

Per Østby

DE GYLDNE ÅRENE -  
MASSEBILISME PÅ 1960-TALLET

STS-arbeidsnotat nr. 10/90

ISSN 0802-3573-37

arbeidsnotat  
working paper

## INNLEDNING

*"Det nye tiåret vi nå har gått inn i fikk sin dåp allerede ved fødselen. Det ble kalt 'de gyldne 60-årene'. Bilen og fjernsynet står som symboler for det nye trinn i velstandsutviklingen som alle regner med."*<sup>1</sup>

Dette er et utdrag fra et diskusjonsnotat som gikk ut til Arbeiderpartiets lokallag før landsmøtet i 1962. Det viser noe av den optimisme som preget partiet ved inngangen til 1960-årene. Optimismen fikk sine svært så konkrete symboler, bilen og fjernsynet. Troen på en lysere framtid var ikke uten grunn. 1960-tallet ble de gyldne årene hvor det norske samfunnet opplevde en økonomisk vekst uten sidestykke i nyere tid. I tillegg hadde denne utviklingen også en annen dimensjon. I tidligere perioder hadde bare noen samfunnsgrupper fått nytte godt av økning i velstanden. Nå fikk ikke bare den norske middelklassen, men også arbeiderklassen betydelig økt levestandard. Fra 1959 til 1974 ble realinntekten for norske industriarbeidere nesten fordoblet.<sup>2</sup>

Denne utviklingen viste seg på mange måter. Et av de fenomen som kom til å prege "det sosialdemokratiske folkehjemmet" var høyere materiell levestandard og økende konsum. Mange mennesker fikk anledning til å kjøpe ting de før bare hadde drømt om. Fjernsynsapparatet kom inn i mange hjem og med høyere inntekt ble også den lavere middelklassen og arbeiderklassen i økende grad bileiere.

Bilen var ikke noe nytt fenomen i Norge. De første bilene hadde kommet til landet før århundreskiftet og fram til 1950 steg tallet på biler. I 1949 var det 66 000 personbiler i Norge. Mot slutten av 1950-tallet fikk biltallet en stigende tendens, og da salg- og importrestriksjonene på personbiler ble opphevet i 1960, steg bilsalget kraftig. I 1970 var antallet personbiler kommet opp i 740 000.<sup>3</sup> Ved slutten av 1960-tallet hadde vi fått en norsk utgave av det vi ofte omtaler som massebilisme. Begrepet er problematisk. Slår man opp i Aschehous eller Cappelens leksikon, har de ikke noen forklaring på hva man legger i

---

<sup>1</sup> *Våre oppgaver 1962-65 - et diskusjonsgrunnlag*, notat utgitt av Det Norske Arbeiderparti som diskusjonsunderlag for DNA's landsmøte i 1962, side 7.

<sup>2</sup> *Historisk statistikk 1978*, tabell 295, side 546. Deflatert gjennomsnittsinntekt for industriarbeidere.

<sup>3</sup> Opplysningsrådet for Veitrafikken: *Bil og vei - statistikk 1991*, side 4-6.

dette ordet. Slik jeg ser det er det vanskelig å gi noen definisjon som avgrenser eller klargjør begrepet tilstrekkelig. Først og fremst assosieres massebilisme med en sterk økningen i antallet og i bruken av personbiler.

Et uttrykk for denne siden ved bilens inntreden og integrering i det norske samfunnet er hvor mange mennesker det er for hver personbil, dette uttrykker en slags "biltetthet". I 1950 var det 27 innbyggere pr. bil i Norge, i 1970 var dette tallet kommet ned på 5.<sup>4</sup> Dette viser at i løpet av 1960-tallet fikk en majoritet av husstandene tilgang til bil på en eller annen måte og ble på denne måten direkte berørt av denne utviklingen.

Et annet forhold er en kraftig reisevirksomhet i samfunnet totalt sett. Folk reiste oftere og de reiste lengre. Dette kan i første grad knyttes til økt bruk av bil, men denne tendensen kom også til å gjelde andre transportmidler. Det ser ut som bilen virket som en brekkstang for økt reisevirksomhet. I tall var dette på fallende. Man opererer her med måleenheten, milliarder personkilometer. Mens biler hadde et persontransportarbeid på 1,0 millioner personkilometer i 1946, var tallene for 1960 og 1970, henholdsvis 4,8 og 17,7. Tallene for bruk av kollektive transportmidler ved samme tidspunkt var: 3,5 - 6,0 og 7,3. Som vi ser økte begge typer transport, men personbiltransport økte mye mer.<sup>5</sup>

I tillegg til de kvantitative aspektene ved denne masseinnføringen av biler, det vil si økende antall biler, stigende bruksfrekvens av vegene og dramatisk økning i tallet på lemlestelser ved trafikkulykker, skjedde det omfattende kvalitative endringer. Hvis vi sammenligner 1950-tallet, hvor kollektive transportmidler var det mest vanlige, med 1960-årene hvor det å bruke egen bil ble vanlig, har vi en side av denne endringen. Det utvider betydningen av begrepet massebilisme til også å gjelde sosiale og kulturelle endringer. Noen eksempler på det var de nye vegene som ble bygd, drive-inn gatekjøkken, store kjøpesentra i utkanten av byene, utvidelse og omstrukturering av det administrative apparatet innen vegsektoren og ikke minst fremveksten av en omfattende næringsvirksomhet knyttet til salg og vedlikehold av bilene. En analyse av bilens inntreden og integrering i det norske samfunnet må sannsynligvis finnes både ved å se på kvantitative og kvalitative sider ved denne utviklingen, og ikke minst ved et samspill mellom disse sidene.<sup>6</sup>

En annen dimensjon ligger i forholdet mellom strukturelle og individuelle trekk. På det individuelle plan skjedde en endring i bruksmåten og ikke minst i den måte bilen ble oppfattet på. Bilen framsto som et nytt, fleksibelt og bedre transportmiddel. Reiser, både korte og lange kunne utføres på nye måter. Men her var det ikke bare snakk om rasjonelt funderte behov, det ble skapt nye følelsesmessige bindinger og symbolfunksjoner knyttet til personbilen.<sup>7</sup>

Strukturelt var 1960-årene ei tid da vegnett, transportmetoder, trafikkreguleringer,

---

<sup>4</sup> Opplysningsrådet for vegtrafikken: *Bil og Vei - Statistikk 1990*, side 113.

<sup>5</sup> NOU 1984: 6 *Personbilpolitikk*, side 31, tabell 3.2.1.

<sup>6</sup> "The Norwegian Car. The Cultural Adoption and Integartion of an Imported Artefact" av Knut H. Sørensen i Knut H. Sørensen og Anne-Jorunn Berg (Red): *Technology and Everyday Life: Trajectories and Transformations*, Trondheim 1990.

<sup>7</sup> Emin Tengstrøm: *Bilismen - i kris?*, Gøteborg 1991, Marit Hubakk Karlsen: *Den forførende bilen*, Hovedfagsoppgave i sosiologi, Universitet i Trondheim. (Under arbeid)

politiske holdninger, den kommersielle utnyttelsen av bilen og ikke minst det institusjonelle apparatet gjennomgikk vekst og endringer.<sup>8</sup>

En annen mulig inndeling er å se på motsetningen mellom bilen som et positivt og som et negativt element. Personbilen førte ikke bare en ny transportmessig "frihet" og en "bit av det moderne" til folk, biltrafikken hadde også klart negative konsekvenser. Vegene var ikke dimensjonert for den økte mengden av nye trafikanter. "Myke trafikanter", som fotgjengere og syklistar trafferte de samme vegene som personbiler, lastebiler og trailere, og i tillegg økte den lovlig maksimalhastigheten for kjøretøy. Konsekvensene av disse endringene kan leses ut av ulykkesstatistikkene. Fra 1950 og fram til 1970 vokste antallet trafikkulykker sterkt. Mens 4418 ble skadd eller drept i trafikken i 1954 var tallet i 1970 kommet opp i hele 12 320, altså nesten en tredobling.<sup>9</sup>

Et viktig forhold hvis man skal analysere personbilens gjennombrudd og integrering i norsk samfunnsliv er at dette var en prosess som foregikk samtidig og i sammenheng med en rekke andre økonomiske, sosiale og politiske endringer. I løpet av 1960-tallet endret det norske samfunnet seg på viktige områder. Denne samfunnsreformasjonen, fremveksten av "Det Moderne Norge" var et resultat av flere drivkrefter. I stor grad kan denne moderniseringsprosessen knyttes til Arbeiderpartiets samfunnsideologi, til teknologiens og vitenskapens gjennombrudd som argument og instrument, i tillegg til den økende åpningen mot de europeiske landene.

Her ser det ut som bilen passet godt inn. Både som middel for transport og som et symbol, ble bilen et sentralt element i de moderniseringsbestrebelser som man finner i perioden. Personbilen kom inn som et av flere koblende elementer mellom politiske prosesser, næringsinteresser og institusjonell oppbygging. Som sentral teknologi fikk den avgjørende innvirkning på politiske beslutningsprosesser og kulturelle endringer i tiåret.

Denne utviklingen, fremveksten av massebruk av biler og av et samfunn som i økende grad ble et bilssamfunn kan kobles til to viktige utviklingslinjer: For det første den påvirkning bilen som importert teknologisk gjenstand brakte med seg utenfra; verdier, assosiasjoner og anvisninger på bruk. I tillegg hadde fremveksten av massebilisme nasjonale aktører som direkte eller indirekte virket for at biler skulle få gjennomslag i Norge.

Jeg har i en tidligere artikkel vist til transportforskningen som et sentralt element og en viktig drivkraft for bilismens framvekst.<sup>10</sup> Jeg vil nå benytte anledningen til både å moderere og å utvide denne påstanden, et riktigere bilde er at forskningsmiljøene virket som "oversettere" og formidlet internasjonale ideer for utvikling. Kanskje var nettopp forskningens rolle å være bindeledd mellom de internasjonale og de nasjonale kreftene. Forskningsmiljøene virket dermed som spredningsagent for kunnskap, ny teknologi, og med det sosiale og kulturelle verdier fra utlandet til Norge. Et av virkemidlene var etableringen av scenarier for utvikling innen samferdselssektoren og samfunnet.

I tillegg til forskningen var det andre, både personer, organisasjoner og mer uformelt organiserte grupper, som sammen la grunnen for den norske varianten av massebi-

---

<sup>8</sup> Dag Bjørnland: *Vegen og samfunnet, En oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989*, Oslo 1989.

<sup>9</sup> *Historisk Statistikk* 1978, tabell 221, side 430.

<sup>10</sup> Per Østby: *Bilen i 1950-årene - Omrisset av teknologisk system?*, STS-Arbeidsnotat nr. 11. 1989.

lisme. Dette samspillet mellom personer og sentrale institusjoner innen samferdselssektoren skjedde mellom følgende grupper: Transportforskerne, bilbransjeorganisasjonene, brukerorganisasjonene, Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og "den politiske elite".

En viktig del av denne artikkelen er viet sider ved en av de store planleggingsarbeidene innen vegsektoren på 1960-tallet, det vil si Norsk Vegplan 1 (NVP1). Dette omfattende planarbeidet startet i 1964 og ble fullført i 1969. Avslutningsdokumentet for NVP1 tegnet opp et omfattende scenario for det vegnettet som skulle binde tettstedene i Norge sammen. Da disse "samfunnets blodårer" var tegnet ned, hadde det bidratt til at viktige sider ved det framtidige norske bo- og næringsmønsteret var fastlagt.

Dette arbeidsnotatet er ikke et forsøk på en ferdige analyse av dette sammensatte temaet. Det jeg vil prøve på er å lete langs forskjellige stier, generere spørsmål, undersøke og prøve. I høy grad er notatet ment som et innspill til en mer omfattende analyse av dette feltet.

## 1950-ÅRENE - VED INNGANGEN TIL DEN NYE TID

På 1950-tallet økte antallet biler betydelig. Økningen kom samtidig med en gradvis endring av bo- og levemåten i Norge. De første drabantbyene, som f.eks Lambertseter utenfor Oslo, ble bygd på slutten av 1950-tallet. Tendensen til å oppløse den geografiske nærheten mellom arbeidssted og bosted var ikke ny, men den ble forsterket i denne perioden. En større avstand mellom bo- og arbeidssted forutsatte tilfredsstillende transportmuligheter, samtidig som at det å eie bil ble vanligere muliggjorde at man kunne planlegge bo-områdene på nye måter. Denne utviklingen kan knyttes til mange forhold, ikke minst de nye idealer for fysisk planlegging, til Arbeiderpartiets idealer for samfunnsutvikling, jeg vil ikke gå inn på disse forholdene her.

Et annet forhold som ble tydeligere mot slutten av 1950-tallet var at vanlige mennesker fikk mer fritid, samtidig som at fritiden fikk større betydning. Bilen kunne møte mange av disse behovene, samtidig som den antydte nye muligheter. Med bil fikk man rask og fleksibel transport til arbeidsstedet, og kunne dra forskjellige steder i fritida.

I 1950-årene økte antallet bedrifter som hadde utkomme av bil på en eller måte. I 1964 beregnet Opplysningsrådet for vegtrafikken at det var 175 000 personer som yrkesmessig var knyttet til bil.<sup>11</sup>

Antall nye brukere av biler førte til økt oppslutning om bilorganisasjoner som f.eks Norges Automobil-Forbund(NAF). NAF ble stiftet allerede i 1924, hadde da krigen sluttet 10 000 medlemmer. Antallet medlemmer tilsvarte 1/4 av tallet på personbiler. I 1970 var tallet på medlemmer kommet opp i 220 000, som fremdeles var rundt 1/4 av antallet personbiler. Den sterke veksten i organisasjonen startet allerede i 1950. Da var medlemstallet 20 000, i 1955 var det kommet opp i over 35 000 og i 1960 nådde organisasjonen 75 000 medlemmer. Selv om forholdet mellom medlemmer og personbilparken ikke endret seg særlig over tid, kan det se ut som om det høye medlemstallet gjorde at NAF etter hvert ble en organisasjon med større tyngde og innflytelse.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> *Bil og vei - Statistikk 1966*, Oslo 1966, side 98.

<sup>12</sup> Jorun M. Stenøien: *Bilens lange arm*, STS-Arbeidsnotat nr. 1, 1991. "NAF gjennom 40 år", *Motortidende*, nr. 5, mai 1964, side 22.

Et annet interessant trekk ved dette tiåret var at det etter flere års utredninger ble etablert et forskningsmiljø for transportsektoren. TØU (Transportøkonomisk Utvalg) ble organisasjonsmessig lagt inn under NTN (Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd). TØU's virksomhet rettet seg mot flere områder innen samferdselssektoren. Det var særlig et av Utvalgets forskningsprosjekter på 1950-tallet som pekte framover mot den rolle det skulle spille i forholdet til utviklingen av bilisme og i forholdet til myndighetene, det var utarbeidningen av kjørekostnadshåndbøkene. "Bøkene" var en samling tabeller og matematiske modeller som skulle vise sammenhengen mellom vegutforming, vedlikehold av veger, trafikkmengde og transportkostnader. Hensikten var å etablere vitenskapelige standarder for planlegging av nye- eller utbedring av veger. Arbeidet med kjørekostnadshåndbøkene illustrerer for den vitenskapelig ambisjon i forskningsmiljøet ved TØU. Forskerne var svært opptatt av at de skulle utvikle metoder for framtidig vegbygging. Transportsektoren ble et av de områdene hvor man tok i bruk nye metoder innen samfunnsplanleggingen.<sup>13</sup>

Den politiske elite, og med det mener jeg særlig de toneangivende personer innen Arbeiderpartiet hadde i dette tiåret en klar holdning til bil og bilbruk. En gjennomgang av partiets arbeidsprogrammer og Regjeringens langtidsprogram i 1950-årene viser sterke styringsambisjoner i forhold til samferdselssektoren. Men det var de tradisjonelle transportløsningene som dominerte forestillingene om person- og godstransport.

I løpet av 1950-årene kom biltransport kom mer og mer til å framstå som en konkurrerende løsning for rasjonell og effektiv transport. Dette var en utviklingen som ikke primært ble drevet fram av politiske beslutninger, men at bilen fikk økt utbredelse, var etterspurt av folk og at den så ut til å kunne dekke nye behov for transport på en mer effektiv måte.

Et forhold som preget Arbeiderpartiets syn på bil og bilbruk var vanskene med å skaffe valuta til investeringer. I store deler av 1950-tallet var mangelen på dollar et problem. Det førte til at det regjeringen så som nødvendige investeringer måtte prioriteres. At personbiler var underlagt de samme restriksjoner som luksusvarer viser at biler til personlig bruk ble vurdert som luksus. Restriksjonene på import og salg av laste- og varebiler ble opphevet i 1951, mens reguleringen av import og salg av personbiler ble beholdt helt til 1. oktober 1960.

Arbeiderpartiets forsøk på å regulere utbredelsen og bruken av privatbiler ble etter hvert problematisk. De statlige overføringer til samferdselssektoren, til skips- og jernbanetransporten var store, og tanker om at de økonomiske ressursene kunne anvendes på en mer rasjonell måte vant økende støtte.

