrubbsår en Pioner fritidsbåt og rotoplast kajaker er. Norge burde derfor produsere slike gjennomført «fornuftige» biler. Designet for resirkulering og reparasjon fra bunn til topp, slik at de fem/sju-seterne vi trenger ikke er innrettet mot å imponere naboen, men på lang levetid og gjenbruk.

Er det et marked for lette elektriske kjøretøyer, for fornuftige femsetere? Ja. I tillegg vil man kunne reklamere at all produksjon i Norge foregikk med fornybar strøm. Ved å bruke avgiftssystemet og bompengene, kunne man skape et marked for lette elkjøretøy på samme måte som man skapte et marked for elbilen. Det er altfor mange eksempler på grønne teknologiske løsninger som staten bruker mye penger på å utvikle, men som blir for dyre og dermed blir fiaskoer, fordi man ikke skaper et marked for produktene ved bruk av avgifter og regulering.

¹³ Slike biler kommer sjølsagt, jfr lanseringen av Skoda Octavia som elbil, men den er fortsatt preget av mange av den tradisjonelle bilindustriens kosmetiske galskaper.

¹⁴ Når farten går over 30-40 km/t så dominerer støyen fra dekkene og «suset» fra bilen over motorstøyen,

Perspektivløshet – en alvorlig anklage

Det er sjølsagt alvorlig å anklage Naper for å være perspektivløs. Naper har gjennom sine innlegg i Klassekampen vist at han er på mange måter en skarp analytiker, men det er vanskelig å unngå ordet perspektivløs i betydning at Naper tar noen ting for gitt, som absolutt ikke kan være det, gitt problemets natur. En åpenbar «blind flekk» er karbonprisen. Vi skal altså fase ut fossil energi – og Naper skriver ikke et ord om karbonprisen eller bensinprisen. Det skyldes jo ikke at ikke Naper har hørt om karbonprisen, og ikke minst karbonavgift til fordeling (KAF), det skyldes at de ikke er viktige innenfor Napers horisont.

Ikke bare er Naper helt blind for karbonprisen i Norges. Han drøfter ikke med en setning «problemet» med den internasjonale prisen på karbon, som sjølsagt er altfor lav. Dvs. at den internasjonale karbon reflekterer overhodet ikke gjenspeiler de klima-, miljø- og naturødeleggelsen som billig fossilt brensel i vår «Fossil Capitalism»¹⁵ er opphav til. Derfor reiser han ikke hvilke krav den norske delegasjonen bør fremme i klimaforhandlingene (COP prosessen) og han drøfter ikke norsk industris konkurransevne i forhold til karbonavgifter.

Naper nevner i farten EUs kvotesystem, men uten å drøfte det. Selv om EUs kvotesystem er konstruert for at karbonprisen aldri skal bli høy, er det sjølsagt en *politisk arena* som SV og den europeiske venstresida må forholde seg til. En høy karbonpris i Europa ville redusere klimautslippene og bedre norsk industris konkurransevne, med blant annet den konsekvens at vi ville tåle høyere strømpris i Norge. Hvorfor har UK kommet lenger i å avkarbonisere økonomien enn Tyskland? Det er fordi UK innførte en minimumspris på karbon (price floor på 11 pund) som gjorde kullkraftverk mindre lønnsomme i forhold til gass, sol og vind, når kvoteprisen i EU var på 5-10 euro, med en masse gratiskvoter på toppen. Jeg er ikke på noen måte ukritisk til UK «price floor», prisen var for lav, ordningen var sosialt urettferdig¹⁶. Poenget er at man kan ikke diskutere elektrifisering og norsk konkurransevne uten å diskutere den internasjonale – og ikke minst den europeiske karbonprisen. Det blir perspektivløst.

