

## Norges transportpolitikk gjennom det 20. århundret - fra vilje til styring til tom retorikk

**Abstract:** Presentasjonen behandler utvalgte deler av norsk transportpolitikk gjennom det 20. århundret med utblikk mot det 21. århundret. Jeg har hatt fire innfallsporter til analysen og forståelsen for utviklingen: Den ene innfallsporten er naturligvis den hvor tallene ”taler”. For dette formålet har jeg laget databaser for de viktigste trafikk- og transportbegrepene for hvert år i hundreåret. En annen innfallsport har vært å se i hvilken grad offentlig bevissthet har tatt inn over seg transportutviklingens dynamikk og dramatik, nye transportmåters inntreden eller gamle transportmåters bortgang. En tredje innfallsport har vært å studere utvalgte offentlige dokumenter om samferdsel eller annet tilgjengelig materiale gjennom tiden for å se hva som er blitt oppfattet som viktige samferdselsproblemer. Den fjerde innfallsporten har gått ut på å studere utvalgte fortidige situasjonsbilder. Arbeidet som ligger til grunn for presentasjonen, omfatter alle viktige sider ved transportpolitikken, men av plasshensyn er presentasjonen avgrenset til følgende emner:

- Politiske mål og midler – liten sammenheng, men mye retorikk
- Kampen mot godsbilen
- Restriksjoner for bussen – beskyttelse av jernbanen
- Personbilen – fra leketøy for de velstående, til miljøsynder mot landet
- Vegtrafikk og mangler i infrastrukturen
- Trafikksikkerhet og 0-visjonen
- Den ustyrlige trafikken over grensen
- Avslutning.

Da jernbanen tapte sin vekstkraft på 1920-tallet, ble transportpolitikken konsentrert om å beskytte jernbanen mot inntrengerne, først og fremst bilen. Denne linjen ble først oppgitt på åttitallet som følge av utviklingen i EU og førte raskt til politiske handlinger som konkurranseutsetting, liberalisering og privatisering i transport. Utviklingen har gitt grunnlag for å hevde at handlingene med fordel kunne vært gjennomført tidligere, og at norsk transportpolitikk må betegnes som reaktiv og ikke som proaktiv i størstedelen av århundret.

**Forfatter:** Professor em. Dag Bjørnland, Agderforskning, IRIS og IDeforum

**Emneord – norsk:** Transportpolitikk, 100 år, måloppnåelse, virkemiddelbruk

**Keywords – English:** Transport policy, 100 years, goal achievement, usage of policy instruments

## **Innledning**

Presentasjonen bygger på et arbeid jeg tidvis har holdt på med i flere år, om transportutviklingen i Norge siden 1900 med utblikk mot det 21. århundret. Jeg har hatt fire innfallsporner til analysen og forståelsen for utviklingen: Den ene innfallsporner er naturligvis den hvor tallene ”taler”. For dette formålet har jeg laget databaser for de viktigste trafikk- og transportbegrepene for hvert år i hundreåret. En annen innfallsporner har vært å se i hvilken grad offentlig bevissthet har tatt inn over seg transportutviklingens dynamikk og dramatik, nye transportmåters inntreden eller gamle transportmåters bortgang. En tredje innfallsporner har vært å studere utvalgte offentlige dokumenter om samferdsel eller annet tilgjengelig materiale gjennom tiden for å se hva som er blitt oppfattet som viktige samferdselsproblemer. Den fjerde innfallsporner har gått ut på å studere utvalgte fortidige situasjonsbilder. Med disse innfallspornerene kan vi danne oss et inntrykk av hva slags fremtid våre etterkommere kan komme til å få.

Analysen har gjort det mulig å komme frem til en sammenhengende oppfatning av den transportpolitikken som er blitt ført i teori så vel som i praksis. I de følgende avsnittene presenteres et utvalg viktige konklusjoner om denne politikken. Arbeidet med hoveddokumentet blir avsluttet i løpet av få måneder og har arbeidstitelen *Transportutviklingen i Norge gjennom det 20. århundre – mobilitetens og transportintensitetens århundre*.

## **Politiske mål og midler – liten sammenheng, men mye retorikk**

Transport har i Norge vært gjenstand for nasjonal politikk helt tilbake til Stortingets beslutning om kjøp av dampskip på 1820-tallet. I et demokrati som det norske har derfor transport vært en arena hvor politiske ideologier og personer støter sammen. De resulterende kompromisser kan være meget belysende for hegemoni i bestemte perioder og gi innsyn i hvordan personer og grupper argumenterer, vinner eller taper.

