

# Skal vi vente ytterligere 30 til 50 år på moderne stamveier i Norge?

Av Knut Boge

**Ifølge Statens vegvesen vil det ta minst 30 til 50 år før stamveiene mellom landsdelene og til eksportmarkedene oppfyller vegnormalenes krav til kapasitet, trafikksikkerhet og miljø. Det samme gjelder veiene i og rundt de største byene. Har norsk næringsliv tid og råd til å vente så lenge? De fleste andre vestlige industriland har fullført utbyggingen av motorveier og andre moderne stamveier. EUs nye medlemsland arbeider med saken. Norge er Europas veisinke, skriver dr. oecon. Knut Boge, førsteamanuensis ved Høgskolen i Akershus.**

Sommerens veidebatt har fastslått noe de fleste egentlig har visst lenge, nemlig at Norge er en veisinke sammenlignet med de fleste andre vesteuropeiske land. I denne artikkelen vil jeg først se på hvor langt Norge henger etter land det er naturlig å sammenligne seg med, og hva som må til for å bringe det norske veinettet opp på et normalt nivå i en nord-europeisk sammenheng. Dernest vil jeg se på hva en opptrappingsplan medfører i penger og tid. Sist men ikke minst vil jeg se på hva vi har tapt som følge av dårlige infrastrukturer, og hva vi kan forvente av gevinster gjennom bygging av motorveier og andre moderne stamveier.

## **Hvor langt henger Norge etter land det er naturlig å sammenligne seg med?**

Tabell 1 viser at Tyskland, Frankrike, Spania og Italia var Europas fire store motorveiland i 2001, med til sammen 71,3 prosent av det samlede motorveinettet. Irland og Norge var anomalierne, med henholdsvis 0,2 og 0,3 prosent av motorveinettet. Små og relativt tettbefolkede land som Belgia, Danmark, Nederland og Storbritannia hadde henholdsvis 1.727, 971, 2.499 og 3.609 kilometer motorvei i 2001, eller 16,6 prosent av det samlede motorveinettet. Finland, Hellas og Portugal, som tidligere ble regnet som Europas fattige fettere, hadde ferdigstilt henholdsvis 602, 742 og 1.659 kilometer motorvei i 2001. Fjelllandet Østerrike



*Kanskje kan veiinvesteringer være en vel så god pensjonsforsikring som å investere alt i utenlandske bedrifter og statsobligasjoner, skriver dr. oecon. Knut Boge, førsteamanuensis ved Høgskolen i Akershus. Foto: Erik M. Sundt*

hadde 1.645 kilometer motorveier. Tallet for Norge var fattige 173 kilometer vei.

Tabell 1 snur opp ned på en del etablerte forestillinger om hvilke land som er utviklede og hvilke som er tilbakeleggende. Tabell 2 og 3 (se side 107 og 108) viser når myndighetene i de ulike landene prioriterte investeringer i motorveier, og de respektive landenes relative andeler nye motorveier.

Irske myndigheter tok konsekvensen av at landet ved inngangen til det 21. århundret var på europeisk jumboplass sammen med Norge når det gjelder motor-

veier. *National Development Plan (2000-2006)* omfattet investeringer i størrelsesordenen 50 milliarder euro fra 2000 til 2006, blant annet i infrastrukturer, utdanningssystemet og i regionalpolitiske tiltak, for å sikre Irlands fremtidige konkurranseevne og økonomisk vekst. *National Development Plan* omfattet blant annet bygging av 900 kilometer nye motorveier og andre moderne stamveier innen medio 2007. Dette for å redusere reisetiden og transportkostnadene fra hovedstaden Dublin til fem byer og regionale sentra. Sammenlignet med 1999 vil de nye veiene redusere reisetiden fra Dublin til disse fem byene med til sammen

**Tabell 1:**  
**Motorveier i et utvalg vesteuropeiske industriland i 2001**

Land	Km	Relativ andel (%)
Belgia	1.727	3,2
Danmark	971	1,8
Finland	602	1,1
Frankrike	10.068	18,9
Hellas	742	1,4
Irland	125	0,2
Italia	6.478	12,2
Nederland	2.499	4,7
Norge	173	0,3
Portugal	1.659	3,1
Spania	9.571	18,0
Storbritannia	3.609	6,8
Sverige	1.499	2,8
Tyskland	11.786	22,2
Østerrike	1.645	3,1
<b>Totalt</b>	<b>53.154</b>	<b>100,0</b>