Et annet perspektiv som er fraværende hos Naper, som påpekt gjentatte ganger ovenfor er kapitalismens totale økologiske krise i ulike dimensjoner, som global oppvarming, naturmangfold, forsøpling av land og hav, en rekke andre «planetary boundaries» som «vi» har overskredet eller er i ferd med å overskride. Dermed stiller han ikke spørsmålet om hvor vi skal når det gjelder vårt forhold til naturmangfold. Skal vi bremse det vanvittige tempoet i artsutryddelsen? Må vi ofre en god del fuglearter for å redde klimaet? Er det umulig å både redusere utslipp og redusere tempoet i ødeleggelsen av natur? For å sette det på spissen: hva hjelper det om vi klarer å holde global oppvarming i sjakk, hvis det fører til at vi ødelegger menneskenes livsgrunnlag ved at sammenbrudd i viktige økosystemer, ikke minst de som gjelder matproduksjon? Det er jo dette som er den «tause vårens» fundamentale utfordring. Det er jo derfor at Maos «ordre» om at spurv måtte drepes fordi den spiste for mye korn, er noe av den reneste økologiske galskapen verden har sett. Uten spurv var det fritt fram for en rekke insekter som sjølsagt reduserte kornavlingene enda mer¹⁷.

En helt avgjørende konklusjon fra moderne økologi (og klimavitenskap) er føre var prinsippet, dvs. at de klimatisk-økologiske systemene er så komplekse at vi må la dem være mest mulig i fred¹⁸. Det betyr at vårt langsiktige mål er tilbaketrekning, dvs. en drastisk reduksjon i menneskehetens økologisk «effekt» på den naturen vi er en del av og helt avhengig av. Tilbaketrekning er vår langsiktige

¹⁵ Begrepet er lånt fra Andreas Malms monumentale «Fossil Capitalism», Verso, januar 2016.

¹⁶<https://www.carbonbrief.org/unpopular-but-tenacious-a-guide-to-the-uk-carbon-price-floor>, bare for å gi et hint. En drøfting av EUs kvotehandelsystem, UK og Brexit osv. ville sprengte rammene for dette notatet fullstendig. Hadde Naper ofret et avsnitt eller to, så hadde det vært nok for å gi SVs politikk en helt nødvendig internasjonal/europeisk dimensjon.

¹⁷Judit Shapiros «Mao's War against Nature. Politics and the Environment in Revolutionary China» (2009) hører med til grunnkoleringen til enhver øko-sosialist.

¹⁸Se for eksempel <https://tv.nrk.no/program/KOID20007820> (David Attenborough om artsutryddelse)

egeninteresse. Redusert økologisk fotavtrykk er ikke noe tema for Naper, dvs. uten noe om og men, så har han bestemt seg for ikke å felle en tåre over Fosen – og nå gå friskt løs på å ødelegge Stadt. Sikkert vel vitende om at det ødelegger natur, men behovet for økt kraftproduksjon trumfer det uten noe særlig om og men.

Null fantasi når det gjelder energisparing

Siden naturmangfold (føre var) ikke er noe som tar fra Naper nattesøvnen, leter han heller ikke med lys og lykte etter reduksjon av energiforbruket. Dermed blir han helt ukritisk til kapitalismens sløseri – og helt ukritisk til rapporter fra NVE, Statkraft, SINTEF, fordi han deler alle disse rapportenes forutsetninger om evig vekst, lav karbonpris, lav strømpris og blindhet for kapitalismens totalt ødeleggende effekt på menneskehetens naturgrunnlag. På toppen av det, en nasjonal nærsynthet når det gjelder klimautslipp som gjør at Naper, i likhet med arbeidsprogrammet ikke har noen kvaler med elektrifisering av sokkelen¹⁹. Det åpenbare spørsmålet om hvorfor vi skal bruke titalls milliarder på å elektrifisere produksjonen av olje og gass som vi skal fase ut raskest mulig, er ubesvart i programutkastet og hos Naper. Spesielt når den gassen som blir frigjort bare dermed blir eksportert og utslippene dermed bare flytter seg fra Nordsjøen til kontinentet. At de norske utslippene dermed reduseres betraktelig og dermed bidrar til at vi når våre utslippsmål, er så sneversynt at det knapt er til å tro. Dessuten skjønner alle (som vil!) at det er jo meningsløst å investere så mye når vi ønsker at levetiden på de investeringene skal være så kort som mulig.