Et annet og mer overordnet forhold som er spennende i denne sammenhengen og som sannsynligvis fikk betydning på sikt var tilnærmingen mellom fagbevegelsen, Arbeiderpartiets ledere og forskningsmiljøene i Norge. Det ble knyttet formelle og uformelle bånd mellom disse tre partene. Ikke bare innen det lille miljøet for transportforskning, men særlig innen andre deler av det norske forskningsmiljøet var dette en periode med stor selvbevissthet med tanke på vitenskapens muligheter for framtida. Forskerne så seg selv

---

<sup>13</sup> Østby 1989.

drivkraften i utviklingen av et moderne norsk samfunn.<sup>14</sup>

Forskernes fremtidsvyer fant samsvar i Arbeiderpartiets vekstpolitikk som vektla betydningen av en moderne, rasjonell og høyt automatisert industri. Her ble forskningen, og da særlig på feltet automatisering og atomenergi, men også transportsektoren vurdert som særskilt viktig for å bygge et produktivt og rasjonelt industrisamfunn. Jeg skal ikke gå nærmere inn på denne samfunnsmessige nyorientering mot forskning på 1950-tallet her, bare vise til at det foregikk en tilnærming mellom politisk lederskap og forskning som fikk stor betydning også for transportforskningens vekst på et senere tidspunkt.

En konsekvens av denne samordningen mellom det politiske lederskapet og forskningsmiljøene var at den norske stat ga stipendier til norske ingeniører som ville ta videreutdanning i USA. Dette gjaldt også norske innen bygg og anlegg som ofte ble vegingeniører. Det vokste også fram en ny type ingeniører som spesialiserte seg på veg og trafikkspørsmål.

Perioden før 1960 var på mange måter en prøvetid for bilismen i Norge, det største problemet med bil var å få tak i en. Bilteknologien var relativt ny og "åpen", både bruksmessig - og fortolkningsmessig. For noen var bilen et leketøy, for andre et arbeidsredskap. For enkelte grupper betydde bilen bedre og mer fleksibel transport, andre så bilen som en potensiell fare.

To teknologisosiologer, Trevor Pinch og Wiebe Bijker, har sett på noen lignende utviklingslinjer. De anvender begreper som relevante sosiale grupper, fortolkningsmessig fleksibilitet og lukking, for å vise viktige sider ved utvikling og ibruktaking av ny teknologi. I utgangspunktet er ny teknologi åpen for flere alternative utviklingslinjer og bruksmønstre. Det som avgjør om en teknisk løsning, en anvendelse eller en oppfatning av teknologien får fortrinn framfor en annen, avhenger av de relasjoner som skapes mellom de relevante sosial gruppene, styrken i de gruppene som "tolker" teknologien eller utbredelsen av den aktuelle gruppen. Når en eller flere "relevante sosiale grupper" enten alene eller i fellesskap blir sterkere enn en andre grupper, lukkes den bruksmessige og fortolkningsmessige siden ved teknologien. Teknologien blir definert både som fenomen og bruksmessig. Slike tolkningsprosesser foregår kontinuerlig, og en teknologisk gjenstand som er lukket kan gjennåpnes og tolkes på nytt.<sup>15</sup>

Med dette som utgangspunkt kan vi påstå at det i 1950-årene var flere relevante sosiale grupper med forskjellig tolkning av bil. Det var Arbeiderparti-politikerne, under sterkt påvirkning av sosialøkonomene, som vurderte bilen ut fra forholdet til produktiviteten i samferdselssektoren og valutasituasjonen. Deres definisjon av bilen var at den

---

<sup>14</sup> Stig Kvaal: *Drømmen om det moderne Norge - Automasjon som visjon og virkelighet i etterkrigstida*, Hovedfagsoppgave i historie, Trondheim 1991, side 267-273. Se også Arbeidernes faglige Landsorganisasjon og Det norske Arbeiderparti: *Teknikken og framtiden*, Oslo 1956.

<sup>15</sup> Trevor Pinch og Wiebe Bijker: "The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other", side 40-48 i Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes og Trevor J. Pinch: *The Social Contruction of Technological Systems*, Cambridge, Mass 1987.

primært var et transportmiddel for næringslivet og luksus i privat eie.<sup>16</sup>

Transportforskningen hadde et annet syn på dette. De så bilen som moderne transport, samt et premiss for og en nødvendighet for samfunnsutviklingen. Deres kunnskap og ideer var sterkt preget av den amerikanske utviklingen. Det ble satt likhetstrekk mellom massebilisme og samfunnsmessig framskritt. Spørsmålet var hvordan man kunne overbevise andre, og i hvilken grad nødvendig infrastruktur for kunne bygges opp raskt nok.<sup>17</sup> En tredje gruppe med et klart syn på bilens plass i samfunnet var brukerorganisasjonene som hadde et klart positivt syn på personbilen. Privatbilen ble sett på som en individuell rett og som et ubetinget gode. Denne gruppen aktører prøvde å få gjennomslag for sin oppfatning i aviser og tidsskrifter.<sup>18</sup>

"Bilfronten" var en uformell gruppe med kontakter innen brukerorganisasjonene og bransjeforbundene. Denne gruppen av "bilvenner" arbeidet aktivt ovenfor myndighetene gjennom aksjoner som skulle kaste lys over det uholdbare ved statens restriktive linje i forhold til bilimport og salg. Avgiftene og vegstandarden var to andre områder som "Bilfronten" fokuserte på. De så bilen på samme måte som brukerorganisasjonene, bilen var individuell rettighet og senere en melkeku for å skaffe inntekter til statskassen.<sup>19</sup>

"Bilfronten" er spennende som et uttrykk for de mest ekstreme bilforkjempere på slutten av 1950-tallet. "Bilfronten" besto av relativt innflytelsesrike medlemmer i NAF, KNA, Norges Drosjeeierforbund, Norsk Motorklubb og Fellesutvalget for Automobilgrossister og forhandlere. Et godt eksempel på deres arbeidsmåter var at de før kommunevalget i 1959 la press på politikerne. Dette er et utdrag fra et brev i denne forbindelsen:

*"Aksjonen - som forutsettes upolitisk - vil selvsagt, riktig lagt opp, bli kjent og debattert i pressen. Og dette er vesentlig. Enhver som går med en kommunepolitiker eller stortingsmann i maven skal oppfatte "stryk" fra bilfolkets side betyr at han faller ut av listene. Ved kommunevalget er selv en ganske fåtallig organisert "stryk" nok, og blir strykerne mange, kan også toppfigurene som gjerne er kumulert, komme i faresonen. Dette skal enkelte av dem få vite hvis de er negativt innstillet til bilen."*<sup>20</sup>

Klare ord fra denne gruppen biltilhengere. Før valget i 1961 gjentok bilfronten denne typen aksjon. De sendte et åpent brev til alle politiske partier. Det førte til flere avisinnlegg med svar eller angrep på "Bilfronten". Innleggene varierte fra å være ydmyke beklagelser til hissige tilsvær hvor "Bilfronten" ble anklaget for å operere med utpressings-

---

<sup>16</sup> Regjeringens Langtidsprogrammer for perioden 1950-1962, Arbeiderpartiets Arbeidsprogrammer for 1946 til 1962.

<sup>17</sup> Østby 1989.

<sup>18</sup> Stenøien 1991.

<sup>19</sup> *Rogalands avis*, 12.januar 1961, "Avgiftene og veiene".

<sup>20</sup> Brev fra Fellesutvalget for automobilgrossister og forhandlere til aksjonsutvalget for protest mot de nye bilavgiftene. Oslo 7.april 1959.



metoder.<sup>21</sup>

På 1950-tallet var det med andre ord flere grupper, med forskjellige innfallsvinkler til og syn på bilen. Det synet som de forskjellige gruppene hadde på bilen ble gradvis mere likt, og ikke minst positivt med hensyn til økte muligheter for å eie og bruke bil. Det som skjedde mot slutten av 1950-tallet var en gradvis lukking av den fortolkningsmessige siden av bilen. Samtidig med et økende samsvar i synet på bilen økte kontakten mellom aktørene innen denne sektoren.

Et mer generell tilnærming og samarbeid mellom forskjellige forskningsmiljø og Arbeiderpartiets ledere fant sted på slutten av 1950- og tidlig på 1960-tallet. Partene nærmet seg hverandre både på et ideologisk og et praktisk plan. Ideaologisk var det fascinasjonen over det moderne og troen på at ny teknologi skulle skape "den nye tid" som åpnet samarbeidskanlaene. Praktisk skjedde det ved at forskningens ledere ble bedt om å delta i utredningsarbeider og utformingen partiprogrammer. Når det gjelder transportforskningen, var det typisk at da Trygve Bratteli ble Samferdselsminister i 1960, utpekte han TØU's sekretær og leder, Robert F. Nordøn, til statssekretær. Men også andre sterke grupper knyttet kontakter og gikk sammen om tiltak innen transportsektoren. Lukkingen eller stabilisering av fenomenet "privatbil" skjedde, hvis vi skal bruke en ekstrem tolkning, ved opphevelsen av restriksjonene på import og salg av biler i oktober 1960.

## DE GYLDNE ÅRENE

1960-årene ble det gyldne tiåret for norsk økonomi. Mens veksten i industriproduksjonen på 1950-tallet hadde ligget i underkant av det europeiske gjennomsnittet, lå den nå, ti år senere klart i overkant. Både investeringene og produktiviteten i industrien steg raskt. Norsk industri gikk gjennom struktur- og produksjonsendringer. Store grupper av den norske befolkningen fikk bedret levestandard. Det virket inn på folks leve- og konsummønster. Konsumet ble i økende grad rettet mot gjenstander som før hadde vært betraktet som luksus og utilgjengelig for den "jevne mann og kvinne". I tillegg kom det nye varer inn på markedet.<sup>22</sup> Sammenligner vi lønnsutviklingen med den relative prisen på bil, kostet bil og drivstoff nesten det samme i 1968 som i 1938, mens kjøpekraften i samme tidsrom ble fordoblet. Det antyder at det ikke bare var at folk ønsket å kjøpe bil, men også at man nå hadde råd og at det var biler å få kjøpt.<sup>23</sup>

For å vise noen av de mer målbare endringene i løpet av dette tiåret vil jeg se på følgende forhold: Endringen i tallet på biler i perioden, hvordan tilveksten av nye biler skjedde, sammensetningen av bilparken, biltettheten, bruksfrekvensen og hvordan bilbruken slo ut i form av trafikkulykker:

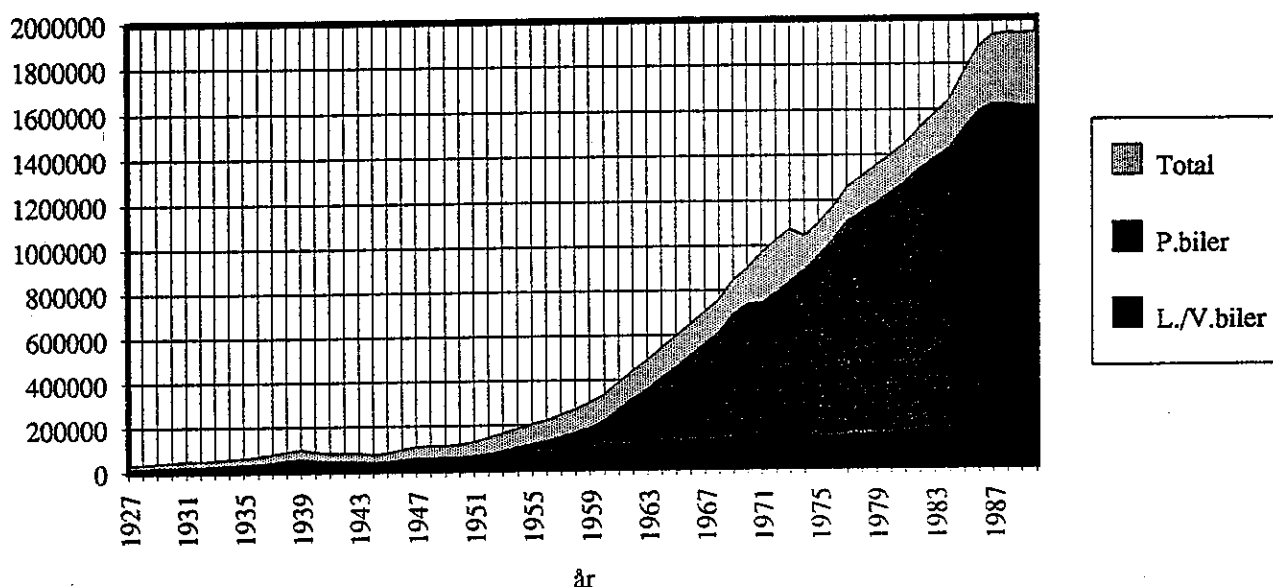
---

<sup>21</sup> *Arbeideravisa*, 16.januar 1961.

<sup>22</sup> Even Lange og Tore J. Hanisch: *Veien til velstand*, Universitetsforlaget, Oslo 1986. Kapittel 4. Håkon With Andersen: *Fra det britiske til det amerikanske produksjonsideal*, Trondheim 1987.

<sup>23</sup> Bjørnland 1989, side 201-203.

Antall biler i Norge 1927 - 1990

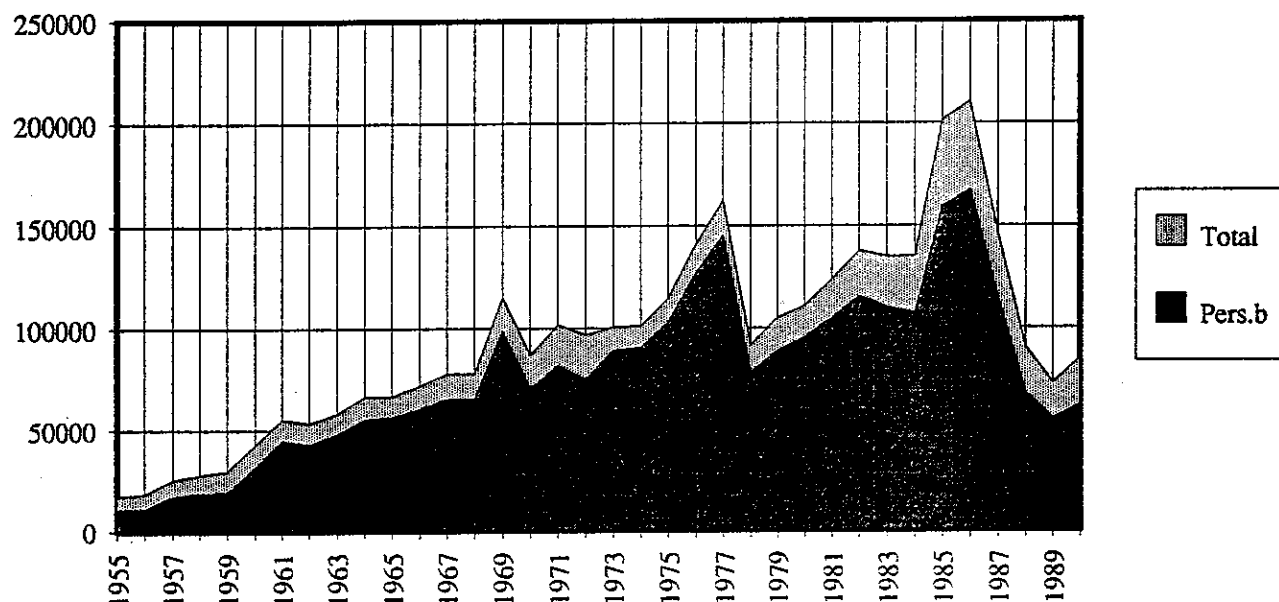


Denne figuren viser antallet biler fra 1920 fram til i dag. Ut fra denne grafen kan vi tidfeste den sterke veksten i bilparken til midten av 1950-tallet. Bortsett fra et tilbakefall rundt oljekrisen på 1970-tallet og utflatning og fall etter "toppåret" 1986, var veksten i etterkrigstida jevn og sterk. En innvending mot å fokusere på tida etter siste krig er at det i perioder før 1945 var like sterk relativ økning i bilparken som i perioden etter siste krig. Fra 1910 til 1920 økte antallet biler fra 320 til 6700 og fra 1920 til 1930 fra 6700 til 22 000.<sup>24</sup>

En årsak til å konsentrere seg om de første ti-årene etter krigen er at i tillegg til den sterke økningen av tallet på nye biler hvert år, ble det totale antallet biler så høyt at det må ha påvirket samfunnet på en ny og mer gjennomgripende måte enn før.

<sup>24</sup> Bil og Vei Statistikk - 1990, side 4-6.

