



Gudbrandsdølen  
Dagningen

**Ansvarlig redaktør/  
daglig leder:**

Kristian Skullerud

**Nyhetsredaktør:**

Anne Marie Løkken

**Politisk redaktør:**

Hallvard Grotli

**Redaksjonssjef:**

Hans Petter Eide

**Redaksjonssjef:**

Kjersti Haugtrø

**Gudbrandsdølen**

Grunnlagt 1894

**Lillehammer Tilskuer**

Grunnlagt 1837

**DAGNINGEN**

Grunnlagt 1924

GD er en fri og uavhengig dagsavis, heri opptatt Gudbrandsdølen, Dagningen og Lillehammer Tilskuer.



Gudbrandsdølen Dagningen arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig avisomtale, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonsledelsen. Pressens Faglige Utvalg er et klageorgan, oppnevnt av Norsk Presseforbund, som behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål.

Adr.: Rådhusgata 17, pb 46 Sentrum, 0101 Oslo, tlf: 22 40 50 40.



**ETAPPEVIS:** Johan Nygårdsgate er tredje etappe av seks, i utvikling av byen ved Rondane.

FOTO: NANNA AANES WOLDEN

## Otta ble litt mer by

Otta er fortsatt en av landets unge byer. Neste år runder byen ved Rondane 20 år. Sist helg åpnet fylkesordfører Even Aleksander Hagen nye Johan Nygårdsgate. Bredere fortau, sykkelfelt i begge retninger og et triveligere gatemiljø representerer et nytt skritt i den langsomme byggingen av et mer levende bysentrum.

**16 millioner** kroner er det brukt under og over bakkenivå. Hele vann- og avløpssystemet er skiftet ut samtidig med den øvrige opprustingen. Byen bygges bokstavelig talt stein på stein, med granitt, skifer, kleber.

**Byutvikling i Gudbrandsdalen** handler gjerne om tvekampen mellom Otta og Vinstra. To tettsteder med vidt forskjellige forutsetninger utvikler seg ulikt. Handelsetableringene som kom samtidig og like etter at ny E6 på vestsida av Lågen på Vinstra, gjorde noe med handlemønsteret, ikke bare øst og vest for Lågen på Vinstra, men også i forhold til nabobygdene.

**Det Vinstra** vant i trafikk og omsetning ved å bygge et nytt handelssentrum med digre handelshaller og store parkeringsarealer, må Otta forsøke å vinne tilbake over tid ved å satse på andre kvaliteter. Som Johan Nygårdsgate.

**Byutvikling er** en møysommelig og krevende prosess. Tidligere har Mostugugata og Skolegata fått nytt liv. Etter Johan Nygårdsgate, kommer turen til Ola Dahls gate. Deretter Müllers gate, og endelig Storgata. Alle formes etter samme mal.

**Otta har** en kvartalsstruktur som er langt eldre enn vedtaket om bystatus som ble gjort ved årtusenskiftet. Denne strukturen legger noen begrensninger på hva det er mulig å få til. Samtidig representerer den noen klare kvaliteter. Disse kvartalene med kombinerte handels- og bomiljø, er levende og trivelige hele døgnet. Det er Otta sitt konkurransefortrinn.

*Levende og trivelig hele døgnet. Det er Otta sitt konkurransefortrinn*

## Det bygges for stort, for mye og for dyrt, og norsk næringsliv blir spurver i den tranedansen myndighetene byr opp til

### Aktuelt

#### CHR. ANTON SMEDSHAUG

Daglig leder, Agri analyse

**BOMPENGEOPPRØRET RYS-**TER det politiske Norge. Og det er ikke rart. Bompenger, som andre avgifter, rammer uavhengig av inntekt. Og bompengebelastningen er økende fra 8 mrd 2013 til anslagsvis 13 mrd i 2019.

Samtidig framstår stadig flere norske samferdselsprosjekter som ekstreme, både i kostnad og omfang.