Det er vanlig å henføre politiske valg til bestemte mål som de politiske partiene formulerer. Transport ble i første halvdel av 1900-tallet sett på som et viktig middel til fremme av både kulturell og økonomisk utvikling i landet og dermed også for å gi folk bedre velferdstilbud og næringslivet bedre vekstvilkår. I de første årene etter fredsslutningen i 1945 sto gjenreising av landet etter verdenskrigens ødeleggelser som overordnet mål. Da var det fortsatt forholdsvis enkelt å sammenligne beslutninger og resultat fordi målet var knyttet opp mot målbare forhold i samfunnsøkonomi.

Det var nettopp i disse årene velferdsteorien ble utviklet til et samfunnsøkonomisk basert verktøy for politisk handling. I teorien ble et virkemiddels partielle effekt på ethvert politisk mål operasjonalisert, og de samlede virkemidlenes totale effekt på ethvert mål likeledes operasjonalisert. De politiske målene ble avveid innenfor en politisk gitt velferdsfunksjon som ble optimalisert. Dette ble en øvelse for datidens sosialøkonomiske elite og kunne ha en viss mening innenfor en ettpartistat som Arbeiderpartiet bestyrte på femtitallet, eller for den saks skyld i de totalitære statene på den tiden. I praksis møtte den intellektuelle øvelsen store utfordringer og problemer, spesielt etter hvert som stadig nye mål kom til, og vi dertil fikk svake mindretallsregjeringer.

Regionalpolitikk fikk tidlig selvstendig status som politisk mål rettet mot å styrke bestemte områder i landet. Da blir målbar etterprøving straks vanskeligere fordi vektlegging av det enkelte måls betydning normalt ikke er presisert og målene er derfor heller ikke politisk balansert i forhold til hverandre.

Utover i etterkrigstiden ble antall politiske mål stadig flere, og de ble formulert vagt, slik at flest mulig velgere skulle kunne slutte seg til dem. Målene ble heller ikke formulert med tanke på at de skulle avveies og prioriteres i forhold til hverandre. Det ble følgelig rom for politisk ideologi og retorikk som ikke lot seg etterprøve. Når så regjeringene normalt kom til å bygge på mindretall i Stortinget og på koalisjoner mellom partier med svært ulike politiske mål, ble etterprøving av måloppnåelse vanskelig.

I transport har politiske mål som ikke følges av tilhørende politiske virkemidler med angivelse av dosering og antatt virkning, svært begrenset nytte. Transportpolitisk praksis har utviklet seg slik at de politiske virkemidlene ikke blir sett i operasjonalisert sammenheng med de politiske målene når en regjering fremlegger forslag til handling. Et godt eksempel kan være beslutninger om avgifter og ressursbruk i transport. Disse hører ikke hjemme hos samferdselsmyndighetene, men hos finansmyndighetene. Da blir de transportpolitiske virkemidlene i praksis innordnet andre politiske hensyn enn dem som er relevante i transport.

Mot slutten av forrige århundre fikk politisk praksis i norsk transport på viktige områder sin opprinnelse utenlands. Det ser vi tydeligst med Norges assosieringsavtale med Den europeiske union (EU), den såkalte EØS-avtalen som tok til å gjelde fra 1. januar 1994. EØS betegner europeisk-økonomisk sone, og i henhold til EØS-avtalen er beslutningsmyndighet for en rekke virkemidler i transport tatt fra norske myndigheter og lagt til kommisjonen i EU.

Vi kan også se binding til utlandet når det gjelder de globale miljømålene. De internasjonale miljømålene som Norge har sluttet seg til, forutsetter sterke virkemidler for å kunne oppfylles. Av hensyn til landets internasjonale konkurransevne og internasjonalt inngåtte avtaler har Norge svært begrenset råderom for egen praksis når det gjelder transportpolitiske virkemidler.

