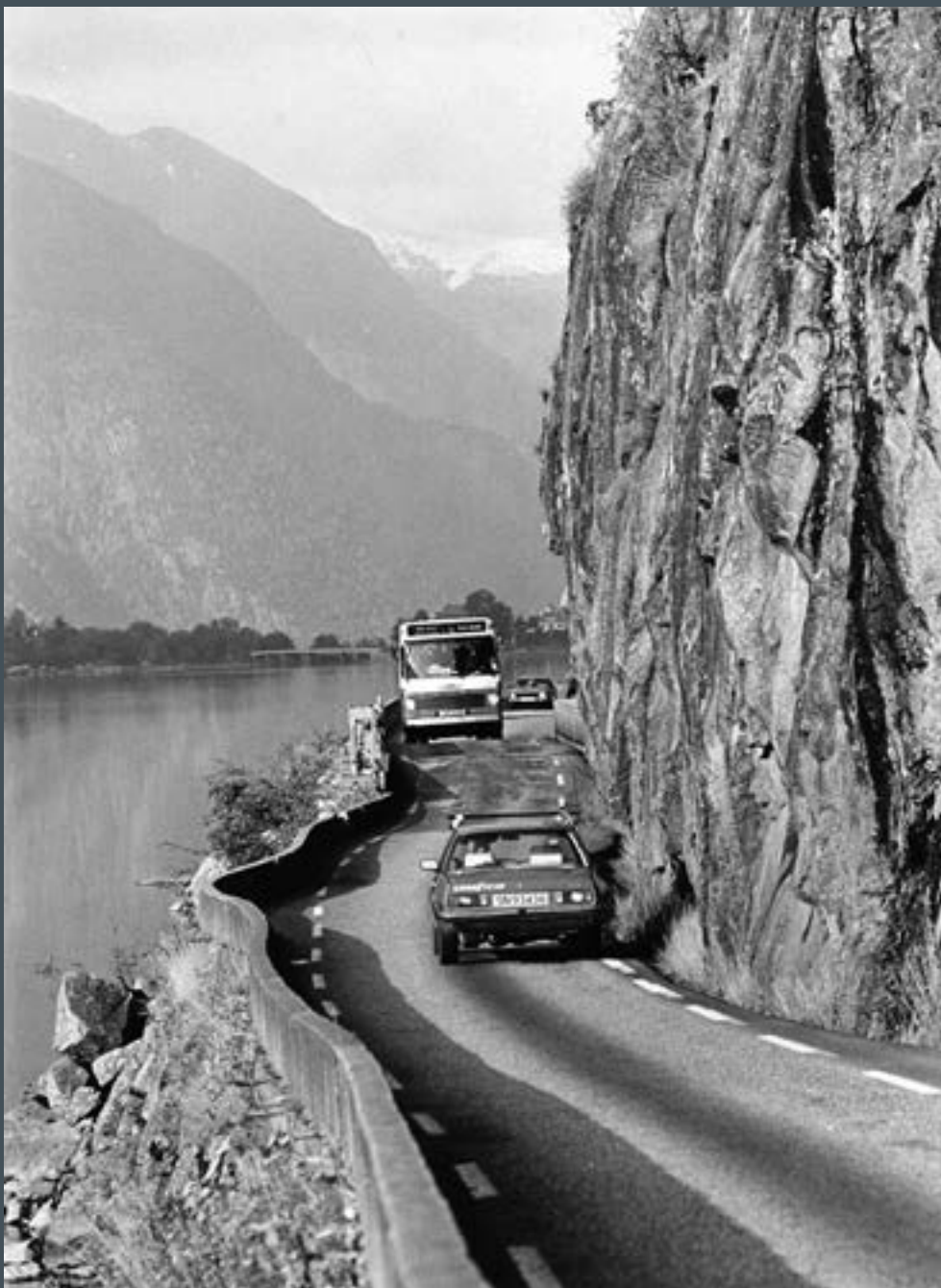


Transport gjennom det 20. århundret

AV DAG BJØRNLAND



Trafikk langs Granvinvatnet i juni 2009. i et rasutsatt område med smal veibane og ujevn veibredde. Slik var standarden på mange norske riksveier.
(Foto: Erling Grønsdal, Statens vegvesen)

