

# Vil bruke dobbelt så mye på vei

Administrerende direktør Arne Hyttnes i Sparebankforeningen vil øke veiinvesteringene med 4,5 milliarder kroner årlig. Det kan skje uten at det skaper press i økonomien, mener han.

ANNE KARI HAUG  
Oslo

- I årene 2006-2015 er det satt av 45 milliarder kroner til veiinvesteringer. Det er ikke urimelig å doble det beløpet, sier administrerende direktør Arne Hyttnes i Sparebankforeningen.

Sparebankforeningen, med Hyttnes i spissen, har fått klar beskjed fra sine 126 medlemsbanker om at foreningen skal jobbe for bedre rammevilkår for næringslivet rundt om i landet. For det som er godt for det lokale næringslivet, er ofte godt for de lokale bankene.

- Våre medlemsbanker er avhengig av næringslivet, sier Hyttnes.

- Infrastruktur, og særlig vei,

er viktig for at næringslivet skal ha det bra.

## Urimelig rente

Hyttnes mener dessuten at økt veitbygging vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Han viser til at regjeringen har beregnet at de planlagte veiinvesteringene på 45 milliarder kroner vil redusere transportkostnadene med 36 milliarder kroner.

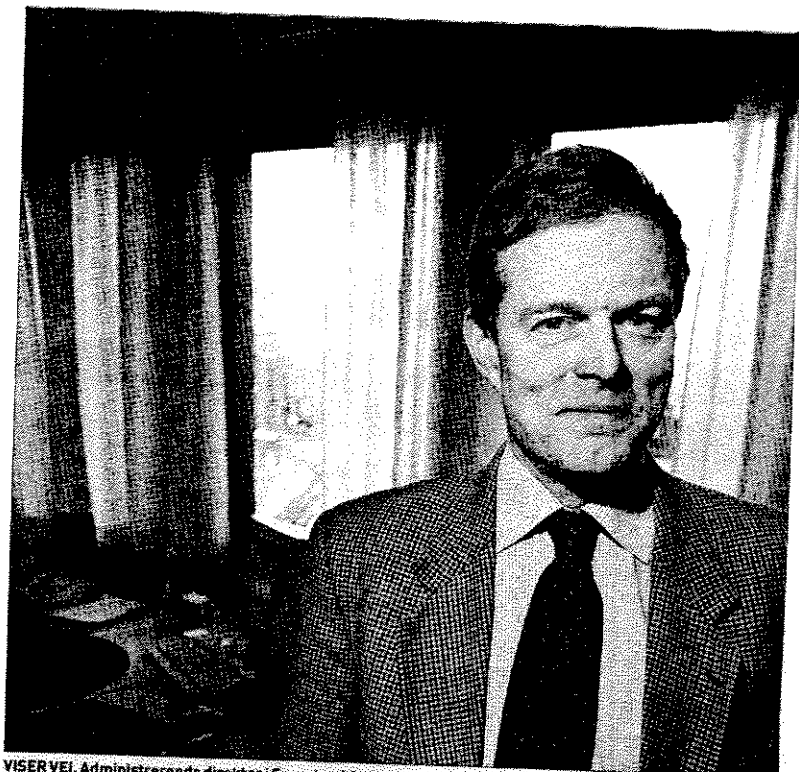
Hyttnes mener dette tallet er for lavt. I beregningene har myndighetene lagt til grunn en kalkulasjonsrente på åtte prosent. Dette er altfor høyt, mener Hyttnes. En høy rente innebærer at gevinster i fremtiden tillegges liten vekt.

- En så høy kalkulasjonsrente skulle tilsi en kjemperisiko. Men det er vanskelig å se at transport på vei skal bli mindre attraktivt i overskuelig fremtid, sier Hyttnes.

Han vil bruke en risikofri rente på 3,5 prosent for å beregne den samfunnsøkonomiske gevinsten av veiinvesteringer. Med en lavere rente vil den samfunnsøkonomiske gevinsten bli større.

## Ikke press

Hyttnes synes ikke at 4,5 milli-



**VISER VEI.** Administrerende direktør i Sparebankforeningen Arne Hyttnes ønsker seg økte veiinvesteringer som et ledd i å bedre rammevilkårene for næringslivet. Større satsing på vei gir økt verdiskapning og økte inntekter uten at det øker presset i økonomien, argumenterer han. Foto: Gunnar Blandal

arder ekstra per år til vei er spesielt mye.

- Netton er lavere enn dette, sier han, og viser til at myndighetene samtidig vil spare penger blant annet som følge av reduserte ulykker.

Han er heller ikke redd for at økte veiinvesteringer vil skape press i økonomien.

