

Mens verden bygger vei for å møte globaliseringen, kjører politikerne Norges konkurransevne i grøfta – og bryter loven på veien. >>>

Landeveis røveri



PÅ VILLE VEIER: Yrkesjåfør Hans Arvid Austestad har 3 millioner kilometer bak seg på europeiske landveier, men har aldri opplevd verre veier enn i Norge i 2006. – Og forfallet skjer mens alle andre girer opp, advarer han.

«I de fleste land investerer staten i moderne stamveier. I Norge betaler næringslivet prisen for at politikerne lar være.»

FORSKER KNUT BOGE, HANDELSHØYSKOLEN BI.



► **– I 1980 KJORTE JEG FOR FØRSTE GANG** lastebil gjennom Polen. Den gang lo vi høyt av vei-standarder der nede. I dag kjører vi daglig på stamveier som er enda dårligere her hjemme, sier yrkesjåfør Hans Arvid Austestad.

Han har 32 år og drøye 3 millioner kilometer bak seg på europeiske veier. I dag er han sjokkert over veistandarden han møter – i Norge.

– Vi har blitt et u-land når det gjelder vei. Gitt den sterkt økende trafikkmengden, hadde Norge langt bedre veier tidlig på 1970-tallet enn i dag, sier Austestad, og legger til:

– Og forfallet skjer mens alle andre land bygger vei for harde livet.

EN BILTUR GJENNOM EUROPA BEKREFTER PÅSTANDEN. Over hele kontinentet graves, fundamenteres, støpes og asfalteres det intenst (se faktaboks). Regjeringene som finansierer rallyet har ett mål for øyet: Å bane vei for nasjonal konkurransekraft i en globalisert økonomi hvor varebeholdningen er flyttet fra lagrene til motorveien. Mens våre naboer tar opp mangesifrede milliardlån for å forsere utbygginger, er veitrafikkens andel av det norske statsbudsjettet halvert på 20 år. Mens politikerne i 1985 brukte 4 prosent av budsjettet på vei, var andelen nede i halvannen prosent i fjor. Sta-

tens årlige bidrag til veiinvesteringer ligger nå i underkant av 4 milliarder kroner.

– Vår særnorske tragedie er at samferdsel har blitt en salderingspost i budsjettene. Storting og regjering overser de langsiktige gevinstene fra veiutbygginger til fordel for kortsiktige trygdeutbetalinger og eldreomsorg, sier Kjell Hansen i Bilaksjonen.

På under et år har aksjonen vervet drøyt 35000 medlemmer og utarbeidet en vitenskapelig akseptert motorveiplan som vil doble antall kilometer firefeltsvei i Norge på ti år. Den samfunnsøkonomiske gevinsten tilsvarer et tredjedels oljefond (se underartikkel). Men et møte med samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) har Hansen&Co ikke klart å få til. De får imidlertid støtte hos veidirektøren.

– Utgifter til veibygging? Den var god. Vi bygger veier for å skaffe inntekter: Investeringene sikrer næringslivets konkurransekraft. Når vi ikke asfalterer veiene våre, betyr det at vi får mindre inntekter på sikt, sier Olav Søfteland.

Ordlyden er som hentet fra den nasjonale motorveiplanen som Søfteland var med på å utarbeide helt tilbake i 1962.

– Vi er stolte av den planen, den står fjell-

støtt den dag i dag, nikker Søfteland.

For å holde tritt med trafikkøkningen, la Søfteland opp til å bygge 800 kilometer firefelts motorvei innen 1980. I 2005 var fasiten stusselige 213 kilometer.

– Trafikkveksten har vært akkurat slik vi spådde, sier Søfteland.

At hans snart 50 år gamle motorveiplan er til forveksling lik Bilaksjonens årsferske versjon, sier mye om hvor lite som har skjedd med norske veier. Det til tross for at den rasjonelle og lønnsomme løsningen har vært kjent i 50 år: Nye firefelts veier utenom tettstedene, med toplans avkjørsler i stedet for kryss. Høystandardens tilførselsveier binder de største produksjonsentrene og byene direkte til eksporthavner og utenlandske veinett. Bygd på denne måten vil veiinvesteringene tjenes inn på få år gjennom kortere reisetid, bedre traseer, færre ulykker og mindre miljøbelastninger.

– Målet er å hjelpe industrien å tjene penger. Middelet er å gi Norge, som siste land i Europa, et fungerende stamveinett, sier Hansen i Bilaksjonen.

Dessverre for næringslivet har de to motorveiplanene nok et likhetstrekk: Det finnes ikke politisk interesse for å sette dem ut i livet. Krav om offensiv norsk veiutbygging ble tid-

ligere i sommer møtt med følgende uttalelse fra SVs Karin Andersen: «Denne regjeringen skal huskes for innsatsen for de fattigste. Ikke for at vi asfalterte landet».

