

» KRONIKK



Vilrid Femoen

Leder politikk og strategi
i Opplysningsrådet
for vegtrafikken (OFV)

Klart vegutbygging er lønnsomt

Det er en uforbeholden sannhet for svært mange at vegutbygging er lønnsomt. Problemet er bare at faglige beslutningsverktøy og politisk ideologi trekker i ulike retninger. Er det mulig å bygge bro mellom politikk og fag?

Bedre veger fører ikke bare til færre trafikkulykker og redusert reisetid. Ringvirkningene av bedre veger er formidable på flere måter: Fraflyttingstruede kystsamfunn blomstrer opp når «nyvegen» kommer, nye reisevaner oppstår, og innbyggerne – som kan benytte større områder – får et bedre tilbud av handel og tjenester. Ved å bygge bedre veger realiseres den regionalpolitiske målsettingen om større bo- og arbeidsmarkedsregioner. Problemet er bare at ringvirkningene er vanskelig å tallfeste i de samfunnsøkonomiske analysene, og har derfor blitt satt til null i regnestykkene så langt. Det skulle vi få en endring på – trodde vi. For på oppdrag fra vår samferdselsvennlige finansminister Sigbjørn Johnsen har et meget faglig kompetent ekspertutvalg gjennomgått analyseverktøyet for samferdselsinvesteringer.

Utvalget har nylig foreslått tiltak for å oppgradere og modernisere det faglige beslutningsgrunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser av investeringer i samferdselsprosjekter. Utvalget anbefaler blant annet at nytte-/kostnadselementer skal realprjusteres, at analyseperioden

skal ligge nærmest mulig levetiden, og at verdsetting av liv og helse oppjusteres. Det utvalget ikke gir en klar anbefaling på, er den regionalpolitiske effekten. I stedet anbefales det en separat drøfting av disse effektene.

Dette er fordi ekspertene er opptatt av å unngå dobbelttelling av nytten i prosjektet. Utvalget er altså ikke opptatt av at ringvirkningene er vanskelige å tallfeste, men frykter at de samme positive effekter blir talt to ganger. Så framfor å få med den positive, regionale nytteeffekten i regnestykket, i verste fall flere ganger, settes nytten heller til null. Og vi er like langt.

Direktoratet for statlig økonomistyring anbefaler i sin vegleder for samfunnsøkonomisk analyse at alle relevante virkninger, for alle berørte grupper i et vegprosjekt, skal tallfestes i fysiske størrelser så langt det lar seg gjøre. Og virkninger som er vanskelig å tallfeste skal systematiseres og sammenstilles i pluss-minusmetoden. Vi kan forvente en videreføring og eventuelt økt bruk av denne metoden på bakgrunn av utvalgets anbefaling. Men det holder vel ikke, når regional utvikling er et av de viktigste politiske målsettingene med investeringer i vegnettet?

Det bør være slik at samfunnsøkonomiske analyser fanger opp de politiske målsettingene ved tiltaket. Ulike politiske målsettinger fordrer nemlig ulike nytte-/kostnadsanalyser. I en studie av vegutbyggingen i Kina, utført

av International Food Policy Research Institute, kom det frem at investering i vegnettet hadde en positiv effekt på den overordnede økonomiske veksten, på jordbruksproduksjonen, byutvikling og både urban og regional fattigdomsbekjempelse. Det overraskende var at investeringer i de mindre, lokale vegene hadde større effekt på regional fattigdomsbekjempelse enn investeringer i motorveger. Analysene viste også at veginvesteringene hadde høyest økonomisk avkastning i de østlige og sentrale delene av Kina, mens effekten på fattigdomsbekjempelse var størst ved investeringer i vest. Dette viser at nytte-/kostnadsanalyser må fininnstilles ut fra hva som er viktigst for landet for å få et riktig beslutningsgrunnlag.

Norske nytte-/kostnadsanalyser gir høy nytte der det er mange trafikanter og der det er mange ulykker på dagens veger. Den regionalpolitiske effekten fanges i beste fall kun opp gjennom tilleggsanalyser. Når det er dyrt å bygge veger i Norge og trafikkgrunnlaget ofte er relativt beskjedent, blir dermed nytten ofte negativ. Til tross for at den politiske nytten – nytten på regional utvikling, vekst og livskraft – er meget stor.

Selv om Sigbjørn Johnsen er glad for at han får et bedre analyseverktøy, er han tydelig på at den endelige beslutningen vil være avhengig av politisk skjønn og andre politiske vurderinger. Dermed er det fortsatt en gjettelek å tippe hvilke prosjekter som kommer med i neste Nasjonal transportplan til våren.

Vi kjenner ikke de politiske kriteriene ved valg av investeringsportefølje for neste tiårsperiode. Den endelige porteføljen vil bestå av både lønnsomme og ulønnsomme prosjekter. Opplysningsrådet for vegtrafikken har etterlyst de nasjonale prioriteringskriteriene for Nasjonal transportplan, de som handler om å bygge landet og knytte øst og vest, nord og sør sammen i et effektivt og moderne vegnett. Ser vi til Kina, så har vegbygging der vært et nasjonsbyggende prosjekt helt siden 1978. Og et gammelt kinesisk ordtak sier at «vil du bli rik, så bygg en veg».

I Norge er vi rike, i hvert fall målt i kroner på bok og i levekår og velferdsgoder. Men vi er svært få mennesker som kan bruke disse vegene, og arbeidskraftkapitalen vår er marginal i internasjonal sammenheng. Derfor er gode veger så enormt mye viktigere for arbeidsmarked, sysselsetting og et effektivt næringsliv. Når nytten beregnes ut fra antall minutter spart per bruker, blir det helt feil.

Norge håndterer ikke skjæringspunktet mellom politikk og fag i utforming og bruk av nytte-/kostnadsanalysene optimalt. Politisk skjønn og vurderinger omrokker totalt på rekkefølgen av prosjekter. Kanskje er det slik at avgjørende elementer mangler i analyseverktøyet, eller at analysene rett og slett brukes feil når politisk skjønn har så stor makt at analysenes betydning som beslutningsverktøy langt på veg undergraves. ●

«Bedre veger fører ikke bare til færre trafikkulykker og redusert reisetid.»