

Bilene og vegene i U. S. A.

Rapport fra en studiereise høsten 1951

Avdelingssjef Axel Rønning

DK 629.113 + 625.7 (73/79)

I tidsrommet 14. september—13 november 1951 oppholdt jeg meg i U. S. A. for å:

studere den moderne utvikling av tungtransporten på vegene. Jeg skulle søke å tilveiebringe en oversikt over hvordan vegtrafikken har utviklet seg i U. S. A. i den senere tid. Videre skulle jeg søke å klargjøre hvordan iakttagelser og erfaringer, høstet i dette land, skulle kunne nyttiggjøres for fastlegging av retningslinjer for en riktig og nyttebringende innpassing av vegtransporten i vårt lands kommunikasjonsapparat. Jeg skulle også studere den økende trafikks innvirken på veg- og gatenettet i U. S. A. og redegjøre for de vanskeligheter som er oppstått i denne forbindelse samt for hvordan disse der søkes avhjulpet.

Min reise og oppholdet i U. S. A. ble bekostet av Economic Corporation Administration hvis Technical Assistance Division i samråd med Bureau of Public Roads planlag mine studier, utarbeidet reiseruten og ga meg de fornødne introduksjoner til de institusjoner og firmaer m. v. som jeg besøkte.

Dollar — n. kroner.

Først og fremst må man når erfaringer høstet i U. S. A. skal søkes nytt for norske forhold, være merksam på at prisnivået der borte ligger betydelig høyere enn hos oss. Dollarkostnader for ytelser utført i U. S. A. kan derfor ikke, når de samme ytelser skal utføres i Norge, omregnes etter den offisielle kurs — 1 \$ = 7,15 n. kr. For det daglige livs fornødenheter kan man i gjennomsnitt sette en omregningskurs slik at 1 \$ svarer til ca 3,50 n. kr. Med en årsinntekt på kr 17 500,— skulle man altså her hjemme kunne holde den samme levestandard som man i U. S. A. kan oppnå med en årsinntekt på \$ 5000,—. Hvor det gjelder kostnader for vegers anlegg og vedlikehold samt for vegtransporten er nok omregningskursen noe

høyere. Lønningene ligger i U. S. A. riktig nok vesentlig høyere enn hos oss og dette betinger at omregningskursen overført til norske forhold ligger lavere. På den annen side virker imidlertid den mer utstrakte bruk av vegarbeidsmaskiner i U. S. A., vegenes bedre kvalitet, den høyere kjørehastighet og lassvekt i U. S. A.s favør. En mengde faktorer spiller inn når disse forhold skal bedømmes, men man kan gå ut fra at både vegdollaren og biltrafikkdollaren, når tilsvarende ytelser utført i U. S. A. skal presteres her hjemme, kan vurderes til mellom 4 og 5 kroner.

U. S. A. — Norge.

Når det gjelder å studere strukturen og effektiviteten av et samfunns kommunikasjoner, kan dette neppe i noe annet land gjøres med større utbytte enn i U. S. A., hvor de forskjellige kommunikasjonsmidler helt overveiende er på private hender og hvor den regulering som finner sted, utøves slik at trafikkantene stort sett kan velge den art av transport som de finner mest tjenlig og regningssvarende for sitt behov. Dette har f. eks. i de senere år bevirket en stor tilvekst av gods-



Fig. 1. Alt er meget større «over there».