– La meg sitere en tidligere kollega, sier veidirektør Søfteland tørt:

– Vi betaler for de gode veiene, enten vi har dem eller ikke. Men bare ved å bygge ut vil vi tjene inn igjen utgiftene.

IFØLGE NORSK LOGISTIKKBAROMETER ønsker 83 prosent av befolkningen økte veiinvesteringer. Blant bedriftsledere står vei høyere på ønskelisten enn skattelette. I en SINTEF-rapport fra 2004 heter det at «en stor del av riksveinettet har en standard som er dårligere enn det som er optimalt for samfunnet. Mer ressurser til opprustning ville gi en nytte som ville være vesentlig større enn kostnadene». Likevel uteblir investeringene. Hvorfor?

– Fordi vi aksepterer å betale for en vare vi ikke får. Følgelig har veiene blitt budsjettets melkeku, sier bilaksjonist Hansen.

En titt i bakspeilet bekrefter påstanden. I 1970 reinvesterte staten mer enn tre av fire bilavgiftskroner i veiutbygginger og vedlikehold. I dag pløyes mindre enn hver fjerde avgiftskrone tilbake til veiene. Resten – 39 milliarder kro-

ner – forblir i statskassen (se grafikk).

– Hadde norske politikere hatt samme krav til forvaltning av nettoinntektene fra bilparken som de har på oljeinntektene, ville «bilfondet» faktisk oversteg 2700 milliarder kroner i perioden fram til 2005, hevder Hansen.

Summen er dobbelt så stor som verdien av oljefondet i samme periode. Spranget er stort til land som USA, hvor statens inntekter og utgifter fra veiene er nøyaktig like store.

– Aldri før har statens inntekter fra bilistene vært større, aldri før har en så liten del av skattepengene gått til veiformål, sier Hansen.

Regjeringen Stoltenbergs svar er løfte om økt satsing på jernbanen, som om mulig er i enda dårligere stand.

– Intensjonene er selvfølgelig gode, men argumentene hårreisende, sier Idar Mo, som har jobbet med samferdselsstatistikk i SSB og Kommunenes sentralforbund i flere tiår:

– Påstanden om at jernbanen er miljøvennlig er ren politikk. For miljøet er det en kjempfordel å flytte persontrafikken til veien. Med ekspressbuser kunne man dessuten spart nærmere 8 milliarder i subsidier, sier Mo.

Vage tanker om et jernbaneløft til 300 milliarder kroner blir også møtt med hoderysting:

Jernbanen frakter noen ytterst få prosent av norsk gods- og persontrafikk. Tilsvarende investeringer rekker til et motorveinettet som ville betjent 90 prosent av befolkningen. Mo er ikke i tvil om hvem som sitter med ansvaret for Norges elendige transportnett.

– Når statens særinteresser får utforme de nasjonale transportplanene, så driter de selvfølgelig i effektivitet til fordel for egen drift, sier Mo.

Forsker Knut Boge ved Handelshøyskolen BI sammenlignet i sin doktoravhandling norsk, svensk og dansk veipolitikk. Han setter spørsmålsteget ved den nye farsotten: Bompenger. I år betaler norske bilister for første gang halvparten av veiutbyggingen gjennom bompenger, som topper nesten 54 milliarder i bilavgifter.

– I Vegloven heter det at staten skal finansiere all riksveiutbygging, men åpner samtidig for bompenger dersom disse er initiert lokalt. I dag finansieres en drøy tredjedel av all riksveiutbygging av bompenger, sier Boge.

Han hevder Stortinget i dag bruker bom som brekkstang for å tvinge lokalpolitikere til å akseptere bompengefinansiering av nødvendige prosjekter. At ordningen er samfunnsøkonomisk lite lønnsom teller lite: Bare 50 øre av hver bompengekrone går til vei: Resten går til ►

► administrasjon og romslige renter.

– Norge er annerledeslandet. Ikke bare i Norden, men i verden for øvrig, sier Boge.

Den største prisen betaler næringslivet. Sammenlignet med våre naboland tar det ofte mer enn dobbelt så lang tid å reise fra A til B på stamveier i Norge. Resultatet er tilsvarende mye høyere utgifter til drivstoff, materiell og lønn, samt økt luftforurensing.

– I andre land er det staten som ved hjelp av skatteinntekter betaler for veiinvesteringene, som blir vurdert som absolutt nødvendige for å sikre konkurransekraft. I Norge betaler næringslivet prisen for at politikerne lar være, sier Boge.

FOR FEMTI ÅR SIDEN HADDE verken Sverige eller Danmark en meter motorvei. Men i motsetning til oss har de fulgt sine nasjonale utbyggingsplaner fra den gang – inspirert av tysk og amerikansk veipolitikk. I dag har Danmark 1000 kilometer motorvei, mens Sverige skilter med 1700. I Norge har vi 213.