Og ressursparing

Når man ikke ser galskapen i å elektrifisere sokkelen, ser man sjølsagt ikke noe av den øvrige sløsinga til kapitalismen. Hvor mye energi går med til reklame, fra glorete brosjyrer og gratisaviser vi kaster usett. Hvor mye arbeidskraft og strøm går med å fylle Internett med reklame som alle gjør sitt beste for å komme unna? Det faktum at strømmen er så billig i Norge, fører til at utelys står på hele året på hytter og hus og i tillegg fører til en naturskadelig lysforurensing. Hvor mye klær blir produsert og knapt nok brukt før de blir kastet? Skal vi leve i et samfunn med designet slitasje/sammenbrudd i biler for at den evige veksten og evige uttak av ikke fornybare ressurser skal fortsette? Printere som stanser etter et gitt antall utskrifter for at vi skal kjøpe en ny? Kunne veldig mye av dagens plastemballasje erstattes av papiremballasje som er mye lettere å resirkulere, som ikke bare må brennes og dermed skape CO₂-utslipp som vi må fange og lagre? Hvor langt er vi kommet når det gjelder design for resirkulering? Veldig kort. Hvor mye er det å spare på å lage produkter med lang levetid designet for resirkulering? Veldig mye. Ser Naper og programmet potensiale her? Nei, dessverre, og dermed ender man opp med å måtte øke kraftproduksjonen og skape nye økologiske problemer.

Et annet eksempel er hva som kan spares ved standardisering. Et eksempel er manglende standardisering av ladekabler til mobiltelefoner og bærbare maskiner. Fordi kapitalismen spontant ønsker å låse kundene til sin teknologi, en av mange strategier for å unngå den «cut throat competition» som inntreffer når pris blir eneste konkurransefaktor²⁰. For det reisende jet-settet i EU systemet var «kaoset» når det gjaldt mobilladere en vedvarende kilde til frustrasjon, og for ti år siden startet EU en kamp for å få en standard plugg, det endte med USB C. Men hvor mye elektrosøppel har ikke denne mangelen på standard ført til siden mobiltelefonen ble allemannseie? Ufattelige mengder sjølsagt.

¹⁹ Som påpekt innledningsvis, så er arbeidsprogrammet i en politisk spagat. Avsnittet om «Sirkulærøkonomi» inneholder – tolket positivt – mange av de synspunktene som jeg fremmer her – men samtidig går man for elektrifisering av sokkel, CCS på søppel, tredobling av industriens andel av BNP. Månen til politisk schizofreni skal en lete litt for å finne.

²⁰En annen kjent måte å unngå priskonkurranse på er bilbransjens salg – ikke av bil med visse tekniske kvaliteter – for bilene er praktisk talt helt like, men å selge en «livstil», et selvbilde som grunnen til å velge et merke framfor en annen. Hva denne totalt meningsløse produktifferensieringen koster av energi, ressurser og arbeidstid, i form av design, reklame, produksjon og lagerhold av en masse deler som er forskjellige bare av kosmetiske grunner – det finnes det ikke tall for, men det er store mengder det er snakk om.

Kunne dette vært unngått? Sjølsagt! På stasjonære data-maskiner har det vært en standard strømkabel så lenge vi kan huske. Det tragiske er sjølsagt at det ikke var den øko-sosialistiske venstresida som presset på for standardisering, det var ikke den radikale delen av fagbevegelsen som så at den gevinsten standardisering ga burde komme arbeidsfolk til gode. Det krever sjølsagt at man deler på de sosialt nødvendige arbeidet – og det krever kamp mot systemets iboende logikk. Hvor mye kunne vi spare i energi og arbeidstid ved å gjennomføre økologisk standardisering? Mye. Hvor stor produktifferensiering er det behov for? Det kan bare avgjøres gjennom dialoger mellom forbrukere og arbeidsfolk som produsenter. Dermed kunne vi under kapitalismen bygge opp mekanismer for å produsere for – og avklare – hva som er våre reelle behov, gitt at vi må styre mot bærekraft. Det ville være en visualisering av hvordan produktutvikling må skje under sosialismen, dvs. som en ikke-fremmedgjort dialog i samfunnet. Vi er alle både produsenter og konsumenter osv. osv.