Kilde: *European Commission, 50 Years of Figures on Europe, 2003 edition, 113; Eurostat, Europe in Figures - Eurostat Yearbook 2005, 246.*

180 minutter. I tillegg til spart reisetid, transportkostnader og reduserte miljøbelastninger kommer trafikksikkerhetsgevinstene, som er beregnet til 50 færre trafikkdrepte per år fra 2007.<sup>1</sup> Irske myndigheter resonnerer åpenbart ganske annerledes enn norske myndigheter.

EU-landene er ikke de eneste som har investert i motorveier og andre moderne

stamveier. Hele USA er i dag bundet sammen av National Highway System, som er vel 256.000 kilometer langt. 90 prosent av USAs befolkning bor innen 8 kilometers avstand fra en National Highway. I år er det 50 år siden Kongressen vedtok Federal-Aid Highway Act of 1956, som førte til bygging av vel 75.440 kilometer såkalte Interstate Highways, senere omdøpt til Eisenhower Interstate System. Eisenhower Interstate System utgjør vel 30 prosent av National Highway System. Den hurtige utbyggingen av Eisenhower Interstate System skyldes 90 prosent føderal finansiering og standardisert veiutforming, blant annet krav om fysisk skille mellom kjøreretningene og planfrie kryss. De første Interstate Highways ble dimensjonert for forventet trafikk i 1975, men fra 1975 ble dette endret til forventet trafikk om 20 år.<sup>2</sup> Kartet i figur 1 viser dagens National Highway System inklusive Eisenhower Interstate System.

### **Hva må til for å bringe norsk vei-standard opp på et «normalt» nivå?**

Hva må til for å bringe Norge opp på et «normalt» nivå i nordeuropeisk sammenheng når det gjelder motorveier og andre moderne stamveier mellom regionene, til de viktigste eksportmarkedene og i og rundt de største byene?

Svaret på dette spørsmålet er helt klart et program for forsert bygging av motorveier og andre moderne stamveier, tilsvarende *Motorvegplanen av 1962* som Stortinget vedtok i desember 1962 sam-

**Figur 1: USAs National Highway System inklusive Eisenhower Interstate System**



Kilde: US Department of Transportation Federal Highway Administration [Online 26. oktober 2006] – URL: <http://www.fhwa.dot.gov>

men med veibudsjettet for 1963. *Motorvegplanen av 1962* ville ha gitt Norge minst 785 kilometer firefelts motorveier innen 1980, dersom planen ble gjennomført. Men regjeringen Borten la planen i skuffen i februar 1966, og regjeringen Bratteli gravla planen for godt etter valget i 1973.<sup>3</sup> Så langt har det – med unntak av *Norsk Vegplan* som ble vedtatt av Stortinget i 1971 – nærmest vært umulig å få med Stortinget og Finansdepartementet på forsert utbygging av riks- og stamveinettet.

Den første *Norsk Vegplan*, som ble gjennomført i veiplanperiodene 1970-73 og 1974-77 omfattet i praksis kun riksveier i utkantstrøkene. Bygging av moderne stamveier mellom landsdelene og til de viktigste eksportmarkedene ble utsatt til den tredje veiplanperioden fra 1978 til 1989. De årlige skattefinansierte veiinvesteringene ble sterkt redusert fra 1979, etter at de nådde toppen i 1978.<sup>4</sup> I 1985 utgjorde veibevilgningene 3,39 prosent av statsbudsjettet. I 2005 var andelen sunket til 1,64 prosent.<sup>5</sup> I juni

1985 innførte Stortinget hel- eller delvis bompengefinansiering av nye stamveier, uten at dette førte til forsert bygging av motorveier og andre moderne stamveier, slik som i Frankrike, Portugal og Spania.<sup>6</sup>

Bompengene ble i stedet en redningsplanke for de lokal- og fylkespolitikerne som gav opp håpet om at staten skulle finansiere riksveiene som er statens ansvar i henhold til vegloven av 1963. Bompengene ble altså en ren ekstraskatt, som sparte rikspolitikkerne for politisk kostbare omprioriteringer av veibevilgningene, og gjorde det mulig å bruke skatteinntektene til mer politisk lønnsomme formål enn veibevilgninger.