Transport gjennom det 20. århundret

AV DAG BJØRNLAND

Da Norsk vegmuseum sist vinter ga ut min bok *Transport gjennom det 20-århundret*, var formålet er å gi forståelse for hvilke samfunnskrefter som har påvirket utviklingen i samferdsel gjennom mer enn hundre år og hvordan virkningen har blitt. De to første kapitlene gir grunnelementene i denne forståelsen, mens de neste kapitlene viser den dramatiske virkningen. En leser som ønsker innsyn i viktige politiske hendelser innen transport, kan finne stoff til ettertanke i boken, for eksempel om dramaet om hovedflyplassen fra 1960 til 1998, om beskjeden satsing på jernbane trass i politisk retorikk om det motsatte, om planlagt satsing på trafikksterkt hovedveinett, men den ble borte i tredve år, om etterslep i veivedlikeholdet som ble større og større, og om sjøfart som upåaktet levde sitt liv.

Veitrafikk er den dominerende transportgrenen i Norge og analyseres i to kapitler. Transport over grensen har vært lite påaktet i den nasjonale diskusjonen om transportpolitikk, og har et eget kapittel. Etableringen av den statistiske databasen er sentral og blir gjennomgått i resten av boken.

FORHISTORIEN FOR BOKEN

Manuskriptet til boken var sluttsten for mer enn 50 års arbeid i, og med, samferdsel. Tanken var ikke opprinnelig at manuskriptet skulle bli en bok, men jeg følte behov for å skrive ned innsikt og forståelse jeg hadde arbeidet meg frem til gjennom alle disse årene jeg hadde holdt på med samferdsel.

Tankene var i tidens løp blitt utprøvd i foredrag og prosjekter, og et manuskript tok etter hvert form. Da jeg i 2014 holdt et foredrag på Norsk vegmuseum, spurte museets leder, direktør Geir Atle Stormbringer, om jeg kunne tenke meg å bear-

Dag Bjørnland, født i 1935, er cand. oecon. fra Universitetet i Oslo i 1961. Karrieren startet i Forskningsavdelingen i Statistisk sentralbyrå, men etter få år gikk han over til Transportøkonomisk institutt. Han har arbeidet med transportspørsmål i mer enn 50 år og er professor emeritus fra Handelshøyskolen BI.



beide manuskriptet så det passet som bok. Det var likevel ikke meningen at jeg skulle få en bokkomité ved min side. Derimot hadde jeg tidligere leder av museet, Geir Paulsrud, som verdifull rådgiver. Jeg fant oppgaven både utfordrende og spennende.

Til min hjelp prioriterte Stormbringer tre meget kompetente medarbeidere,



Tømmerfløting er en transportform som nå er forsvunnet. Den var i sin tid landets viktigste godstransportform. Bildet viser tømmerfløting i Glomma ved Atna. (Foto fra Norsk skogmuseum)

både for å rettlede meg, omforme mitt word-dokument til et manuskript klart for trykking og til å finne illustrasjoner etter mine ønsker. Ved min side hadde jeg uvurderlig bidrag fra min hustru, som har samarbeidet med meg i førti år. Jeg har aldri fått en slik frihet i mitt lange faglige liv.

Manuskriptet vokste til å få likhet med en bildebok, men med klar idé om innhold. Boken, slik den nå fremstår, tar jeg naturligvis fullt ansvar for. Boken ble på 493 sider og er utgitt som Braut 4 i en serie som de nordiske vegmuseene samarbeider om.

Boken er konsentrert om de lange utviklingslinjer både i samferdsel og i de

samfunnskrefter som påvirker samedsel og som selv blir påvirket av samferdselen. Boken presenterer derfor en omfattende database, det vil si tidsserier på årlig basis fra og med 1900 og frem til omtrent 2013. Så vidt jeg vet har ingen tidligere presentert en slik omfattende database. På den tiden jeg avsluttet analysearbeidet, avløste Erna Solberg (Høyre) regjeringen til Jens Stoltenberg (Arbeiderpartiet), så det passet også å sette sluttstrek for manuskriptarbeidet til den tiden.

