

Kostnadsgalopp stanser veiprosjekt

Kostnadseksplasjonen på regjeringens megaprojekt fergefri E39 skyver flere titall andre veiprosjekter ut. Det nye Stortinget må se på prioriteringene på nytt.

**Innlegg
Ole Andreas
Hagen**



Det er blitt vei i vellinga etter at Fremskrittspartiet fikk statsrådsstolen i Samferdselsdepartementet, ingen tvil om det, selv om Stoltenberg-regjeringen slapp veipengene løs foran valget i 2013. Bevilgningen til veiformål i forrige Nasjonal transportplan (NTP) ble da foreslått økt med 62 prosent.

Solberg-regjeringens foreslo i sin NTP for 2018 til 2029, som ble vedtatt før ferien, å øke de samlede bevilgningene til veiformål med 46 prosent sammenlignet med forrige NTP. Det må jo bety at veibyggingen nå virkelig kommer til å skyte fart, sammenlignet med planene for fire år siden?

Nei, dessverre. Pengene er blitt borte på veien.

Kostnadsanslagene som ble brukt på veiprosjekter for fire år siden er oppjustert med cirka 40 prosent i gjennomsnitt. Siste NTP gjør en gjennomgang av alle aktuelle



For regjeringens store satsing, fergefri E39, er kostnadsøkningen cirka 100 prosent, ifølge komitemerknader fra Arbeiderpartiet. Dette er helt uakseptabelt, ifølge artikkelforfatteren. Foto: Tomas Alf Larsen



Ole Andreas Hagen, markeds- og kommunikasjonsdirektør i PostNord Norge

større veiprosjekter som også lå inne i forrige NTP. Dette er nedslående lesning.

- For de prosjektene som var forutsatt startet opp i perioden 2014-2017 er kostnadsanslagene økt med 28 prosent.

- For de prosjektene som skulle vært gjennomført mellom 2018 og 2023 er kostnadsanslagene nå 21 prosent høyere.

- For prosjekter som skulle fullføres etter 2023 er kostnadsanslagene økt med 60 prosent.

For regjeringens store satsing, fergefri E39, er kostnadsøkningen cirka 100 prosent, ifølge komitemerknader fra Arbeiderpartiet.

Dette er helt uakseptabelt. Prosjekter med høy politisk prestisje spikres fast på grunnlag av altfor lave kostnadsanslag, og når kostnadene øker, skyves andre viktige prosjekter inn i evigheten.

Den foreslåtte økningen til veiinvesteringer i de nærmeste seks årene er bare 11 prosent sammenlignet med bevilgningene i år. Det betyr at vi får realisert færre veiprosjekter enn vi ble lovet, fordi kostnadsanslagene vokser dobbelt så raskt som bevilgningene.

Dette betyr at de føringer Stortinget la for fire år siden ikke lenger er noe verd, og vi risikerer at de føringer som ble lagt i siste NTP før sommeren, heller ikke vil være verd papiret det er skrevet på.

Når vi vet at det mest kostbare prosjektet, fergefri E39, antage-

lig også har det mest usikre kostnadsanslaget, er det grunn til å be om en ny vurdering om dette megaprojektet er verd prisen i forhold til andre prosjekter.

Regjeringen lover mye penger i årene mellom 2024 og 2029. Der har de skjovet mer enn 20 gode prosjekter for å få plass til sine prioriterte storprosjekter. I denne perioden skal de årlige investeringene vokse med 57 prosent sammenlignet med 2017. Men hvem kan ha tillit til hva som skal skje etter 2023, når kostnadsanslagene vokser med ti prosent i året?

I PostNord mener vi at flere av de prosjektene som nå er skjovet ut i perioden etter 2024, må inn igjen. Det er et 20-talls gode veiprosjekt som er gryteklare. Et eksempel på et godt prosjekt er Manglerudprosjektet, som vil



Prosjekter med høy politisk prestisje spikres fast på grunnlag av altfor lave kostnadsanslag, og når kostnadene øker, skyves andre viktige prosjekter inn i evigheten

bedre fremkommeligheten for cirka 75.000 biler og vogntog som passerer Oslo Øst hver dag, samt nærmiljøet til dem som bor der. Dette var inne i forrige NTP, men er nå skjovet ut i fremtiden (2024-2029).

