

# Bomveier og Henry George- teoremet



## Månedsbrev 9/19

Nobelprisvinner i økonomi i 1996, William Vickrey, mente at vellykket byplanlegging ville gi tilstrekkelig vekst i prisene på fast eiendom til at skattlegging av denne type formue ville kunne finansiere all infrastruktur i byen.

**Arne Jon Isachsen**  
Centre for Monetary  
Economics (CME)

I oktober 1975 fikk vi den første stasjonen for bompenger på E18, ved enden av Lierbakkene, et par kilometer før Drammen. Tre kroner å kaste i kurven, og bommen åpnet seg for dem som ville opp den tidligere så svingete og ofte sølete grusveien til Liertoppen. Fire-felts vei. Ren luksus. Vi følte vi fikk valuta for pengene. Skarve tre kroner var vel verdt å betale. Det tilsvarer om lag 15 kroner med dagens pengeverdi.<sup>1</sup>

## I

Men hvorfor betale? Veien til Liertoppen lå jo der. Ferdig betalt av staten. Utdfordringen var neste strekning – hvordan finansiere broen over Drammenselva på E18, slik at folk og røvere hurtig og farefritt kunne komme seg ned på sommerhyttene sine uten å svette seg gjennom dagen i lange bilkøer?

“Sørlandske hovedvei”, som vi sa den gangen, trengte midler til kraftig oppgradering. Og bommen ved bunnen av Lierbakken gjorde jobben – pengene som kom inn her, finansierte neste skritt – broen over elva. Til glede for drammenserne også, som fikk langt mindre trafikk gjennom byen sin.

Men hva mente fagfolkene om denne avgiften? Gitt at det ikke påfører samfunnet noen kostnader ved at én bil til tar veien i bruk, skal det heller ikke koste bilføreren

noe å kjøre på den. Etablert økonomisk teori er klar; prisen på et gode skal være lik grensekostnaden. Null i grensekostnad – det koster ikke noen noe som helst for samfunnet at én bil til tar den nye veien i bruk – og dermed skal det heller ikke være noen bompenger. Faktisk er det en ulempe for samfunnet med bompenger; noen velger da å kjøre en omvei for å unngå å betale. Det koster tid, og ettersom tid er penger, penger.

Vi følte vi fikk valuta for pengene.

## II

Bompenger, sier etablert teori, kan vi ha dersom store og lange køer som forsinker alle dem som kjører på veien, er i ferd med å bli et problem. Da vil nemlig inntreden av én bil til føre til ytterligere kø, og ytterligere bortkasting av tid for dem som allerede er i køen. Men køer var det ikke snakk om opp Lierbakkene midt på 1970-tallet.

I nyere tid har et annet poeng for bompenger kommet inn; nemlig ønsket om en generell nedgang i bilkjøring av hensyn til klimaet, for å kutte utslipp av CO<sub>2</sub>. Og også for å redusere forurensning som ligger i svevestøv som biler virvler opp.

For å oppsummere er det ingen grunn til å finansiere nye veier med bompenger. Men det kan være gode grunner til å ta bom-

<sup>1</sup> En tidligere versjon stod i Klassekampen den 31. juli i år, under overskriften “Rett og Rimelig”.

penget i bruk for å regulere bruken av eksisterende veier. Og da kanskje ved det som kalles “peak load pricing”, det vil si avgifter i rushtiden – om morgenen og på ettermiddagen.

### III

En gang på slutten av 1970-tallet befant jeg meg i diskusjon på Blindern med en veletablert og dyktig økonom ved Sosialøkonomisk institutt, som det den gang het, om bompenger ved Lierbakkene. Mitt argument tok i bruk begrepet “rimelighet”. Når folk, noen nærmest med glede, hiver tre kroner opp i kurven, etter hvert fem kroner, for den herlige følelsen av å kjøre på firefelts vei opp Lierbakkene – med den gamle, svingete og møkkete traseen i friskt minne – og finner denne betalingen helt rimelig, er da ikke det en god måte å finansiere broen over Drammenselva lengre ned i gata?

Den seriøse økonom må i et slikt tilfelle ta sin oppdragergjerning på alvor.

