

debatt@klassekampen.no

KRONIKK
& DEBATTKunst viser frem verden
på ny

HAUK

DAGENS SUKK



Vi trenger ikke bompenger for å bygge alle veiene vi trenger.

Samferdselsbo(o)m



Christian Anton Smedshaug

KRON
OG MYNT

Bompengoppøret ryster det politiske Norge. Og det er ikke rart. Bompenger, som andre avgifter, rammer uavhengig av inntekt. Og bompengebelastningen er økende fra åtte milliarder i 2013 til anslagsvis 13 milliarder i 2019. Samtidig framstår stadig flere norske samferdselsprosjekter som ekstreme i kostnad og omfang. Åttefelts motorvei fra Asker til Sjølyst er nå anslått til nær 40 milliarder. Og ingen vet om det stopper der. Det er verdt å minne om at prisen på Follotunellen har mer enn doblet seg etter at den ble vedtatt.

Gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) for 2018–2029, utgjør allerede 1064 milliarder. Av dette utgjør bompenger 134 milliarder kroner. Det er fullt mulig å kutte tilsvarende, og å finansiere alt uten bompenger. Samferdsel utgjør 2,4 prosent av BNP, opp fra 1,7 prosent i forrige NTP-periode. Denne økningen er ikke medregnet kravet om et ferjefritt Vestland, som anslås å ville koste 400 milliarder kroner.

Man skulle tro at norsk entreprenørbransje hadde en gullalder, men nei: Revisjonsselskapet BDO presenterte i mars en analyse som viser at marginene i anleggsbransjen er på kritisk lavt nivå, og at antallet konkurser forventes å øke. Mye av årsaken ligger i økt omfang og uklare oppdragskontrakter. I 2010 var snittoppdraget fra Statens vegvesen 700 millioner, mens nå er for eksempel Sotrasambandet utlyst til ti milliarder kroner. Denne økningen gjør at de største prosjektene går til utlandet og norske entreprenører får mindre lønnsomme underentrepriser. Noen prosjekter utdeles også «etter politiske prosesser», som da et kinesisk selskap fikk oppdrag på Beitsundbrua i Trøndelag. For to uker siden gikk en norsk underleverandør med 22 ansatte konkurs der.

Det skapes en boble som ligner på oljeboomen. Det bygges for stort, for mye og for dyrt og norsk næringsliv får en birolle. Samtidig er det begrenset med hender og risikokapital i landet. Når det skapes boom i anleggs- og byggebransjen, så blir det mindre industrisatsing. Hvorfor er da samferdselssatsingen så voldsom?

Den ene årsaken til satsingen er at bedre veier skal gjøre Norge mer konkurransedyktig. Monn det. Aldri har det vært bygget mer enn de siste årene, og aldri har varehandelsbalansen utviklet seg



DET HOLDER: Fremtidens samferdselsløsninger kan og bør fullfinansieres uten bompenger, skriver Christian Anton Smedshaug. Her fra en markering mot økte avgifter foran rådhuset i Oslo.

FOTO: TERJE PEDERSEN, NTB SCANPIX

dårligere, fra -160 i 2013 til -250 milliarder kroner i år.

Den andre årsaken er knyttet til ideen om befolkningsvekst. Etter Østutvidelsen i 2004 eksploderte innvandringen til Norge, og kombinert med høy asylinnvandring, lå vi 2009–2015 sammen med Sveits på europatoppen i innvandring i forhold til folketall. Mange trodde på seks millioner innbyggere i 2030. NHO spådde i 2015 at folketallet ville nå syv millioner, og skrev at «for næringslivet handler dette blant annet om tilgang på arbeidskraft og til markeder, om areal-

«Det skapes en boble i anleggsbransjen som ligner på oljeboomen»

planlegging, om forvaltning og saksbehandling, og om samferdsel/infrastruktur.» Begge tall var gale. Nå er nettveksten falt til fra nær 50.000 til 18.000 i året, og nettoinnvandring faller videre. Samtidig måles historisk lave fødselstall, nå nede i 1,56 barn per kvinne. Mye av dagens kapasitetsplanlegging er gjort på sviktende grunnlag og må revideres – nedover.

Norge skaper også en samferdselsboom. Vi bruker for mye for fort, uten å spørre om dagens og morgendagens teknologi kan gi oss nye og billigere løsninger.

Mange av dagens asfaltveier bygges parallelt med jernbanelinjer over hele landet. El-biler gir nå like rask og forurensningsfri forflytning, men er langt billigere og mer fleksible for den enkelte og for samfunnet. Da kan utgifter spares til nye langdistansetog, og nyinvesteringer prioriteres til tog inn mot de store byene.

Veinettet kan også utnyttes mer effektivt enn i dag. Biler og lastebiler kan styres til å kjøre i løpet av natten eller tidlig om morgenen, og samkjøring kan økes.

Samtidig gjør elbus-sene trikker overflødig, og kollektivkostandene i byene blir mindre.

Det er mulig å fullfinansiere alle framtidige prosjekter uten bompenger ved å prioritere hardere og bygge det vi reelt trenger, basert på framtidens løsninger. Da vil vi kunne styrke eget næringsliv, fase ut bompenger, og få flere hender og kapital over i reell verdiskaping knyttet til produksjon. Men foreløpig fortsetter overgangen fra konge- til sjeikdomme, med stor pengebruk og fallende avkastning.

Christian Anton Smedshaug,
daglig leder i AgriAnalyse
christian.anton.smedshaug@agrianalyse.no

Økonomene Morten Jerven, Erik S. Reinert, Rune Skarstein, Chr. Anton Smedshaug, Ebba Boye og Marie Sneve Martinussen skriver onsdager i Klassekampen.

PÅ TEPPE

Syklisk ortografi

Den kjente avis Romsdals Budstikke skriver om den årlige hittegodsauksjonen ved byens politistasjon.

«Noe av det som kommer inn er bra, noe mindre bra. Vrak blir kastet. Folk kan komme og se på syklende.»

Om du ikke fikk nok «Pacific Blue» på 90-tallet.



Ettertraktet

Lommerusk

På Nettavisens plussider får man svar på om man bør gå til advokat for å opprette et testament.

– Hvis det er snakk om mindre verdier så behøver man ikke det, som at hytta på fjellet går til Peder Aas, og sommerhytta til Einar Aas, sier lagdommer Per Racin Fosmark.

Det må være slitsomt å fordele duker, stumtjenere, hytter og alt det andre smårasket.

Kjønnsdelt

VG kan avsløre at det er 95,5 prosent menn i eliteseriefotballen.

Det vil ikke overraske om det også er en sterk overvekt av kvinner i Toppserien.

Avslørt

Irans president Hassan Rouhani beskriver Det hvite hus som «mentalt tilbakestående».

Han er utvilsomt inne på noe.



Reflekterende

Karrierehoff

NRK skriver at en helt spesiell larve har angrepet furutrær i store skogsområder på Østlandet.

– Det blir tap på et større antall millioner kroner, men det er et finurlig regnestykke og vanskelig å si hvor mye det vil koste, sier fylkesskogmester Bård Skrovset hos Fylkesmannen i Oslo og Viken.

Om Skrovset skulle miste jobben, så vil han helt sikkert være ettertraktet i Vy.

teppet@klassekampen.no