Nyere forskning har avdekket flere felles trekk mellom de landene som har fullført byggingen av motorveier og andre moderne stamveier, slik som de fleste EU-landene og USA. For det første har veiinvesteringene i disse landene vanligvis blitt fordelt etter kost-/nytteprinsippet eller næringslivets behov. For det andre har nasjonale hensyn ofte veid tyngre enn lokale hensyn. Sist men ikke minst har veibyggingen og vedlikeholdet blitt finansiert via ulike typer fond eller øremerking av kjøretøy- og/eller drivstoffavgiftene, eller kombinasjoner av øremerking og veifond.<sup>7</sup> Enkelte land, slik som Frankrike, Italia, Spania og Østerrike har bompengefinansiert motorveiene, men da med bompengefrie veier som alternativ. I dag er vel tre fjerdedeler av de norske kjøretøy- og drivstoffavgiftene rent

fiskale. Samtidig finansierer bompenger stadig mer av veiinvesteringene.

### **Opptrappingsplan – penger og tid**

Samferdsel er en av vinnersektorene i regjeringens budsjettforslag for 2007, med 6,77 milliarder kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold, og 6,24 milliarder til veiinvesteringer. Dermed oppfylles målsettingene for vei i *Nasjonal transportplan (2006-2015)* for første gang.<sup>8</sup> Det meste av budsjettøkningen går til vedlikehold, for å bremse nedbrytingen av veikapitalen.

Det er imidlertid tegn på at samferdselsminister Liv Signe Navarsete tar stamveitfordringene på alvor. Statens vegvesens *Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet* er ett av forarbeidene til *Nasjonal transportplan 2010-2019*. Utredningen er både en tilstandsrapport om dagens stamveinett på vel 8.600 kilometer, og et forslag om oppgradering slik at stamveinettet oppfyller vegnormalenes krav til kapasitet, fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Kostnadene for denne oppgraderingen er estimert til 230 milliarder kroner.

Oppgradering i løpet av 30 år betinger årlige stamveiiinvesteringer i størrelsesordenen 7,5 milliarder kroner. De årlige stamveiiinvesteringene er for tiden vel 4,5 milliarder kroner, hvorav 1,5 milliard finansieres med bompenger.<sup>9</sup> Stamveiiinvesteringene må dermed økes med 3 milliarder per år, enten gjennom økte

bevilgninger, flere bompengeprojekter eller gjennom kombinasjoner av bompenger og bevilgninger. Med dagens investeringsnivå oppfyller stamveinetten i beste fall vegnormalenes krav om 50 år.

Hovedankepunktet mot *Stamvegutredninger* er premisset om utbedring av det nåværende stamveinetten. Forslaget omfatter svært få nye veilinjer. De foreslåtte opprustningene vil gi betydelige trafikksikkerhetsgevinster, men kun marginale tidsgevinster selv på lange strekninger som følge av få nye veilinjer.<sup>10</sup> Dermed får mange av de skisserte prosjektene dårlige kost-/nytteforhold. Den samfunnsøkonomiske nytten oppgis til 30 milliarder i sparte ulykkeskostnader og 60 milliarder i sparte transportkostnader, neddiskontert over 25 år med 4,5 prosent kalkulasjonsrente. De foreslåtte prosjektenes negative samfunnsøkonomiske nytte er imidlertid på hele 70 milliarder kroner.<sup>11</sup> Dette gir mange av de foreslåtte prosjektene svært dårlig odds, både i regjeringens interne budsjettkamper og i Finansdepartementets prioriteringer.