I boken har jeg analysert alle transportgrenene og deres historie, men for artikkelens ramme, har jeg valgt ut overordnede utviklingstrekk og veivedlikeholdets mistrøstige historie.

OM STYRENDE SAMFUNNSKREFTER

Som utdannet samfunnsøkonom har jeg i hele karrieren vært opptatt av hvilke krefter som jeg har funnet styrende for utviklingen, både i det korte tidsforløpet og i det lange forløp.

Etter hvert som jeg har fått stadig mer av karrieren bak meg, har jeg funnet de langsiktige kreftene mest interessante for utviklingen. I artikkelen benytter jeg det meste av plassen til en omtale av disse kreftene, som jeg mener er avgjørende om vi vil forstå samferdselen.

I boken anvender jeg ganske mange begreper for å forklare og forstå samferdsel og samfunn. Sentralt i artikkelen anvender jeg begrepene personkm (produktet av antall reiser og reiselengden), tonnkm (produktet av antall tonn transportert og transportavstanden), mobilitet (personkm regnet per innbygger og dag) og transportintensitet (tonnkm per kr bruttonasjonalprodukt (BNP)).

Normalt er ikke mobilitet et mål i seg selv, men en mulighet for å gi innsyn i sammenheng mellom produksjon i næringsliv og velferd for mennesker. Derfor er det viktig for styring at vi kan finne sammenhenger mellom samferdsel og samfunnskrefter.

Det kan være nyttig å minne om at i Norge er veitransport blitt den største transportgrenen. I 1900 utførte veitransport bare 16 % av personkm. Andelen hadde økt til 87 % i 2000. Når det gjelder godstransport utførte veitransport 3 % av innenlandske tonnkm i 1900. Andelen hadde økt til 46 % i 2000. Veitransport delte førsteplassen med sjøtransport. For fornuftig valg mellom prosjekter, har for eksempel Vegvesenet utviklet metodikk som blir betegnet samfunnsøkonomisk

lønnsomhet. Forfatteren var i mange år en del av denne tradisjonen, men har i tidens løp blir mer tvilende til nytten av denne kalkylen i kompliserte byområder.

I boken underbygges synspunktet med eksempler. Kalkylen hviler på en forutsetning om at økonomisk rasjonalitet er avgjørende for gode politiske beslutninger.

Gjennom hele etterkrigstiden kan vi likevel se at politikere har valgt andre løsninger enn dem som bygger på økonomisk rasjonalitet. I boken bruker jeg mye plass på å diskutere de politiske løsningene, som bygger på begrepet politisk rasjonalitet. I praksis har denne form for rasjonalitet hatt vel så stor gjennomslagskraft som økonomisk rasjonalitet.

De som fronter politisk rasjonalitet kan være enkeltpersoner, organisasjoner, partier mv. Når politisk rasjonalitet fremtrer rimelig klart i en beslutningsprosess, kan det være utfordrende med en analyse, som jeg har prøvd på i boken.

Jeg har antatt at politisk rasjonalitet vises ved nytt innhold og ny praksis i politikken. Jeg kaller dette proaktiv politikk, og den som lykkes, kaller jeg systembygger. For å få grunnlag for slutning har jeg studert samferdselsministrene i etterkrigstiden. Samferdselsdepartementet ble opprettet i 1946, og mellom 1946 og 2013 hadde departementet 28 ministre. Jeg har antatt at en minister trenger 3-4 år for å vise seg som systembygger. Etter en gjennomgang av merittlisten, har jeg valgt fire samferdselsministre, som jeg mener kvalifiserer som systembyggere: Trygve Bratteli (Arbeiderpartiet) fra tidlig 1960-tallet, Håkon Kyllingmark (Høyre) 1965-1971, Kjell Opseth (Arbeiderpartiet) 1990-1996 og Liv Signe Navarsete (Senterpartiet) 2005-2009.