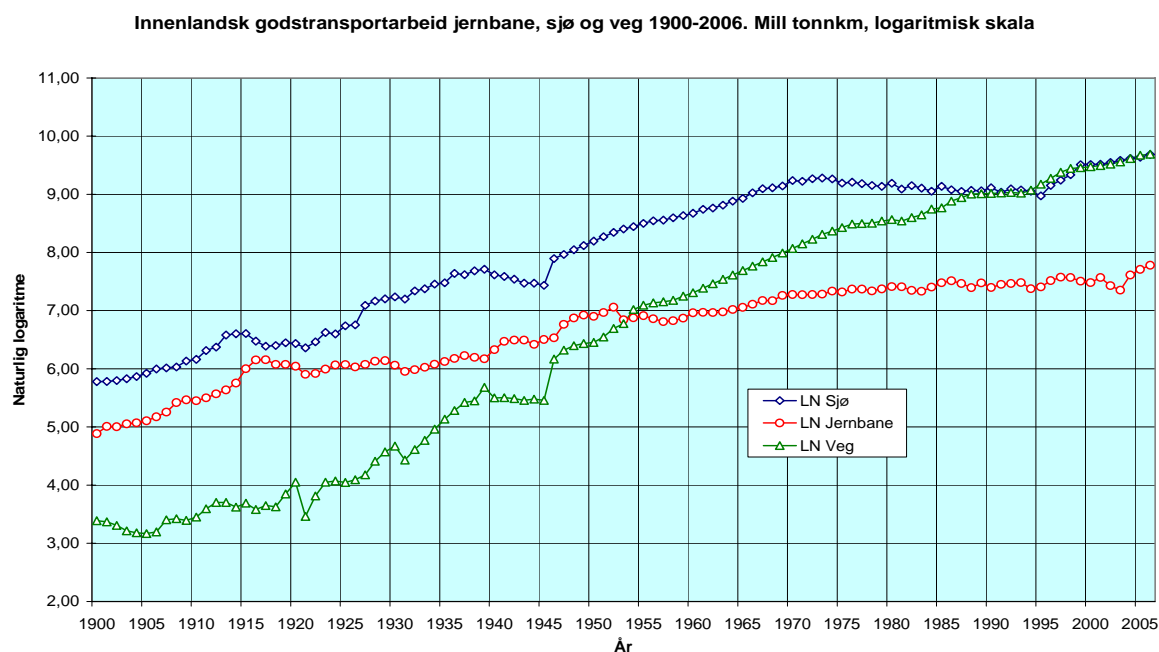
Den norske formen for demokrati og mangfoldigheten av politiske partier setter også grenser for politisk virkemiddelbruk i praksis. Partier som søker regjeringsmakt, må hele tiden skjеле til hva velgerne vil godta.

I de etterfølgende avsnittene har jeg valgt ut noen viktige trafikk- og transportområder og presenterer transportpolitikens resultater på utvalgte indikatorer etter min subjektive tolkning av analyse-materialet. Siden de politiske målene og midlene ikke er operasjonalisert og avveid, kan jeg ikke foreta noen hypotetisk deduktiv utledning, men har gått vegen om en induktiv (empirisk) utledning. Jeg har lagt avgjørende vekt på forløpet for utvalgte tidsserier fra databasen og sammenlignet med virkemidlene som er benyttet for påvirkning. Generelt vil jeg betegne norsk transportpolitikk etter at jernbanen tapte sin kraft på 1920-tallet, som reaktiv og ikke som proaktiv.

### **Kampen mot godsbilen**

Ved inngangen til 1900-tallet ble dampskip og tog oppfattet som de transportformene som skulle bringe fremskritt til land og folk. Etter hvert som jernbanen ble ført frem til flere og flere steder, ble dens overlegne konkurransekraft oppfattet som uproblematisk, selv om den førte til at dampskipsruter, fløting og transport med hest og vogn forsvant. Vi kan nok oppfatte jernbaneplanen fra 1923 som kulminasjon på optimismen. Da planen var behandlet ferdig i Stortinget var det kommet med baner for store deler av landet bortsett fra Finnmark fylke. Optimismen forsvant imidlertid raskt, og det meste av tilleggene ble ikke gjennomført. En viktig grunn kan vi ane ved å se på etterfølgende figur. For å få

med hele utviklingsforløpet på en oversiktlig måte i én figur, har vi regnet tallene i logaritme. Da blir også relativ endring synlig.



Figuren viser at allerede på 1930 tallet var veksten i transportarbeidet for godsbil så sterk at godsbilen snart ville ha innhentet toget. En offentlig utredning fra 1935 var inne på tanken om å regulere godsbiltrafikk, men verdenskrigen kom før tanken ble satt ut i livet. Den første samferdselsloven ble vedtatt i 1947 og gjorde all ervervsmessig transport i og utenfor rute med motorvogn og fartøy avhengig av bevilling (løyve) fra det offentlige. Behovsvurdering ble vanlig før løyvetildeling, og det ble etablert kontorer i fylkene for å arbeide med slike spørsmål. Et omfattende byråkrati ble skapt.

Etter hvert som forholdene ble mer normale i etterkrigstiden, kom ønskene om å lempe på de strenge reguleringsordningene i samferdselsloven av 1947. Ny lov kom allerede i 1964, men da var Arbeiderpartiet blitt mindretallsregjering. Loven liberaliserte løyveordningen for motorvogn utenfor rute noe, men i hovedtrekk ble reguleringsordningene opprettholdt. På den tiden hadde godsbilen passert toget når det gjaldt transportarbeidet.