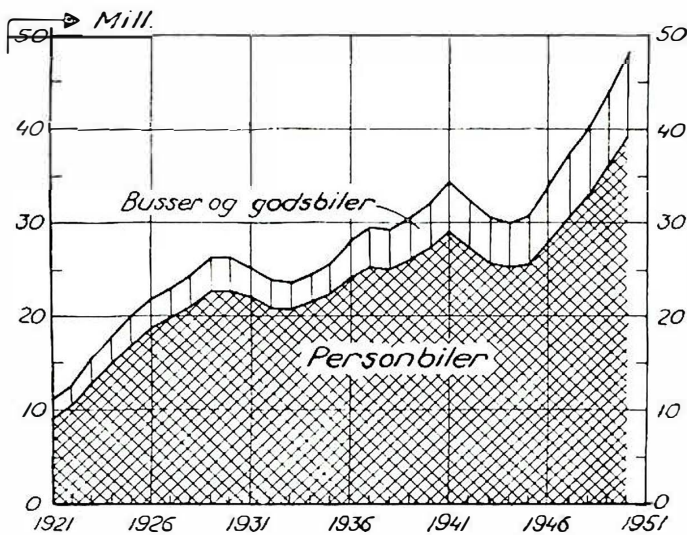


Fig. 2. Antall motorkjøretøyer i U. S. A., 1921—1950.

transport på vegene og denne har for en betydelig dels vedkommende skjedd på de private jernbaneselskapers bekostning. Baneselskapene har imidlertid møtt den nye situasjon med en omlegging og rasjonalisering av driften. Trafikksvake baner er nedlagt og transportavviklingen er rasjonalisert bl. a. ved at biler er tatt i bruk hvor toggang ikke lenger lønner seg. Ved slike åtgjerder er det tross alt lykkes baneselskapene framleis å få endene til å møtes.

Den utvikling av vegtransporten som har funnet sted i U. S. A. og de vanskeligheter som der er oppstått — både når det gjelder trafikkenes utvikling og vegenes kapasitet — har allerede meldt seg også i vårt land og gjør seg stadig sterkere gjeldende. De opptrer her hjemme selvsagt i en redusert målestokk, men de virkemidler vi har til å løse problemene med er tilsvarende mindre, så situasjonen hos oss er like alvorlig og det er nødvendig å være i høy grad merksam på den. Man må dog være klar over at produksjonen, reiselivet, transporten og kommunikasjonsapparatet der borte er av veldige dimensjoner og at erfaringer høstet i U. S. A., må tillempes med megen skjønnsomhet om de med hell skal anvendes på norske forhold.

United States of America — Sambandsstatene — dekker et areal på ca 7,84 mill. km² av det nord-amerikanske fastland. Norges flateinnhold er 324 000 km².

U. S. A. er et samband (federasjon) av 48 stater som hver for seg har et temmelig omfattende selvstyre. Folketallet er ca 150 millioner hvilket gir en gjennomsnitts folketetthet på ca 19 innbyggere pr km². Befolkningen er ujevnt fordelt og svinger for de enkelte staters vedkommende mellom 0,3 innbyggere pr km² i Nevada og 190 i New

Jersey. I Norge har bygdene (byene ikke medregnet) i Finnmark fylke 1,1 og i Vestfold fylke tilsvarende 46,3 innbyggere pr km². Gjennomsnittsfolketettheten for hele landet er ca 10,2 pr km².

Vegnettet i U. S. A. omfatter ca 4,8 mill. km landeveger — heri ikke medregnet de ca 480 000 km bygater. Vegtettheten er ca 61 km veg pr mil². I Norge er vegtettheten 13,6 km veg pr mil². Sverige har tilsvarende 20,2 km og Danmark 130,2 km veg pr mil².

Bilenes inntog i U. S. A.

Da Sambandsstatenes område i det 17. århundrede etter hvert kom under kultur, gikk de nødvendige transporter i den første tiden langs kysten og på de store innsjøer og floder. Dette system av «waterways» ble etterhånden komplett med kanaler. Enkle jordveger førte fram til vannvegene. Jernbanenettet som nå er på ca 380 000 km, er bygd siden 1850-årene. Samtidig ble jordvegene utbedret og nye vegar bygd slik at landet omkring siste århundreskifte stort sett hadde et fullstendig vegnett. For en betydelig del ble da vannvegene forlatt.

Skjønt den industrielle produksjon allerede i slutten av forrige århundre hadde hatt en meget betydelig framgang, kan man stort sett si at Sambandsstatene hele tiden forut for den første verdenskrig overveiende var et landbruksdrivende samfunn. Fra 1920-årene tok imidlertid den industrielle ekspansjon til for alvor og er nå ført fram til en produksjon av helt overveldende dimensjoner.