Før bilens tidsalder sørget Borregaards bedriftsjernbane for det interne transportsystemet, og havnen (Melløs) formidlet skipstransport til/fra hele verden. Bildet er trolig fra mellomkrigstiden. (Foto fra Østfold fylkes billedarkiv)

Jeg har også gjennomført den vanskeligere øvelsen, som det er å finne etatsledere som kvalifiserer som systembyggere. Valget falt på vegdirektør Karl Olsen, som ledet veietaten fra 1962 til 1980, og vegdirektør Eskild Jensen (1980-1992). Alle valgene er begrunnet i boken.

DRIVKREFTER FOR PERSONTRANSPORT

Drivkrefter, som hver for seg og samlet stimulerte veksten i persontransportarbeidet gjennom forrige århundre, kan summeres opp slik:

- Levestandarden økte – i boken målt med privat forbruk i faste 2000-priser.
- Fritiden økte.
- Pris ved reiser og transport falt relativt i forhold til inflasjonen.
- Folketallet økte, spesielt i tettstedene.

- Flere og flere byer ble for store for å kunne tjene som gåby.
- Avstanden mellom hjem og de ulike aktivitetene i dagliglivet økte.
- Arealanvendelsen ble i praksis lagt til rette for personbilbruk.
- Teknisk utvikling fremmet utstrakt bruk av motorkjøretøy på vei og med fly.
- Transportmidlene kunne gi stadig raskere og mer bekvem forflytning.

Målene for samferdselspolitikken la i det meste av århundret et politisk grunnlag for vekst i transportarbeidet. Mot slutten av århundret kom imidlertid problemene samferdsel forårsaker, som forurensning, støy og trafikkulykker, mer i politisk bevissthet.

Som en konsekvens av drivkreftenes samspill og virkning økte antallet innen-



Da hest og bil transporterte side om side. Kjøretøy fra E.C. Dahls bryggeri i Trondheim i 1918. (Foto: Schröder, Sverresborg Trøndelag Folkemuseum)

landske personkilometer voldsomt. Setter vi nivået i 1900 til 1, hadde det vokst til 119 i 2000. Reiseaktiviteten regnet ut som km per innbygger per dag, viser at reiseaktiviteten økte fra 0,67 km per dag i 1900 til 39,6 km per dag i 2000. Det gir en vekstfaktor på 59 som, når vi multipliserer med veksten i folketallet, leder oss tilbake til faktoren 119 ovenfor. Gjennomsnittlig daglig reise målt i km blir i boken betegnet som mobilitet.

I beregningene av mobilitet er både bruken av hest med kjøredøning, private motorkjøretøyer så vel som de kollektive transportmidlene tatt med. Derimot har jeg ikke tatt med sykling eller bruk av fritidsbåter, fordi dette ikke har vært mulig i et 100 års perspektiv. Vi skal også huske på at mobiliteten økte fordi folk i dagliglivet erstattet gangtur med kjøretur etterhvert

som transportnettet ble utbygd, og bil og motorsykler (MC) ble bruksgjenstand for de aller fleste selv for korte turer.

I boken er antall personer transportert i 1900 og 1950 beregnet. Etter 1950 kan disse tallene bli kjedet inn på den offisielle tallserien over personer transportert innenlands.

Fra 1900 til 2000 økte antall personer transportert innenlands med en faktor på 74. Når tallet for personkilometer blir dividert med antall personer transportert, fremkommer et tall som i boken blir kalt for gjennomsnittlig transportavstand ved personreiser. Den økte fra i overkant av 9 km i 1900 til i underkant av 15 km i 2000, det vil si at den økte med en faktor på 1,61 i løpet av århundret. Når økningen i transportavstanden multipliseres med økningen i antall personer transportert, frem-



Fæstningsbryggen i Kristiania i 1901. Den lå foran Akershus festning. Bildet viser dominans av seilskip, og godsbilen har ennå ikke dukket opp. Havnearbeidet med stykkgoods var manuelt og slitsomt. (Foto: Anders Beer Wilse, fra Norsk Maritimt Museum)

tilsvarer én reise hver annen uke. Det må følgelig ha vært ganske stille i transport-systemet når det gjaldt persontrafikk. De høyeste reisetallene hadde naturligvis de som bodde sentralt og der skinnetransport fantes. Likevel var reiseomfanget beskjedent.