I år feirer USA sin største enkeltinvestering i moderne tid: Det 50-årige motorveinetet Interstate Highway gjør det mulig å kryse hele kontinentet uten å stoppe i et eneste lyskryss. Under feiringen ble det ikke spart på verbal konfetti: «Motorveinetet har omformet praktisk talt all transport av mennesker og varer i dette landet. Resultatet er økt produktivitet, en eksploderende nasjonaløkonomi, utvidet personlig mobilitet og økt sikkerhet».

I dag girer gamle og nye konkurranter ytterligere opp. Sverige har tatt opp et lån på 100 milliarder kroner for å bygge flere og bedre veier og jernbaner. Danmark og Finland gjennomfører lignende satsinger for å innhente teten: Tyskland, Frankrike, Storbritannia og USA ferdigstilte sine motorveinett for flere tiår siden. Muligens ikke rart, gitt at amerikanere regner med at én investert dollar i vei forrenter seg til det seksdobbelte på kort tid. Også nye EU-medlemmer iverksetter gigant-prosjekter for å bane vei til unionens indre marked, og følges av raskt voksende giganter som India og Kina. Selv Hellas – landet som inntil nylig hadde Europas korteste og dårligste motorveinett sammen med Norge – akselererer ifra:

Den nye Egnatia-motorveien betjener 36 prosent av den spredte greske befolkningen og gir totalt 5 timers spart kjøretid. Men viktigst av alt: I kystlandet Hellas befrakter motorveien 41 prosent av total industriproduksjon.

– Geografisk starter norsk næringsliv bakerst i feltet. Veiene vi kjører på forsinker oss ytterligere, konstaterer forsker Boge.

I fjor gav han ut boka «Norsk veipolitikk etter 1960 – stykkevis og delt?» med førsteamanuensis Sverre Knutsen. Dommen er knusende: Favoriseringen av stortingspolitikernes egne velgere har ført til nasjonalt velferdstap. Spørsmålet er om Knutsen og Boge ikke har tatt for svakt i: Selv samferdselsministeren vedgår at spørsmålsteget i boktittelen kunne vært sløyfet.

– Det er ingen tvil om at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut hele veistrekninger samlet, fremfor stykkevis og delt, sier Liv Signe Navarsete (Sp).

Akkurat det er ingen nyhet. Like sikkert som nattefrosten setter inn på høsten, inntreffer nemlig et forunderlig fenomen langs norske landeveier: Veiprojekter som ble påbegynt sist vår stanses, maskinparken rigges ned og arbeidslag drar sin vei. Årsak: Årets bevilgninger er slutt, og nye penger kommer ikke før neste år. Anslag tilsier at på-og-av-politikken fordyrer veiprojekter med opp til 30 prosent.

– Ansvaret ligger hos stortingspolitikerne, som i hele etterkrigstiden har kjempet for prestisjeprosjekter i sine hjemfylker i stedet for å tenke nasjonal helhet og sammenhengende utbygging, sier Boge, og legger til:

– Underveis overser de attpåtil forskriftene.

STORTINGET SITTER MED DET ØVERSTE ANSVARET for både nasjonale forskrifter og veier. Like fullt har 56 prosent av norske stamveier ikke en standard som tilfredsstiller forskriftene. 4800 kilometer norske hovedveier er med andre ord ulovlige, uten at vår lovgivende forsamling reagerer. I stedet øker antall ulovlige veikilometere for hvert år. Veidirektoratet har for lengst gitt opp kampen for en offensiv veitbygging. I stedet handler bønnene om kroner til å begrense forfaller.

– Behovet for vedlikehold av eksisterende

veier har aldri vært større, sier veidirektør Søfteland.

Veidirektoratet oppgir at etterslepet er på 48 milliarder kroner. For å løfte veistandarden til forskriftenes minimumsnivå trengs ytterligere 300 milliarder kroner. Men i stedet for å investere, løfter defensive politikere frem faren for inflasjon som forsvar av egen passivitet.

– På kort tid har staten investert 120 milliarder kroner i oljeinstallasjonene på Ormen Lange og Melkøya, uten at ordet inflasjon nevnes. Kan noen da forklare hvorfor investeringer i et sterkt tiltrengt transportnett som vil generere store inntekter vil ruinere norsk økonomi, spør Leif Kåre Spartveit, politisk talsmann for nettstedet bedreveier.org.

En rekke økonomer har de siste månedene gått ut og hevdet at Norge kan doble investeringene i nye stamveier, uten at det skaper press i økonomien. Anleggsbransjen, som snart er ferdige med de landbaserte oljeanleggene, varsler at de har kapasitet til å være med på et nasjonalt løft. Også utenlandske entreprenører som bygger intensivt i Øst-Europa, står klare til å kjøre maskineri og mannskap nordover. Den nylig ferdigstilte Svinesund-broen viser at det er mulig å bygge vei uten inflasjonsfare: Absolutt alle innsatsfaktorer var hentet i Sverige.