Anbefalingene i *Stamvegutredninger* bryter også fundamentalt med praksis i for eksempel Sverige og Danmark, der Vägverket og Vejdirektoratet som regel bygger helt nye veilinjer ved oppgradering av stamveiene. Det er ofte langt billigere å bygge helt nye veilinjer enn å flikke på de gamle. For det første kan nye veier bygges på billigere grunn utenom bebyggelsen, noe som gir både kostnads-

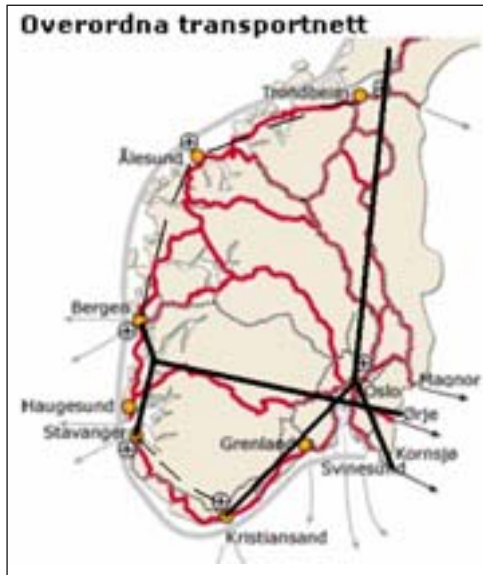
miljø- og trafikksikkerhetsgevinster, og som kan forenkle reguleringssakene. For det andre kan kjørestrekningene reduseres og veiene bygges slik at de tillater høyere gjennomsnittshastigheter. Det gir betydelige kostnads- og tidsgevinster både i byggeperioden og etter at de nye veilinjene er tatt i bruk. Sist men ikke minst unngår man problemer med trafikkavviklingen på den eksisterende stamveien i byggeperioden, hvilket kan gi mer tids- og kostnadseffektiv prosjektgjennomføring.

Statens vegvesen er ikke den eneste som arbeider for bedre stamveier i Norge. Bilaksjonen foreslår å bygge 2.175 kilometer motorveier, den såkalte «doble Y» vist i figur 2, som vil dekke 90 prosent av befolkningen. Bilaksjonens forslag har visse likhetstrekk med de tre danske ingeniør- og entreprenørselskapenes forslag om et nasjonalt motorveinett fra 1936 og 1937, den såkalte «store H» som inkluderte broer over Storebælt og Øresund, og som i Vejloven av 1957 ble malen for dagens danske motorveinett.<sup>12</sup>

Bilaksjonen foreslår å bygge den doble Y med i hovedsak helt nye veilinjer. Dette for å redusere kjørestrekninger, byggekostnader og kjøretider, og for å bedre miljøet. Nye motorveier drenerer erfaringsmessig trafikken bort fra det øvrige veinettet. Bilaksjonen vil finansiere den doble Y med et veifond som gir 10 milliarder kroner i årlige utbetalinger. Den doble Y vil ifølge Bilaksjonen gi årlige



**Figur 2: Bilaksjonens forslag til nytt motorveinnett, den såkalte «doble Y».**



Kilde: Bilaksjonen.no

besparelser i størrelsesorden 62 milliarder kroner, nemlig 5,7 milliarder i sparte ulykkeskostnader, 9,6 milliarder i sparte godstransportkostnader og 46,8 milliarder i sparte persontransportkostnader. Den doble Y påstås altså å være langt mer lønnsom enn Statens vegvesens foreslåtte oppgraderinger av det eksisterende stamveinettet.

En sammenligning av kjøretidene i Tabell 4 og 5 etter henholdsvis oppgradering av dagens stamveinett og bygging av den doble Y viser forskjellene mellom Statens vegvesens (status quo) og Bilaksjonens forslag, og hvorfor Statens vegvesens forslag har svak lønnsomhet.

**Tabell 4: Tidsbesparelser etter opprustning av stamveiene i henhold til Statens vegvesens forslag.**

Strekning	Tidsbesparelse
Oslo-Bergen	45 minutter E16, 60 minutter via Rv7/52
Oslo-Stavanger	60 minutter (via Kristiansand)
Stavanger-Bergen	65 minutter
Oslo-Kristiansand	25 minutter
Oslo-Trondheim	55 minutter via E6 og 35 minutter via Rv3

Kilde: Statens vegvesen, *Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet*, 43.