Da loven ble vedtatt, forutsatte Stortinget at departementet etter noen år kom tilbake med en stortingsmelding om erfaringene med loven. Den kom i 1970 og ble avgitt av en borgerlig flertallsregjering. Grunntonen i stortingsmeldingen var en forsiktig liberalisering, men regjeringen gikk likevel inn for innstramning på enkelte områder. Så inntraff den første store globale prisstigningen på råolje og førte til politisk bekymring for energitilgangen og politiske ønsker om å styre energibruken. En mindretallsregjering fra Arbeiderpartiet la frem forslaget til ny samferdselslov og gikk inn for at samferdselspolitikken burde få en bredere samfunnsmessig forankring og sterkere politisk styring. Samferdselsloven ble vedtatt i 1976 i tråd med disse synspunktene. Transportarbeidet med bil oversteget da langt mengdene med tog.

Allerede kort tid etter at samferdselsloven ble vedtatt, begynte det å skje endringer i reguleringsbestemmelsene og håndhevelsen av disse. Utviklingen gjenspeilte både et internasjonalt og et nasjonalt mønster, som førte til at regulering ble oppgitt til fordel for liberalisering på stadig flere

samfunnsområder. EU ble en pådriver for en slik linje, som Norge motstrebende tilpasset seg. Transportarbeidet med godsbil nærmet seg sjøtransportens.

Selv om samferdselsloven av 1976 i praksis raskt døde når det gjaldt godstransport, vedtok Stortinget en ny lov i 2002 tilpasset de nye realitetene: Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy. Det aller meste av fortidens regulering er borte. Kriteriene for å kunne drive yrkestransport er nå de samme som gjelder i EU. Transportarbeidet med bil har fortsatt å øke.

Politisk reguleringsjargong er nå blitt erstattet med det retoriske utsagn om at regjeringen vil legge til rette for at *”mer av godstransportene kan gå på kjøll og skinner”* (Nasjonal transportplan 2006-2015, side 11). Siden regjeringen imidlertid har få virkemidler til å påvirke de logistiske beslutningskriteriene til transportkjøperne, er utsagnet hittil blitt en tom frase.

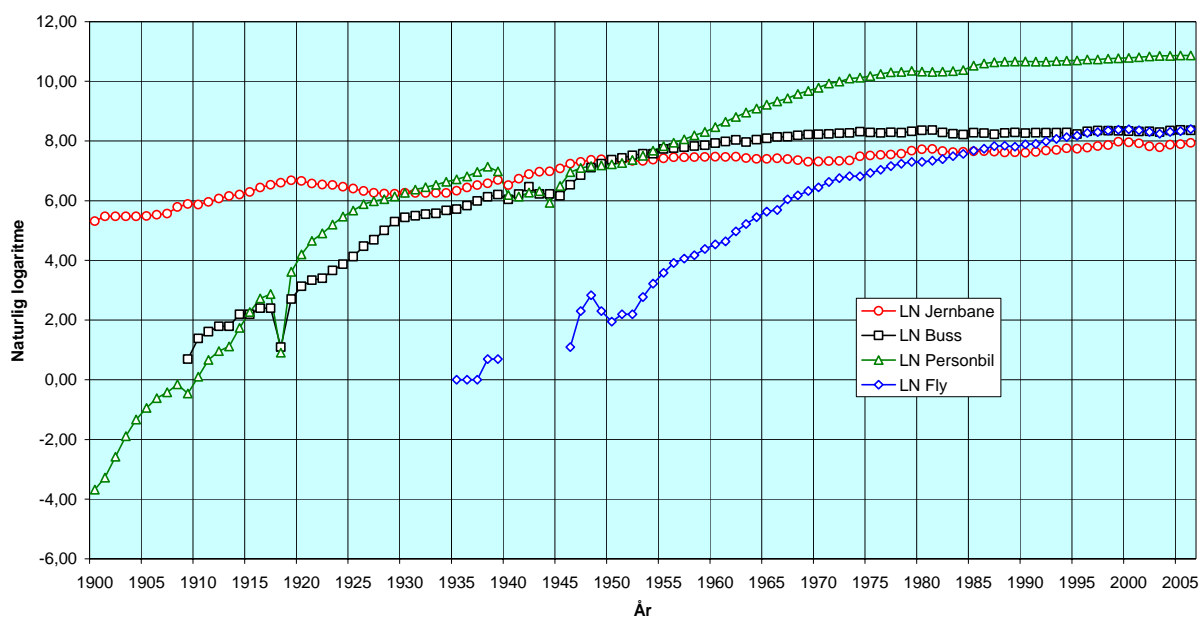
Utviklingen, jf figuren, gir meg grunnlag for å hevde at etterkrigstidens reguleringsregime med fordel kunne vært oppgitt langt tidligere enn på 1980-tallet.

### **Restriksjoner på bussen – beskyttelse av jernbanen**

I den neste figuren har jeg tegnet persontransportarbeidets fordeling mellom buss, fly, tog og personbil i logaritmisk skala. Heller ikke bussen ble til å begynne med sett på som en trussel mot jernbanen, men figuren viser en voldsom vekst allerede på 1920-tallet. Motorvognloven av 1927 innførte derfor løyvetvang for busstrafikk i rute. Vanlige politiske betraktningssett gikk ut på at det var viktig å hindre parallellkjøring, og at bussen *”melket de trafikksterke relasjonene”*, men i motsetning til toget behøvde bussen ikke gi noe tilbud på trafikksvake relasjoner. Bussen burde bare ha ruter der toget ikke allerede ga et tilbud.