– Framveksten av en global økonomi har ført til en eksplosjon i spesialisering og vareutveksling over store avstander. Dette har mangedoblet behovet for transporttjenester, uten at industri-Norge har tilgang til det helt elementære: Effektive veier, sier Spartveit.

Han mener transport er så avgjørende at en viss inflasjon bør tillates i sektorene som bidrar til nivåheving i økonomien.

– I et land som Chile er fjellene høye og dalene dype, men det bygges motorveier i stor skala, sier Spartveit, og forklarer både hvorfor og hvordan:

– På chilenske veiskilt – i et land som er mye fattigere enn vårt – står følgende: «Denne veien er betalt med avkastningen av pensjonsfondet ditt».

På de neste sidene har Memo lagt ut på hovedveier gjennom Skandinavia for å se på Norge, Sverige og Danmarks svært ulike veivalg. ►

Nord og ned:

Tunnelen under Magerøysundet til Nordkapp kostet 1,1 milliarder kroner. Med en årsdøgnstrafikk på noen hundre biler, er tunnelen muligens Norges dyrest målt per bil, og bygd ut på bekostning av langt mer samfunnsnyttige prosjekter. Forklaringen sakser vi fra daværende samferdselsminister Torhild Skogsholm (V) under et foredrag i Stjørdal vinteren 2005:

– Vi politikere ser ikke bare på om et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er derfor vi er politikere. Hadde vi bare styrt etter nytte/kostnadstill, kunne byråkratene avgjort prioriteringene på egen hånd.

Og dermed unngått å bygge Nordkapp-tunnelen.



RETT I GRØFTA: Dette er veibanen på en av fem hovedveier mellom Oslo og Bergen som alle har svært dårlig standard. En ny ekspressvei over Haukelifjell ville spart sjåførene for 100 kilometer, halvert drivstofforbruket og vært tjent inn på under fire år – men Stortinget er ikke interessert.

NORGE: I krabbegir langs hovedveien

– **SKREKKELIG SKUMMELT OG UTROLIG KOSTBART**, sier Hans Arvid Austestad.

Han må bruke hele riksvei 48 for å manøvrere drøyt 40 tonn nyttelast ut fra Bergen i retning Odda. Veistrekningen er en av fem hovedveier mellom Norges to største byer. Forfatningen er skremmende dårlig på alle fem.

– Bare i fjor måtte vi skifte hjulaksling tre ganger på samme henger. De knekker rett og slett av. Enkelte stigninger er så krevende at jeg bruker mellom 20 og 30 liter diesel på mila, mot 4 liter på gode veier. Men selv om det er mange flaskehalsen igjen langs hovedveiene, er forfallet kommet så langt at alt vi ber om er et minimum av vedlikehold, sier Austestad.

Vestlandet er den siste større region i Vest-Europa som mangler et effektivt transportnett. I Austestads hjemfylke Hordaland er 55 prosent av riksveiene så smale at de ikke har gul midtstripe. Prisen betales av næringslivet. Norges viktigste eksportregion sliter med langt større kostnader i transportsektoren enn utenlandske konkurrenter. Lite tyder likevel på at

et veiavhengig næringsliv blir bønnhørt. Mens veiskuldre raser ut og asfaltdekket går i oppløsning, signaliserer regjeringen Stoltenberg at jernbanen stikker av med en mulig budsjettøkning senere i høst. Nå møter de motbør.

– Den mest effektive løsningen er både enkel og enormt lønnsom: Gå ned fra fem til to hovedveier mellom Oslo og Vestlandet og fjern flaskehalsene, så kuttes reisetiden med to timer og 20 mil, sier Kaare Hartmann.

Sammen med en håndfull entusiaster fra industri og næringsliv har han startet Haukeliveiens venner. Når norske yrkessjåfører søker et avbrekk fra hullete asfaltdekke og kronglete kjørebane, tilbyr de et kjærkomment avbrekk på internett. På nettstedet www.haukeliveien.no ruller en blå buss hastig ut fra Bergen, over Haukelifjell, og klokkes inn i Oslo på nøyaktig 5 timer. Først seks timer senere kommer realiteten – i form av den røde bussen – rullende over skjermen langs dagens hovedvei over Lærdal og Fagernes.

– Virkemidlet er enkelt, men kom ikke og si at tallene ikke er tankevekkende, sier Hartmann.