### Hva har vi tapt – og hvilke gevinster kan vi forvente?

Dårlige infrastrukturer har sin pris. World Economic Forums sammenlignende studie av 125 land, *Global Competitiveness Report 2006-2007* rangerte nemlig økonomiene i Finland, Sverige og Danmarks som henholdsvis andre, tredje og fjerde mest konkurransedyktige i verden. Norsk økonomi nådde kun opp til en tolvteplass.<sup>13</sup> En av grunnene til at norsk økonomi ikke ble rangert høyere er dårlige infrastrukturer. (Se tabell 6 side 109)

I 1960 hadde Finland, Hellas, Irland, Italia, Portugal, Spania og Østerrike lavere BNP per capita enn gjennomsnittet. I 2000 lå fortsatt Hellas, Italia, Portugal og Spanias BNP per capita under gjennomsnittet, men disse landene hadde da sammen med Irland foretatt økonomiske kvantesprang siden 1960. Hellas,

**Tabell 5: Tidsbesparelser etter bygging av Bilaksjonens doble Y.**

Strekning	Avstand i 2005 (km)	Avstand i 2030 (km)	Kjøretid i 2005 (65 km/t)	Kjøretid i 2030 (120 km/t)
Oslo-Bergen	519 km (E16)	390 km (Haukeli)	8t, 40 min	4t, 20 min
Oslo-Stavanger	600 km (via Kristiansand)	410 km (Haukeli)	10t, 5 min	5t
Stavanger-Bergen	199 km	210 km (fergefritt)	4t, 45 min	2t, 20 min
Oslo-Kristiansand	330 km	300 km	5t, 15 min	3t
Oslo-Trondheim	557 km	500 km	8t, 15 min	4t, 15 min

*Kilde: Bilaksjonen.no*

Portugal og Spanias økonomier hadde størst vekst mellom 1960 og 1970. Irlands økonomi vokste mest mellom 1990 og 2000. Norge hadde lavere BNP per capita enn gjennomsnittet i 1970, da økonomien fortsatt var dominert av de tradisjonelle eksportnæringene. I 2000 hadde Norge høyest BNP per capita, blant annet som følge av olje- og gasseksporten.

En ikke helt uvanlig påstand er at Norge ikke har hatt råd til å bygge motorveier og andre moderne stamveier mellom landsdelene, til de viktigste eksportmarkedene og i og rundt de største byene. Tilfellene Finland, Hellas, Italia, Portugal, Spania og Østerrike viser at lavt BNP per capita ikke er til hinder for investeringer i motorveier, dersom det finnes politisk vilje til å prioritere slike prosjekter. Fraværet av motorveier og andre moderne stamveier i Norge kan dermed ikke forklares som resultat av manglende økonomisk evne, men må i stedet forklares med manglende politisk vilje, ideologisk motvert motstand mot moderne stamveier eller prioritering av andre politikk-områder.

Trafikkulykker koster oss i gjennomsnitt 25 milliarder kroner per år i samfunnsøkonomiske tap, pluss ikke-kvantifiserbare personlige tap i form av lidelser, sorg og savn. Diskonteringsraten og prissettingen av liv, helse og tid er noen av forklaringene på hvorfor norske myndigheter ikke har prioritert motorveier eller andre moderne stamveier som bedrer trafikksikkerheten og reduserer transportkostnadene og miljøbelastningene. Prisingen av liv, helse og tid, diskonteringsraten og forventet trafikkvekst påvirker nemlig utfallet av kost-/nytteberegningene.

I Norge er de samfunnsøkonomiske kostnadene for tapet av ett liv beregnet til 25,4 millioner 2004 kroner. Tapet ved en svært alvorlig personskade er tilsvarende beregnet til 17,4 millioner og tapet ved en alvorlig personskade er beregnet til 5,78 millioner. Ifølge Joseph E. Stiglitz, Nobelprisvinner i økonomi, og økonomen Linda Bilmes ved Harvard, verdsetter U.S. Environmental Protection Agency et liv til 6,1 millioner dollar, altså 39,96 millioner kroner, gitt en dollarkurs



på 6,55 kroner. Med amerikansk verdsetting av norske liv, gir 100 færre trafikkdrepte per år en årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 3,996 milliarder kroner. Gitt vanlig bedriftsøkonomisk tenkning, så er det god husholdning med fellesskapets midler å øke veiinvesteringene så lenge dette betaler seg i form av lavere ulykkeskostnader, transportkostnader og miljøbelastninger. Underprising av liv, helse og tid kan altså føre til ineffektiv bruk av fellesskapets midler.