I etterkrigstiden fortsatte reguleringen og beskyttelsen av jernbanen, selv om bussen er et spesielt godt egnet transportmiddel i et land som Norge og utførte allerede et større transportarbeid enn jernbanen. Luftfarten derimot fikk lov til å utvikle seg etter egen kraft. Gjennombruddet for liberalisering for så vel buss som fly kom på åttitallet, tilskyndet både av utviklingen i EU og av at Norge på den tiden hadde en borgerlig regjering med sans for prinsippene i tenkningen om *”New Management”*. Som følge av liberaliseringen vokste det frem i regi av rutebilselskaper et landsdekkende system kjent som Nor-Way Bussekspress. Analyser har vist at dette tilbudet har skapt grunnlag for helt nye reisende, trukket til seg bilister, men i liten grad vært til skade for jernbanen.

Innenlandsk persontransportarbeid jernbane, buss, personbil og fly. 1900-2006. Mill personkm, logaritmisk skala



I lokale ruteområder ble andre honnørord som konkurranseutsetting og privatisering omsatt i politisk praksis med godt resultat. Disse var også elementer i samme ideologi som slo gjennom på åttitallet.

Utviklingen, jf figuren, gir meg grunnlag for å hevde at etterkrigstidens reguleringsregime med fordel kunne vært oppgitt langt tidligere enn på 1980-tallet.

### Personbilen – fra leketøy for de velstående til miljøsynder mot landet

Det har alltid vært noe motsigelsesfullt over personbilen. I de første årene etter at den dukket opp for alvor i Norge i 1900, ble den møtt med et knippe forskjellige protester, og Stortinget så ingen anledning til å bevilge penger til vegbygging for automobiler. Arbeiderpartiet mente i årtier at personbilen ikke angikk partiets medlemmer. I partiets velmaktsdager i de første årene etter andre verdenskrigen holdt denne ideologien seg, og kjøp av ny personbil var rasjonert. Mot slutten av 1950-tallet snudde imidlertid partiet totalt da det skjønnte at medlemmenes inntekt raskt kom til å muliggjøre kjøp av personbil og at arbeiderklassen ønsket seg personbil. Rasjoneringen ble opphevd høsten 1960. Partiet la også til rette for en storstilet investeringsstrategi på 1960-tallet.

Under de urolige årene på 1970-tallet dukket det igjen opp politisk ønske og varsel om å rasjonere bilbruken, men det ble med varslet. Gammelt ideologisk tankegods om at personbilen mest angikk den borgerlige klassen, dukket også opp igjen. Dessuten ble det utgitt mange bisarre publikasjoner i marxistisk sjargong om personbilens samfunnsskadelige virkning. Persontrafikkarbeidet vokste imidlertid ufortrødent. Den forrige figuren viser at i det store og det hele har personkm med personbil fortsatt å vokse med sterk, men med avtagende kraft. Nasjonen har utviklet et mobilitetssamfunn basert på bruk av personbilen. Den viktigste enkeltårsak til en noe bølgeformet utvikling har vært som følge av konjunkturvekslinger.

I de hyppige miljødiskusjonene som har foregått i de senere år, blir det fremført at veksten i personbiltrafikken bør dempes, eller aller helst at dagens etablerte nivå bør reduseres betraktelig. Regjeringen

skriver i Nasjonal transportplan 2006-2015 i avsnittet om mer miljøvennlig transport i by at ”*det er behov for dempet vekst i bilbruk og økt kollektivandel*” (side 10) Hvordan dette skal bli mulig, kan man ikke lese seg til. De viktigste virkemidlene ligger utenfor regjeringens påvirkningsmulighet.

Ut fra analysene jeg har gjennomført av tilgjengelige virkemidler, har regjeringen begrensede muligheter for å styre trafikken med personbil i by med den sterke inntektsveksten som det norske folket har. Avgifter og skatter kunne ha vært en mulighet, men avgifter på motorvogner i Norge og på vegtrafikken ligger allerede på Europa-toppen og gjør betydelige nye påslag mindre sannsynlig.

### **Vegtrafikk og mangler i infrastrukturen**

Jeg har analysert ressursbruken i vegtransport på grunnlag av de fire innfallsportene nevnt innledningsvis. I det følgende redegjør jeg kort for resultatet fra den kvantitative periodeanalyse av vedlikeholdets og investeringenes utvikling regnet i faste priser, hensyn tatt til produktivitet og trafikkutvikling.