Et annet eksempel på mangelen på energisparingsfantasi, er bilen. Det produseres ca. 100 millioner personbiler i året. Det er noe som «alle veit» at det store flertallet av disse bilene står stille mesteparten av døgnet og er i så måte et gigantisk økologisk sløseri, utover at det at de ikke er lagd for å vare i mer enn ti-femten år. Det er opplagt at når vi får selvkjørende biler, vil mange færre velge å ha egen bil, hvis vi kunne bestille den typen bil vi trengte på kort varsel. Hva ville det bety for antall biler vi trenger å produsere? En drastisk reduksjon! Vi har allerede sett at folk ikke lenger kjøper fossilbiler fordi de skjønner at en el-bil er både bedre og mye billigere i drift²¹. Det ville redusere det økologiske fotavtrykket til persontransport vesentlig, og det er bra.

Politisk er det sjølsagt problematisk. I Tyskland for eksempel så er om lag 20 prosent av økonomien veldig avhengig av det bilindustrielle kompleks. Det samme gjelder selvsagt for land med bilproduksjon verden over, Japan, USA, Sør-Korea, Kina. I en slik situasjon er det veldig lett, og vi er allerede i ferd med å få, en kamp hvor arbeiderklassen gjør alt for at «vår» bilindustri skal være først ute og kapre det selvkjørende markedet. Hvilke strategier den internasjonale arbeiderbevegelsen kan ha for å motvirke en massiv «Trumpisme» blant bilarbeidere verden over, kan jeg ikke gå inn på her.

Poenget i denne sammenhengen er at en slik drastisk reduksjon av bilproduksjonen er bra for bærekraft og bør framskyndes. Nå har både Tesla og Waymo (Google) kommet ganske langt med litt ulike teknologier. Men den kritiske og idérike øko-sosialist vil påpeke at kapitalismen enda en gang viser sine irrasjonelle og dermed anti-økologiske side pga. at systemet bygger på alles kamp mot alle. For det rasjonelle for å få selvkjørende biler så fort som mulig ville være at bilene snakket sammen og avtalte hva man skulle gjøre for å unngå problemer. Men en slik standardisering, en felles «protokoll», er ikke noe kapitalismen spontant finner fram til. Dermed så blir andre biler bare et fremmed, potensielt «fiendtlig» «objekt» som det må brukes en masse tid og krefter på å utvikle smarte algoritmer for å håndtere. Tilsvarende så brukes det mye tid på løse problemet med greiner med blader som «skygger» for trafikklys. Dette i stedet for at en standardisert felles «protokoll» i trafikklyset og i bilen ga bilen beskjed om det var grønt lys. Tilsvarende kunne en løse problemet med snøvær og brøytekanter som skjuler hvite kantlinjer ved mindre billedbehandling og mer og mye sikrere kommunikasjon. Den øko-progressive staten har nettopp en viktig rolle å spille i å lage systemer som gjorde at biler snakker seg imellom og ta imot/gi signaler til veiinfrastrukturen.

Selvkjørende biler ville være veldig viktig i distriktene hvor spredt bosetting gjør kollektivtrafikk kostbart. Norge ble ved en kjede av historiske tilfeldigheter det ledende elbilmarkedet i verden. Ikke på grunn av bevisst politikk, som det burde ha vært. Burde Norge bli ledende på selvkjørende biler? Ja – fordi det er så mye ressurser å spare på at antall biler som blir produsert i verden går drastisk ned, at behovet for parkering i byene går drastisk ned og dermed åpner opp for sykling, for nye parker osv.

²¹For en øyeåpner som man bør ta litt salt til, se <https://www.youtube.com/watch?v=y916mxoio0E>, hvor det kommende «sammebruddet» i dagens auto-industrielle kompleks blir beskrevet, om det kommer til å gå **så** fort som Tony Sheba tror er ikke viktig.

Ville Norge spare mye energi på selvkjørende biler. Nei, men i SVs program må vi ha et globalt økologisk perspektiv.