Samferdselsdepartementets offisielle trafikkprognoser har undervurdert trafikkveksten.<sup>14</sup> Resultatet er bygging av veier som har for liten kapasitet, og som etter få år ikke gir effektiv og sikker trafikkavvikling, slik som E6 nord for Sarpsborg, E6 syd for Oslo og E6 øst og nord for Trondheim. Bygging av veier med for liten kapasitet er selvsagt fint for anleggsbransjen, men øvrig næringsliv, trafikantene, skattebetalerne, miljøet og ofrene for trafikkulykkene betaler prisen.

Finansdepartementet har siden 1979 holdt igjen på investeringer i veier og andre innenlandske transportinfrastrukturer, blant annet som følge av frykt for press i økonomien. Det forunderlige er at gigaprojekter som Tjeldbergodden, Langeled, Snøhvit og Melkeøya ikke synes å ha tilsvarende effekt på økonomien.

Siden 1990 har overskuddet fra olje- og gassseporten blitt investert utenfor

Norge gjennom Statens petroleumsfond (Oljefondet). Oljefondet har skjermet norsk økonomi mot de verste tilløpene til Hollandsk syke. Verdien av Statens pensjonsfond – Utland var ved utgangen av andre kvartal 2006 på 1.505 milliarder kroner.<sup>15</sup> Investering av overskuddet fra oljevirkosomheten i Fastlands-Norge utover handlingsregelens rammer har til nå vært en ikke-sak for de fleste politiske partier med unntak av Fremskrittspartiet.

Ett spørsmål som knapt har vært oppe til debatt, er om investering av deler av overskuddet fra oljevirkosomheten i lønnsomme transportinfrastrukturer, som styrker norsk næringslivs konkurransevne – uten at slike investeringer skaper press i økonomien – kanskje kan være en vel så god pensjonsforsikring som å investere alt i utenlandske bedrifter og statsobligasjoner.

Ønsket om å styrke nasjonalt næringslivs konkurransevne er nemlig én av begrunnelsene for svenske, danske og irske myndigheters investeringer i motorveier og andre moderne stamveier. Men Finansdepartementets økonomer har åpenbart begrenset tro på norsk næringslivs fremtidsutsikter. Erfaringene fra EU og USA tilsier imidlertid at bygging av motorveier og andre moderne stamveier bidrar til økonomisk vekst og utvikling.<sup>16</sup>

## **Konklusjon**

I denne artikkelen har jeg vist at norsk

veipolitikk avviker betydelig fra veipolitikken i de fleste EU-landene og i USA, der myndighetene har investert i motorveier og andre moderne stamveier for å styrke nasjonalt næringslivs konkurranseevne. Ved inngangen til det 21. århundret lå Norge og Irland langt etter de fleste vesteuropeiske land når det gjaldt motorveier. Irske myndigheter har tatt grep for å ta igjen dette etterslepet.

Ifølge Statens vegvesen vil opprustningen av det nåværende stamveinettet koste 230 milliarder kroner og ta minst 30 til 50 år, avhengig av størrelsen på de årlige investeringene. Ifølge Statens vegvesen vil en slik opprustning *ikke* være samfunnsøkonomisk lønnsom. Bilaksjonens alternativ er å bygge et helt nytt motorveinett, den doble Y, som gir vesentlige reduksjoner i kjørestrekningene og kjøretidene, og som vil dekke 90 prosent av befolkningen. Den doble Y vil ifølge Bilaksjonen være en svært lønnsom investering. Bare nærmere undersøkelser kan avgjøre hvorvidt det er hold i Statens vegvesens og Bilaksjonens kost-/nytteberegninger.

Høye diskonteringsrater, underprising av liv, helse og tid, og trafikkprognoser som har undervurdert trafikkveksten har lagt mange føringer på norsk veipolitikk, og blant annet ført til bygging av veier med for liten kapasitet og for dårlig trafiksikkerhets- og miljøstandard.

Et viktig spørsmål i årene som kommer er

om investering av deler av overskuddet fra olje- og gassseksporten i motorveier og i andre moderne stamveier som styrker norsk næringslivs fremtidige konkurranseevne – uten at dette skaper press i økonomien – kanskje kan være en vel så god pensjonsforsikring som å investere alt i utenlandske bedrifter og statsobligasjoner.