### Nyregistreringer 1955 - 1990

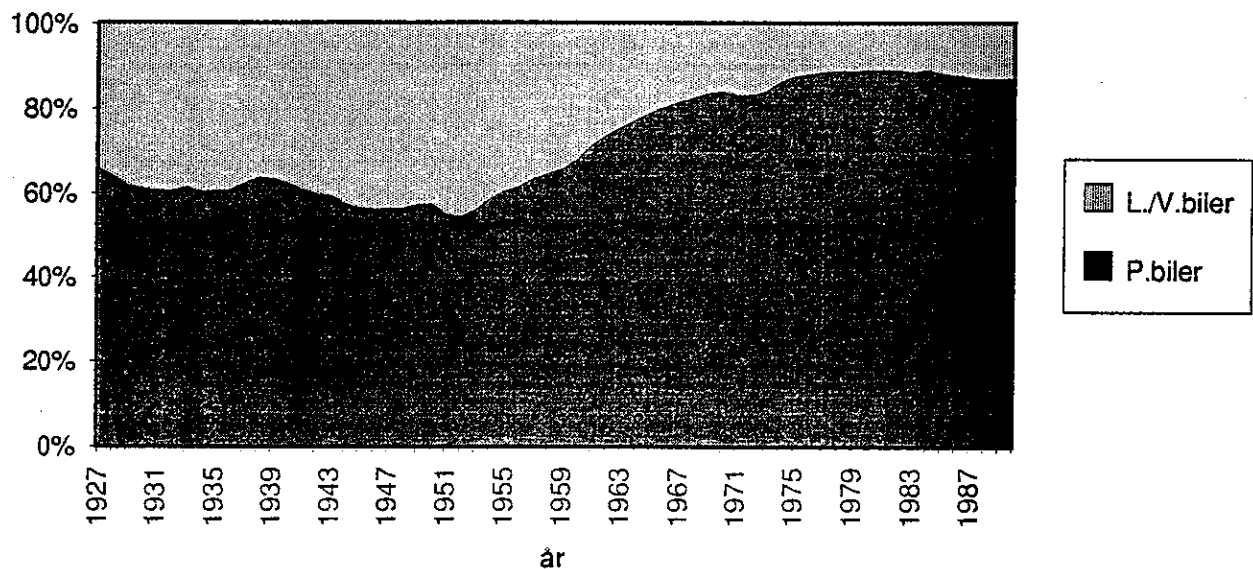


Denne grafen viser førstegangsregistreringer fra 1955 fram til 1988. Etter at restriksjonene på import og omsetning av personbiler ble fjernet i 1960 ble antallet nye biler fordoblet de to første årene. Fra 1961 fram til 1968 lå salget av nye biler mellom 60 000 og 80 000 årlig, mens omsetningen på 1950-tallet hadde ligget i underkant av 20 000 solgte enheter hvert år. Fra 1960 til 1975 økte det totale antallet biler fra 225 000 til 953 000. Vi ser videre at salget av varebiler, lastebiler og busser kun økte svakt hele perioden fra 1955 til 1989.<sup>25</sup> Lastebiler var frigitt for salg alt fra 1951 og sammen med varebiler utgjorde de en høy andel av det totale bilsalget like etter krigen. Den relative andelen sank betraktlig siden.

Diagrammet har andre interessante trekk. Nemlig de fire salgstoppene i 1961, 1969, 1977 og 1986. Det er flere måter å forstå disse toppene på. Jeg vil tolke dem som en kombinasjon av forhold knyttet til bilen spesielt og i til samfunnsendringer generelt. En mulig forklaring er sammenhengen mellom bilens levealder og kjøp av ny bil. En annen forklaring kan knyttes til samfunnsmessige og økonomiske forhold i disse årene. Den første toppen kom i 1961, ikke unaturlig ut fra at restriksjonene ble fjernet i 1960. Den andre toppen kan sannsynlig knyttes til til at man forventet innføring av moms på varer året etter, det store salget i 1977 har sannsynligvis sammenheng med regjeringens motkonjunkturtiltak som styrket kjøpekraften hos et bredt lag av folket. Den siste høy-konjunkturen for salg av nye biler må sees i lys av kredittliberaliseringen fra midten av 1980-tallet.

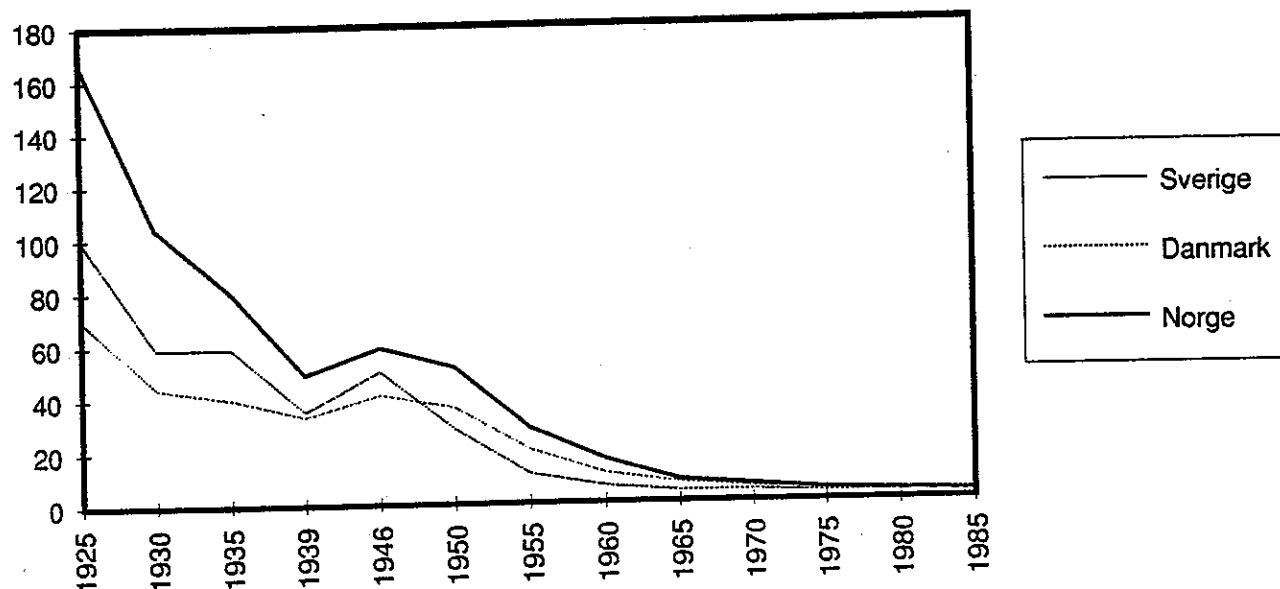
<sup>25</sup> *Bil og Vei - Statistikk 1990*, side 4-6.

**Forholdet mellom personbiler og vare/lastebiler i Norge  
1927 - 1990**

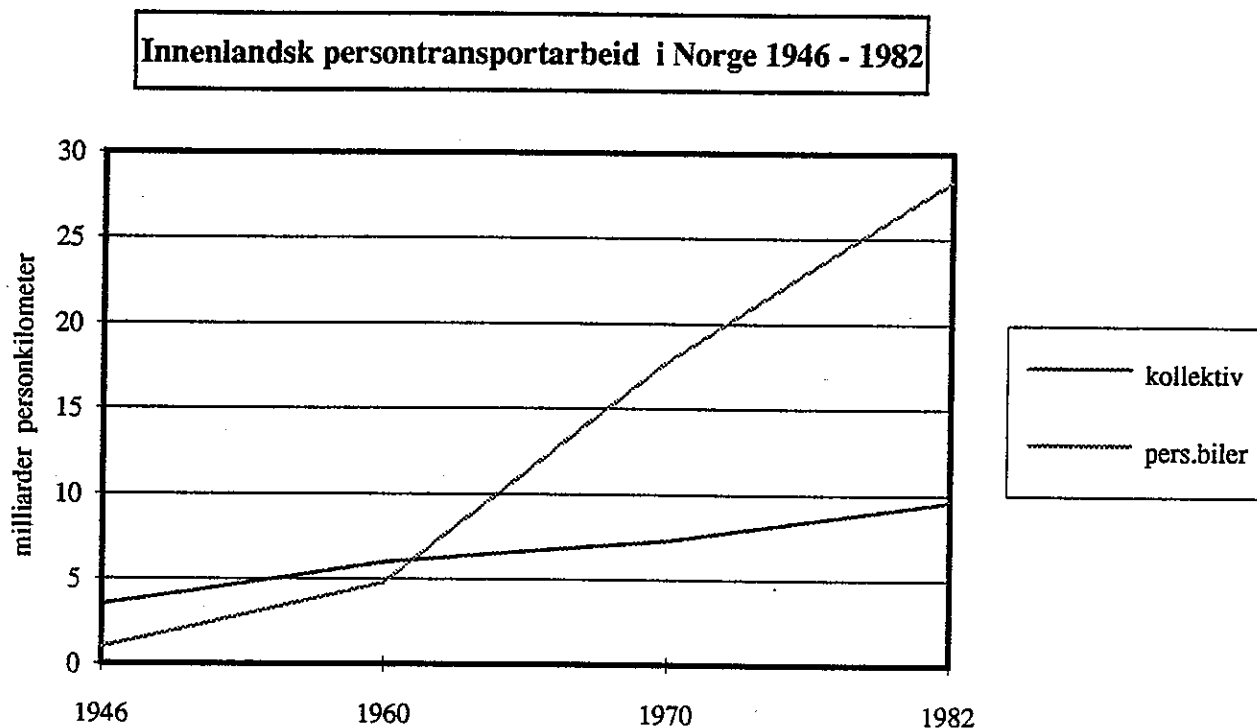


Denne figuren viser det relative forholdet mellom personbiler og lastebiler, varebiler og busser. Andelen personbiler steg fra 55 prosent tidlig på 1950-tallet til i overkant av 80 prosent på midten av 1970-tallet. Den sterke utviklingen på personbilsiden skjedde mellom 1955 og 1975, særlig på 1960-tallet, i "de gyldne årene". Det viser at personbilenes inntog i samfunnet var avgjørende for massebilismens inntog. I tillegg viser grafen at forskyvningen av vekten fra laste- og varebiler til personbiler på 1960-tallet.

### Bilteiteten i Norge, Sverige og Danmark 1925 - 1985 (Antall personer pr. personbil)



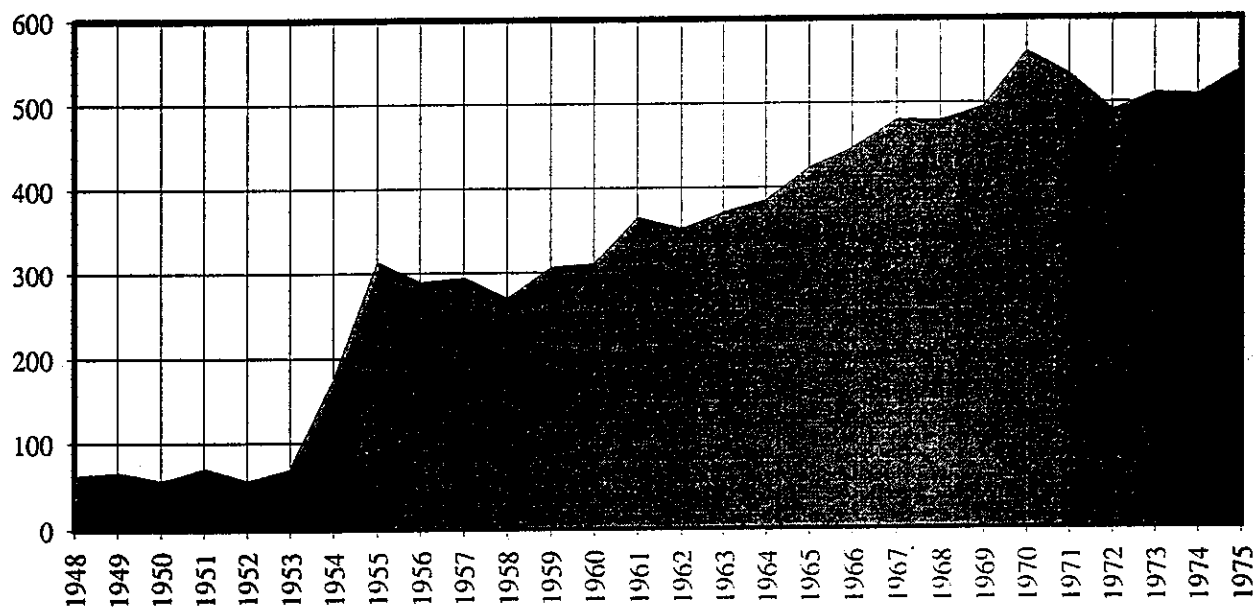
Økningen i bilparken kan også illustreres i form av bilteitet. Det vil si antall innbyggere pr. bil. Den grafiske fremstillingen over viser at det var 51 personer pr. personbil i Norge i 1950, 16 i 1960 og 4,2 i 1975. Sammenligner vi med Sverige og Danmark ser vi at det i 1950 var 28 personer pr. personbil i Sverige og 36 i Danmark. Tallene for 1960 var henholdsvis 6, 11 og i 1975 3 og 3,9. Grafen viser at selv om Norge lå noe etter resten av Europa og USA så fikk nesten hver familie tilgang til bil på en eller annen måte i løpet av 1960-tallet. En annen måte å måle endringene i denne fasen på er å se hvor ofte og hvor langt bilen ble kjørt. Jeg har kalt dette for trafikk-frekvensen og måleenheten er milliarder personkilometer.



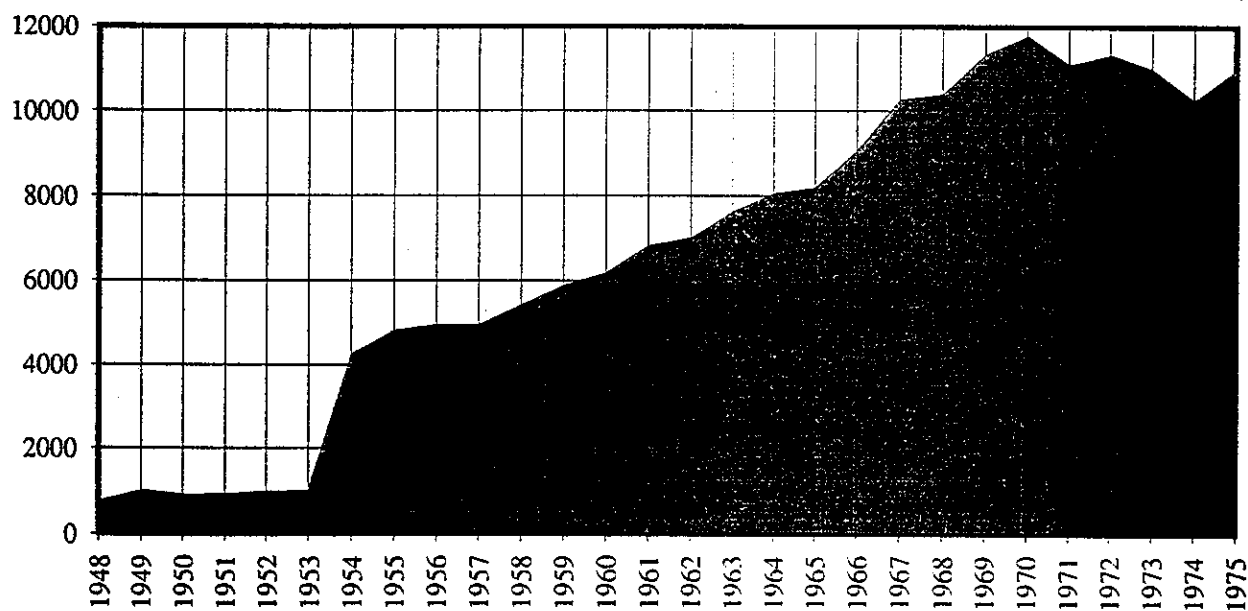
Av framstillingen kan man se at bilene fikk en økende kjørefrekvens. Men det er et forhold som ikke bare kom til å gjelde personbiler. De kollektive transportmidlene økte også, men tapte terreng i forhold til personbiler. Vi fikk med andre ord et samfunn hvor folk reiste mer. Den økte bevegelsen i samfunnet kan utvilsomt knyttes til den økende bruken av bil. Bilen var med andre ord medvirkende til den økende mobiliteten i samfunnet.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Personbilpolitikk NOU 1984:6, Oslo 1984, side 31.

Antall drepte i trafikken i Norge 1948 - 1975



Antall skadde i trafikken 1948 - 1975



Disse to grafene viser antallet drepte og skadde i trafikken. Her ser vi at tallet på døde og skadde økte betydelig og var på det høyeste rundt 1970. Etter 1970 gikk både antallet skader og dødsfall ned.

Alt dette gir en tallmessig indikasjon på at 1960-tallet må ha vært en viktig fase når det gjaldt bilens plass i samfunnet. Allerede nå kan man peke på endringer som rettferdiggjør bruken av et begrep som massebilisme. Som jeg viste innledningsvis kan denne transformasjonen beskrives på andre måter enn rent kvantitativt. Som et innspill til de kvalitative sidene ved denne endringen vil jeg foreta et sidesprang og se på litt av det som skjedde i bilismens hjemland, i USA.

Historikeren Joseph Interrante viser i sin artikkel "The Road to Utopia" hvordan det enorme salget av T-Forder tidlig på 1900-tallet førte til en åpning og vitalisering av den amerikanske landsbygda. T-Forden, eller Tin Lizzy som den også ble kalt, ble i første rekke distriktenes nye transportmiddel. Etter dette billige transportmidlet ble tilgjengelig kunne varer lettere fraktes inn til torgene. En annen effekt av den økte bilismen i USA var at folk flyttet ut fra byene, til de nye forstedene. Denne utflyttingen hadde sosiale særtrekk, først dro de øvre sosiale lag, senere kom middelklassen og arbeiderklassen etter.<sup>27</sup>

En lignende folkeforflytning kan vi spore til Norge på 1950-tallet. Denne migrasjonen var sammensatt: For det første dro mange mennesker fra landsbygda for å bosette seg i byene. Et annet trekk var at landdistriktenes innbyggere samlet seg i de nye tettstedene på landet. For det tredje flyttet folk ut fra bykjernen til de nye drabantbyene i utkanten av byene. Dette betydde en økt desentralisering av byområdene, og en sentralisering av institusjoner og aktiviteter på landsbygda.

Noen steder vokste byene som en forlengelse av de eksisterende akser. Oslo er et godt eksempel på det. Andre byer, som Trondheim fikk bebyggelse som frittstående satelitter i utkanten av byene. Den måten byveksten skjedde på, fikk betydning for hvordan viktige trafikkoppgaver ble løst senere. Ikke minst hadde det betydning for utviklingen av kollektivtrafikken. Byer med "satelittform" fikk etter hvert store vansker med å opprettholde et skikkelig kollektivt transporttilbud.<sup>28</sup> På 1960-tallet, med økende velstand, økende antall biler og uten erkjente miljøproblemer så det ut som om transportspørsmålet i byene i stor grad skulle kunne løses ved bruk av bil. Det er også tydelig at byplanleggerne mente at det var på den måten det skulle skje på også.