Vindkraft og vindkraft fru Blom

Det er en regel uten unntak at tilhengerne av naturødeleggende vindkraft ikke viser til hva Den danske naturfredningsforening mener om vindkraft, nemlig at de bør legges der de gjør minst skade, for eksempel langs motorveier, ikke i skoger og ikke kystnært²². Jeg har fortsatt til gode å se noen beregning av våre naturødeleggende vindkrafttilhengere drøfte potensialet for vindkraft og solceller i bebygde strøk. Hvorfor skal vi ikke «rasere» alle hustak med solceller og/eller små vertikalturbiner, før vi raserer naturmangfoldet, reindrift og i mange tilfeller også turisme? Hvor mange er klar over at disse gigantiske vindturbinene ikke er spesielt effektive, de tåler nemlig ikke veldig mye vind, for da knekker propellbladene, så et sted mellom stiv kuling (15 m/s) og full storm, må vindmøllene «skrus av». Det framgår klart av en artikkel i Store norske leksikon at *hvis* slike vindmøller kunne produsere i full storm (25 m/s) så ville de kunne produsert veldig mye mer strøm. For energimengden firedobles når hastigheten øker fra 15 til 25 m/s, og det tåler ikke disse propell-møllene²³. Vertikalmøller²⁴ tåler orkan. Kan man da lagre energien for eksempel i ens eget elbilbatteri, pumpekraftverk, komprimert luft, generere hydrogen. Mulighetene er veldig mange, så dette er for tida et eksplosivt forskningsfelt, og det er fortsatt helt åpent hvilke teknologier som kommer til å vinne i forskjellige sammenhenger. Litium batterier er foreløpig det som er enklest og billigst, men dette er et race som bare så vidt har begynt.

Vindkraftens politiske økonomi – strømpris og fordeling

Det er sjølsagt «skandaløst» at vindkraft for Naper og arbeidsprogrammet ikke kan være noe annet enn monsterturbiner i urørt natur, dvs. at de ikke vil bygge ut absolutt all mulig «urban» vind før vi ødelegger natur. Igjen gitt at vi trenger mer energi, fordi vi – selv når vi har tatt bort all kapitalismens sløsing – fortsatt trenger mer energi. Selv om vi for diskusjonens skyld går med på at vi trenger vesentlig mer energi, er det skandaløst at ikke hjemfallsrett og offentlig eierskap, må være en absolutt forutsetning for utbygging av vindkraft i stor skala. Vi har jo ingen energimangel på kort sikt. Vi har vært nettoeksportør av vannkraft i mange tiår allerede. Det vindkraftregime som er bygd opp, har vært en subsidiedrevet (grønne sertifikater) gavepakke til profitbaserte selskaper.

Hvis – eventuelt når – vi trenger mer kraft, ville vind og sol i bebygde strøk ha helt andre distriktpolitiske og dermed fordelingsmessige konsekvenser. Solceller og små vindmøller kunne gjøre mange til produsenter av egen strøm. Siden vind og sol krever areal, ville folk i distriktene som har mer takareal, mer areal på eiendommen, produsere strøm. Det kunne bli en viktig inntektskilde for noen og en hyggelig biinntekt for mange i distriktene. For at det skulle bli «god butikk», måtte strømprisen være høyere. Saken er at strømprisen i Norge er så lav at den ikke gjør det lønnsomt med solceller på taket, med solfangere (varmt vann), med jordvarme, med etterisolering og en lang rekke ENØK tiltak.

²² <https://www.tu.no/artikler/vil-ha-turbiner-langs-motorveien/246220>,
<https://www.dn.dk/nyheder/vindmoller-horer-ikke-hjemme-i-skovene>/<https://www.dn.dk/nyheder/gronne-organisationer-i-faelles-front-mod-kystnaer-havvindmolepark/>

²³<https://www.youtube.com/watch?v=oAWMpxX60KM>

²⁴Denne viser forskjellen på horisontal møller og vertikalmøller. <https://www.youtube.com/watch?v=RPcQLZ0xBAI>. Denne viser potensialet til vertikalmøller når det virkelig er mye vindenergi: https://www.youtube.com/watch?v=fmC_jRqPFIE. Denne viser små vertikalmøller i urbane omgivelser: <https://www.youtube.com/watch?v=Wlxz-KzebbQ>