Vegvedlikeholdet har i hele etterkrigstiden sakkert bakut i forhold til trafikkveksten. Konklusjonen har vært at denne underdekningen har ført til at vegstandarden har forfalt og forvitret, med den følge at den samfunnsmessige effektivitet har blitt skadelidende, at for mange trafikkulykker inntreffer og at vegvesenet må investere mer enn det ellers ville ha behøvd for å reparere på skadene som har inntruffet. Jeg har i mange år betegnet dette som forfall og forvitring i vegnettets standard, men regjeringen har kalt forholdet for etterslep. Dermed har utviklingen politisk ikke virket som et alvorlig fenomen. Først i 2008 har myndighetene erkjent at det dreier seg om et betydelig forfall og til og med kvantifisert det. Men så har også sikkerheten i tunneler og på broer blitt et nasjonalt problem, som allerede har fått alvorlige følger for vegvesenets organisasjon.

Analysene av investeringene i vegnettet har avdekket at landet regnet per innbygger har investert betydelige beløp sammenlignet med andre nordiske land, men har anvendt mindre enn disse regnet i forhold til bruttonasjonalproduktet. Et så rikt land som Norge kunne altså med fordel ha anvendt flere ressurser i vegbygging. Dessuten er investeringene blitt kanalisert til såkalt primærutbygging, det vil si til områder med dårlig eller manglende vegstandard i utgangspunktet. Resultatet har blitt at områder med mye trafikk er blitt hengende etter i utbygging. Etter ganske nye tall for utstrekningen av fire-felts motorveg i de fire nordiske land er fordelingen som følger: 1024 km i Danmark, 700 km i Finland, 1740 km i Sverige mot bare 281 km i Norge. Først ved inngangen til det 21. århundret kom Norge for alvor i gang med å bygge motorvegstandard. Uten omfattende bruk av bompenger ville det politisk ikke vært mulig å bygge motorveger i noen utstrekning i Norge.

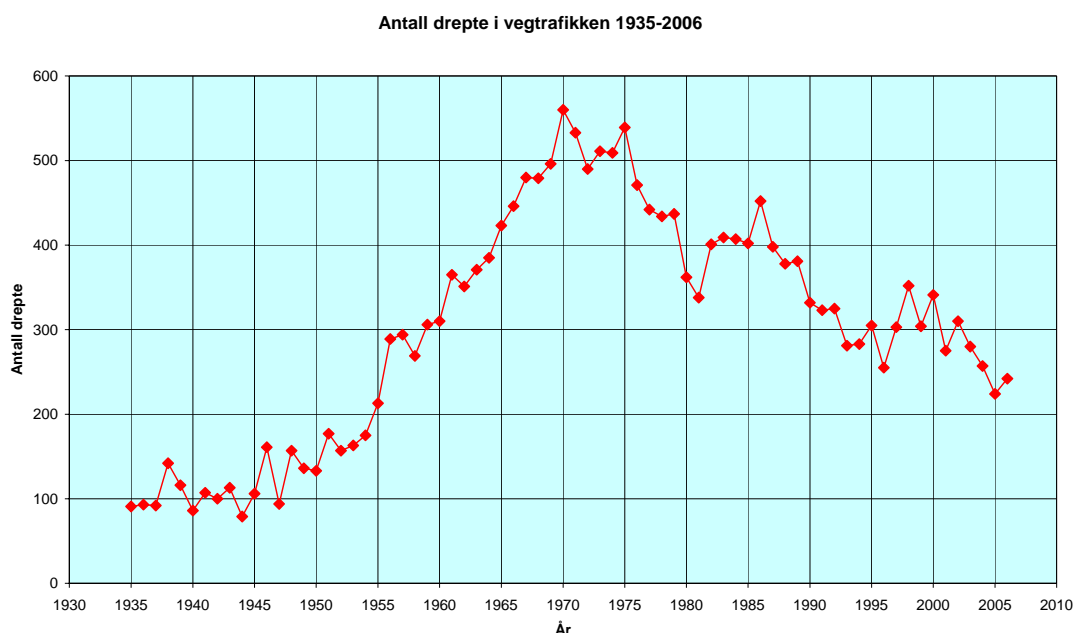
Konsekvensen av den manglende satsingen på kapasitet er naturligvis flere trafikkulykker enn nødvendig og mindre effektivitet i trafikk og i samfunn. Det har imidlertid ikke vært politisk moteriktig å bygge for fremkommelighet med den følge at både trafikksikkerhet og miljø er blitt skadelidende. Norske regjeringer har ennå ikke våget å ta fatt i utfordringen, men har manipulert bruken av nytte-/kostnadsanalysen for å komme unna ubehagelighetene formelt. Det er gjort ved å benytte alt for lave trafikkprognoser, benytte dobbelt så høy kalkylerente som den samfunnsmessig rimelige (8 % mot 4,5 %) og ved alt for trange rammer for ressursbruk (investeringer og vedlikehold).