Bevegelsen i folketallet, økt industrialisering og andre lignende endringer medvirket også til omforming og endring innen de kommunale og statlige styringsapparatet. På det kommunale planet skjedde det endringer ved at alle kommuner fra 1965 ble pålagt å utarbeide generalplaner. I Trondheim fikk man de første spirer til slikt planarbeid da fylkesmann Thor Skrindo i 1960 tok initiativet til en "Grunnutnytingskomite". Det ble en forløper for generalplanarbeidet som ble satt i gang noen år senere. En viktig del av dette arbeidet ble utført av private konsulentfirma. Arbeidet som ble utført av disse firmaene viser at utformingen av generalplanene ble sterkt preget av de prognoser man hadde for

---

<sup>27</sup> Joseph Interrante: "The Road to Utopia", side 91, i David L. Lewis og Laurence Goldstein (Ed): *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor 1983.

<sup>28</sup> Øyvind Thomassen: *Bil i by*, Hovedfagsoppgave i historie. Universitetet i Trondheim 1991.



bilbruk i årene fram til århundreskiftet.<sup>29</sup>

I Oslo finner man grunnprinsippene for en deling av boligområder og industri alt ved generalplanen som ble laget i 1929. I denne lå det også innbakt tanker for hvordan trafikken i Oslo skulle reguleres i framtida. Disse planen ble senere revidert i 1950 og 1960. Ifølge Torodd Strand var det tre hovedelementer som styrte planleggerne i deres arbeid med å trekke opp utviklingslinjene for den framtidige byen. Det var boligfunksjonen, ervervsfunksjonen og trafikkfunksjonen. I sin beskrivelse av planarbeidet legger Strand vekt på at viljen til regulering økte, og at nye grupper som samfunnsvitere og arkitekter i noen grad fortrenget ingeniørene som dominerende profesjon innen det lokale planleggingsarbeidet. I Trondheim finner man en motsatt tendens ved at det var ingeniørene som i stor grad kom inn på arkitektenes tradisjonelle arbeidsområder i byplanarbeidet.<sup>30</sup>

I tillegg til at arbeidet med vegutbygging, by- og arealplanlegging i stor grad ble utformet med den voksende bilismen i tankene hadde dette arbeidet også en sterk understrøm av framtidsvisjoner med røtter i både europeisk og nord-amerikansk samfunnsplanlegging. Koblingen mellom byplanleggerne og europeiske modeller for byutvikling blir vist av Øyvind Thomassen i *Bil i By*. Han beskriver hvordan byplanlegging ble påvirket av internasjonale forbilder som Buchananrapporten. Denne rapporten<sup>31</sup> tok for seg den funksjonelle siden ved bymiljøet, bærende ideer var at byene skulle tilpasses for å fungere under økningen i personbiltrafikken. Et annet stort forskningsarbeid ble utført ved Chalmers Tekniske høyskole i Sverige. Her var det den sikkerhetsmessige siden ved vegbyggingen som sto i fokus og dette arbeidet omtales ofte med forkortelsen SCAFT (Institutionen for Stadsbygnad, Chalmers, Arbetsgruppen for Forskning om Trafikksakerhet).<sup>32</sup>

Om 1960-årene var et tiår med økt planleggingsaktivitet på lokalplan, skjedde det også en viktig utvikling på sentralt hold. På 1960-tallet startet flere planarbeider med vidtgående konsekvenser for hele det norske samfunnet. Innen samferdselssektoren var det særlig Norsk Vegplan 1 (NVP1) som kom til å få vidtrekkende betydning. NVP1 behandlet vegforbindelsene mellom tettstedene, eller som det ofte ble kalt, stamvegnettet. I 1972 ble dette utvidet til også å gjelde utformingen av vegnettet i tettsteder og byer. Dette andre sentrale planarbeidet fikk navnet Norsk Vegplan 2 (NVP2). I tillegg til disse to planene som tok for seg trafikken langs vegene, startet man i 1972 arbeidet med en samferdselsplan for alle typer kommunikasjon i Norge.

---

<sup>29</sup> Thomassen 1990.

<sup>30</sup> Torodd Strand: *Offentlig planlegging, et case study, Transportanalysen for Oslo-området*, Institutt for statsvitenskap, avdeling for offentlig politikk og administrasjon, side 31-32.

<sup>31</sup> Colin Buchanan m.fl.: *Traffic in Towns. A Study of the long term problems of traffic in urban areas*, London 1963.

<sup>32</sup> SCAFT, *Riktlinjer for stadsplanering med hensyn til trafiksakerhet*, Stockholm 1965 og 1968.

#### 4. EN AMERIKANSK PARALLELL.

Som jeg viste i sted hadde mange av ideene for norsk byplanlegging og utforming av nærmiljøet europeiske inspirasjonskilder som f.eks Buchananrapporten og SCAFT. I tillegg hadde en rekke norske vegingeniører fått sin utdanning i Østerrike, Sveits og Tyskland. Når det gjelder planer for utbygging og forbedring av vegnettet mellom byer og tettsteder, for stamvegnettet, hadde den svenske utviklingen innen vegsektoren betydning. De svenske myndighetene startet et svensk vegplanarbeid før de norske. Bak de nære og mer konkrete inspirasjonene til NVP1 lå det ideer og tanker om samferdsel og samfunn som hadde sitt utspring lengre unna. Ser man på de aktører som initierte og ledet de store planleggingsarbeidene virker det sannsynlig at de fant viktige forbilder for et norsk vegsystem ved utviklingen innen vegsektoren i USA.

Den franske sosiologen Jean Baudrillard hevder at de som vil oppleve det virkelige USA må dra ut på motorvegene, ikke minst på motorvegene i Los Angeles-distriktet. Dette vegnettet og livet der er det mest ekstreme eksemplet på bilsamfunnet. Hans ekstatiske gjengivelse av denne opplevelsen kan vi få et inntrykk av i dette sitatet:

*"Gigantic, spontaneous spectacle of automative traffic. A total collective act, staged by the entire population, twenty-four hours a day. By virtue of the sheer size of the layout and the kind of complicity that binds this network of throughfares together, traffic rises here to the level of dramatic attraction, acquires the status of symbolic organization. The machines themselves, with their fluidity, and their automatic transmissions, have created a milieu in their own image, a milieu into which you insert yourself gently, which you switch over to as you might switch over to a TV channel."*<sup>33</sup>

I Baudrillard's America er det en klar sammenheng mellom den amerikanske drømmen og det pulserende livet på vegene. Det er et samfunn skapt i maskinenes bilde, hvor man kobler seg inn og overgir seg på bil-og vegsystemets premisser. Både innen etablert amerikansk kultur og innen subkulturen finner man den nære sammenhengen mellom samfunn, veg og bil. Steinbecks skildring av depresjonens USA i *Vredens Druer* er et annet eksempel. Her skildrer han hvordan skarer av løsarbeidere driver rundt på Vestkysten for å tjene til livets opphold som fruktplukkere. De er på leting etter et fotfeste og en plass i samfunnet. Dette omflakkende livet foregår som oftest i gamle utslitte bilvrak.

I Arthur Miller's *En handelsreisendes død* finner vi noe lignende knyttet til forfatterens oppgjør med den amerikanske drømmen. Skuespillet ender med at hovedpersonen, den mislykkede selgeren Willy, tar livet av seg. Han dør der han har tilbrakt store deler av sitt voksne liv, fra kunde til kunde, i bilen. Den amerikanske litteraturen har også sterkt livsbejaende skildringer som Jack Kerouac's *On the Road* fra 1957, men også depressive skildringer av framskrittet. Allen Ginsberg's kjente diktsamling *Howl* skrevet i 1956 bærer fram begge budskapene. Diktene er et oppgjør med det amerikanske samfunnet som har gitt seg over til pengemakten, til maskinene og til det teknologiske marerittet. Slik kunne jeg ha forsatt å vist hvordan amerikansk litteratur, musikk og billedkunst uttrykker både gleden og desperasjonen over utviklingen av det amerikanske samfunnet. Men

---

<sup>33</sup> Jean Baudrillard: *America*, London 1988, side 52-53.

fremveksten av det moderne amerikanske samfunnet hadde handfaste pådrivere.

Når det gjelder samferdselssektoren i USA, var det tidlig i dette århundret en rekke organisasjoner som agiterte for flere og bedre veger. Den amerikanske historikeren Mark S. Foster viser til flere slike grupper. Han skriver blant annet om "The Good Roads Movement". Dette var opprinnelig personer som agiterte for bedre vegdekke for syklistene. Senere skiftet "bevegelsen" fokus og engasjerte seg for bedre veger på den amerikanske landsbygda. Ifølge Foster "drog bevegelsen bøndene ut av søla".

En annen viktig drivkraft for vegutbygging i USA var den amerikanske fellesorganisasjonen for bilprodusenter "The Automobile Manufacturers Assosiation" (AMA). I tillegg til AMA, som hadde "naturlige interesser" å ivareta, grodde det opp flere formelle organisasjoner for økt vegutbygging. Et eksempel var "The Automobile Safety Foundation" (ASF) som var en "uavhengig" organisasjon utgått fra AMA. Flink<sup>34</sup> refererer her til historikeren St. Clair når han gir et kynisk innspill om denne organisasjonen:

*"never really supported vehicle safety legislation at either state or federal level, but, never missed an opportunity to promote highways".<sup>35</sup>*

En annen gruppe var "The National Highway Users Conference" (NHUC). Denne organisasjonen ble i 1930-årene ledet av den ikke ukjente Alfred P. Sloan fra bilfabrikken General Motors. Han gikk av i 1948, men også i 1950 årene var denne organisasjonen dominert av General Motors. NHUC ble den viktigste lobby-bevegelsen for bygging av amerikanske motorveger. I 1969 slo NHUC og ASF seg sammen til en organisasjon, "Highway Users Fondation for Safety and Mobility".<sup>36</sup> Her ser vi at bilinteressene og organisasjoner med tilknytning til disse gruppene var en viktig drivkraft i arbeidet for økende vegutbygging.

En mer uformell organisasjon var "The Road Gang". Denne gruppen av enkeltpersoner opererte svært diskret og hadde medlemmer blant: Bilkonsementene, oljeprodusentene, bilforhandlerne, bilorganisasjonene, motorvegingeniører og deler av samferdselsadministrasjonen. "The Road Gang" holdt møtene sine hemmelig, og man vet av den grunn svært lite om det arbeidet de drev og hva de lyktes i å utrette. Det man vet er at også deres mål var å få økt tempoet på bygging av nye og bedre veger. Deres hovedmotiv la de heller ikke skjul på, nemlig å øke salget av biler og biltilbehør.<sup>37</sup>

Et sentralt argument som ble brukt ovenfor de amerikanske føderale og statlige myndigheter var at transport i økende grad ble utført av motorkjøretøyer isteden for båter og tog. Et annet retorisk poeng var å vise til betydningen av et godt utbygd vegnett med tanke på den militære beredskapen. I 1950-årene, under den kalde krigen, var dette et argument som hadde stor gjennomslagskraft.

Det var indre motsetninger i disse organisasjonene, blant annet om motorvegene

---

<sup>34</sup> James J. Flink: *The Automobile Age*, Cambridge, Mass., 1988.

<sup>35</sup> Flink 1990. Hentet fra David James St. Clair: "Entrepreneurship and the American Automobile Industry", upublisert Ph.D dissertation, University of Utah, 1979.

<sup>36</sup> Flink 1988, side 370-371.

<sup>37</sup> Ibid.

skulle gå gjennom eller utenom byene. Men disse spørsmålene ble overskygget av deres felles mål, å overtale myndighetene til å forsere utbyggingen av motorveger.<sup>38</sup>

Norske vegingeniørene dro over til USA tidlig på 1950-tallet. Der fikk de se og ta del i den rivende teknologiske utviklingen som foregikk i denne perioden. Da Norge senere ble et av de land som fikk nytte godt av Marshallhjelpen ble denne tendensen til å se USA som et samfunnsmessig forbilde bare forsterket. Kort sagt må man kunne si at det som skjedde i etterkant av siste krig egentlig var en gigantisk kultur og teknologioverføring fra USA til Norge. Forfatteren Dag Solstad skriver:

*"Odd Nyland fortalte fra Amerika. Han hadde så mye å fortelle, så mye han skulle ha sagt. I tre uker hadde han reist rundt i Amerika, hjertet hans var fylt av Amerika, det drønnet i ham: Amerika, Amerika! Soloppganger og barnekor! Honnør og vaiende Stars and Stripes! Frihet, frihet! Den norske fagforeningsmannen fortalte sin bror og kamerat og sin svigerinne og kamerat om Amerika."*<sup>39</sup>

Slik skildrer Solstad fagforeningsmannen Odd Nyland's opplevelsen av det amerikanske samfunnet. Ikke bare ingeniører, men også bedriftsledere og fagforeningsfolk drog etter siste verdenskrig til USA hvor de fikk se et samfunn i overflod og i rivende utvikling. Det man var vant til hjemmefra må ha virket smått og stusslig i sammenligning. De ingeniørene som opplevde det amerikanske vegsystemet ble sterkt influert av det de så. Vi skal følge den amerikanske utviklingen et stykke videre før vi vender tilbake til Norge. En noe stereotyp forestilling av bilfabrikkantene som de eneste krefter som virket for økt vegutbygging blir behandlet av historikeren Mark S. Foster.

Foster viser til de amerikanske vegingeniørenes ideologi og holdninger til transportspørsmål som en annen sterk drivkraft for økt bilisme. Særlig de amerikanske spesialistene på motorveger hadde avgjørende betydning. Motorvegingeniørene betraktet kollektive løsninger for transport, som undergrunnsbane og trikk, som umoderne. Som en motsetning til denne typen transport ble bilen sett på som den moderne løsningen på transportspørsmål, og ikke minst som framtidens transportmiddel.<sup>40</sup>

Her dukker idèen om det moderne fram som viktig motivasjon for sentrale aktører og utdyper vår oppfatning av en utvikling som kun ble drevet fram av kapitalinteressene. Spørsmålet er i hvilken grad vegingeniørene, modernitetens riddere innen transportsektoren, fikk makt og innflytelse til å styre utviklingen. I hvilken utstrekning og på hvilken måte kom teknologene i posisjoner som ga dem makt?

Et mulig svar ligger i sammenfallet mellom ingeniørenes holdninger og det gigantiske vegutbyggingsprogrammet som kom i gang i USA på midten av 1950-tallet. I 1956 undertegnet president Dwight D. Eisenhower en lov som skulle sikre utbyggingen av et omfattende motorvegssystem. Motorvegene skulle dekke hele det nord-amerikanske kontinentet. I tillegg skulle det bygges flere nye veger på landsbygda og i byene. Motorve-

---

<sup>38</sup> Flink 1988, side 371.

<sup>39</sup> Dag Solstad: *25.septemberplassen*, Oslo 1978, side 5.

<sup>40</sup> Mark S. Foster: "The Automobile and the City" in David L. Lewis og Laurence Goldstein (Red): *The Automobile and the American Culture*, Michigan 1983, side 33-36.

gene skulle knytte alle byer av en viss størrelse sammen. Utbyggingsprogrammet skulle hovedsaklig finansieres ved en fast avgift på bensin. Denne avgiften førte enorme økonomiske ressurser til vegsektoren. Det ble opprettet egne motorvegkontor som skulle stå for planlegging og utbygging av de nye vegene. Tilførselen av kapital fra bensinavgiften ble i stor grad dirigert via disse kontorene og ikke gjennom av lokale myndigheter. De nye vegkontorene fikk ved denne pengestrømmen stor makt, og kunne derfor fastlegge viktige premisser for utviklingen innen transportsektoren. Dette hadde også andre sider. Ifølge Mark S. Rose og Bruce Seeley så motorvegingeniørene på seg selv som en gruppe hevet over ingeniører som drev med andre typer veger. Motorvegene var den moderne transports hovedårer. I sitt eget bilde var de vitenskapelige eksperter. Med vitenskapen som det objektive redskap, følte de seg hevet over politikkens banaliteter. Deres oppgave var å bruke sin kunnskap til å forme tekniske, finansielle og juridiske løsninger på vegspørsmål, ikke å drive politikk.<sup>41</sup> De amerikanske motorvegingeniørene styrket sine posisjoner og løfte sin virksomhet ut fra den politiske innflytelsessfæren. Som brekkstang for å heve sin virksomhet over "politikkens trivialiteter" brukte de vitenskapen som skulle representere en objektiv og sann kunnskap.

Disse aspektene ved den amerikanske utviklingen på 1950 og 1960-tallet viser til andre problemstillinger enn de som vanligvis behandles i den transportøkonomiske litteraturen. Her er det ikke bare tid, økonomiske ressurser og transportbehov som er sentrale variabler som bestemmer utviklingen innen samferdselssektoren. Det man ser av disse aspektene er at bak de forhold man tror styrer valgene av transportmiddel ligger det ideologiske og tidsmessige strømninger knyttet til profesjoners selvoppfatning og plassering i samfunnsbildet.

Det er et spørsmål om ikke særlig slike betraktningsmåter bør brukes hvis vi skal vende tilbake å se hav som drev den norske vegutbyggingen framover. Etter min mening kan modernitetsaspektet knyttes opp til den norske utviklingen. Drømmen om Amerika" må ha vært en svært reell og aktuell visjon for de norske vegineniørene som de kan ha prøvd å tilpasse til den norske virkeligheten.