U. S. A. som har 7% av jordens befolkning, presterer nå 50% av verdens samlede industrielle produksjon.

Denne utviklingen måtte også føre til store endringer i det landværs transportapparat, som etter hvert opptok i seg et sterkt økende antall biler.

I 1921 hadde U. S. A. 9,2 mill. personbiler og 1,3 mill. busser og godsbiler. I 1950 var de tilsvarende tall henholdsvis ca 40 mill. og ca 9 mill. Det samlede antall registrerte motorkjøretøyer var i 1950 altså ca 49 mill.

I hele verden var det i 1950 ca 70,4 mill. motorkjøretøyer. U. S. A. har altså 70% av verdens samlede bilbestand.

Hva jernbanene angår skal bemerkes at linjelengden i tiden før siste verdenskrig nådde et maksimum med noe over 400 000 km. Senere har det vært avtagende og andrar i dag til ca 365 000 km. Denne reduksjon skyldes dels at ulønnsomme linjer er nedlagt og erstattet med biltransport og dels at oljeledninger — pipelines — i stor utstrek-

ning har overflødiggjort jernbanetransport. U.S.A. har i dag en jernbanetetthet på ca 4,8 km pr mil². Norge har tilsvarende ca 1,4 km pr mil².

I de statistiske oppgaver som foreligger i U. S. A. er motorkjøretøyene delt opp i tre hovedgrupper, nemlig 1. Automobiles (private personvogner og drosjer m. v.), 2. Buses og 3. Trucks (laste- og varebiler). Ved utgangen av 1950 var det etter denne fordeling 40,3 mill. personvogner, 224 000 busser og 8,6 mill. godsbiler i U. S. A. Disse tall omfatter motorkjøretøyer i privat eller offentlig eie — militære unntatt. Av bussene er ca 100 000 skolebusser. Drosjetallet i U. S. A. er 80 000 hvilket vil si at U. S. A. har 1 drosje pr 1900 innb. mens Norge har 1 drosje pr 730 innb. Den mindre drosjetetthet i U. S. A. tør ha sin grunn i den mer utstrakte bruk av privat personbil. En nyere melding går for øvrig ut på at U. S. A. skal ha 105 000 drosjer. Motorsyklens antall er forholdsvis meget beskjedent, nemlig ca 400 000. Man ser overhodet i U. S. A. sjelden en motorsyklist i trafikken — og tråsykler forekommer praktisk talt ikke.

De private personbiler.

Som kjent er bruken av privat personbil overordentlig utbredt i U. S. A. I 1950 hadde hver 3,8 person sin «car». Norge har tilsvarende 1 personbil pr 55 innbyggere. Dette tall gir dog et noe skjevt bilde, idet vi også bør ta med våre ca 25 000 motorsykler. Regnes en rimelig reduksjon for motorsyklens lavere kapasitet, kan tallet hos oss heller settes til 1 personbil pr 46 innbyggere.

Bruken av bil er et særdeles karakteristisk trekk i transportvesenet i U. S. A. og preger i høy grad hele måten hvorpå befolkningen lever og innretter seg. To tredjeparter av familiene i U.S. A. har personbil. Det anslås at personbilene kjører ca 550 milliarder vognkm pr år slik at den gjennomsnittlige kjørelengde pr år er ca 14 000 km.

Det er ikke uvanlig at nettopp personbilholdet i U. S. A. betraktes — sett med europeiske øyne — som noe av en overdreven luksus. I denne forbindelse må man imidlertid være merksam på at selv om bruken av bil utvilsomt går inn i den høye levestandard i Sambandsstatene, så er bilholdet der så å si nødvendiggjort av de særegne forhold som er til stede. De svære avstander bevirker at den enkeltes arbeidskapasitet ville bli sterkt redusert om ikke den hurtige, bekvemme og alltid disponible personbil kunne nyttes. En meget vesentlig del av produksjonen og omsetningslivet er samlet i de