Animasjonen viser tidsbesparelsene ved å legge en ny ekspressvei fra Oslo til Bergen og Haugesund langs E 134. Besparelser i distanse er på 112 kilometer, utbyggingsprisen på snaut 4 milliarder kroner. For staten vil en høystandard ekspressvei over Haukelifjell

være spart inn på 3-4 år.

– Og Haukeliveien er ikke alene, sier Kjell Hansen.

I front for Bilaksjonens drøyt 35.000 medlemmer lover han et effektivt motorveinett på 2200 kilometer og heftig avkastning på investeringen i bytte for 200 milliarder statlige budsjettkroner.

M FAKTA

Norsk veipolitikk

- Norge har 213 kilometer motorvei, etter at den vedtatte motorveiplanen fra 1962 ble lagt i skuffen allerede i 1966.
- Drøyt 22 milliarder kroner bevilges til samferdsel i statsbudsjettet, 4 av disse til veiinvesteringer.
- Samferdsel er den eneste sektoren med reell kostnadsnedgang.
- Staten tok inn 53,2 milliarder kroner fra bilistene i fjor. Mindre enn hver fjerde krone ble gitt tilbake til veibudsjettet.
- I fjor rullet 2,5 millioner biler, busser og lastebiler på norske veier, 500.000 er kommet til de siste ti årene.
- Veidirektoratet har beregnet at det vil koste 300 milliarder å løfte standarden på norske veier opp til forskriftenes absolutte minimumsnivå. Vedlikeholds-etterslepet alene beregnes til 43 milliarder kroner.

«Vi har ropt varsku lenge, og nå kommer mannefallet: Erfarne sjåfører gir seg, og nye får vi ikke tak i. Hvem vil vel kjøre når det krever at de setter både helse og liv på spill?»

YRKESJÅFØR HANS ARVID AUSTESTAD



På ville veier

Statens nettoinntekter på bilparken har økt 15 ganger siden 1970. Utgiftene er bare seksdoblet.



Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken, statsbudsjetter, Bedre veier.org, nyhetsgrafikk.no

Bilen berger budsjettet

Inntekter fra veiene gir solid pluss i statsbudsjettet for 2006. Tall i milliarder kroner.

UTGIFTER		UTGIFTER
Andel til vedlikehold	6089	
Andel til vegutbygging - beregnet	3500	
Andre investeringer + diverse	4065	
Sum statlige utgifter	13 654	
Engangsavgift på motorvogner	17259	
Årsavgift på motorvogner	7758	
Vektårsavgift	353	
Omregistreringsavgift	2045	
Avgift på bensin	9088	
Autodieselavgift	5344	
Moms på drivstoff	7923	
Anslått avgiftsøkning 2006	3000	
Sum statlige inntekter:	52 770	
		13 654
Statlig overskudd*		39 654

*Inntekter og utgifter knyttet til bompenger, kommunale og fylkeskommunale veier er holdt utenfor.

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken, nyhetsgrafikk.no, Bedre veier NÅ!

Hompetitten

Langt over halvparten av norske veier bryter lovens krav til minstestandard.

Stamveger (8600 km)		Øvrige riksveger (18 400 km)	
Ikke brukbar	56%	Ikke brukbar	44%
Brukbar	39%	Brukbar	29%
Fullgod	5%	Fullgod	27%

Kilde: SINTEF, nyhetsgrafikk.no

– Beløpene høres uhyrlige ut, men det sier slett om kostnadene ved dagens elendige veinett at investeringene er tjent inn i løpet av tre år. Etter denne perioden er alle inntekter ren fortjeneste, sier Heirung.

Basert på tall fra Transportøkonomisk institutt og SSB har Bilaksjonen funnet at de årlige besparelsene vil være på 62 milliarder kroner – årlig og inn i evigheten.

– Høres intuitivt for godt ut til å være sant?

– Tvert i mot. Det er dagens veipolitikk som er for dårlig til å fatte. Knappt noen investeringer er bedre på lang sikt enn utbygging av effektiv transport. Hvis en bedrift går dårlig

så handler det ikke om å ha penger på bok, men om å ha produksjonsutstyret i orden. Det samme gjelder for Norge som nasjon. Likevel lar vi Europas dårligste stamveinettet forfalle ytterligere av frykt for å skape inflasjon. Men rasjonelt begrunnede veiinvesteringer skaper ikke prispress, de skaper deflasjon, sier Erik Heirung i Haukeliveiens venner.

Aksjonistene har fortsatt til gode å møte faglige innvendinger mot sine prosjekter. Likevel regner forsker Knut Boge ved Handelshøyskolen BI planene for dødfødte. Boge påpeker at politikerne gjennom hele etterkrigstiden, med noen få unntak har ignorert rasjonelle samfunnsøkonomiske argumenter for bygging av bedre veier.

– Veiprosjektene er utvilsomt svært lønnsomme. Det hjelper likevel lite, så lenge Storting og regjering ikke ser på vei som en effektivitetsfremmende investering, men som en utgift og salderingspost på budsjettet, sier Boge.