## 5. EN NORSK VEGBANDE?

"Vegforkjempere" av typen "The Road Gang" som i USA er det vanskelig å finne i Norge. Både fordi de politiske forholdene i det sosialdemokratiske Norge var helt forskjellige fra i USA, men også fordi vi manglet de store og aggressive næringsinteressene som preget det amerikanske samfunnet. Til tross for det fikk også vi en "vegbande" som ble hissige pådrivere for vegbygging. I mangel av et bedre uttrykk har jeg kalt disse nøkkelaktørene for modernisering av samferdselssektoren "bilens venner".

Den norske moderniseringens fortropper og "bilens venner" var ikke først og fremst brøytemannskapene på Saltfjellet eller vegvokteren i Suldal. Allerede før århundreskiftet hadde vegdirektør Krag uttrykt behovet for mere kunnskap om vegbygging og ikke minst om moderne metoder for vegbygging. Han sendte sine ingeniører fra Vegdirektoratet til

---

<sup>41</sup> Mark S. Rose og Bruce E. Seeley: "Getting the Interstate Built: Road Engineers and the Implementation of Public Policy, 1965 - 1985", *Journal of Policy History*, vol. 2, No. 1, 1990, side 24-25.

utlandet for å videreutdanning.<sup>42</sup> Dette peker på Vegdirektoratets stilling som pådriver for økt vegbygging. Jeg skal ikke ta for meg deres rolle for her, den var sannsynligvis meget betydningsfull. generelt sett var nok hovedaktørene sentralt plasserte sivilingeniører og sosialøkonomer med ideer om et moderne samfunn og med sterke kontakter til lederskiktet i Arbeiderpartiet. Den virksomhet som disse personene utførte, dels på grunn av sin overbevisning, og dels av personlig karriæreønsker, var avgjørende for mange av de valg som ble tatt og for den retning utviklingen tok. De var i stor grad preget av "Drømmen om Amerika". Som jeg antydte i sted så mener jeg med "Drømmen om Amerika" en tendens til å bruke det amerikanske samfunnet som et forbilde for samfunnsutvikling. Denne beundringen for amerikansk kultur og teknologi var særlig sterk på 1950-tallet, men etterslepet kan man også finne på 1960-tallet.

Denne teknologi og kulturoverføringen har mange sider. Dels var den direkte og konkret i form av amerikanske filmer, litteratur, musikk, teknologi, andre deler av kulturoverføringen er vanskeligere å fange. Et område i denne sammenhengen er det som omtales som inskripsjoner.<sup>43</sup> Med inskripsjoner tenker jeg på anvisninger for hvordan tekniske gjenstander skal brukes. Slike anvisninger kan være lærebøker, bruksanvisninger eller håndbøker. I videre forstand kan det være populærvitenskapelige magasiner, tekniske ukeblader og andre tidsskrifter. Men inskripsjoner kan også være anvisning om bruk, direkte bakt inn som funksjonsmåter ved teknologien. Et dørhandtak har i seg selv klare signaler for hvordan det bør anvendes.

Inskripsjonene, enten innbakt i de tekniske gjenstandene eller som bruksanvisninger var sannsynligvis en viktig kilde for overføringene av den amerikanske drømmen til Norge i de gyldne 60-årene. Et eksempel på en slik inskripsjon i svært vid forstand var *Highway Capacity Manual*. Boka var, som tittelen antyder, et oppslagsverk eller en manual for forskjellige sider ved bygging av motorveger.<sup>44</sup> Manualen ble brukt som hjelpemiddel til undervisning av vegingeniører i USA. Boka som ble oppdatert med jevne mellomrom ble en oppslagsbok og en inspirasjonskilde for vegplanarbeidet i Norge. Både Arne Grotterød som satt i Vegplankomiteen for NVP1 og professor Ragnvald Sagen fra Institutt for Samferdselsteknikk ved NTH viser til denne vegmanualen som en sentral inspirasjonskilde og et oppslagsverk.<sup>45</sup>

Det har vært en tendens til å undervurdere betydningen av spredningen av teknologi mellom USA og Norge hadde på andre forhold. Her var det i tillegg snakk om en massiv overføring av kulturelle og sosiale verdier klebet til kunnskap og gjenstander. For å unngå en banalisering av denne kulturoverføringen vil jeg understreke at det ikke var snakk om noen kopiering av amerikanske forhold, utført av blåøyde nordmenn. Det er

---

<sup>42</sup> G. Kristiansen: *Bil, vei og meninger*, Gjøvik 1975.

<sup>43</sup> Jim Johnsen, alias Bruno Latour: "Mixing Humans and Nonhumans Together: The Sociology of a Door-Closer", *Social Problems*, vol 35, nr 3, juni 1988.

<sup>44</sup> Committee on Highway Capacity Departement of Traffic and Operations Highway Reasearch Board: *Highway Capacity Manual - Practical Applications of Research*, Washington 1950.

<sup>45</sup> Intervju med Arne Grotterød, tidligere teknisk direktør i Vegdirektoratet, Oslo 15. februar 1990. Intervju med professor Ragnvald Sagen, Trondheim 23.april 1991.

vanskelig å måle denne gradvise amerikanisering i måten å tenke samfunns og samferdselsutvikling på. Jeg tror at påvirkningen varierte sterkt når det gjaldt betydning og virkningsgrad, men kan gjenfinnes både i detaljer og i større sammenhenger.

For å vise en slik sammenheng vil jeg peke på at Transportøkonomisk Utvalg (TØU) i 1958, like etter etableringen, startet arbeidet med det som ble kalt for "kjøre-kostnadshåndbøker". Dette arbeidet var et forsøk på å lage tabeller eller en modell for sammenhengen mellom investeringer og driftskostnader når det gjaldt veger. At man startet med nettopp denne typen virksomhet så tidlig ved TØU's var neppe tilfeldig, til det er likheten med *Highway Capacity Manual* for tydelig.

For å sette dette inn i et videre perspektiv er det viktig å vite at den utviklingen jeg omtaler også skjedde i andre områder enn transportsektoren. Særlig på de felt som man da så på som "spissteknologi", det vil si elektronikk, atomkraft og automatisering. Her var entusiasmen og fremtidsoptimismen enda større og edrueligheten enda mindre når det gjaldt perspektivene og de muligheter teknologien skulle skjenke framtidens Norge.<sup>46</sup>

La oss vende tilbake fra mønstrene og den kodifiserte kunnskapen til samferdsel-sektoren for å se på noen sentrale aktører i forbindelse med moderniseringsarbeidet. En person som uten tvil må kunne plasseres under betegnelsen en av "bilens venner" var Karl Olsen. Han var utdannet sivilingeniør ved NTH og ble ansatt i Vegvesenet i 1935. Han hadde flere forskjellige oppgaver i Vegvesenet før han ble ansatt som teknisk rådmann i Bærum i 1946. I 1950 fikk Olsen sammen med tre andre norske ingeniører stipend gjennom Marshall-fondet for å studere moderne vegbygging og administrasjon ved Bureau of Public Roads i USA. Da Karl Olsen returnerte til Norge etter studieoppholdet prøvde han å få gehør for nye metoder og en annen måte å satse på veger i Norge. I Norge fant han samsvar for sine ideer hos professor Ole Didrik Lærum ved avdeling for Bygg og anlegg ved NTH. Sammen arrangerte de flere kurs i trafikkteknikk ved NTH i midten av 1950-årene.<sup>47</sup>

En annen viktig person innen vegsektoren var Arne J. Grotterød. Grotterød startet sin karriere i Vegdirektoratet i 1953. Der arbeidet han først med vegplaner for distriktene. Kort tid etter ansettelsen fikk han tilbud om å reise til USA for å følge undervisning ved Bureau of Highway Traffic. Grotterød var i USA i ett år og fikk praktisk og teoretisk innføring i hva det ville si å leve i et moderne bilsamfunn. Midler til Grotterøds studietur ble skaffe via Opplysningsrådet for biltrafikken. Ser man på årsrapportene fra Opplysningsrådet så formidlet de flere USA-stipendiene. I 1953 fikk Grotterød stipend. I 1956 ble det delt ut et nytt stipend til sivilingeniør Egil Tombre ved Byplankontoret i Oslo. I 1958 ble midler til et stipend gitt av et amerikansk oljeselskap tilhørende Shell-gruppen, denne gangen var det Per Helge Ulstad ved Oslo Vegvesen som fikk penger til studietur. I 1960 fikk Ragnvald Sagen viderutdanning i USA. Dette ble betalt av amerikanske kilder sammen med A/S Norske Esso. Ragnvald Sagen ble senere professor i Samferdselsteknikk

---

<sup>46</sup> Per Østby: *Tilfellet Comtec, spredning av teknologi fra institutt til industri*, Trondheim 1989. Finn Ørstadvik: *Engineers as Masterbuilders of Society*, Oslo 1989. Signy Overbye: *Fra forskning til industri - Utvikling av skipsautomatiseringsbedriften Nor-control*, Oslo 1989.

<sup>47</sup> Kjell Hegdalstrand (Red): *Fra kjerreveg til vegplan*, Norsk Vegmuseum 1988. Karl Olsen: *Norsk Vegplan, et pionèrarbeid*, side 59-60.

ved NTH.<sup>48</sup> I tillegg til disse stipendiene ga NTNf en rekke stipendier til sivilingeniører beregnet på kurs i veg og trafikkteknikk i USA og i Europa.

Av disse personene er Grotterød og Olsen de viktige og interessante, ikke bare fordi at vi noen år senere finner dem i Vegdirektoratets ledelse, men også fordi de to ble sentrale i alle de planleggingsarbeider som ble utført på 1960- og 1970-tallet. Begge to var med på å ta initiativ til NVP1 og satt senere i plankomiteen. Det er sannsynligvis riktig å si at den typen ekspertise Olsen og Grotterød hadde var helt uvurderlig for å heve standarden på norsk planlegging og utbyggingen av vegnettet, samtidig virket de som eksponenter for en type ideologi for samfunnsplanlegging. Et syn på veger og samfunnsutvikling fikk klare fortrinn framfor andre syn. Jeg skal ikke gå i detalj inn på alle sider ved det "planleggingsregime og den planleggingsideologi som preget den moderne sosialdemokratiske staten i 1960-årene her. Poenget er at visjonene om et rasjonelt og funksjonelt samfunn ble en sterk drivkraft i moderniseringen av Norge.

## 6. ET MØTESTED

Arbeiderpartiets kuriøse beslutningsformer i enkelte saker er etter hvert blitt godt kjent. Det var ikke bare i DNA at "noen snakket sammen" på hytteturer og i bøttekott, og på den måten tok viktige avgjørelser utenfor de offisielle partiorganene. I forbindelse med viktige initiativ i transportsektoren foregikk lignende prosesser, men på mer eksklusive møtesteder. Jeg har tidligere vist til forskningsmiljøet TØU/TØI var en viktig produsent av visjoner og et "obligatorisk passeringpunkt" for tilhengerne av "moderne transport".

Et vanlig begrep, mye brukt av historikere og samfunnsvitere, er den korporative kanal. Den vanlige betydningen av begrepet er at dette er en type kontakt eller et uformelt samarbeid som beveger seg i ytterkanten av, eller utenom vanlige demokratiske organer og prosesser. Med andre ord: handlinger mellom det konspiratoriske på den ene siden og det akseptable på den andre. Historikeren Edvard Bull omtaler dette som "toppfolkenes partnerskap". Sosialøkonomes fagterminologi som ble fellesnevner og referanseramme for disse folkene.<sup>49</sup> Francis Sejersted behandler også den korporative kanal i sin bok om Høyres historie etter krigen. Han skriver:

*"I den korporative kanal, der de organiserte særinteresser møttes med forvaltningen bak lukkede dører, kunne også opposisjonen vinne fram med sine saker, systemet var blitt slik at det var der de viktigste beslutninger ble tatt."*<sup>50</sup>

I stedet for begrepet den korporative kanal kan man også bruke et annet bilde som i like stor grad belyser toppfolkenes kontakter. Begrepet jeg brukte i sted for å beskrive

---

<sup>48</sup> Intervju med Arne J. Grotterød, Oslo. Opplysningrådet for biltrafikken: Styrets beretning, årene 1953 - 1960.

<sup>49</sup> Edward Bull: *Norgeshistorien etter 1945*, Oslo 1982, side 110.

<sup>50</sup> Francis Sejersted: *Opposisjon og posisjon 1945 - 1981, Høyres historie*, Bind nr. 3, side 116-117.



TØU/TØI og Opplysningsrådet, nemlig "obligatorisk passeringspunkt." Jeg skal vise hva jeg legger i dette og se om dette kan bidra med å vise nye sider ved de korporative kanaler i samfunnet.

Gjennom tidene har samfunnet hatt institusjoner som har vært viktige for utøvelse av makt, for produksjon eller formidling av kunnskap og for utforming av religion og ideologi. Slike sentrale "møtesteder" har det vært nødvendige å forholde seg til eller "gå gjennom" for personer, grupper eller institusjoner som ville ha gjennomført tiltak eller utført omfattende endringer i samfunnet. Klassiske eksempler fra eldre tid er katedralen og hoffet. I dag har vi også organisasjoner som er sentrale i så måte.

Når det gjelder TØU/TØI's plassering i denne sammenhengen så hadde forskningsmiljøet et vidt spekter av funksjoner som kommer under merkelappen obligatorisk passeringspunkt. En funksjon var at vitenskapens sentrale plassering i 1960-årene ga legitimitet til de som opererte gjennom dette miljøet. TØU/TØI ble et sted man skulle gå gjennom for å skaffe tilslutning andre steder når man ville utføre noe innen samferdssektoren. Men TØU/TØI var ikke det eneste punktet som måtte passeres for dem som hadde planer i denne sektoren.

Opplysningsrådet for vegtrafikken var et annet passeringspunkt. Gjennom rådet passerte "alle" med meninger og initiativ innen transportsektoren. Særlig i overgangen mellom "pionerfasen" "integreringsfasen" for bilismen i Norge, det vil si i 1950 og 1960-årene, spilte rådet en viktig rolle som pådriver og koblende element mellom de forskjellige delene av samfunnslivet som drev med noe som var knyttet til vegtransport eller bilen.<sup>51</sup>

Opplysningsrådet for biltrafikken, senere kalt Opplysningsrådet for vegtrafikken ble stiftet i 1948. Rådet hadde, og har bare et fåtall ansatte. Medlemmene av rådet kom fra svært ulike deler av samfunnet, men var knyttet til bilbruk og veger på en eller annen måte. Det var institusjoner, organisasjoner, firma og enkeltpersoner. En oversikt over rådets medlemmer i 1950-årene viser hvor sammensatt rådet var. Et utvalg av medlemslisten viser følgende: Asfalt og Tjærefabrikantenes forening, Ford Motor Company A/S, Bergens Privatbank, Den Norske Lægeforening, Bærum kommune, Norges Bondelag, A/S Norsk ESSO og Trygg Trafikk.<sup>52</sup>

I tillegg til medlemskapet kunne den eller de som ville kjøpe seg stemmerett på generalforsamlingen. I 1978 kostet medlemskapet 300 kroner, mens 1200 kroner ga en stemme på generalforsamlingen. Det fantes medlemmer som eide så mange som 40 stemmer. Her vil jeg legge liten vekt på den siden.<sup>53</sup>

Til tross for at også et organ som Trygg Trafikk var medlem, ser det ikke ut til å ha vært noen store motsetninger mellom medlemmene med hensyn til policy. Dette var bilinteresser par excellence, men i diskret former må man vite. Kamouflasjen var samfunns-

---

<sup>51</sup> Man kan anvende en faseinndeling for å periodisere viktige sider ved utviklingen av bilismen. Pionerfasen betegner tida fram til 1960 hvor personbilen var relativt lite utbredt, i neste fase mellom 1960 og 1970 foregår det en oppbygging av alle sider av samfunnet som er knyttet til bilen. I tiden fra 1970, og i de neste tiårene blir bilen sentrum for sterke kontroverser som går på trafikkulykker og miljøspørsmål. Vi omtaler denne perioden som konsolideringsfasen.

<sup>52</sup> Opplysningsrådet for Biltrafikken: Styrets beretning for 1958, side 3.

<sup>53</sup> Pål Jensen: *Bilens diktatur*, Oslo 1978, side 54.

bygging, informasjon og allmenntytte. Den offisielle målsetningen var å arbeide for en fornuftig utvikling av biltrafikken og av landets vegnett. Dette skulle underbygges av informasjon som kunne fungere som underlagsmateriale for beslutninger innen vegsektoren. Opplysningsrådet kom etter hvert til å fungere som fast høringsinstans for myndighetene og ble vanligvis representert i større utredninger.<sup>54</sup>

Disse opplysningene om Opplysningsrådet, bygget på deres egne ord er så langt preget av saklighet og idyll. Det vil sannsynligvis være riktigere å se rådet for et møtested for topplederne innen samferdselssektoren, og som det jeg kalte et obligatorisk passeringspunkt. Rådet produserte riktignok informasjonsmateriell og arrangerte informasjonsmøter, men den sentrale virksomheten var framstøt mot politikere og byråkrater. Her kom samferdselssektorens toppfolk sammen. Mest kjent er den årlige torskemiddagen hvor man diskuterte samferdselsproblemer. Deltakere var ved denne anledningen en blanding av politikere, private næringsinteresser, personer fra interesseorganisasjonene og fra forskningsmiljøet, samt ledere innen byråkratiet.