Fotnoter og tabeller 

- 1) Se National Roads Authoritys hjemmesider [Online 26. oktober 2006] – URL: <http://www.nra.ie>
- 2) Se National Roads Authoritys hjemmesider [Online 26. oktober 2006] – URL: <http://www.nra.ie>  
 “Roads to somewhere”, *Economist* 24. juni 2006, 52-53; Rodney E. Slater, “The National Highway System: A Commitment to America’s Future”, *Public Roads*, Vol. 59, No. 4 [Online 26. oktober 2006] – URL: <http://www.tfrc.gov>; The Interstate Highway System [Online 26. oktober 2006] – URL: <http://www.eisenhower.archives.gov/highway.htm>.
- 3) Knut Boge, Votes Count but the Number of Seats Decides – A comparative historical case study of 20th century Danish, Swedish and Norwegian road policy, *Handelshøyskolen BI, Series of Dissertations no. 4 – 2006*, 283-287, 291-292, 308-309.
- 4) Boge, Votes Count but the Number of Seats Decides, 2006, 291-304, 308-316.
- 5) Halvering av veibeivilgningenes andel av statsbudsjettet [Online 19. oktober 2006] – URL: <http://www.ofv.no>.
- 6) Boge, Votes Count but the Number of Seats Decides, 2006, 323-336.
- 7) Boge, Votes Count but the Number of Seats Decides, 2006, 11, 56, 129-131, 134.
- 8) St. prp. nr. 1 (2006-2007) for budsjettåret 2007, Samferdselsdepartementet, 41 ff.
- 9) Statens vegvesen, Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet, 12-13, 40.
- 10) Statens vegvesen, Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet, 43, 75, 81, 95, 97, 101, 105.
- 11) Statens vegvesen, Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet, 42.
- 12) Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulf & Saxild A/S, Motorveje med broer over Storebælt og Øresund, København, 9 mars 1936; Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulf & Saxild A/S, Motorveje med broer over Storebælt og Øresund supplerende bemærkninger til forslag af 9. Marts 1936, København 17. juni 1937; Boge, Votes Count but the Number of Seats Decides, 2006, 82-83.
- 13) Jamfør Global Competitiveness Report [Online 27. september 2006] – URL: <http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Global%20Competitiveness%20Report/index.htm>.
- 14) Håkon Aurlien, ”Ber om bedre trafikk tall”, *Vegen og vi*, nr. 10, 8. juni 2006, 6.
- 15) Se for eksempel Statens pensjonsfond – Utland – Generelt om fondet; Statens pensjonsfond – Utland – Verdiutvikling [Online 18. oktober 2006] – URL: <http://odin.no/fin>
- 16) Se for eksempel ”Technical Memorandum Task 2: The Economic Impact of the Interstate Highway System”, NCHRP Project 20-24 (52), 13. juni 2006. Se også denne artikkelens Tabell 1, 2, 3 og 6.

# Slik ble det europeiske motorveinettet bygget

**Tabell 2: Motorveier i 1958 og bygging av nye motorveier fra 1958 til 1973 og fra 1973 til 1981**

	Km motorvei i 1958	Andel motorveier i 1958 (%)	Km nye motorveier 1958-73	Andel nye motorveier 1958-73 (%)	Km nye motorveier 1973-81	Andel nye motorveier 1973-81 (%)
Belgia	114	3,4	912	5,7	289	2,8
Danmark	34	1,0	239	1,5	242	2,3
Finland	0	0,0	125	0,8	69	0,7
Frankrike	188	5,7	2.087	13,1	3.014	29,2
Hellas	0	0,0	76	0,5	15	0,1
Irland	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Italia	242	7,3	4.848	30,5	810	7,8
Nederland	287	8,6	964	6,1	580	5,6
Norge	0	0,0	46	0,3	11	0,1
Portugal	0	0,0	66	0,4	66	0,6
Spania	0	0,0	737	4,6	1.316	12,7
Storbritannia	0	0,0	1879	11,8	869	8,4
Sverige	30	0,9	517	3,2	174	1,7
Tyskland	2.408	72,5	2.850	17,9	2.526	24,5
Østerrike	20	0,6	566	3,6	350	3,4
Totalt	3.323	100,0	15.912	100,0	10.331	100,0