## Trafikksikkerhet og 0-visjonen

I figuren som følger, viser jeg utviklingen i antall drepte i vegtrafikken siden 1935. Tallet på drepte kulminerte i 1970 med 560 og var kommet ned på 242 i 2006. Nedgangen har funnet sted som følge av at en rekke virkemidler er kommet til anvendelse.

Statlige myndigheters erklærte holdning til trafikksikkerhet har hatt et karakteristisk tidsforløp. I mange årtier kan vi neppe finne erklærte holdninger i det hele tatt. Så sent som på 1960-tallet er det belegg for å hevde at samfunnet var mest opptatt av de positive sidene ved vegtrafikken. I 1969 ble 496 personer drept i vegtrafikken, og det er mer enn det dobbelte av antall drepte i 2006. Nå er det likevel et helt annet fokus på trafikksikkerhet enn det var på 1960-tallet.

Fra 1970-tallet ble arbeidet med trafikksikkerhet drevet systematisk og målrettet både for å gjøre trafikken sikrere og livet i trafikken tryggere. Det er således symptomatisk at St. meld. nr. 9 (1978-79) *Om trafikk og bymiljø – Norsk Vegplan for byer og tettsteder*, som kom i juni 1978, rommer følgende utsagn: "Trafikkulykkene er det største problem bilen som transportmiddel skaper. Den utrygghet trafikken skaper, er også et vesentlig problem". (side 15). Vi kan trygt hevde at en holdningsendring må ha skjedd på 1970-tallet.



Fra 1970-tallet finner vi utsagn om at myndighetene går inn for å redusere tallet på drepte og hardt skadde i trafikken. Høy trafikksikkerhet blir opphøyd til et nasjonalt mål på linje med andre nasjonale mål. Kvantitative mål for reduksjon i trafikkulykkene var myndighetene derimot tilbakeholdende med.

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011 (St. meld. nr. 46 (1999-2000)) skriver regjeringen at dets langsiktige arbeid med trafikksikkerhet skal bygge på den såkalte 0-visjonen som innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde. 0-visjonen om trafikksikkerhet kan like gjerne kalles drøm eller utopi fordi den ligger utenfor mulighetene myndighetene har for måloppnåelse. Myndighetene vet nemlig at det finnes en stor gruppe som er blitt drept i trafikken fordi føreren av et motorkjøretøy var påvirket av alkohol, medisiner eller av narkotika, fordi vedkommende falt i søvn ved rattet, fikk et illebefinnende eller valgte å begå selvmord ved å kolliderer med et møtende tungt kjøretøy. Aller mest meningsløst oppleves det når en slik fører av motorkjøretøy



tar med seg i døden passasjerer eller trafikanter som ulykkeligvis var på feil sted til galt tidspunkt. Slik adferd fra en førers side har både en individuell og en kulturelt betinget forankring som det er vanskelig å få gjort noe med innenfor vanlig tidshorison. Selv såkalt uvettig kjøring blant unge berusede førere, som mangler erkjennelse av risiko i trafikken, kan myndighetene trolig ikke få eliminert med de virkemidlene de har til rådighet. Man kan derfor stille seg spørsmålet hvor fruktbart det er av regjeringen å formulere visjonen om 0 drepte eller hardt skadde i trafikken fremfor å formulere et kvantitativt mål som skal oppnås i løpet av en periode.

Trolig vil det til enhver tid være en nedre grense for antall drepte i trafikken som myndighetene kan nærme seg med de eksisterende, sosialt aksepterte tiltakene for trafikksikkerhet. Det vil imidlertid være politisk problematisk å erkjenne dette. Jeg har tenkt en del på hvorfor en 0-visjon kom ved inngangen til det 21. århundret og ikke mange år tidligere, da ulykkestallene virkelig var høye. Min tolkning er den følgende: Det kan være politisk problematisk for en regjering å leve med en utflating i antall drepte på et eller annet nivå og med svingninger omkring dette nivået. Da kan en visjon gi inntrykk av politisk handlekraft og er naturligvis langt mindre forpliktende enn et utsagn om at regjeringen for eksempel vil gå inn for 50 % reduksjon i antall drepte i perioden 2002-2011. Med utgangspunkt i tallene for 2002 skulle det tilsi 155 drepte i 2011. I første halvår 2008 er det faktisk registrert en meget stor økning i antall drepte sammenlignet med første halvår 2007.