Opplysningsrådet for vegtrafikken var sannsynligvis den institusjonen som på 1950- og 1960-tallet lå nærmest det vi kan kalle en bil-lobby. Siden bilbransjens egne organisasjoner var relativt forsiktige og usystematiske med sin propagandavirksomhet før 1964, ble det til at oljeselskapene, forsikringsselskapene og bilbransjen så dette som en brukbar kanal for å fremme sine interesser.

På 1950-tallet var rådet svært aktivt for å få igang forskning og undervisning innen transportsektoren. Denne aktiviteten var sterkt medvirkende til at Transportøkonomisk Utvalg ble etablert som en del av NTNf i 1957. Rådets virksomhet var også rettet mot andre saker som: Avgifter knyttet til anskaffelse og bruk av personbil, restriksjonene på importen og salget av personbiler og vegstandarden.

Rådet formildet også flere stipendier til vegingeniører som ønsket å dra til USA for videreutdanning. Mot slutten av 1950-årene og i begynnelsen av 1960-tallet var det et spørsmål som ble sentralt i rådets virksomhet. Det var å få forbedret vegstandarden i landet. Som et middel i dette arbeidet ble det argumentert for behovet for en langsiktig planlegging av investeringer for utbygging av vegnettet.

## 7. INITIATIV TIL EN NORSK VEGPLAN

I 1962 ble det arrangert et møte etter initiativ fra Norsk Ingeniørforening (NIF) og Opplysningsrådet under tittelen "Vegplanleggingen i søkelyset." På møtet stilte lederskiktet i Vegdirektoratet, sentrale personer fra TØI-miljøet, representanter fra bilbransjen og folk fra Samferdselsdepartementet. Det var blant annet: Professor Ole D. Lærum fra institutt for veg- og jernbanebygging ved NTH, ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet, tidligere sekretær og leder for TØU, Robert F. Nordén, vegdirektør Backer, teknisk rådmann i Bærum og senere vegdirektør, Karl Olsen, stortingsrepresentant Håkon Kyllingmark fra Høyre og direktør i Transportbrukernes fellesorgan H. Wabeck.<sup>55</sup>

Møtet i Opplysningsrådet ble starten på to års virksomhet for å skaffe tilslutning til

---

<sup>54</sup> *Samferdsel*, nr. 4 1984 side 14.

<sup>55</sup> Morten Thornquist: *Planlegging og omgivelser - En studie av reaksjonene på Norsk Vegplan*, Institutt for statsvitenskap, Oslo 1971, side 57

planene om en landsomfattende vegplan. Argumentasjonen som ble brukt var en blanding av framtidsvyer og dokumentasjon av den aktuelle situasjonen når det gjaldt vegnettet i landet. En som har sett på forholdene rundt planarbeidet er Morten Thornquist, som er statsviter. Han opererer med to hovedgrupper av motiver for at man ønsket å utarbeide en sentral vegplan: Den første gruppen motiver var eksisterende forhold og framtidsutsiktene i samferdselssektoren. Den andre var forventede endringer i samfunnet. Altså en blanding av konkrete problemer og fremtidsvyer. Thornquist's poeng om hvilke drivkrefter som lå bak initiativene til vegplanleggingsarbeidet er viktige. Men jeg vil utvide hans påstander. Motivene for en vegplan må ikke bare sees på som erkjennelsen av de faktiske forhold, i høy grad må de vurderes som strategiske argumenter for å skaffe tilslutning.

Når det gjelder første motivsamling, daværende eller forventede endringer i samferdselssektoren, ga den sterke økning i vognparken og ikke minst den stigende kjørefrekvensen utslag som det var lett å knytte argumentasjonen til. I ettertid er det grunn til å stille spørsmål om den dokumentasjonen som ble brukt ga et riktig bilde av situasjonen innen samferdselsektoren.

Jeg tror den økende trafikken ble oppfattet forskjellig etter hvor i landet man befant seg. I byområdene var det klart køer og problemer med parkeringsplasser. Alt på 1950-tallet ga bilorganisasjonen NAF gjennom bladet *Motor* uttrykk for at situasjonen var uholdbar for de som ville inn til Oslo med bil. Nå er det ikke sikkert at alle bilister opplevde problemene like uholdbare som folkene i NAF. At det var begynnende køproblemer er uten tvil riktig. Utenfor byene var det kvaliteten på vegene som opptok bilistene og vegvesenets folk. Særlig på vårparten ble det riktig ille mange steder, og årsaken var grei nok - I 1960 hadde bare 17,3 prosent av riksvegene og 7,2 prosent av fylkesvegene fast dekke.<sup>56</sup>

En annen sentral aktør som hadde interesser i forhold til en sentral og koordinert vegplanlegging var Vegvesenet og Vegdirektoratet. Etatens hovedadministrasjon var fra starten av integrert i Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet var i seg selv et ungt departement, opprettet i 1947. Integreringen av departement og vegetaten ble etter hvert oppfattet som tungrodd og upraktisk. Staten opptrådte delvis innenfor departementet og delvis utenfor. Mellom 1964 og 1972 skjedde det en gradvis utskilling av forskjellige typer funksjoner. Særlig vegdirektoratet hadde en fortløpende og kontinuerlig diskusjon om egen organisering. Både i samarbeid med Rasjonaliseringsdirektoratet og på egen hånd prøvde de å finne fram til nye organisasjonsformer.<sup>57</sup> Dette ga seg forskjellige utslag. I 1962 ble det opprettet en ny stilling som teknisk direktør. I tillegg åpnet de to nye kontorer, plankontoret og kontoret for teknisk rasjonalisering.<sup>58</sup> Dette peker mot felt bilvennens arbeid med: Plan, økonomi, rasjonalisering og teknikk. Det er grunn til å vise til 1960-årene som en sterk oppbygningsfase for plan og rasjonaliseringsapparatene.

I forbindelse med initiativet til en sentral vegplan var det ett viktig argument som

---

<sup>56</sup> *Bil og Vei - statistikk 1990*, side 57 og 62. Her kan tallene variere noe da definisjonen for fast dekke ble regulert i statistikken i 1977 til å gjelde både asfalt, betong og oljegrusdekke.

<sup>57</sup> Rolf Norman Torgersen: "Om- og omorganisasjoner i forvaltningen" i bladet *Samferdsel* nr 10, 1983, side 14-15.

<sup>58</sup> Bjørnland 1989, side 229.

skapte tilslutning og vant gjennom i forhold til byråkratiet. En slik plan ville gi bedre og mer effektiv behandlingen av vegsaker. De planer som fantes for nybygging og vedlikehold av vegnettet var gamle. Bevilgningen til vegformålet ble fordelt etter en fordelingsnøkkel som var vedtatt så tidlig som i 1929. På grunn av presserende eller godt artikulerte behov på forskjellige områder ble det foretatt særtildelinger utenom fordelingsnøkkel. Hver politiker forsvarte sin vegbit ved de årlige budsjettbehandlingene i Stortinget.<sup>59</sup>

På starten av 1960-tallet ble bare 5 prosent av bevilgningene fordelt etter nøkkelen, resten ble bevilget på grunnlag av en rekke særplaner. Dette ble oppfattet som problematisk for de som hadde den daglige virksomhet med å bygge og forbedre veger. Særlig gjaldt det de som skulle planlegge på lengre sikt. En handlingsplan som skulle skjære gjennom dette lappeteppet var sannsynligvis velkommen innen byråkratiet. I tillegg ble nok en sentralstyrt sektorplan som NVP1, som ville kunne gi flere ressurser og mer kontroll til byråkratiet sett på med en viss interesse innen denne delen av statsapparatet.

I forhold til de politiske myndighetene var argumenter som kun var rettet inn mot samferdselssektoren av begrenset verdi i den grad det kun var snakk om personbiler. Selv om det syn som Arbeiderpartiet hadde på personbiler kom til å endre seg raskt utover 1960-tallet, hang 1950-årenes oppfatning av bilen som en luksusgjenstand og en trussel for valutabalansen igjen i partiet. Her var det nødvendig med en mer omfattende argumentasjon. Det som ble presentert var et scenario for endring med elementer av både sosial og økonomisk karakter. Blant politikerne, og da tenker jeg særlig på Arbeiderpartiets ledelse, var det samfunnsendringer av mer omfattende karakter enn kun det som skjedde innen transportsektoren som opptok aktørene.

Rundt tiårskiftet 1950 til 1960 var det to utviklingslinjer som hadde en viktig plass på den politiske arenaen. For det første åpningen mot de nye markedene i Europa, og det var at industrien ble tillagt økt betydning som distriktspolitisk virkemiddel. Et uttrykk for det siste var Stortingsmelding nr.6 (1959-60) "Om utbygging av industri i distriktene" og konkret ved opprettelsen av Distriktenes utbyggingsfond.<sup>60</sup>

I forhold til begge disse sakene ble et mer omfattende og rasjonelt samferdselstilbud sett på som viktige spørsmål. En plan som skulle virke for bedre samferdselstilbudene til utkantstrøkene og bedre det eksisterende vegnettet mellom tettstedene passet inn i den politiske linje.

I 1960 ble Trygve Bratteli, en av Arbeiderpartiets sentrale personer, utnevnt til Samferdselsminister. Med det kom det politisk tyngde inn i samferdselsektoren. Bratteli var ikke bare en sterk minister, han uttrykte også Arbeiderpartiets ideologi for samfunnsutvikling.

*Det er en hovedsvakhet ved samferdselspolitikken i vårt land at den langsiktige planleggingen på grunnlag av analyser av trafikkens og transportens utvikling og økonomiske konsekvenser er blitt forsømt.(...)*

*(...) For vårt parti, som har satt planmessig ledelse av samfunnsøkonomien opp som en viktig målsetning, må det være maktpåliggende å rette på dette*

---

<sup>59</sup> Olsen 1988 side 65.

<sup>60</sup> Trond Bergh: *Norsk økonomisk politikk 1945-65*, side 81 i Trond Bergh og Helge Ø. Pharo (Red): *Vekst og velstand*, Oslo 1987.

*forhold. Det kan ikke være tvilsomt at det vil være svært god økonomi å satse meget mer på transportundersøkelser og langsiktig planlegging. Det apparat som kreves for å fylle disse funksjonene, må derfor snarest mulig bygges ut i departementet, i etatene, i distriktene og ved forskningsinstitusjonene.*<sup>61</sup>

Dette sitatet er hentet fra et notat forfattet av Arbeiderpartiets Samferdselsutvalg i 1960. Det viser den endring som var i ferd med å skje innen Arbeiderpartiet når det gjaldt synet på biler. Notatet understreket nødvendigheten av å styrke planlegging- og styringsapparatet innen Samferdselssektoren utover 1960-tallet. I tillegg vektla notatet transportforskningens betydning for å bygge opp et effektivt samferdselssystem.

Disse endringene kan leses av på andre måter. I en artikkel i bladet samferdsel i 1963 skrev Bratteli følgende:

*"Den sterke veksten i biltallet vil også gjøre det påtrengende nødvendig å utbedre vårt eksisterende vegnett til en standard og en kapasitet som gjør det mulig å dra full nytte av bilen i transportavviklingen."*<sup>62</sup>

Selv om Bratteli i artikkelen viste et mer nyansert syn når det gjaldt vegutbygging og på samferdselens betydning enn dette, så er artikkelens grunntone en klar overbevisning om sammenhengen mellom gode kommunikasjoner og økonomisk vekst. Bratteli kom også inn på ønsket om å overføre av transportoppgaver fra ulønnsomme transportmidler til vegtransport.<sup>63</sup> I tillegg til den klare koblingen mellom biler og transport ga han også uttrykk for at etterspørsel og konkurranse i langt større grad må styre utviklingen innen transportsektoren. Et tredje viktig poeng i Bratteli's artikkel var en erkjennelse om at bilen var kommet for å bli, og at den vil presse seg fram i større grad. Det man burde gjøre i den sammenhengen var å legge forholdene til rette for denne utviklingen.<sup>64</sup> Det siste er ikke minst viktig, når man tenker på den restriktive holdningen som preget 1950-årene.

Synet på bilismens utvikling som noe som måtte komme, gjorde at de politiske myndigheter naturlig søkte de grupper som kunne tilrettelegge denne utviklingen. Dette skiftet i holdningen til bilbruk fortsatte. Året etter skrev Bratteli en ny artikkel i bladet Samferdsel. Her kom de nye signalene ennå klarere til uttrykk:

*"Ganske særlig har personbilen gitt oss et transportmiddel som griper sterkt inn i den enkelte families livsform. Sammen med kortere arbeidstid har bilen gitt mange midlet til en friere livsførsel."*<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Arbeidsdokument fra Samferdselsutvalget i forbindelse med utarbeidelsen av Arbeiderpartiets arbeidsprogram for 1962 - 1965, Oslo 1.juli 1960, side 13.

<sup>62</sup> Trygve Bratteli: "Aktuelle Samferdselsoppgaver", *Samferdsel*, nr. 2 1963, side 5.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Ibid, side 6.

<sup>65</sup> Trygve Bratteli: "Norsk Transportpolitikk", *Samferdsel*, Nr 2. 1964, side 4.

Her var ikke bilen lenger bare en del av den samfunnsmessige moderniseringsprosessen i forhold til økonomisk vekst. Synet på bilen fra 1950-årene som et leketøy og en luksusgjenstand er borte. Bilen ble sett på som en viktig del av vanlige folks hverdag, et middel for å oppnå et kvalitativt bedre liv.

I artikkelen fra 1964 viser Bratteli til tre hovedområder som det bør satses på i framtida. Det er innfarts og gjennomfartsårene i byer og tettsteder, stamvegnettet og veger til vegløse strøk.<sup>66</sup> Det vi ser her er at de signaler om modernisering og forbedring av vegnettet som initiativtakerene for det sentrale vegplanarbeidet sendte ut, var sammenfallende med de nye tonene fra den politiske elite.

## 8. "DET STORE SPRANGET"

I Norge var det utarbeidet vegplaner i 1886, 1908 og i 1929. Men i omfang og betydning for hele samfunnet kommer de ikke opp mot den planen som man begynte å arbeide med i 1964. Da startet det som skulle bli et av de største planleggingsoppgavene i Norge etter krigen: Norsk Vegplan 1.<sup>67</sup>

Til å lede planarbeidet ble det utnevnt en vegkomite bestående av 6 personer. I komiteen satt følgende personer: Vegdirektør Karl Olsen, som også var komiteens formann, ekspedisjonssjef Thor Skrindo fra Kommunal og Arbeidsdepartementet, avdelingsdirektør i Vegdirektoratet Arne J. Grotterød, økonomisjef Egil Killi fra Vegdirektoratet, instituttsjef fra Transportøkonomisk Institutt Erik B. Olimb og ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet Robert F. Nordén.

Komiteemedlemmene Olsen og Grotterød har jeg allerede beskrevet. Thor Skrindo var sosialøkonom med bakgrunn i Frisch-tradisjonen. Skrindo hadde vært fylkesmann i Trøndelag, og hadde da vært en drivkraft for å få i gang et generalplanarbeid i Trondheim. Nå var han ekspedisjonssjef i Kommunal og Arbeidsdepartementet. Egil Killi var Vegdirektoratets representant i komiteen. Han var sosialøkonom og hadde arbeidet med økonomispørsmål ved Vegdirektoratet. De to siste medlemmene i vegplankomiteen var Erik B. Olimb og Robert F. Nordén. Det var tidligere og nåværende instituttsjef i Transportøkonomisk Institutt. Nordén var også sosialøkonom og hadde ledet TØU fra starten i 1957 til han ble Samferdselsminister Trygve Bratteli's statssekretær i 1960. Nå var han ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet. Erik B. Olimb var sivilingeniør og en sterk tilhenger av å innføre moderne metoder for planlegging innen transportsektoren.

Dette er det nærmeste man kunne komme en norsk utgave av "The Road Gang", eller en helnorsk "vegmafia". Ingen planer ble iverksatt uten at en eller flere av disse personene var med. Sammenholder man vegplankomiteens medlemmer med de personene som var til stede på Opplysningsrådets møte i 1962, er sammenfallet påfallende. Man kan også se på denne komiteen som et uttrykk for det teknisk-økonomiske regime og den type planlegging som dominerte det norske samfunnet i denne perioden. Det er også fristende å påpeke de teknokratiske aspektene ved denne alliansen.

Hvis man skal se på motiver ut over det som kan knyttes til ambisjoner om karriere, vil jeg tro at drivkraften var en sterk overbevisning om at den kunnskap de besatt

---

<sup>66</sup> Ibid, side 7.

<sup>67</sup> Stortingsmelding nr. 14 (1970-71), side 4.

og det arbeide de gjorde var til samfunnets beste. Ikke minst må man vektlegge deres overbevisning om at de forvaltet en kunnskap som var nødvendig for å modernisere landet. Langt på veg var det også riktig, behovet for teknisk og økonomisk kunnskap innen vegsektoren gjorde denne type ekspertise nødvendig samtidig som det styrket ekspertenes tro på seg selv og deres innflytelse og makt.