Selv i 1950 ble det bare utført én reise annenhver dag. Først i 2000 var reisetallet kommet opp i 2-3 per dag. Om 2-3 reiser per innbygger per dag også virker beskjedent, er mange mennesker plaget av trafikkstøy. Det kommer av at trafikk er konsentrert til bestemte korridorer og til bestemte tider over døgnet, uken eller måneden.

Den relative prisen for reiser og transport blir oppfattet som en av de tunge drivkreftene for forståelsen av transportutviklingen. Det alminnelige prisnivåets utvikling – inflasjonen – kan likevel få selvstendig betydning i tider med betydelig fall, stigning eller veksling. I slike tider vil prisutviklingen normalt føre til problemer i arbeidsmarkedet. Folks forventninger til fremtiden og deres disposisjoner kan bli påvirket.

Inflasjonen økte med en faktor på 3,43 i de første 50 årene i forrige århundre. I denne tiden skjedde både en voldsom inflasjon under første verdenskrig, men også en sterk deflasjon gjennom 1920 årene. I etterkrigstiden hadde politikerne blitt mer innsiktsfulle når det gjaldt å føre konjunkturpolitikk. Inflasjonen steg med en faktor på hele 14,22. Det tilsvarer at inflasjonen i gjennomsnitt lå på 5,5 % om året i 50 år. Gjennom hundre år steg således prisnivået med en faktor på nesten 50.

kommer naturligvis økningen i antall personkilometer. Persontransportarbeidet har altså økt både på grunn av flere personreiser og lengre gjennomsnittlig transportavstand.

Når antall personer transportert divideres med folketallet, fremkommer gjennomsnittlig antall reiser per år regnet per innbygger. Resultatet blir følgende reisetall per år:

| | |
|------|-----|
| 1900 | 26 |
| 1950 | 169 |
| 2000 | 970 |

I 1900 ble det altså bare gjennomført 26 reiser av hver innbygger i løpet av et år. Det



I 1927 åpnet Lufthansa den første regulære flyrutene på Norge med sjøfly mellom Oslo (Gressholmen) og Berlin med mellom-landinger. Turen tok vel 11 timer og kostet 185 kroner. Bildet er fra 1928. Den gangen fantes ingen sivile landflyplasser. (Foto: Eyjolfsson, fra Norsk Teknisk Museum)

DRIVKREFTER FOR GODSTRANSPORT

I boken er det gjennomført et lignende betraktningssett for godstransport som for persontransport. Godstransporten er drevet frem av følgende krefter:

- Verdiskapingen i landet uttrykt ved bruttonasjonalproduktet BNP målt i 2000 priser.
- Sammensetningen av verdiskapingen, som i Norge har omfattet transportkrevende gods. Den nyeste tilveksten har kommet fra gass- og oljeindustrien på norsk sokkel i Nordsjøen samt fra produksjon av laks og annen sjømat.
- Antatt gunstig utvikling i transportpriser relativt til inflasjonen.
- Teknisk utvikling, som har gjort godsbilen til "rygggraden" i transportsystemet, men utviklingen var også gunstig for andre transportformer: fly, skip og tog.
- Lokalisering av næringsliv og tettsteder har gitt behov for lange transporter.

- Transportmidlene har kunnet tilby stadig mer effektive logistiktjenester. Det har blant annet medvirket til å øke transportavstanden.

Som følge av drivkreftenes samspill og virkning, økte innenlandsk godstransportarbeid med en faktor på 46, mens BNP økte med en faktor på 27. De transporterte tonnmengdene økte med en faktor på 18, som er mindre enn veksten i BNP.

Utviklingen i det innenlandske godstransportmarkedet karakteriseres både av økning i mengden varer som skal transporteres og av at transportene har foregått over stadig større avstand. Dette ser vi når vi dividerer antall tonnkilometer med transporterte tonnmengder.

I 1900 var den gjennomsnittlige avstanden i godstransport 44 km for godsmengdene som ble transportert innenlands. Avstanden var økt til 112 km i 2000.