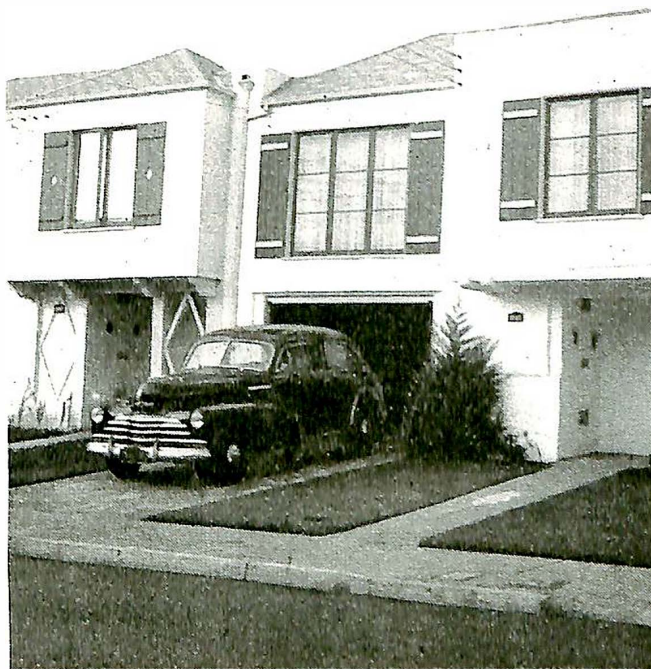


Fig. 3.

store byer, mens funksjonærer og arbeidere helst bor i forstedene eller lengre ute i mer landlige omgivelser. De rutegående kommunikasjoner makter ikke den svære persontransport fra og til arbeidet og privatbilene tar nå på de fleste steder brorparten av denne befordring.

Bruken av privatbil inngår som et nødvendig ledd i gjennomføringen av den sterke boligbygging som er i gang i U. S. A. Den tilsikter bl. a. å skaffe tilveie små eneboliger i størst mulig utstrekning, og det ble i 1950 satt i gang bygging av 1,4 million boliger og av disse var over halvparten finansiert ved hjelp av garantier eller subvensjon fra det offentlige. En mengde av disse oppføres i forstadsområdene til de større byer eller i drabantbyer i nærheten av disse.

Fig. 3 viser en ny rekkebebyggelse i forstadsområdet til San Francisco. Huset har ikke kjeller. I 1. etasje er foruten trappeoppgang anbragt garasjen hvor familiens uunnværlige hjelper — bilen — titter fram. I garasjen er også husmorens uunnværlige hjelper — vaskemaskinen — anbragt. I 2. etasje finnes 2 oppholdsrom, 2 soverom samt kjøkken, entré og bad samt w.c. Huset har en liten forhage og dessuten en inngjerdet hageflekk på baksiden. Det koster i San Francisco ca 13 000 \$. Et tilsvarende hus, f. eks. i Chicago, hvor man må ha kjeller og bygge mer solid, koster antagelig ca 22 000 \$. Slike småhus finansieres oftest ved hjelp av lån som blir ydet av forsikringsselskaper og banker mot garanti fra The



Fig. 4. Her reklamerer Potomac Farms Motel med: Det er radio og fjernsyn i alle rom.

Federal Housing Administration. Denne institusjon er opprettet i henhold til en federal lov som ble vedtatt for noen år siden for å hjelpe folk til å eie sitt eget hjem. Garantien fra F.H.A. er basert på administrasjonens verdiansettelse og etter følgende skala:

| | | | |
|---|-----|-----|--------------|
| Garantien dekker 90 % av eiend.verdi opptil \$ 7 000,—. | | | |
| 85 % | —»— | —»— | \$ 10 000,—. |
| 80 % | —»— | —»— | \$ 12 000,—. |
| osv. | | | |
| 50 % | —»— | —»— | \$ 24 500,—. |