Derfor burde vi bringe all storskala energiproduksjon under offentlig kontroll. Strømprisen burde økes gjennom en elavgift til fordeling, etter samme logikk som karbonavgift til fordeling. Høyere strømpris vil føre til omfattende energisparing. Høyere strømpris ville gjøre småskala, fornybar kraftproduksjon lønnsom. Vi bør først og fremst bruke denne fornybare energien til å produsere grønne produkter, men det er ikke noe verre å tjene penger på å selge grønn strøm enn å selge olje. Begge deler er salg av energi, som det er behov for i land som fra naturens side ikke er så heldige at de har mye vannkraft. Om vi selger strømmen via kabel eller i form av aluminium, det vil bli faktorer vi kan gjøre noe med, men også mange faktorer som er utafør vår kontroll. I det øyeblikket Tyskland, Danmark og resten av det europeiske kontinentet bygger opp tilstrekkelig med lagringskapasitet, vil dagens eksport/import regime kollapse. I dag leverer vi dyr strøm til kontinentet om dagen, for å ta toppene. Dette fordi kullkraftverk ikke kan endre produksjonen raskt. De kan levere grunnlast og så tar gasskraftverk og importert vannkraft «toppene». Siden kullkraftverk må gå kontinuerlig, importerer vi billig overskuddskraft om natten. Da kan vi skru av vår vannkraft, dvs. spare den til etterspørselen og prisen stiger på dagtid. Men i det øyeblikk «kontinentet» bygger lagring for sin fornybare energi, ville norsk balansekraft miste sin verdi. Den dagen vil komme, for Tyskland og Danmark opplever stadig mer såkalt «negativ priser» på elektrisitet, dvs. at kundene, som regel store foretak med stort energibehov (smelteverk), men også vanlige husholdninger, får betalt for å bruke strøm. Det høres helt perverst ut – og det er det også. Men slik går det når man ikke legger avgift på karbon, slik at kull og gasskraft blir dyrt og erstattet av fornybart. Så har man subsidiert oppbyggingen av en sol- og vindindustri, men ikke «turt» å gjøre det lønnsomt å bygge lagring for ustabil vind- og solenergi.

Strømpris, konkurransekraft og COP

For arbeidsprogrammet og – om mulig, Naper er billig strøm til norsk (kraftkrevende)industri et udiskutabelt utgangspunkt. Åpenbart fordi billig strøm er et viktig konkurransefortrinn. Problemet med dette er at så lenge de økologiske kostnadene ved energi/ressurssløsning og økologisk destruksjon ikke er reflektert i prisene, er prisene feil. Ikke minst prisen på energi. Skal vi få mindre bruk og kast og mer reparasjon, må prisene opp. Alle slike prisøkninger pga. klima og miljø må være nært knyttet til sterke «Robin Hood» omfordelingsmekanismer av KAF-typen.

Den grufulle sannhet er at venstresiden/miljøbevegelsen aldri har stilt noen konkrete krav til de internasjonale klimaforhandlingene, COP-prosessen, utover det helt åpenbart urealistiske at man skulle få en bindende, streng avtale. I Paris i 2015 (COP-21) ble 1,5 gradersmålet satt på agendaen. Det var ikke venstresidas fortjeneste. Den hadde resignert fullstendig til 2.0 grader. Det var en gruppe øystater som klarte å lage en allianse, som gjorde at 1,5 fikk gjennomslag. Det sier veldig mye om hvor passivt venstresida, og i Norge Naturvernforbundet som har vært del av den norske delegasjonen, har forholdt seg til disse forhandlingene. Det må det bli slutt på.

Et første og viktig krav, er å gå inn for et forbud mot bruk av «offsets», dvs. hypotetiske utslippsreduksjoner som en kan selge, slik at f.eks. Norge kan fortsette med sine utslipp. Hele systemet har vist seg - som man kunne vite på forhånd – så svindelbefengt at EU har måtte begrense bruken av offsets drastisk. For Norge vil dette bety slutten på å kunne kjøpe seg fri. Alle utslippsreduksjoner må være reelle og tas «hjemme».

Et annet viktig krav bør være en jamt stigende karbonavgift på internasjonal skips- og flytrafikk hvor avgiftsinntektene går til det Globale Sør, via FNs Grønne Klimafond. En slik avgift ville redusere det totalt anti-økologiske omfanget av transport. Det ville ikke lønne seg å sende fisk til Kina for filetering. Det ville gjøre kraftfôrsoya fra Brasil mye dyrere, kanskje ulønnsom i forhold til å utnytte norske beiteressurser. Det ville føre til økt lokal produksjon verden over. Kapitalen ville i mindre grad være lysten på å flytte produksjon til lavtlønnsland på grunn av økte transportkostnader.