**GJELDENE NASJONAL** transportplan (NTP) for 2018-2029, utgjør allerede 1064 milliarder. Av dette utgjør bompenger 134 mrd kroner. Ved å kutte tilsvarende, vil vi kunne fullfinansiere alt uten bompenger. Samferdsel i % av bnp utgjør 2,4 %, opp fra 1,7% i forrige NTP-periode. Videre er det fremmet krav om fergefritt Vestland, med kostnadsoverslag på 400 mrd kroner. Mye av dette er ennå ikke inne i NTP.

**DA SKULLE** man i det minste 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 antallet konkurser forventes å øke fremover. Mye av årsaken ligger i økt omfang og uklare kontrakter i oppdragene.

I 2010 var snittoppdraget fra Statens vegvesen 700 millioner, mens nå er feks Sotrasambandet utlyst til 10 mrd kroner. Den økte størrelsen resulterer i at de største prosjektene går til utlandet. Norske entreprenører får mindre lønnsomme underentrepriser. Eller prosjektene utdeles «etter politiske prosesser», som da et kinesisk selskap fikk byggeoppdrag 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 blir spurver i den tranedansen myndighetene byr opp til. Samtidig er det be-



**BOOM-** Norge skaper en samferdselsboom der vi bruker for mye for fort, skriver Chr. Anton Smedshaug.

grenset med hender og risikokapital i landet. Så når det skapes boom i anleggs- og byggebransjen, så blir det mindre industri-satsing, symbolisert ved svake industriinvesteringer. Hvorfor er da samferdselssatsingen så voldsom?

**DEN ENE** årsaken til satsingen er fordi bedre veier skal gjøre Norge mer konkurransedyktige. Monn det. Aldri har det vært bygget mer enn de siste årene, og aldri har varehandelsbalansen utviklet seg dårligere. Den er svekket med over 50 % fra 2013 fra -160 til -250 mrd kroner.

Den andre årsaken er knyttet til ideen om vekst i folketall. Etter Østutvidelsen i 2004 eksplo-derte innvandringen til Norge. Kombinert med høy asylinnvandring, lå vi 2009-2015 sammen med Sveits på europatoppen i innvandring i forhold til folketall.

**MANGE TRODDE** på 6 millioner innbyggere i 2030. NHO dro det ennå lenger på årskonferansen i 2015 med tittel «#7 millioner». Begge måltall var gale, og det siste langt over mål.

Nå er nettovæksten falt til 18 000 i året fra nær 50 000 på toppen, og nettoinnvandring faller videre. Samtidig måles de laveste norske fødselstallene noen gang, nå nede i 1,56 per kvinne. Mye av dagens kapasitetsplanlegging er gjort på sviktende grunnlag og må revideres - nedover.

**NORGE SKAPER** en samferdselsboom der vi bruker for mye for fort, uten også å spørre om dagens og morgendagens teknologi kan gi oss nye og billigere løsninger. Mange av dagens asfaltveier f.eks bygges eller er bygd parallelt med jernveien stort sett over hele landet. Framtidens el-biler gir nå like rask og forurensningsfri forflytning, men er langt billigere og mer fleksibel for den enkelte og samfunnet. Da kan utgifter spares til nye langdistanse toglinjer, og nyinvesteringer prioriteres til tog inn mot de store byene der det er plassbegrensninger.

**DAGENS OG** morgendagens veinett vil også utnyttes mer effektivt enn det gjøres i dag. Biler og lastebiler kan for eksempel styres til å kjøre fra a til b i løpet av natten eller tidligere om morgenen, og samkjøring kan øke med nye systemer. Samtidig gjør el-bussene trikkene overflødige og kollektivkostandene i byene mindre.

En naturlig konsekvens nå er å fullfinansiere alle framtidige prosjekt 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 sjekkdømme, med stor pengebruk og fallende avkastning.