I 1907 ble Bergensbanen koblet sammen fra de to anleggssidene. Høyfjellsbanen mellom Kristiania (som byen den gang het) og Bergen representerte en teknisk bragd og et økonomisk løft for den unge nasjonen, som i 1907 hadde maktet å bygge 3000 kilometer med jernbane. I andre halvdel av århundret kom jernbanen til å miste konkurransekraft. Det kunne ingen ha ant ved inngangen til århundret. (Foto fra Norsk jernbanemuseum)

Det er interessant å legge merke til, at den gjennomsnittlige transportavstanden i godstransport både er lengre enn transportavstanden i persontransport, og at den har økt mer. Mennesker har hatt mindre innenlandsk aksjonsradius enn gods har hatt.

Når veksten i antall personkm har vært så mye høyere enn veksten i antall tonnkm, er det et viktig forhold å huske på. Mobiliteten var i 1900 svært lav, og vi som bor i demokratiske og materialistiske samfunn, skaffet oss et stort behovsregister utover på 1900 tallet. Disse behovene, enten de har vært knyttet til hjem, arbeid eller fritid, har forutsatt reiser for å kunne realiseres. Siden den samfunnsmessige utviklingen gav folk mulighet for å tilfredsstillere flere behov, førte det naturligvis til en voldsom vekst i personkm.

Stor utenrikshandel har vært en forutsetning for den verdiskapingen og den velstanden det norske folket har oppnådd. Selv om det er verdiøkning som er vesentlig for næringslivets aktører, ville det være grunn til å vente at også transporterte tonnmengder kom til å øke gjennom århundret. Innførselen økte fra 3 millioner tonn i 1900 til 30,6 millioner tonn i 2000, altså en økning med en faktor på 10. Utførselen økte fra 2,7 millioner tonn i 1900 til 227 millioner tonn i 2000. Det gir en vekstfaktor på 84.

Det gir en vekstfaktor på nesten 2,6. Multipliseres denne vekstfaktoren med vekstfaktoren for transporterte godsmengder, kommer vi frem til vekstfaktoren for godstransportarbeidet. Gjennomsnittlig transportavstand i godstransport har sin parallell til transportavstanden, som er beregnet foran for persontransport.

Transportavstanden fra gass- og oljefeltene i Nordsjøen og inn til fastlandet er i gjennomsnitt lengre enn transportavstanden på fastlandet; 215 km i Nordsjøen og 83 km på fastlandet. Veksten i transportavstanden på fastlandet har likevel vært større over århundret enn veksten i gjennomsnittlig transportavstand i persontransport.

MOBILITETENS UTVIKLING

De to figurene til høyre, viser mobilitetens forløp grafisk fra og med 1900 til og med 2013. Tidsforløpet er delt opp i to deler for at figurene skal bli mer oversiktlige, siden mobiliteten startet nærmest på et visuelt usynlig nivå.

Den stigende kurven stoppet i 1919, og mobiliteten gikk litt ned i 1920. Det synes som om kreftene som påvirket transportutviklingen, ble svakere. I årene 1920-1922 var det svært liten stigning i mobiliteten, før den igjen begynte å øke noe frem til 1925. Deretter fulgte en ubetydelig nedgang i 1926, før kurven igjen pekte oppover i årene frem til 1938.