Slike gode prosjekter finner vi langs hele Norges veinett.

Selv om kostnadseksplasjonen først og fremst er knyttet til planfasen, er det all grunn til å få prosjektene gjennomført så snart som mulig. Dette er viktig infrastruktur som vil redusere næringslivets kostnader og derfor bør realiseres snarest mulig. Forsinkelser binder opp verdifulle ressurser og skaper usikkerhet lokalt samtidig som kostnadene går opp.

Ole Andreas Hagen, markeds- og kommunikasjonsdirektør i PostNord Norge

Hva med å snu litt på Statoil?

Simen Vier Simensen er i DN 21. august bekymret over at offentlig finanskapital er stadig mer dominerende. I en figur viser han at det offentliges netto finansielle eiendeler vokser voldsomt fra 2000 til i dag og stiller privat sektor helt i skyggen. Det han ikke nevner, er at årsaken selvsagt er Oljefondet, som er statens kjempestore finansielle eiendel.

Simensen sier ikke hva han ville ha gjort i stedet. Å overføre fondet til private nordmenn er neppe å foretrekke.

Han peker også på at staten er en stor eier av aksjer i børsno-

terte selskaper. Det er riktig. Hovedårsaker er at staten har solgt seg kraftig ned i tidligere statselskaper som Statoil og Telenor, som begge er blitt børsnotert. Privat eierskap har økt kraftig, men Simensens statistikk viser at statens eierskap av børsnoterte aksjer er blitt mye større. Det er jo riktig, for disse selskapene var ikke børsnotert før.

Dette bør vi gjøre noe med. Professor Øystein Noreng har i Teknisk Ukeblad 23. mars en knusende gjennomgang av lønnsomheten av den internasjonale satsingen som det børsnoterte Statoil har gjort. Han påpeker at det fra 2001 til 2016 ble investert cirka 600 milliarder kroner i leting og utvinning i utlandet, og cirka 500 milliarder i Norge.

Av de cirka 1500 milliarder

som er oppnådd som oppstrøms driftsresultat før skatt i perioden, skriver 99 prosent seg fra norsk sokkel, mens én prosent skriver seg fra satsingen i utlandet.

Mitt forslag er at staten bruker to-tre prosent av Oljefondet på å kjøpe de utenlandske aksjene i Statoil, slik at selskapet blir nær 100 prosent statseid og tas av børs. Staten bør bli en aktiv eier og avvikle utenlandsaktiviteten.

Vi har massevis av energirikt vær, vind, bølger og regn. Statoils enorme kompetanse kunne vris mot satsing på fornybare energikilder og på de store utfordringene som ligger i å få en bærekraftig utvikling av verden under vann. Tenk om de 600 milliardene som er kastet bort på dårlige utenlandsinvesteringer, hadde gått til slik satsing. Det hadde gitt store

ringvirkninger og mindre sårbarhet for oljeprisfall. Vi hadde kunnet lede an i verden i stedet for å være klimaversting.

Og det hadde blitt mindre statlig eierskap på børsen ...

Torstein Dahle, høyskolelektor/fagkoordinator for regnskap og skatt ved Institutt for økonomisk-administrative fag, Høgskulen på Vestlandet

Forskning eller synsing?

Forskningsleder Leo Grünfeld i Menon belærer høyresiden og NHO i DN 19. august om at det ikke er skadelig at utlendinger som investerer i Norge, slipper å betale formuesskatt. Det er visstnok bare skadelig «dersom

utlendinger systematisk skaper lavere verdier og færre jobber i næringslivet over tid». Ifølge Grünfeld gjør de ikke det. Tvert om antyder han at de skaper høyere verdier enn norske eiere og investorer gjør i sine norske bedrifter.

Hvis dette er forskning, er det jo meget interessant og burde påkalle nærmere oppmerksomhet og diskusjon. Ikke minst hensyntatt utenlandske eieres muligheter for overskuddsflytting.

Hvis dette er synsing, er det en uttalt mistillit til titusenvis av små og store norske bedriftseiere og investorer, en mistillit som norske næringsliv ikke fortjener.

Svein Flåtten, finanspolitisk talsmann Høyre