Det viktigste kravet i denne sammenheng er at alle land, som del av sitt bidrag til å oppfylle Parisavtalen, skulle innføre en karbonavgift på 10 USD, som stiger med 10 USD i året. I løpet av 4 år ville da kvoteprisen i EU være ca. 40 euro, dvs. høyere enn det har vært de siste femten årene. Det er

helt klart at det ville styrke norsk industris konkurransevne – og dermed gi rom for høyere strømpris, som igjen fører til energiøkonomisering. Denne gevinsten kunne vi for eksempel bruke til å få minstevannføring i elver som vannkraftutbyggingen ødela helt. Vi burde på sikt «koste på oss» å få Mardølafossen tilbake.

Vi måtte for å understreke det, sjølsagt få internalisert alle naturkostnadene til naturødeleggende vindkraft. Siden vi allerede for lenge siden har ødelagt mer natur enn vi burde, er den riktige prisen på det vi har igjen selvfølgelig uendelig høy, så naturødeleggende vindkraft burde ut fra den synsvinkelen aldri sett dagens lys. Den strukturelle tvangen i kapitalismen til å bygge ned natur er veldig sterk og skaper dermed politisk støtte – også på venstresida, jfr. arbeidsprogrammet og Naper. Derfor er det veldig viktig å gjøre alt for å få internasjonale råvare og transportpriser til å gjøre naturvern lønnsomt. Hvis vi ikke klarer i tide å spare nok energi, slik at vi «må» ha mer energi, må vi innrette oss slik at til at det blir lukrativt å fylle låvetaket med solceller og sette opp små vindturbiner i utmarka, dvs. at naturinngrepene blir minst mulig og inntekter/arbeidsplasser havner der de trengs mest – i distriktene.

Om hydrogen og havvind

Hydrogen er et stort tema. Man kan sjølsagt ikke være mot hydrogen eller brenselceller. Problemet med hydrogen at det er dyrt, og det skyldes at det er betydelig energitap ved hydrogenproduksjon²⁵. Den må komprimeres, enten ved å kjøles ned over 200 grader, eller komprimeres – begge deler krever energi. Hydrogen er en «vanskelig gass». Zeppelinere brenner og hydrogenstasjoner går i lufta²⁶. I Norge har vi problemet med såkalt «blått» hydrogen, burde hete «brunt» hydrogen, dvs. hydrogen laget med utgangspunkt i naturgass. Da får en også store CO₂-utslipp som må renses, det er jo det som er den virkelig motivasjonen for å bygge opp et system for CCS i Norge. Med CCS betalt via det sosialt urettferdige skattesystemet kan det norske olje og gasseventyret fortsette som et gasseventyr. Oljeproduksjonen er på vei ned i solnedgangen, mens gass har vi fortsatt mye av.

Problemet med hydrogen er som sagt prisen. Vi forsøkte oss med «hydrogenveien»²⁷. Ingen av dagens hydrogenfans snakker om de erfaringene. Ikke snakker de for mye om Toyotas mislykkede satsing på hydrogenbiler. Man burde i det minste drøfte om Elon Musk har et poeng eller to på kort sikt²⁸, sjøl om jeg aldri ville ha laget et ordspill på fuel cells = fools cells.

Poenget er at gitt energitapet, og for brunt hydrogen, kostnadene ved CCS er det et åpent spørsmål om hydrogen noen gang kommer til å bli lønnsomt, og spesielt i land som har så mye veldig regulerbar vannkraft som Norge. Men kanskje kan det lønne seg å lagre det NVE kaller flomtapene som hydrogen, eller eksportere dem til kontinentet som må bygge lagring for fornybar strøm for å bli fossilfrie.

Det som ikke må skje, er at vi enda en gang, etter hydrogenveien, etter Mongstad, subsidierer ytterligere kraftkrevende prosjekter. Vi må ikke fø en ekstraktiv, naturødeleggende kapitalisme med mer energi, og i hvert fall ikke på arbeiderklassens bekostning, som statlige subsidier vil bety.