Det som ikke lånes i henhold til garantien, må da eieren dekke selv på en eller annen måte. Lånet tilbakebetales over 20 eller 25 år. En av betingelsene for å få et F.H.A. lån er at man må ha en noenlunde sikker inntekt og det regnes at månedslønnen (full lønn minus fradrag av inntektsskatt, alderdomspensjon, sykeassuransse etc.) må være omtrent 4 ganger det månedlige avdrag for lånet. Eiendomsskatt og brannassuransse må kjøperen selv svare, men har man F.H.A. lån, blir disse utgifter inkludert i de månedlige avbetalinger. En statlig institusjon ordner med subsidier til boliger for familier med særlig lave inntekter. Staten betaler årlige bidrag til driftsutgiftene av disse byggene og leiene fastsettes i forhold til inntektene. Stiger disse over visse grenser, må leieboeren ut, og det viser seg at de gjerne kjøper nytt hus for å kunne bo godt. Privatbilen er å betrakte som et nødvendig ledd i gjennomføringen av en i U. S. A. høyst påkrevd desentralisasjon av industrien.

I det hele kan man si at privatbilen er blitt et nær mest uunnværlig redskap for amerikaneren.

Den gjør det mulig for ham og hans familie å bo i mer sunne og tiltalende omgivelser enn storbyen kan by på. Den øker hans kapasitet og den gir dessuten ham og familien mulighet for å kunne ordne sitt behov for rekreasjon og adspredelser på en i økonomisk hensende overkommelig måte. Uten sin privatbil ville amerikaneren og hans familie slik som samfunnets struktur i U. S. A. er, bli isolert i en uutholdelig grad. Undersøkelser har da også vist at en familie i U. S. A. for 50 år siden reiste ca 1500 km pr år, mens de private personbiler i dag kjører gjennomsnittlig ca 14 000 km pr år.

Ferielivet og hensiktsmessig bruk av fritiden spiller overhodet en stor rolle i U. S. A. og dette er lett forklarlig når man ser hen til det behov for avspenning som det sterkt forserte arbeidstempo bevirker. For en stor del beror privatbilens betydning på den omstendighet at den muliggjør i vid utstrekning at så å si alle lag av befolkningen her kan komme med og få den fornødne rekreasjon. Av feriereiser ble i 1950 foretatt 69 % med bil, 15 % med jernbane, 8 % med buss, 4 % med fly, 2 % med skip og 2 % med andre befordringsmidler.

Motels.

Et meget interessant trekk i ferielivet i U. S. A. er bruken av de spesielle motorhoteller, de såkalte *Motels*. Man leier rom i hytter som enten er isolert eller lagt i grupper eller i rekker. Byggekostnaden pr rom ligger på omtrent en tredjedel av det som må til for hotellbygg i byen. Leien er fra \$ 5,00 til \$ 12,00 pr døgn beroende på størrelsen, antall personer og beliggenhet. Hvis de er beregnet for gjennomgangstrafikk, er leien som regel lavere enn hvis de er beliggende i nærheten av badesteder eller feriesteder. Noen har også lavere

Traffic Surveys Show That 59% of City Driver Trips are for Purpose of Making a Living

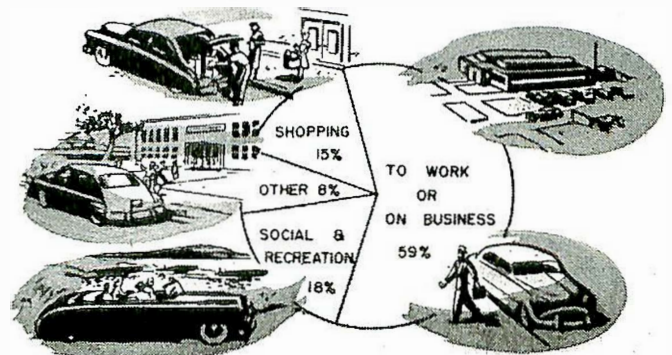


Fig. 5. Slik fordeler bruken av privatbil seg i U. S. A.

priser, når ferisesesongen er over, for selgere og forretningsfolk.

I et motel får man et eller to værelser med bad og w.c., en eller to senger, gass eller oljeoppvarming samt sengeklær og håndklær. Som regel er der ikke kjøleskap eller komfyr. Man har egen inngang og parkeringsplass for bilen like utenfor. Det siste er en vesentlig grunn for at motels er så populære, for man behøver ikke å ta hele bagasjen ut av bilen, og man er ikke nødt til å lete etter en parkeringsplass eller leie en garasje plass som kanskje ville være nokså langt borte.