I mellomtiden humper 37.000 vogntog og andre tunge kjøretøy daglig rundt på dårlige norske veier. På vei ut av enda en dårlig fundert hårnålssving konstaterer yrkessjåfører Austestad at transportbransjen sliter med både veien, politikerne – og rekrutteringen:

– Vi har ropt varsku lenge, og nå kommer mannefallet: Erfarne sjåfører gir seg, og nye får vi ikke tak i. Hvem vil vel kjøre når det krever at de setter både helse og liv på spill?

Austestad gir selv svaret:

– Vær så god, rikspolitikerne: Her kommer en varslet katastrofe – på krabbegir.

FAKTA

Vei i vellinga

Mens norske veibudsjetter utgjør en stadig mindre andel av statsbudsjettet, bygger konkurrerende økonomier ut veier i et akselererende tempo og omfang.

Land	Antall km. motorvei under bygging
Hellas	680
Russland	650
Romania	415
Tsjekkia	1350
Slovenia	590
Ungarn	490
Slovakia	220
Polen	2359

Til sammenligning har Kina varslet at de ønsker å bygge 85 000 kilometer motorvei.



SLINGRINGSMONN: I Norge kjemper langtransport-sjåfører Jan Erik Lyssand med elendig veibane og lave fartsgrenser. I Danmark har han fire felters motorvei nesten for seg selv. - Jeg slår på cruise-kontrollen og nyter utsikten, sier Lyssand

DANMARK: I 130 km/t utenom lokalpolitikken

«SPØKELSESVEIEN» ER KALLENAMNET PÅ NYBYGDE E 39 mellom Ålborg og Hirtshals helt nord i Danmark. Grunn: Det går lenge mellom hver bil som ruller ut på den firefelts motorveien fra ferjeleiet. Til gjengjeld er veien avgjørende for dem som bruker den.

– Spøkelsesveien er et latterlig og uriktig navn, sier Steffen Elmer Jørgensen

For professoren ved Landsarkivet for Nord-Jylland er den 75 kilometer lange motorveien en statlig kjempeinvestering som sikrer næringslivet i landets ytterste utpost nytt liv.

– Diskusjonen om den lave trafikkmengden og påstandene om lokalpolitisk hestehandel gir et totalt feil bilde. Vi bør i stedet takke svenskene. De presset på for å styrke en større europeisk veiforbindelse og å åpne en effektiv forbindelse til europeiske markeder, sier han.

– Har norske myndigheter også presset på? – Ikke det jeg vet.

DERMED ER DEN NORSKE LANGTRANSPORT-SJÅFØREN JAN ERIK LYSSAND broderfolket en stor takk skyldig. Etter ti timer på utdaterte norske riksveier, kan han skrive under på at det er deilig å rulle av fergen i Danmark:

– Jeg slår på cruise-kontrollen på maksimal tillatt hastighet, slapper av og nyter utsikten.

Det til tross for at Lyssand skal være i Frankfurt, 1000 kilometer lenger nede på kontinentet, om 11 timer. Det gir en snittfart på 85 kilometer i timen – pauser inkludert. I Norge ville tilsvarende luftdistanse tatt over dobbelt så lang tid – med tilsvarende drivstofforbruk, lønnskostnader og slitasje på bil og sjåfører. I motsetning til oss har danskene fulgt sin nasjonale veiplan fra 1961 til punkt og prikke like frem til i dag - og har ikke sansen for å blande politikk og vei.

– Hos oss fordeles pengene til veitbygging av byråkrater, ikke politikere. Systemet sikrer næringslivets og bilistenes behov, og skjermes veisektoren fra politisk press. Kronen på verket er «Den Store H», sier professor Jørgensen.

TEGNET INN PÅ ET KART LIKNER «DEN STORE H» PÅ BOKSTAVEN: To rette, firefelts veibaner i retning nord-sør over Danmarks sletteland, med en tverrforbindelse som løper øst-vest. Sammen med høystandarders tilførselsveier sikrer Den Store H næringslivet effektiv transport mellom produsent og kunde, uansett hvor i landet de befinner seg. Utbyggingen ble nylig ferdig etter en massiv, 15-årig spurt, vedtatt og betalt av Folketinget. Og mens etterslepet i vedlikehold på norske veier øker for hvert år, bygger danskene for tiden ut fire- og seksfelts veier med en lengde tilsvarende det samlede norske motorveinettet.

– Allerede på 70-tallet begynte vi å prosjektere for seks filer, selv om vi bare bygde fire. I dag kan vi bygge ut motorveiene til full bredde for en relativt rimelig penge, sier Per Milner.