- Vi har sett at det er travelt i entreprenørbransjen, uten at det har ført til lønns- og pris-

press. Det burde være mulig å kjøpe inn tjenester fra utlandet, sier han.

- Mener du da at veiinvesteringer kan holdes utenom når finansministeren vurderer hvor høy utgiftsvekst økonomien tåler?

- Presset er i hvert fall mindre her enn på mange andre områder, sier Hyttnes.

Hyttnes er heller ikke bekymret for at økte veiinvesteringer

innebærer at vi tar en større bit av de oljepengene som skal settes av til kommende generasjoner.

- Handlingsregelen for bruk av oljepenger har vært bra, men vi trenger en nyansert regel der vi skiller mellom forbruk og investering, sier Hyttnes.

- Økte veiinvesteringer gir økt verdiskapning og dermed økte inntekter på lang sikt, sier han.

anne.haug@dn.no

## Får delvis støtte

OSLO: Sjeføkonom Tor Steig i NHO er enig med Sparebankforeningen i at staten bør bruke mer penger på vei.

- Jeg har sans for synspunktene, sier Steig.

Steig vil ikke bruke mer penger over statsbudsjettet enn i dag, men støtter Hyttnes' vurdering av at veitbygginger skaper mindre press enn endel andre sektorer.

- Da handlingsregelen for bruk av oljepenger ble vedtatt, var det et flertall på Stortinget for at pengene skulle brukes på vekstfremmende tiltak som blant annet infrastruktur, sier Steig.

I tillegg til infrastruktur ble skattelettelser og forskning og innovasjon trukket frem som tiltak for å bedre vekstevnen.

- Dette er blott helt borte i de-

batten om bruk av oljepenger, sier Steig.

Forskningsdirektør Ådne Cappelen i Statistisk sentralbyrå sier seg bare delvis enig med Hyttnes i at faren for press er mindre fordi det er mulig å kjøpe inn tjenester fra utlandet.

Han er i prinsippet enig i at noen utgiftsposter på statsbudsjettet vil ha mindre effekt enn andre på aktivitetsnivået i norsk økonomi.

- Man kan godt ta det med i betraktning på kort sikt i vurderingen av hvilke prosjekter som skal gjennomføres, sier Cappelen.

Samtidig er han skeptisk til å legge stor vekt på det i spørsmålet om veiinvesteringer eller ei.

- Det er vanskelig å gjøre det på den måten, fordi det jo ikke er lett å si hvem som vinner andebudene, sier Cappelen.

First Securities ASA er et av Norges ledende meglerhus med betydelig virksomhet innenfor omsetning av aksjer, obligasjoner og finansiell rådgivning. Selskapet har ca. 130 ansatte og har kontorer i Oslo, Stavanger og Trondheim.



## Karriere innen finans?

First Securities søker nye medarbeidere. Vi kan tilby gode betingelser og bred kompetansebygging med muligheter for senere spesialisering innen Analyse, Megling, Corporate Finance eller Merchant Banking.

Hvem søker vi?

- Du har utdannelse fra en vei- eller anerkjent utdanningsinstitusjon
- Du kan dokumentere sterke prestasjoner
- Du har noe arbeidserfaring som ikke nødvendigvis er fra finansbransjen, men arbeidserfaring er ingen betingelse
- Du er klar for å ta steget videre i din karriere og satse på finans

Spørsmål om stillingene kan rettes til Einar Strømstad på tlf 23 23 80 00. Interesserte bes sende en kortfattet søknad med CV, attestert og vitnemål til First Securities ASA - Einar Strømstad (e-post: e@first.no), innen 27. februar 2006.

Alle søknader vil bli behandlet konfidensielt.

## DEBATT &amp; INNLEGG

Flere toneangivende makroøkonomer har den seneste tiden forsvart økte veiinvesteringer. Regnestykkene hadde vært enda mer presise om tallknuserne hadde hatt en knapp for sosiale ringvirkninger på kalkulatoren, skriver *Terje Aarbog*, DHL Express Norge.

# Ringvirkningenes herrer

Dagens Næringsliv 21. februar etterlyser Arne Hyttnes i Sparebankforeningen en dobling av budsjettene til veibygging frem til 2015, og forsvarer av Tor Steig i NHO. Hyttnes hevder at et bedre veisystem øker verdiskapningen og omsetningen til næringslivet rundt i landet uten å skape press i økonomien. Sparebankforeningens egeninteresse i utspillet er åpenbar, men innholdet er likevel verdt å diskutere.