Vegplankomiteen fikk et råd med 18 medlemmer i ryggen. Rådet ble satt sammen av personer fra de politiske partiene, fra forskjellige departementer og ledere for bilorganisasjonene og bilbransjeforbundene. Intensjonen var at rådet skulle representere brukergruppen og være et korrigerende organ til vegkomiteen. Om komiteen kan ses på som vegen og bilens venner, var rådet ikke stort bedre. De var bilismens forkjempere fra a til å.<sup>68</sup>

Vegkomiteen fikk et omfattende og vidt mandat. Det sentrale pålegget var at komiteen skulle utrede og vurdere behovet for utbygging av riksvegnettet og legge fram resultatet i form av en plan som skulle omfatte nye veger, omlegging, utbedring eller forsterking av eldre veger.<sup>69</sup> Det var i første rekke vegene mellom tettstedene og byene som skulle vurderes av planleggerne. Når man tenkte samfunnsutvikling var det disse vegene som skulle knytte sammen de forskjellige elementene i det nye velferdssamfunnet. I mandatet lå det også andre premisser: Planen skulle ta hensyn til og innarbeide framtidige strukturendringer i bosetning og næringsmønster. Det skulle legges vekt på prognoser for videre utvikling, og de forskjellige transportmidlene skulle vektas mot hverandre. Planen skulle rettes både mot det offentlige og næringslivet. Næringslivets behov skulle særlig sikres ved at komiteen fikk et vegplanråd med sterke næringsinteresser i ryggen.<sup>70</sup>

## 9. TØU VOKSER

Transportøkonomisk Utvalg (TØU) ble på 1960-tallet en sentral premissleverandør for byråkratiet og en pådriver i den politiske beslutningsprosessen. Det var en institusjon med økende selvtillit og prestisje som så seg kallet til å utføre mange av de store oppgaver som

---

<sup>68</sup> I rådet satt: Professor O. D. Lærum som også var formann, teknisk direktør i vegdirektoratet Olav A. B. Torp, avdelingsdirektør i Vegdirektoratet Knut Waarum, ekspedisjonssjef i Finansdepartementet Bjørn Larsen, Direktør i Opplysningsrådet for vegtrafikken, Christian Christiansen, direktør i Transportbrukernes Fellesorgan H. Wabeck, forstkandidat Kjell Wibestad fra Skogbrukets og Skogindustriens Forskningsforening, Fylkesmann Olav Grove, stortingsrepresentant Håkon Kyllingmark, fram til 27. oktober 1965 da han gikk inn i regjeringen som samferdselsminister), stortingsrepresentant Peter Kjeldseth Moe, vegsjef S. Glærum, direktør Nagell-Erichsen fra Norges Automobilforbund, direktør Reidar Carlsen fra Distriktenes Utbyggingsfond, direktør Niels Lassen fra Norges Rutebileieres Forbund, hovedkasserer Magnus Anker Bakke fra Norges Transportarbeiderforbund, lastebileier Sverre Johansen fra Norges Lastebileierforbund, stortingsmann Erling Norvik jr. fra 27. oktober 1965 og generalmajor H.F. Zeiner Gundersen fra Forsvaret.

<sup>69</sup> Stortingsmelding nr. 14 1970-71, side 4.

<sup>70</sup> Stortingsmelding 14 side 4-5.

de mente måtte komme. Et godt uttrykk for den sterke selvbevisstheten var det at TØU allerede i 1963 startet med forberedelsene til vegplanarbeidet. Instituttchef ved TØU, Erik B. Olimb, skrev følgende:

*"Et nasjonalt vegnett skal dekke et transportbehov som gjenspeiler produksjonssamarbeidet og den kulturelle utveksling i et stadig ekspanderende og uhyre mangfoldig samfunn. Det arbeides med utvikling av vitenskapelige metoder som skal gjøre det mulig å forutsi dette samfunnets totale utvikling og derved også de transportbehov som vil oppstå. Dette utviklingsarbeidet (Regional Science) er ennå ikke kommet så langt at det er anvendbart i vegplanleggingen. Med de nåværende vitenskapelige metoder er det derfor nødvendig ved siden av områdeanalysen å gjennomføre inngående undersøkelser av trafikkenes struktur og utvikling. Samfunnsutvikling og trafikkutvikling kan da senere behandles som to avhengige variabler."<sup>71</sup>*

Hvis man tolker Olimb på en litt slem måte så hadde vitenskapen ennå ikke perfektionert de metodene som kunne behandle samfunnet som en totalitet, men mellom linjene ligger det et sterkt uttrykk for at det ikke var så lenge før det var mulig. Her finner vi den samme troen på vitenskapen som et redskap for å planlegge framtiden som jeg viste i den amerikanske utviklingen. Det var ikke lenger noe knuslete over virksomheten ved TØU.

I rettferdighetens navn bør det føyes til at slike uttalelser som Olimb her kom med er problematiske. De kan både leses retorisk som institusjonspropaganda, og som en dokumentasjon av TØU's oppfatning av rekkevidden av de nye vitenskapelige metodene. Uansett hvilken tolkning man skal legge seg på når det gjelder Olimbs påstander så passet denne typen retorikk inn i forholdet til den store samarbeidspartneren og oppdragsgivere. Arbeiderpartiets lederskikt var sterkt påvirket av sosialøkonomisk terminologi og tenkesett. Det ble stilt få spørsmål ved de makroøkonomiske modellene og Olimbs rapport var klart i tråd med denne type tro på tekniske og økonomiske modeller.

Plankomiteen for NVP1 brukte Transportøkonomisk Utvalg (TØU/TØI), Norsk Regnesentral (NR), Norsk Institutt for By og Regionforskning (NIBR) og Industrikonsult i utredningsarbeidet. I tillegg ble det opprettet et eget sekretariat under Vegdirektoratet som kun skulle arbeide med planen. Sekretariatet ble i den første tiden ledet av Grotterød, senere av Chester Danielsen og Nils Skarra.<sup>72</sup> På alle måter ble det et omfattende og tidkrevende arbeid. Hovedtyngden av utredningsarbeidet ble uten tvil utført av TØI som la ned over 50 årsverk til arbeidet med planen.

Det var flere grunner til at arbeidet ble så omfattende: For det første ble det satt i gang et omfattende registreringsarbeid for å få et grunnlag for beregne de tekniske og økonomiske sidene ved et vegplanarbeid. I tillegg utarbeidet man prognoser for en rekke forhold fra næringsstruktur og bomønster til biltall og lønnsvekst.

Arbeidet ble fordelt på 8 grupper og en ad-hoc-gruppe. Gruppene hadde følgende oppgaver: Trafikkprognoser, veg- og bruregistreringer, dimensjonerings og kostnadsspørsmål, økonomi- og finansieringss spørsmål, vegvedlikehold, vektregistreringer, perso-

---

<sup>71</sup> Erik Brand Olimb: *Norsk Vegplan - Innledning til diskusjon om et opplegg*, TØU, Oslo 1963, side 2-3.

<sup>72</sup> Innstilling om Norsk vegplan fra Vegplankomiteen, side 2.



nalspørsmål, forholdet mellom vegen og omgivelsene. Ad-hoc gruppen vurderte behovet for bygging av nye riksveger og opprettelse av ferjesamband i riksvegnettet.

Perspektivet for vegplanen ble satt til 20 år, fra 1970 til 1990. Perioden ble delt i tre delperioder. Fra 1970 til 1973, fra 1974 til 1977 og den siste delen var en tolvårsperiode fra 1978 til 1989. Disse periodene ble lagt på denne måten for å passe inn i regjeringens langtidsprogram. Man klarla forholdsvis nøye behovet for de to første periodene. For den siste perioden gjorde man løsere anslag.<sup>73</sup>

Vegplankomiteen ble stilt ovenfor flere grunnleggende problemer. Et av dem var å beregne hvor mye som skulle investeres i det eksisterende vegnettet og til nye veger. I starten opererte plankomiteen med betegnelsen "fullgod standard". Med fullgod standard mente de en veg som var rustet for den trafikkmengde som var forventet 20 år fram i tiden. Komiteen innså raskt at dette var et umulig utgangspunkt. Hvis man skulle gi hele riksvegnettet på 23 000 km en opprusting til denne standarden, ville det sprengte alle økonomiske rammer. For det andre ville det være økonomisk ulønnsomt å investere så mye i lite trafikkerte veger.

For å løse dette dilemmaet ble det gitt prioritet til 16 000 km av det eksisterende vegnettet. Denne delen skulle behandles først. I tillegg ble det definert tre nye vegstandarder innenfor betegnelsen "brukbar standard". De tre nye standardene ble målestokk på hvor mye vegene skulle forbedres.<sup>74</sup>

For å beregne de økonomiske sidene ved investeringene ble det foretatt en omfattende beregning av 5 forskjellige alternativer for hver vegparsell. Beregningene skulle angi hva som ville være rasjonell satsing på det enkelte vegstykke. Kostnadene som ble tatt med i denne beregningen var offentlig vedlikehold, avskrivning av utbedringskostnader, og tids og kjørekostnader. Her er man tilbake ved 1950-årenes pionerarbeid, kjørekostnadshåndbøkene, og til den amerikanske parallellen, motorvegmanualen.

I beregningene fikk trafikkantenes kjøretid verdi etter satser for yrkeskjøring, kjøring til og fra arbeidet og annen kjøring. Som kriterium for valg av handlingsprogram valgte man den løsning som ga lavest framtidig kostnader. Det ble også utviklet et eget datasystem, DYPRI som sto for en del av disse beregningene.<sup>75</sup>

Men TØU's sterke stilling skyldes ikke bare oppdragene instituttet fikk i forbindelse med Norsk Vegplan 1. TØU fikk gjennomslag over hele spekteret innen Samferdselssektoren. Ekspertise fra TØU ble hentet inn til forskjellige utvalg og planleggingsoppgaver. I tillegg til NVP1 utførte TØU alene eller i samarbeid med andre institusjoner en jernbanetransportundersøkelse, en kystfartsundersøkelse og en nærtrafikkundersøkelse.<sup>76</sup>

I ettertid er det ikke bare oppdragene som TØU fikk, men også profesjonssammensettingen ved forskningsmiljøet som er interessant. Forskningspersonalet ved instituttet var hovedsaklig var økonomer og ingeniører. Sammenligner man profesjonssammensettingen med "vegekspertene" i Vegplankomiteen, får man et godt bilde på den type ekspertise og hvilke profesjoner som behersket dette feltet. Både i Vegdirektoratet og på TØI var

---

<sup>73</sup> Stortingsmelding nr. 14, side 6-8.

<sup>74</sup> Innstillingen om Norsk vegplan, side 3-6.

<sup>75</sup> Innstilling om Norsk vegplan, side 7.

<sup>76</sup> Årsberetning for Transportøkonomisk Institutt 1965, side 7-9.

sivilingeniørene den dominerende yrkesgruppen. Deretter kom sivil- og sosialøkonomer som en stor yrkesgruppe. I vegplankomiteen satt det tre sivilingeniører og tre økonomer, i Vegplanrådet var yrkes sammensetningen mer blandet, men også der dominerte de tekniske og økonomiske ekspertisen.<sup>77</sup> Vi ser med andre ord helt klart at en ideologisk og profesjonsmessig kile i moderniseringsbestrebelsene. Fremskrittets riddere var ikke uventet, økonomer og teknologer.

Som jeg antydte ga arbeidet med NVP1 Transportforskningen et kraftig dytt fram og opp. Det tilførte ressurser og prestisje til institusjonen. I 1971 var antall ansatte ved Transportøkonomisk institutt 102 personer, det høyeste tallet ansatte på instituttet fram til nå.<sup>78</sup> At TØU vokste, både når det gjaldt oppdragsmengde og i antall ansatte, sammen med den økende innflytelsen innen samferdselssektoren, sprenget rammene for forholdet til NTNF. I januar 1964 gikk TØU over fra å være et utvalg under NTNF til å bli et frittstående institutt med tilknytning til NTNF. Navnet ble endret fra Transportøkonomisk Utvalg til Transportøkonomisk Institutt (TØI).<sup>79</sup>

## 10. PROTESTER MOT PLANEN

30.juni 1969 la Vegplankomiteen fram sitt forslag for Samferdselsdepartementet. På dette tidspunktet var ikke innstillingen behandlet av Vegplanrådet, men ifølge komiteen var rådet blitt "holdt løpende orientert om komiteens arbeid og alle vesentlige spørsmål." Syv måneder, senere i januar 1970 kom Vegplanrådets uttalelse. Rådet hadde ingen vesentlige innvendinger mot planen.<sup>80</sup>

Så kom reaksjonene, planen utløste et veritabelt ras av protester. Protestene kom i første omgang som artikler i avisene.<sup>81</sup> Sammenlignet med andre lignende debatter var omfanget av, og intensiteten i avisdebatten stor. Men de fleste innleggene som tok for seg planen (73,7 prosent) var nyhetsreportasjer. I tillegg var det mange lederartikler. For å danne seg et bilde av hvem som mente noe om NVP1, er det nødvendig å vite at bare 9 prosent av innleggene var leserinnlegg.<sup>82</sup> Man skal med andre ord skal man være forsiktig med å se protestene som uttrykk for en folkestorm. Det var etablerte interesser og grupper som var på banen.

Langt de fleste avisinnleggene hadde et klart negativt forhold til planen. Høyrepresen og den uavhengige pressen var mest positiv, mens Venstre og Arbeiderpartipressen var de mest negative. De argumentene som hyppigst gikk igjen i avisdiskusjonen var økonomiske spørsmål, distriktspolitiske vurderinger og argumenter som pekte på at dette var en

---

<sup>77</sup> Thornquist side 62-76.

<sup>78</sup> TØI-årsrapport 1971.

<sup>79</sup> Ivar Haldorsen: *Transportøkonomisk institutt : Transportforskningen gjennom tre tiår*, Transportøkonomisk Institutt, Oslo 1988, side 3-6.

<sup>80</sup> Innstillingen om Norsk vegplan fra vegplankomiteen, 30.juni 1969.

<sup>81</sup> Thornquist 1971.

<sup>82</sup> Thornquist 1971, side 99-101.

sektorplan.<sup>83</sup>

Planen ble sendt til fylkestingene for høring. Blant representantene i fylkestinget var det to reaksjoner som dominerte debatten. For det første at det var positivt med en plan som vurderte det samlede riksvegnettet. Den andre reaksjonen var at man mente at tildelingene til egne fylker var for små i forhold til behovene for å utbedre vegene. I fylkestingene kom også noen av de forhold som hadde vært oppe i avisdebatten fram på nytt. Det var prognoseproblematikken, sektorplanproblemet og NVP1's distriktspolitiske konsekvenser. Kun få steder, som i Nordland og Sogn og Fjordane kom man inn på forholdet mellom økonomisk virkelighet og livskvalitet i vegplaneleggingen.<sup>84</sup> Det viser at denne siden ved bilismen ikke ble tatt særlig alvorlig på 1960-tallet.

I tillegg til fylkestingene ble en rekke organisasjoner og institusjoner brukt som høringsinstanser. I høringsgruppen delte man seg i to leire i synet på planen. Den ene gruppen syntes ikke man var gått langt nok i å følge rentabilitetsprinsippet, den andre syntes man hadde gått for langt i å følge denne typen vurderinger. Tilhørighet til de to gruppene gikk de skillelinjer man kunne vente i en debatt av denne typen. På den ene siden sto det vi kan kalle bilinteresser, på den andre fant man de mer bilkritiske gruppene. Typiske organisasjoner innen den bilinteresserte blokken var Opplysningsrådet for Biltrafikken og Transportbrukernes Fellesorgan. I den andre gruppen var det ikke mange. Her kan man nevne Naturvernforbundet og Syklistforbundet.<sup>85</sup>

## 11. I STORTINGET

23. oktober 1970 la Samferdselsdepartementet fram sin melding nr. 14. Et år senere, den 26. og 27. oktober 1971 ble planen tatt opp til debatt i Stortinget.<sup>86</sup> Samferdselsnemda i Stortinget hadde denne sammensetningen: Liv Aasen (DNA), Tønnes Andenæs (DNA), Harry Anfinn Hansen (DNA), Ingvar Helle (V), Nils K. Jacobsen (DNA), Egil Liane (DNA), Paul Svarstad (H), Erling Engan (Sp), Sverre Mo (Krf), Rolf Presthus (H) og Arnold Weiberg-Aurdal (Sp). Som vi ser var det jamnvekt mellom "de borgerlige" og

---

<sup>83</sup> Thornquist 1971, side 171-176.

<sup>84</sup> Thornquist 1971, side 178-181.

<sup>85</sup> Thornquist 1971, side 182-186. Følgende organisasjoner var med: Norges Statsbaner, Televerket, Postverket, Luftfartsdirektoratet, Opplysningsrådet for Biltrafikken, Transportbrukernes Fellesorgan, Norges Lastebileierforbund, Norges Rutebilforbund, Norges Drosjeeier-Forbund, Kongelig Norsk Automobil-Forbund, Norges Automobil-Forbund, Motorførernes Avholdsforbund, Statstjenestemannskartellet, Statstjenestemannsforbundet, Den Norske Ingeniørforening, Norges Ingeniørorganisasjon, Entreprenørenes Landssammenslutning, Norges Juristforbund, Norsk Landbruksakademikerlag, Norges By- og Herredsforbund, Hovedsamarbeidsutvalget i Statens vegvesen, Norsk Arbeidsmandsforbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Norges Naturvernforbund, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk.

<sup>86</sup> Stortingsforhandlingene 1971-72, bind 7a. Debatten rundt Norsk Vegplan, 26.-27.oktober 1971, side 377.

Arbeiderpartirepresentantene i nemda.<sup>87</sup>

Samferdselsnemda brukte 15 måneder til å forberede planen og i innstillingen hadde nemda "ingen vesentlige innvendinger mot vegplanen slik han blir presentert i meldinga". En gjennomgang av nemdas innstilling viser at dette hovedinntrykket er riktig, men det vil være riktig å føye til noen kommentarer.