Med 25 år bak seg som veidirektør, ledet han det meste av den danske utbyggingsperioden. I dag har Danmark 1000 kilometer firefelts motorvei. Norge, med et areal som er nesten åtte ganger så stort, har 213 kilometer.

– På 1960-tallet ble Vejdirektoratet øverstkommanderende for motorveinettet. Politikere i kommuner og amt har siden hatt pent lite de skulle sagt. Vi snakker effektivt demokrati her, humrer Milner.

I mens er sjåfører Lyssand fra Norge på vei sørover mot tyskegrensen i 90 kilometer i timen. Hadde norsk stamveier holdt lignende standard som de danske, ville han snart vært fremme i Frankfurt.

FAKTA

Dansk veipolitikk

- Danmark har 1000 kilometer fire- og seksfelts motorvei.
- Etter femten års intensiv utbygging ble det landsdekkende motorveinettet «Store H» ferdigstilt i 2000.
- For tiden bygges det ut nye motorveier tilsvarende det samlede norske motorveinettet.
- Ingen danske hovedveier er bompengefinansiert med unntak av broene over Storebælt og Øresund.

RAKA VÄGET: Prosjektleder Lydia Lehtonen og Vägverket er svært populære blant den jevne svenske. - Alle vinner jo på at vi bygger effektive veier, sier Lehtonen, og stikker ut traseen for nok en firefelts motorvei mellom Goteborg og Trollhättan.



SVERIGE: Baner vei for bilindustrien

«**SAAB PLANERAR PRODUKTION AV NY BIL I TROLLHÄTTAN**», lød en kjærkommen overskrift i Dagens Industri sist vår. Dermed smalt champagnekorken i været hos prosjektleder Lydia Lehtonen i svenske Vägverket.

- Det er slett ikke moro å bygge motorvei her i Trollhättan, for terrenget og grunnen gjør veiene forferdelig dyre. Men vi må huske på alternativet: Vi gjør dette for å heve trafikksikkerhet, fremkommelighet, og for å redde bilindustrien, og, sier Lehtonen til Memo.

Verken Vägverket eller svenske politikere føler at de har noe valg:

- Kall det gjerne utrykning. Kall det førstehjelp. Men veipolitikk er det knapt, disse veiprojektene er industripolitikk i stor skala, sier Jan Owen Jansson, professor i transportøkonomi ved Linköpings universitet.

Også prosjektleder Lehtonen ser lengre enn veistikker og pukkgrus.

- Industrien kjemper daglig for å komme fortest mulig frem med sine varer, og enhver forsinkelse koster penger. Skal Saab og Volvo Aero tjene penger, må den svenske staten gi dem vilkår på linje med konkurrenter i Asia, USA og Europa. Kronekurs og skattenivå er viktig, men eksportindustrien kommer ikke langt uten effektive veiforbindelser, sier prosjektleder Lehtonen, og legger til:

Veien hun står på ser unektelig effektiv ut. Foran henne rulles nye riksvei 44 ut i fire felt mot kysten og internasjonale markeder. Noen kilometer lenger sør bygges riksvei 45 ut, også den med fire kjørefelt og dobbeltsporet jernbane. Prislappen for 60 kilometers direkteforbindelse mellom Trollhättan og Nordens største utskipingshavn i Göteborg ender nær seks milliarder kroner. I tillegg kommer en dobbeltsporet jernbane av Gardermobane-standard til ytterligere noen milliarder.

- *De to byene er allerede forbundet med firefelts motorvei på E6 litt lenger vest?*

- Sant nok, kall det gjerne luksus at vi ender opp med to høystandarderveier på hver sin side av Gøtaälven. Men denne veien er rundt 20 minutter raskere, sier Lehtonen.

VED SLUTTEN AV 2. VERDENSKRIG lå svensk veistandard faktisk godt tilbake for vår egen. Siden den gang har oljen gjort Norge til et av verdens rikeste land. Samtidig har storebror Sverige sklidd sakte nedover på listen over klodens store økonomier. Målt etter veistandard er historien en ganske annen: Etter et halvt århundre med motorveitbygging, kan

Sverige skilte med 1700 kilometer firefelts vei. Norge passerte nylig 200 kilometer. Eksperter har slått fast at norsk veistandard ligger 30 år etter den svenske - ironisk nok like lenge som Norge har hatt oljeinntekter.

- Vi nærer en stor forkjærlighet for store prosjekter i Sverige, sier fungerende direktør Hjalmar Strömberg i Vägverket, og sender en hilsen til sine norske kolleger:

- Veipengene sitter tydeligvis lengre inne hos dere. Jeg minnes vi sperret opp øynene da en av deres samferdselsministere tidlig på 1990-tallet uttalte at det var slutt på all veibygging. Men hvem kan laste politikerne? Det koster visstnok tre eller fire ganger så mye å bygge vei hos dere, da finner vel de færreste noe lønnsomt å bygge med et sånt prisnivå, spør Strömberg.