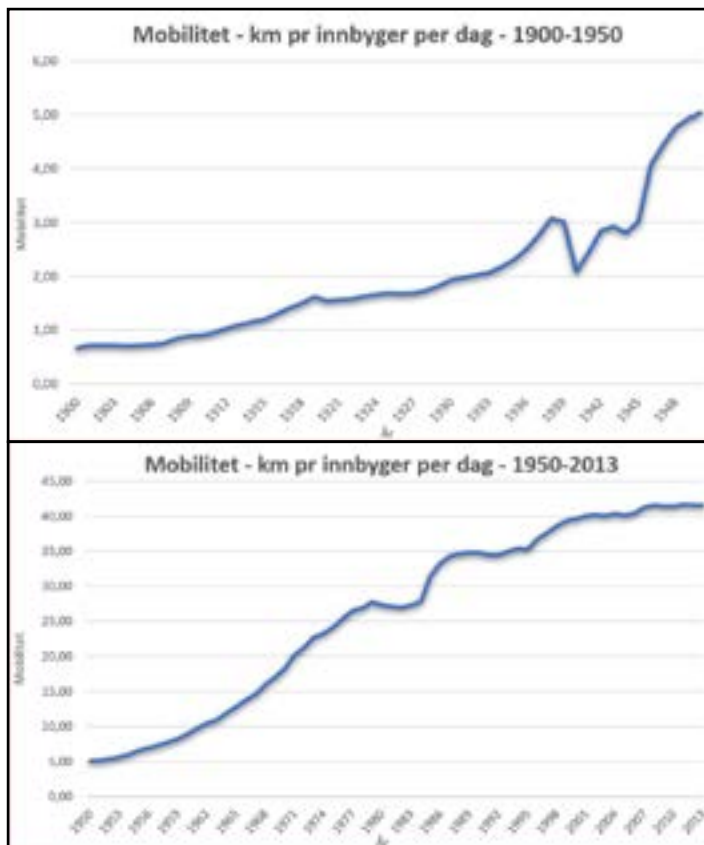
Mobiliteten gikk noe ned i 1939 på grunn av forbud mot privat bilkjøring da verdenskrigen brøt ut i september 1939. Da verdenskrigen kom til Norge i april 1940, stupte mobiliteten, fordi okkupasjonsmakten gjennomførte strenge restriksjoner på folks bevegelsesfrihet. Den tok seg så litt opp før et nytt fall inntrådte i 1944.

Deretter økte mobilitetstallet sterkt. Den nyvunne freden skulle feires, og under varerasjoneringen, som regjeringen fortsatte med i flere år, var det lite folk kunne gjøre annet enn å reise med de kollektive transportmidlene.

Etter at den andre verdenskrigen sluttet i 1945, inntrådte et ubrutt vekstforløp i mobiliteten helt til 1979. Personbilra-

sjoneringen ble opphevd høsten 1960, men kurven viser ikke av den grunn et dramatisk endret forløp. Selv om mobiliteten fortsatte å stige utover århundret, viser ikke kurven det samme sterke stigningsforløpet som tidligere.

I årene 1980-1982 justerte kurven seg svakt nedover, før den igjen begynte å stige bratt utover på åttitallet. Spesielt fremtrer et markert sprang fra 1984 til 1985. Høsten 1987 begynte en dramatisk nedgang på de internasjonale børsene. Nedgangen traff etter hvert også Norge med stor styrke. Mobiliteten sank på nytt noe fra 1990 til 1991, men beveget seg deretter oppover, selv om en klar utflating har vært synlig



fra 2008, blant annet påvirket av den globale finanskrisen, som inntraff i 2008. Den grensekryssende transporten har et annet forløp og viser ikke de samme tendenser til utflating.

TRANSPORTINTENSITETENS FORLØP

Presentasjonen under, viser forløpet for transportintensiteten mellom 1900 og 2013. Frem til 1917 steg intensiteten fra 20 i 1900 til 25, for deretter å falle brått til 15 i 1922. Så steg intensiteten til 20 for stort sett å holde seg rundt 20 til 1945.

Det betydelige fallet fra 1917 har sammenheng med de unormale tidene under og like etter første verdenskrig. Fra 1945 steg transportintensiteten i mange år til den nådde 29 i 1970. Deretter sank den ned til 20 i 1981. I dette tidsrommet økte BNP hele tiden sterkere enn innenlandske tonnkm. På 1980 tallet begynte en langvarig stigning i transportintensiteten, som nådde en topp i 2005. Denne stigningen kan hovedsakelig tilskrives gass- og oljetransportene fra feltene i Nordsjøen til fastlandet. De kom så smått i gang fra 1970 og økte så sterkt i årenes løp at de i 2005 utgjorde nesten halvparten av innenlandske tonnkm.