Det samme gjelder havvind. Igjen skal vi fø kapitalismen med billig energi på arbeiderklassens bekostning. Alternativet er for kraftsosialistene aldri å dekke hustak og utmark²⁹ med solceller, vindmøller før vi subsidierer teknologi som også innebærer mer drastiske natur- og visuelle inngrep i naturen. Det er klart at noe natur må ofres for å produsere vannkraft også under sosialismen. Sosialisme er bærekraft på basis av moderne teknologi, vi skal ikke – og kan ikke – gå tilbake til steinalderen. Målet er at menneskehetens økologiske fotavtrykk skal være bærekraftig, noe som i

²⁵ En av mange youtube videoer som drøfter energitapet: <https://www.youtube.com/watch?v=f7MzFfuNOtY>

²⁶ <https://www.tu.no/artikler/apner-ny-hydrogenstasjon-etter-eksplosjonen-i-sandvika-lekkasje-vil-ikke-fa-samme-konsekvens-forsikrer-eier/479831>

²⁷ Et av mange pressoppslag når den forrige hydrogenhypen var i ferd med å gi seg.

²⁸ <https://observer.com/2020/06/tesla-elon-musk-mocks-nikola-hydrogen-fuel-cell-electric-vehicle/>

²⁹ Jfr. <https://en.wikipedia.org/wiki/Agrivoltaic>. Dette kan jeg for lite om, men jeg mener det fortjener å bli studert og diskutert.

overskuelig framtid betyr at sentrale indikatorer for sosialismens vekst er at utslippene går drastisk ned, samtidig som flere arter blir reddet, flere elver får litt vannføring hele året. Kanskje har havvind så moderate virkninger på naturmangfoldet at vi kan bruke den teknologien i en god del tiår. En kan kanskje bygge «fugleskremser» slik at tapet av fugl blir mindre. Kanskje er ikke støyen i havet så stor at hvalene ikke kan finne hverandre og formere seg. Hva som blir konsekvensene for kystfisket er vel uklart, og da bør *føre var* være hovedprinsippet³⁰.

I stedet for en konklusjon...

Det er selvsagt mye mer å si om mulighetene for å spare energi, for å bremse naturødeleggelse. I dette notatet har jeg bare forsøkt å peke på at når regnestykket blir satt opp for snevert, ender man opp med en sterk vilje til å ødelegge enda mer verdifull natur. Når man gjør som i arbeidsprogrammet å begrense energiproduksjonen for å unngå ytterligere naturinngrep, og samtidig sette et helt vanvittig mål om at industriproduksjon som andel av BNP skal tredobles, får man ikke et realistisk og konsistent øko-sosialistisk arbeidsprogram. På toppen kommer «galskap» som å elektrifisere sokkelen.

Det hele kan oppsummeres med tre ord, bærekraft, rettferdighet og livskvalitet. Vi må styre mot bærekraft, dvs. redde vårt naturlige livsgrunnlag. En slik overgang til bærekraft *må* skje på en rettferdig måte. Når prisene må opp, må omfordelingen være desto sterkere, slik at vanlig folk slutter opp de økologiske krafttakene som må til. Det finnes en dyster «degrowth» bevegelse som bare jamrer om at ressursforbruket må ned, og som dermed politisk har en snøballs sjans i helvete for å få stor politisk oppslutning. Økososialister må hele tiden vise at «mindre er mer». Vi trenger ikke mer reklame, men mindre. Livet ville bli klart bedre med mindre reklame, for ikke å snakke om militærutgifter. Vi ønsker å reparere, ikke kaste. Vi taper ikke noe på at bilene varer i 30 år. I et system med alles kamp mot alle har vi et problem, men i et system som evner å fordele det samfunnsmessige arbeidet, har vi en gevinst. I fritid og i mer natur å nyte når kapitalismens utryddinger er stanset og reparasjonsarbeidet kan begynne.

³⁰ <https://www.lofotposten.no/debatt/rodt-nordland-sier-nei-til-utbygging-av-havvind/o/5-29-600956>,
<https://www.fremover.no/debatt/la-oss-bygge-hele-landet/o/5-17-755965>