Forsker Knut Boge ved Handelshøyskolen BI i Oslo er skjønt enig, men understreker at grunnforholdene bare er en del av forklaringen:

- Høye kostnader er i like stor grad et resultat av irrasjonell finansiering, prosjektgjennomføring og stykkevis utbygging av veier med for liten kapasitet. Det blir fort dyrt når veiene alt få år etter at de er ferdigstilt må bygges på nytt fordi kapasiteten er for liten og/eller trafikksikkerheten for dårlig, sier Boge.

INNE I ET KUPERT SKOGSHOLT ET PAR MIL SØR FOR TROLLHÄTTAN

tripper prosjektleder Lehtonen etter å lage vei i svensk velling. Sverige er verdens mest bileksporterende land målt per innbygger, men har slitt med å holde oppe både bilproduksjon og eksportinntekter de siste årene. Utbyggingsprosjektet til et tosfret antall milliarder kroner ble vedtatt av Riksdagen som en del av en avtale med General Motors om å redde svensk bilindustri og 10.000 arbeidsplasser i Trollhättan. Så veldig eksepsjonell er utbyggingen likevel ikke, i følge prosjektleder Lehtonen.

- Øresund-regionen, Skåne og Stockholmsområdet har mottatt enorme veibevilgninger de senere år. Nå tyder mye på at turen er kommet til vestkysten, sier hun, og svinger ut på dagens E 45.

Det nasjonale veibudsjettet er likevel romslig nok til at Sveriges lengste motorveiprojekt iverksettes samtidig langs E4 på motsatt kyst. De nye veiene erstatter eksisterende veier som er av langt høyere standard enn størsteparten av norske stamveier. Mens 0,8 prosent av det norske stamveinettet er utbygd til firefelts motorvei, er tilsvarende tall for Sverige 6 prosent.

- Vi utvider eksisterende vei der det er mulig, men bygger ellers mye nytt. Hadde vi fulgt den gamle traseen ville den nye veien blitt utrolig kronglete, lite effektiv og ikke minst rådyr. Her oppe i åsen er anleggs- og

tomtekostnadene langt lavere, og kurvene ytterst få, sier Lehtonen.

At det svenske Næringsdepartementet samordner byggingen av all infrastruktur øst for Kjøløen er heller ingen ulempe. I Norge er veibudsjettet et resultat av en årlig dragkamp mellom en håndfull departementer. De mange kokkene har forsinket, utsatt og stoppet mange påbegynte prosjekter.

- Utsette et påbegynt prosjekt? Det har vel aldri hendt, sier Lehtonen, og er like uforstående til spørsmålet om bompengefinansiering. I Sverige betales veitbygginger av staten, som har tatt opp utenlandske lån i 100-milliardersklassen for å forsere vedtatte vei- og jernbaneutbygginger.

- Alle vinner jo på å etablere bedre veier, forklarer Lehtonen.

Norsk industri har lenge fremført samme argument, uten å bli hørt. Da Bondevik gjorde opp fasit sist, hadde regjeringen gitt totalt 21 milliarder kroner i skattelette, mens etterselepet på veivedlikehold økte gjennom perioden.

Gjennom de dype svenske skoger ruller Lydia Lehtonens latter.

- Har ikke Norge oljepenger å investere da? **M**

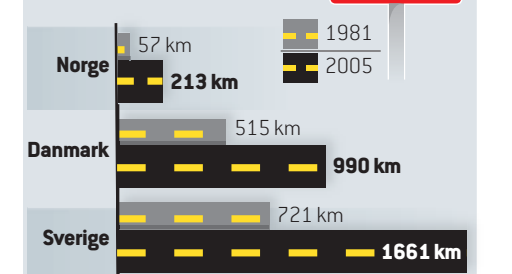
M FAKTA

Svensk veipolitikk

- Sverige har 1700 kilometer firefelts motorvei, etter å ha fullført en amerikansk-inspirert utbyggingsplan fra 1959.
- Hvert av de neste 12 årene ligger samlet transportbudsjettet på drøyt 30 milliarder kroner i snitt.
- I årene fra 2002 til 2004 lånte svenskene 12 milliarder kroner utover ordinære budsjetter på 27-28 milliarder kroner. Lånene ble tatt opp for å korte ned byggetiden på store prosjekter.
- Sverige har aktivt presset på for å få Danmark til å bygge bedre veiforbindelser til kontinentet. Jobber i dag for å få en fergefri forbindelse Danmark-Tyskland over Rødbyhavn-Puttgarden.

Retten i grøfta

Sverige og Danmark kjører fra Norge målt i antall kilometer motorvei.



Kilde: Knut Boge, Handelshøyskolen BI. **nyhetsgrafikk.no**