FRA VEIVEDLIKEHOLDETS MISTRØSTIGE HISTORIE

Godt vedlikehold er nødvendig om samfunnet ønsker å opprettholde veinettets produktive egenskaper og dets evne til å gi trafikanter og veiens omgivelser høy velferd og sikkerhet. Det må betegnes som dårlig veipolitikk om realkapitalen, som er nedlagt i veinettet, forvitrer. I kapittel 7.3 analyseres vedlikeholdet av det offentlige veinettet: kommunale og fylkeskommunale og riksveier gjennom hele 1900-tallet.

Overgangen fra et veinett for hest og vogn til et nett for motorisert trafikk skjedde uten at samfunnet var forberedt. Broer og veier var ikke dimensjonert for motorisert trafikk, og teleløsningen kunne gjøre vei til myr, om ikke veinettet fikk en form for beskyttelse mot de største ødeleggelsene, som kunne inntreffe på grunn av veitrafikken. Restriksjoner på kjøring under perioder med teleløsning har derfor vært vanlige.

Konklusjonen i boken er likevel at ved inngangen til første verdenskrig i 1914 hadde landet evnet å skape et tidsmessig veinett for hestetransport. Det var skapt regler (veinormaler) for hvordan en vei burde anlegges og vedlikeholdes. Staten hadde også bygd ut et stamveinett for de tettest befolkede områdene på Østlandet. Veien, som med tiden skulle gå nordover til Kirkenes (dagens E6), sluttet den gangen så langt sør som i Nord-Trøndelag. På Vestlandet var det også langt frem til sammenheng mellom de isolerte veistrekningene som fantes.

I kapitlet er graden av samvariasjon mellom realøkonomisk vedlikehold og veitrafikk studert. Det ble korrigert for antatt produktivtetsutvikling i vei-



Et kjent bilde av det trafikale kaoset på Rådhusplassen på 1960- og 1970-tallet. Nåværende E18 kom inn fra høyre på bildet foran rådhuset og måtte krysse havnesporet mellom Vestbanen og Østbanen. Godstog passerte flere ganger daglig. (Foto: Georg Friedl, Norsk jernbanemuseum)

vedlikeholdet. Av analytiske grunner ble veivedlikeholdet gjennom det 20. århundret statistisk delt inn i noen tidsperioder, dels for ikke å få for store problemer ved omregning fra et prisnivå til et annet, og dels fordi produktivitetsforbedringer ikke skjedde jevnt på 1900-tallet.

Den første perioden som ble studert omfattet årene mellom 1913 og 1938. Konklusjonen ble at et etterslep i veivedlikeholdet mest sannsynlig hadde bygget seg opp da andre verdenskrig brøt ut. Under den andre verdenskrigen ble mye infrastruktur i samferdsel ødelagt, og det tok flere år å få denne infrastrukturen reparert og bygd opp igjen.

Et argument til støtte for antakelsen om fortsatte problemer i veinettet var regjeringens erkjennelse mot slutten av 1950-tallet om at det var nødvendig med et krafttak i veinettet. Et av de synlige resultatene var etablering av komiteen som ledet arbeidet med den nasjonale

veiplanleggingen på sekstitallet, kjent som komiteen for Norsk Vegplan. Den neste perioden som ble analysert, omfattet årene mellom 1950 og 1970. Konklusjonen var fortsatt at det ble bygd opp et etterslep i vedlikeholdet, og veikapitalen forfalt ytterligere.

Forholdet mellom veitrafikk og veivedlikehold ble også analysert for årene 1975 - 2001. Både på slutten av åttitallet og på nittitallet gikk veivedlikeholdet tilbake, selv om veitrafikken økte. Bare i første halvdel av 1990-tallet økte vedlikeholdet raskere enn veitrafikken. Gapet mellom trafikkvekst og vekst i vedlikeholdet var økende frem til 1999.

I kapittel 7.3 tallfestes det oppsamlede behovet for midler til veivedlikehold både for det kommunale, fylkeskommunale og statlige veinett. I offentlige dokumenter skrives det om etterslep. I klartekst forfalt veikapitalen utover i århundret. Det ble dårlig veipolitikk av dette.