*Kilde: European Commission, 50 Years of Figures on Europe, 2003 edition, 113; Eurostat, Europe in Figures - Eurostat Yearbook 2005, 246; Nordisk råd, Nordic Statistical Yearbook 1999.*

**Tabell 3: Bygging av nye motorveier fra 1981 til 1986, fra 1986 til 1995 og fra 1995 til 2001**

	Km nye motorveier 1981-86	Andel nye motorveier 1981-86 (%)	Km nye motorveier 1986-95	Andel nye motorveier 1986-95 (%)	Km nye motorveier 1995-2001	Andel nye motorveier 1995-2001 (%)
Belgia	234	7,2	117	0,9	61	0,8
Danmark	78	2,4	203	1,6	175	2,2
Finland	10	0,3	190	1,5	208	2,6
Frankrike	730	22,5	2.256	18,1	1.793	22,7
Hellas	0	0,0	329	2,6	322	4,1
Irland	8	0,2	64	0,5	53	0,7
Italia	97	3,0	438	3,5	43	0,5
Nederland	147	4,5	230	1,8	291	3,7
Norge	14	0,4	36	0,3	66	0,8
Portugal	64	2,0	491	3,9	972	12,3
Spania	527	16,3	4.382	35,2	2.609	33,0
Storbritannia	290	8,9	269	2,2	302	3,8
Sverige	77	2,4	343	2,8	358	4,5
Tyskland	653	20,1	2.753	22,1	596	7,5
Østerrike	312	9,6	348	2,8	49	0,6
Totalt	3.241	100,0	12.449	100,0	7.898	100,0

*Kilde: European Commission, 50 Years of Figures on Europe, 2003 edition, 113; Eurostat, Europe in Figures - Eurostat Yearbook 2005, 246; Nordisk råd, Nordic Statistical Yearbook 1999.*

De store motorveibyggerne i periodene 1958-1973, 1973-1981, 1981-1986, 1986-1995 og 1995-2001 var ifølge Tabell 2 og 3 Frankrike, Italia, Spania, Storbritannia og Tyskland, som alle bygde firesifrede antall kilometer nye motorveier i minst én av periodene. De norske myndighetenes motorveibygging fra 1995 til 2001 var på nivå med den i Irland, Østerrike og Belgia. Belgia og Østerrike hadde da fullført store deler av motorveinettet; Norge og Irland hadde knapt begynt.

## Sammenligning av kjøpekraft

Tabell 6 viser BNP per capita i de samme landene som i Tabell 1, 2 og 3, og gjennomsnittet for 29 vesteuropeiske land målt i 1990 Geary-Khamis dollar i 1960, 1970, 1980, 1990 og 2000. Geary-Khamis dollar er korrigert for kjøpekraft, slik at én dollar har samme kjøpekraft i hvert land. Faste 1990 dollar viser reell økonomisk vekst over tid. Dette gjør de ulike landenes økonomiske prestasjoner lett sammenlignbare.

**Tabell 6: BNP per capita i utvalgte vesteuropeiske industriland i 1960, 1970, 1980, 1990 og 2000 målt i 1990 Geary-Khamis dollar**

Land	1960	1970	1980	1990	2000
Belgia	6.952	10.611	14.467	17.197	20.742
Danmark	8.812	12.686	15.227	18.452	23.010
Finland	6.230	9.577	12.949	16.866	20.235
Frankrike	7.546	11.664	15.106	18.093	20.808
Hellas	3.146	6.211	8.971	9.988	12.044
Irland	4.282	6.199	8.541	11.818	22.015
Italia	5.916	9.719	13.149	16.313	18.740
Nederland	8.287	11.967	14.705	17.262	21.591
Norge	7.208	10.033	15.129	18.466	24.364
Portugal	2.956	5.473	8.044	10.826	14.022
Spania	3.072	6.319	9.203	12.055	15.269
Storbritannia	8.645	10.767	12.931	16.430	19.817
Sverige	8.688	12.716	14.937	17.695	20.321
Tyskland	7.705	10.839	14.114	15.929	18.596
Østerrike	6.519	9.747	13.759	16.905	20.097
Gjennomsnitt for 29 vesteuropeiske land	6.896	10.195	13.197	15.966	19.002

Kilde: Angus Maddison, *The World Economy: Historical Statistics*, OECD 2003, 62-69  
Table 1c.