Ser vi på vegnettet utenfor tettsteder der farten normalt er mye høyere enn i tettstedene og antall drepte derfor er høyt, kan en betydelig nedgang i antall drepte oppnås på lenger sikt med følgende tiltak:

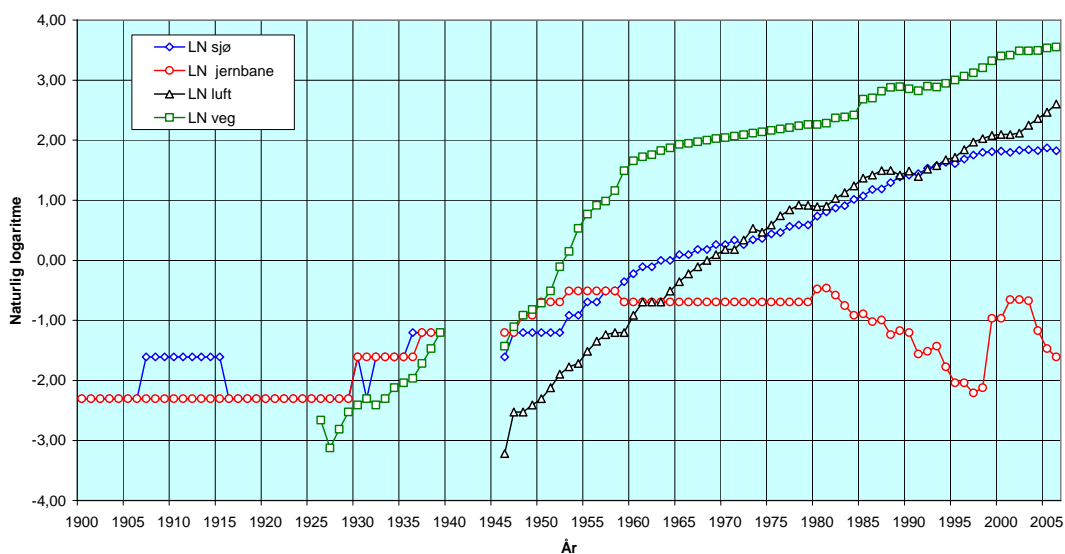
- Bygging av 4-felts motorveger
- Utbedring av 2- og 3-felts veger som utstyres med midtdeler
- Autovern som kan hindre at motorkjøretøyer kjører utfor veg
- Utbedring av trafikkfarlige strekninger
- Bygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett
- Bedre vegvedlikehold
- Bedre kontroll og overvåking og mer effektiv sanksjonering.

Problemet er imidlertid at flere av de viktige tiltakene på listen er nettopp dem som myndighetene har forsømt i mange år, se avsnittet foran. Myndighetene har med andre ord et betydelig troverdighetsproblem å forholde seg til.

### **Den ustyrlige trafikken over grensen**

Figuren som følger viser den grenseoverskridende persontrafikken tegnet i logaritmisk skala.

Grænseoverskridende persontransport sjø, jernbane, luft og veg 1900-2006. Millioner reiser, logaritmisk skala



Dette avsnittet er tatt med for å belyse et politisk problem ingen norsk regjering har tatt tak i. EU fjernet for noen år siden tax-free salg av varer ved reiser mellom medlemslandene. Norge har beholdt ordningen, noe landet har anledning til, siden vi ikke er medlem av EU.

Totalt sett er det ikke tegn til utfliating av mengden reisende over den norske grensen. Både ferge-, fly- og vegtrafikk har vokst betydelig i årenes løp, derimot er jernbanen blitt en marginal transportmåte for grænseoverskridende trafikk. Trafikk med buss og fly i rute ble liberalisert på åttitallet. Både ferge- og vegtrafikken er i betydelig grad knyttet opp mot kjøp av billige varer. Dersom vi skal ta regjeringens miljømål på alvor, burde tax-free ordningen vært fjernet for lenge siden både av hensyn til gods- så vel som persontrafikk. Saken står imidlertid ikke på den politiske dagsorden.

### Avslutning

Norsk transportpolitisk historie kan vise til flere store eksempler enn dem jeg har behandlet foran. Plass- og tidshensyn har ført til at disse betydelige politiske sakskompleksene ikke blir berørt i denne presentasjonen av trafikk- og transportpolitikk. For dem som er interessert i emnet, kan jeg i stikkord nevne noen slike saker som er behandlet i hoveddokumentet. Det kommer i løpet av høsten 2008.

- Dramaet om landets hovedflyplass, som begynte allerede i 1960 og ble avsluttet i 1998
- Hurtigruten, som er forsøkt nedlagt og innskrenket, men omfatter nå en moderne flåte
- Havnespørsmål, som burde høre hjemme i Samferdselsdepartementet og ikke i fiskeri
- Jernbanen, som har hatt høy politisk velvilje, men fått svært få midler til utbygging
- Beskatning av motorvogner både i et historisk og et teoretisk perspektiv.
- Konkurransetsetting av transportproduksjon
- Privatisering av offentlig transportforvaltning.