Mandag ble det klart at samferdselsminister Liv Signe Navarsete senker kalkulasjonsrenten på veiprojekter fra åtte til 4,5 prosent. En redusert kalkulasjonsrente fører til at flere veiprojekter gjennomføres, og det er et viktig grep for å hjelpe næringslivet i distriktene. Men dagens ordning med avkastningskrav - uavhengig av kalkulasjonsrente - favoriserer de veistrekingene som er lønnsomme i kroner og øre.

Men økt velsatsing gir også en rekke positive politiske og sosiale bivirkninger som ikke er samfunnsøkonomisk målbare. Distriktene kan få tilgang til bredere varesortimenter, pendlere kan få mer tid til familiene, og bedrifter utenfor byene kan lettere bidra til sysselsettingen. Ikke alle faktorer kan regnes hjem ved hjelp av samfunnsmessige avkastningskrav og avanserte matematiske modeller.

Når det er sagt, er initiativet fra politisk hold viktig for det lokale næringslivet. I Norge har vi en rekke bedrifter i distriktene som lever av nær råvaretilgang,

enten i direkte produksjon eller som en innsatsfaktor. Dette er bedrifter som gjerne har behov for transport fra produksjonslokalet, og som ofte har kundekretsen utenfor landets grenser. At alle som er avhengig av transport inn eller ut av landet har glede av et godt veinett, er udiskutabelt. Spørsmålet er hva slike gode rammevilkår koster fellesskapet.

DHL har nylig fått utarbeidet Norsk Logistikkbarometer, en omfattende temperaturmåling på norsk næringslivs syn på logistikk. På spørsmål om syn på samferdsel og rammevilkår sa kun 16 prosent seg fornøyd med hovedveinettet, og bare seks prosent var fornøyd med tilslutningsvei- og fylkesveinettet. Tilfredsheten med veinettet var markant dårligere enn for eksempel transporttilbudene på skinner, i luften eller til vanns. At flere bedrifter også er mer misfornøyd med veinettet enn med skatte- og avgiftspolitikken er en god illustrasjon på frustrasjonsnivået.

Om ikke den lave tilfredsheten med veinettet er et varsku, burde i hvert fall tilbøyeligheten til å flagge ut av landet være det. På direkte spørsmål oppga hver femte bedrift (19 prosent) at de enten hadde flagget ut eller vurdererte å flagge ut hele eller deler av virksomheten av logistikkhensyn. Ettersom vi i Norge har



Terje Aarbog.



**BIVIRKNINGER.** «Økt velsatsing gir en rekke positive politiske og sosiale bivirkninger som ikke er samfunnsøkonomisk målbare», skriver artikkelforfatteren. På E18 vest i Kristiansand bygges det nytt planfritt kryss. Foto: Kjell Inge Søreide

tilgang på stort sett den samme kompetansen og it-infrastrukturen som i utlandet, er det naturlig å tro at tilbøyeligheten til å flagge ut skyldes transportrammebetingelser. Når seks av ti bedrifter sier dessuten at standarden på veinettet vil bli viktigere for konkurranseevnen de nærmeste tre årene.

Skal vi ta truselen om utflagging alvorlig, hvilket det er grunn til å gjøre, vil det ha kon-

sekvenser. Utflagging av virksomheter betyr færre tilgjengelige arbeidsplasser og høyere ledighet. Og da er vi igjen tilbake til regnestykket til Hyttnes. Kostnaden ved arbeidsledighet kan delvis måles i direkte trygdeutbetalinger og frafall av skatteinntekter. Men også her har vi flere abstrakte variabler. La være livskvalitet, tapt status og problematiske familieforhold være noen eksempler.

At samfunnsregnskap og avkastning på offentlige finanser ikke er noen eksakt vitenskap er langt fra noen ny oppdagelse. Argumentet om at sparebankene rundt i landet ønsker økt omsetning og overskudd, bør isolert sett ikke være noen målsetning i samferdselspolitikken. Men det er en hyggelig og fortløftelig konsekvens av riktige beslutninger fra høyeste politisk hold.

## Utbyggingen av Fana Golfklubb

Dagens Næringsliv har basert en to siders reportasje på informasjon gitt hovedsakelig av en

kraftig avvist, og golfbanen er i dag eid av 1300 medlemmer i Fana Golfklubb. Årsaken til at

Når samme grunneier i flere år har arbeidet med reguleringsplaner for 30-40 boligerbater som omkranser søppelfyl-

## Er det dette vi ønsker?

I underoverskriften «Det kostbare samfunnet» skriver politikkredaktør Stein B. Hauglid like presis og inspirerende

har vi klart å tilpasse samfunnet vårt.

Jeg tror det er viktig å inkludere i regnestykket følgende: I