Et ankepunkt var den økonomiske siden. For første periode, årene fra 1970 til 1973 ville Samferdselsnemda bevilge samme beløp som vegplankomiteen og departementet hadde foreslått. Det vil si 6350 millioner kroner totalt til vegformål. I andre periode, fra 1974 til 1977 ble beløpet satt til 7850 millioner kroner. Det var 150 millioner kroner mer enn komiteen hadde foreslått. For tredje periode, det vil si 1978-1989, ble det ikke fastsatt noe beløp i det hele tatt. I tillegg til den relativt beskjedne økningen i de totale rammene ønsket både plankomiteen, departementet og nemda at bevilgningene til administrasjonsformål innen vegsektoren skulle økes. De økonomiske justeringene var med andre ord relativt beskjedne.

Men om Samferdselsnemda gjorde lite på den siden kom de med kritikk mot en annen side av NVP1. De uttalte at utformingen av mandatet hadde ført til at arbeidet ble utført av en ekspertkomite uten politisk kompetanse. Den samme innvendingen gjaldt rådet som kun hadde to politiske representanter.<sup>88</sup>

Et annet ankepunkt var en generell kritikk av sektorplanlegging. Nemda sa seg enig at det burde være mulig å utforme sektorplaner, men så det som ønskelig å integrere denne typen virksomhet med annen planlegging.

Det ble også rettet kritikk mot denne måten å styre planlegging på. Dette hadde vært en sentralstyrt prosess. I senere planer burde man forsøke å legge forholdene til rette for en mer desentralisert planleggingsprosess. Nemda mente at idealet var en slags "totalplanlegging" hvor også næringsutvikling, boligbygging og generell arealbruk burde integreres med planleggingen av veger.<sup>89</sup>

Nemda stilte også spørsmålstegn ved den måten prioriteringen var gjort på. De mente at transportøkonomiske kriterier bare kunne brukes der det var helt klart at slike kriterier var avgjørende. Samferdselsnemda pekte også på at totalbevilgninger til vegformål burde økes da vegplanen viste et misforhold mellom behov og investeringer. De viste til "tronen for å oppfylle den fysiske målsetjinga i vegplanen."<sup>90</sup>

To andre forhold er også interessant i forbindelse med nemdas innstilling. For det første gjaldt det stamvegnettet, som i høy grad falt sammen med jernbanens linjer. Til tross for dette sammenfallet vegtransporten i forhold til jernbanen mente nemda at et godt utbygget stamvegnett var nødvendig. En harmonisering med jernbanen ved å senke investeringene til vegene burde etter nemndas mening ikke skje.<sup>91</sup>

Den 26. og 27. oktober 1971 ble innstillingen drøftet i Stortinget. Ordfører for

---

<sup>87</sup> Innstilling S. nr. 256 (1970-71), side 497.

<sup>88</sup> Innstilling til Stortinget nr. 256 (1970-71), side 498.

<sup>89</sup> Ibid, side 500-501.

<sup>90</sup> Ibid, side 502.

<sup>91</sup> Ibid, side 526.

saken var Paul Svarstad. Drøftingen ble stort sett en gjentakelse av mange av de argumenter som var tatt opp i media, organisasjonene og som var blitt anført av Samferdselsnemnda. Generelt var holdningene til vegplanen positive, kanskje mer positiv enn den kritikken som hadde blitt rettet mot vegplankomiteen like etter offentliggjøringen. Det var også talere som hadde kritiske innvendinger. Disse talerne kom inn på mange av de forhold som nemnda allerede hadde tatt opp.

Også her var kritikken at planen var et ekspertprodukt, at planarbeidet hadde vært drevet sentralt og at det var en sektorplan. I tillegg hadde innleggene sterke signaler om at distriktene måtte sikres i større grad.<sup>92</sup>

Debatten bar preg av at representantene øynet et mulighet til å markere sin tilknytning til og interesse for eget velgerdistrikt. Innleggene var forbausende like i utformingen. Talerne startet med en generell behandling av planen før de gikk over til å argumentere for sitt distrikts vegstykker. Samferdselsspørsmål og særlig behandlingen av en plan som hadde vært sentralt i mediadebatten lokket sannsynligvis med gevinst i forhold til velgerne.

På samme måte som i Samferdselsnemnda, hvor dissensen kom i saker av mindre betydning, var det i Stortinget påfallende enighet mellom partiene. Bare ett spørsmål skapte debatt. Det var forholdet mellom Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet når det gjaldt en sekkebevilgning for utvikling i distriktene.

Statsråd Reiulf Steen kom inn på flere sider ved bilismen i sitt innlegg:

*"Det er en lang rekke forskjellige faktorer som ligger til grunn for det totale trafikkmønster som er utviklet i vårt samfunn. I virkeligheten er det bare noen få av disse faktorer som de politiske myndigheter har hatt herredømme over. Bilismens utvikling er langt på veg formet av motorindustrien i de store bilproduserende land."<sup>93</sup>*

Dette viser nok en gang at politikerne så bilismen som en utviklingstrend som måtte komme og som man vanskelig hadde herredømme over. Det gjorde at vekten ble lagt på tilrettelegging. Steen fortsatte med å si at dette området var viktig, og at det var nødvendig å skaffe seg politisk kontroll over samferdselen. I tillegg reiste han spørsmålet om samferdselsutviklingen var en nøkkel for å fremme mål man ellers hadde for samfunnsutviklingen. Nok en gang ser vi hvordan samfunnsutvikling og samferdselsutvikling ble tenkt i sammenheng. Steen viste også til at de tekniske og økonomiske vurderingen måtte underlegges politisk vurdering. Han fortsatte:

*"En av de aller største og mest kompliserte utredningsoppgaver vi står ovenfor, er likevel arbeidet med en vegplan for tettstedene. Utformingen av mandatet for dette arbeidet er allerede i gang i departementet. det er min mening at denne utredningen allerede fra første stund bør være underlagt betydelig politisk styring. I tillegg til en faglig sammensatt plankomite tar*

---

<sup>92</sup> Forhandlinger i Stortinget nr. 48, 26.oktober 1971.

<sup>93</sup> Ibid, side 406.

*en derfor sikte på å utnevne et organ sammensatt på politisk grunnlag.*<sup>94</sup>

Her ser man konsekvensene av den kritikk som allerede var rettet mot NVP1. Et nytt planarbeid, en vegplan for tettstedene sto allerede på trappene, og burde etter fleres oppfatning underlegges politikerstyring i større grad.

## 12. Å UTREDE FRAMTIDEN

Som jeg viste var det sterke reaksjoner på Norsk Vegplan da den ble lagt fram. Vegplankomiteens formann, Karl Olsen, følte seg sterkt angrepet og ga følgende ironiske kommentar til kritikken:

*"Problemet med den første vegplanen startet antagelig med at innflytelsesrike politikere ikke fant sin spesielle vegstump i planen. Massemedia kastet seg over oss som var ansvarlig for planen og krevde forklaring på alt fra a til å."*<sup>95</sup>

Selv om debatten om Norsk Vegplan var en mulighet for stortingsrepresentantene til å markere seg, lå det klart mye mer bak den kritikken. Et hovedargument i kritikken var forholdet mellom sentrum og periferi. Av mange ble planen sett på som direkte distriktsfiendtlig. De mente at styrkingen av stamvegnettet gikk på bekostning av bevilgninger til utbedring eller bygging av nye veger i gravgrendte strøk.

Et annet element var at planen hadde en snever vinkling på samferdselsspørsmål. I hovedsak var det de økonomiske og tekniske sidene ved vegnettet vegkomiteen hadde behandlet. Ut fra mandatet, sammensetningen av vegplankomiteen og ikke minst på bakgrunn av den ekspertise som ble valgt til å utføre arbeidet var det ikke så underlig at det ble resultatet.

I tillegg til kritikken som gikk på at planen var et ekspertprodukt, så ble det også kritisert at planarbeidet ble ledet av en liten gruppe mennesker med tilknytning til Vegdirektoratet, TØI og Samferdselsdepartementet. Denne gruppen tok initiativet til planarbeidet og ledet det selv. Selv om eksperthjelp ble hentet inn fra flere institusjoner var det stort sett personer med lik bakgrunn og ideologi som ble brukt. Planprosessen var preget av samspillet mellom disse aktørene og med liten eller ingen kontroll eller innsyn utenfra. NVP1 var i sin utforming et vitnesbyrd om et samfunnssyn bygd på teknisk-økonomiske rasjonalitet.

At det var et begrenset antall aktører som ledet arbeidet er ett poeng, men at de samme personene virket i alle ledd av planprosessen var også spesielt i dette arbeidet. Det var en liten gruppe personer med kontakter både til de politiske myndigheter, til næringslivet og til byråkratiet som tok initiativet til og selv besatte det styrende organ for planleggingsarbeidet.

Vi ser her at mange av de samme forholdene som jeg har vist for den amerikanske

---

<sup>94</sup> Ibid, side 408.

<sup>95</sup> Intervju med Vegdirektør Karl Olsen foretatt av redaktør Einar Spurkeland i bladet *Samferdsel* nr. 6, august 1980, side 12.

utviklingen også passer til en beskrivelse av prosessen rundt NVP1. Både i valg av verdier og at man mente denne type virksomhet kunne utføres uten politisk styring vitner om den faglig arroganse som var tilstede hos denne gruppen. Ekspertene løftet, med god hjelp av politikerne sin virksomhet ut fra den politiske sfære. Planleggingen ble med dette et spørsmål om metodikk og mål. Metodikken ble en blanding av makroorienterte teknisk-økonomiske beregninger.

Også i forbindelse med arbeidet med NVP1 ser vi at troen på og anvendelsen av "vitenskapelighet" som argument. Jeg har kun vist til Olimbs sterke reklame for transportforskningens modeller. Det finnes andre lignende dokumenter som viser den sterke selvbevistheten i dette miljøet. Ved å vise til at man hadde vitenskapelige metoder reklamerte man for sine kunnskaper og legitimerte virksomheten. Et moderne, rasjonelt og effektivt samfunn var målet, anvendelsen av teknikk og økonomi var redskapene.

Mens de amerikanske motorvegingeniørene etablerte en maktbasis ved at de kunne dirigere de enorme summene som kom inn gjennom avgiften på bensin, fikk de norske ingeniørene sine ressurser bevilget direkte over statsbudsjettet. Det innebar en klar godkjenning fra den politiske elite av denne type ekspertise. Dette hadde også en annen side. Flere av yttringene i Stortingsdebatten vitner om maktesløshet ovenfor de problemstillinger og den kunnskap som Vegplankomiteens arbeid og dokumenter representerte.

Det var et samsvar mellom den politiske elites mål og ekspertenes ideologi. Politikerne hadde vært med å starte opp arbeidet med vegplanen, da planleggingsprosessen var kommet i gang var de koblet av og kom tilbake etter at premissene var lagt. Ser man på behandlingen av vegplanen i Stortinget så endret den ikke planen på noen vesentlige områder.

Her er vi ved et sentralt punkt. Man undervurderte betydningen av de valg som ble foretatt gjennom valg av tekniske løsninger. Disse valgene skjedde i alle små avgjørelser i hele planleggingsprosessen. Valgene lå alle forhold. Kunnskapsbase for vegbygging, tekniske manualer, samfunnsyn og selvoppfatning hos planleggerne, traseer for nye veger, vegtype, valg av avkjørsler, akseltrykk, vegdekke og hastighet. Man kunne fortsette slik med å vise hvordan elementer i materielle konstruksjoner hang sammen med sosiale og politiske valg. Når var valgene tatt og planen for vegene utformet, det var vanskelig å åpne disse tekno-sosiale konstruksjonene og endre deler.

### 13. KONKLUSJON

I denne artikkelen har jeg gitt et bilde av noen sider ved den transformasjonsprosessen som foregikk på 1960-tallet. Dette er tidligere blitt behandlet av forskjellige historikere ut fra økonomiske-, politiske- og kulturelle innfallsvinkler. Jeg har tatt utgangspunkt i et område som dekker alle disse områdene: massebilismen. Innenfor denne rammen valgt å se på noen sider ved opptakten til, arbeidet med og reaksjonene på Norsk Vegplan 1. Dette er en avgrenset, men viktig side ved utviklingen og tilretteleggingen av en norsk massebilisme.

Vegplanlegging ble en arena for grupper og organisasjoner som på sin måte hadde et syn på hvordan framtiden skulle utformes. Nye aktører og profesjoner beveget seg fra den maktmessige periferi inn i det politiske sentrum. Dette kan registreres som en oppbygging av reguleringsapparatet og at planlegging kom inn som en sentral funksjon. En konsekvens av dette var økt status til vegadministrasjonen og til transportforskningen. Innenfor den kommersielle delen av "bilsystemet" kan man også finne lignende forhold.

Bilbransjens organisasjoner samlet seg i et felles forbund. Grovt sett kan vi si at bilbransjens politiske virksomhet endret seg fra å være Bilfrontens dramatiske virkemidler til å utgjøre et stadig mer profesjonelt organisatorisk lobby-apparat for bilisme. Det fikk betydning for å få i gang det storstilte planleggingsarbeidet rundt NVP1.

De jeg har kalt "bilens venner" skapte scenarier for samfunnsutviklingen. I disse scenariene hadde vegbygging og vegstandard en viktig plass. Indirekte kom disse scenariene til å påvirke utviklingen av bilisme i Norge. Fellesnevneren for disse visjonene var at arbeidet for et moderne og rasjonelt transportsystem var en nødvendig del av et moderne samfunn. Disse scenariene ble forsøkt solgt til andre aktører innen samfunnet.

Vi ser at politikerne fikk øynene opp for det potensial bilen representerte både som del av samfunnsutforming og som redskap ovenfor velgerne. Fra en passiv holdning skjedde det en overgang til aktiv tilpassing. Mens man på 1950-tallet ville begrense bilbruken, ble man i 1960-årene opptatt av å regulere og tilpasse.

Allerede på 1950-tallet hadde moderniseringens fortropper etablert et miljø og et samarbeid for "bedre veger". De jeg har valgt å kalle "bilens venner" opererte på alle nivå, mellom ytterkant og sentrum av offentlige planlegging og maktutøvelse. De arbeidet både innen etablerte organer og utenfor disse organene. Etablering av forskning innen transportsektoren på slutten av 1950-tallet var et utslag av aktiviteten i dette miljøet.

Siden dette var aktører som kom fra forskjellige interessesfærer var det nødvendig med fleksible mål og ikke minst møtesteder med rimelig grad av legitimitet. Et slik sted, og et obligatorisk passeringspunkt for de som hadde ærend inne transportsektoren var i perioder Transportøkonomisk Institutt, et annet var Opplysningsrådet for biltrafikken.

NVP1 blir av de impliserte vurdert som en innovasjon. Bare i Sverige hadde man gjort noe tilsvarende før. Med NVP1 var grunnlaget for den framtidige vegstrukturen i Norge på mange måter meislet ut. Viktige verdivalg kom til å få en meget konkret innbakning i samfunnet ved utformingen av vegenes fysiske struktur. NVP1 la mange viktige premisser for utformingen av bilismen og "Det Moderne Norge".

NVP1 hadde en strålende unnfangelse, men selve fødselen ble meget traumatisk for planleggerne. Først en omfattende avisdebatt, siden kritikken i Stortinget. Selve planen gjennomgikk små endringer. De folkevalgte følte seg maktesløse ovenfor dette svært omfattende dokumentet. Den økende bilismen og behovet for å styrke samferdselssektoren styrket mange grupper, ikke minst transportforskningens posisjon. TØI gikk over fra å være et utvalg til frittstående institutt.

Flere norske historikere har pekt på sosialøkonomene som en svært sentral gruppe innen samfunnsplanlegging og samfunnsstyring. Her er det tydelig at også sivilingeniørene må kobles til som en annen sentral profesjon med direkte tilgang til maktapparatet. Særlig gjaldt det de personer som i tillegg hadde koblinger til Arbeiderpartiets ledelse eller som viste at de opererte innen sosialdemokratiets rammeverk.

Denne koblingen var basert på felles tankegodt. Visjonene om det moderne samfunnet knyttet sentrale samfunnsgrupper og profesjoner sammen, samtidig ble det en svært virksom retorisk brekkstang. Dette kunne vært knyttet til en analyse av mulige teknokratiske tendenser i Norge på 1950-tallet og 1960-tallet. I Norge som i USA forsøkte vegingeniørene å løfte sin virksomhet opp fra politikkens trivialiteter. Også her var troen på "et moderne samfunn" en bærende drivkraft i "vegfolkenes" bestrebelser for å bygge opp et bedre vegnett.

Det er tydelig at aktørene i denne utviklingen var aktivt handlende og ikke bare underlagt de strukturelle utviklingstrekk. Med deres intensjoner om bedre transport og skikkelige veger fulgte en styrking av bilismen. En måte å se gjennomslaget for bilens



venner er at de fungerte som entreprenører for etablering av nettverk for bilisme. I etableringsfasen kan vi finne flere slike nettverk.<sup>96</sup>

De grupper og aktører som i 1950-årene hadde arbeidet med problemstillinger tilknyttet transport og bilbruk, fant hverandre gjennom felles mål og verdigrunnlag. Dette fellesskapet styrket den virksomhet de drev. Hvis vi skal returnere til der jeg startet, Arbeiderpartiets visjoner for det norske samfunnet, er det helt klart at bilen på mange måter ble et symbol på at Arbeiderpartiet hadde oppfylt sine løfter for framtida og skapt "Den nye dag i Norge".

NVP1 fikk konsekvenser for det videre planleggingsarbeidet i Norge. Men på grunn av den kritikk som ble reist mot planen, ble den neste vegplanen, NVP2 lagt opp på en helt annen måte. Her ble det lagt stor vekt på at planen skulle utformes gjennom en desentralisert prosess og at andre typer ekspertise og verdier enn de tekniske og økonomiske skulle få større innslag i planarbeidet og det ferdige produktet.

---

<sup>96</sup> Stenøien 1991.