Nei, var det kontante svaret. Hva folk opplever som “rimelig” er ikke med i vurderingen av bompenger. Den seriøse økonom må i et slikt tilfelle ta sin oppdragergjerning på alvor. Forklare folk at nye veier ikke skal finansieres med bompenger, men over offentlige budsjetter på linje med andre offentlige investeringer. Teorien for optimal beskatning tar ikke inn over seg hva politikere og folk flest måtte

oppleve som rimelig og rettferdig. Og skal heller ikke gjøre det, fikk jeg klar beskjed om.

Nei vel, tenkte jeg. Men i dag – er ikke bompengereoprøret et levende bevis på at når skatter oppleves som helt urimelige, da sier folk stopp. Det hjelper ikke hvor ivrig økonomene er til å forklare modellen som ligger bak. Mot opplevelsen av manglende rimelighet kjemper selv gudene forgjeves.

### IV

Våren 1972 tok jeg kurset “Public Finance” gitt av professor Michael Boskin, som del av løpet, som man nå sier, for en doktorgrad i Economics ved Stanford University. Professor Boskin ble senere leder av president George H.W. Bush sitt Council of Economic Advisers.

Til eksamen fikk vi spørsmålet om hvordan man bør finansiere en ny bro for en highway, som kunne korte ned kjørelengde og kjøretid. Det korrekte svaret – selvsagt – var over det regulære budsjettet til delstaten California. Ikke noen bompenger der i gården, med mindre køer etter hvert skulle bli et problem.

Jeg visste det rette svaret. Men la til at dersom den nye broen fører til at eiendommene langs denne veien øker i verdi, ganske enkelt fordi tilgjengeligheten blir bedre og avstanden i tid til arbeidsplasser og markeder blir kortere, kan det da ha noe for seg at noe av kostnadene ved den nye

broen dekkes inn ved en beskjeden økning i eiendomsskatten?

Det slo dårlig an. Fullt opp med røde streker i marginen. Stanford 1972 og Blindern noen år senere var skjønt enige på dette punktet.

## V

I 1871 tok Henry George, som var avis-mann i San Francisco, turen til New York. Han ble her slått av et paradoks: Hvordan kan det ha seg at fattige folk i New York har det atskillig verre enn fattige folk i det den gang langt mindre velstående California? Forklaringen han fant frem til går slik: I en raskt voksende markedsøkonomi vil en betydelig del av den verdiøkningen som finner sted, tilfalle eiere av fast eiendom. Ganske enkelt fordi infrastruktur som fellesskapet betaler, gir økte verdier på eksisterende eiendommer. Den formueskonsentrasjonen som derved fremkommer, mente Henry George, var en viktig grunn til fattigdommen han observerte i New York.

I samme retning trakk fremveksten av mektige monopoler i sentrale sektorer som utvinning og distribusjon av olje, samt utbygging av jernbane og telegraf. Jernbaneutbygging førte til raskere prisstigning på land der jernbanen skulle gå, enn hva

arbeiderne fikk i økte lønninger. Disse observasjonene var bakgrunnen for hans bok *Progress and Poverty* som kom ut i 1879 og som solgte i mer enn tre millioner eksemplarer.

Fullt opp med røde streker i marginen.

Mange har senere tatt Henry Georges tanker videre, blant annet Nobelprisvinner i økonomi i 1996, William Vickrey. Han mente at vellykket byplanlegging ville gi tilstrekkelig vekst i prisene på fast eiendom – med det mener vi selve jorda, råtomten, ikke hva som står oppå eller er under – til at skattlegging av denne type formue ville kunne finansiere all infrastruktur i byen.

En annen Nobelprisvinner – Joseph Stiglitz – har formalisert denne innsikten i en økonomisk modell. Og gitt det navnet Henry George Theorem. Det skjedde i 1979. Først da ble innsikten til Henry George mer allment kjent innen profesjonen.

Så professor Boskin var i god tro da han syv år tidligere lot meg få gjennomgå med røde streker i marginen. Og dog – besvarelsen stod til A minus. Jeg var godt fornøyd.

19. september 2019

Home Page: <http://home.bi.no/fag87025/>