Motels har ofte ikke noen restaurant eller spisesal, men det er alltid en kafé i nærheten. Hvis man har med isboks og termosflaske, kan man om aftenen kjøpe ferdige smørbrød og kaffe og ha til frokost den neste morgen. (Is for isboksen kan man få kjøpt på bensinstasjoner eller andre utvalg.) Hvis man har med elektrisk kaffekjele og kokeplate, kan man lage frokost eller en lettere lunsj, men ikke middag.

Det er noe billigere å bruke motels — særlig for en familie med barn, men den største fordel er at man er uavhengig av måltidene hvis man tar turer som varer mesteparten av dagen. Hvis man bor på et vanlig sommerhotell, er måltidene som regel inkludert i prisen pr døgn.

Det arbeides for å høyne disse anleggs standard, men kvaliteten er ennå noe ujevn. American Automobile Association har således hittil bare godkjent ca 3500 av de 30 000 anlegg som i dag finnes i U. S. A.

For våre forhold med korte sesonger og høye byggekostnader ville muligens motels være et brukbart middel til å avhjelpe hotellnøden i sesongene.

Bruken av privatbil.

Bureau of Public Roads har i samarbeid med trafikkingeniørene i staten og byene undersøkt hva Privatbilene brukes til, og er kommet til det resultat at av den samlede kjøring foregår:

- 59 % til og fra forretning eller arbeid,
- 15 % til innkjøp og annen kjøring for familiens daglige behov,
- 18 % til feriereiser, weekendturer og annen rekreasjon,
- 8 % til andre formål.

Disse prosenttall viser at privatbilen også i U. S. A. helt overveiende er et nyttig og uunnværlig redskap — ikke en luksusgjenstand.



Fig. 6. Etter at reguleringen av avbetalingsvilkårene er opphevet, er det lettere å skaffe seg en vogn i U. S. A. På skiltet står følgende: 1.00 (dollar) down any car, dvs. vederheftige personer kan få kjøpt en bil på avbetaling mot å betale 1 \$ kontant og resten i avdrag.

Omsetningen av brukte biler.

Det store antall personbiler som er i bruk, er selvsagt fordelt på alle lag av befolkningen og dette muliggjøres ved den meget godt ordnede omsetning av brukte vogner. Det vanlige tør være at de mer velstående kjøper ny vogn forholdsvis ofte — hvert år eller hvert annet. Dette gjør at markedet for brukte biler i god stand alltid er rikelig forsynt og gir den alminnelige mann høve til å skaffe seg vogn til en for ham overkommelig pris. Gjennomsnittsalderen for privatbilene i U. S. A. er ca 7,8 år og en privatbil skifter eier flere ganger i løpet av de ca 14 år den er i bruk. En vogn i den midlere prisklasse selges f. eks. når den er 2 år gammel for \$ 1400 — når den er 7 år, er prisen \$ 800 — når den er 10 år gammel, \$ 250 — og den går da for resten av levetiden for millioner av arbeidere som ofte flere i fellesskap nytter den til og fra arbeidet og som kjører den inntil den selges som skrap for 30—50 \$.

Omsetningen av brukte biler går altså praktisk talt alltid om bruktbilforhandlere. Overalt langs de mer befærdede veger og gater ser man utsalgene av «Used Cars». Bruktbilforhandlerne kjøper bilene i fast regning og selgeren får fullt oppgjør straks og er uten ansvar for hva vognen måtte innbringe. Kjøperen kan som regel med full fortrøstning henvende seg til bruktbilforhandlerne. Prisene er temmelig konstante for de respektive modeller og årganger og forhandlerne vil særlig overfor kjøpere fra distriktet — være interessert i å opparbeide seg et godt renommé.

Ifølge Federal Reserve Board's Survey of Consumers' Finances ble det i U. S. A. i 1949 solgt 4,5 millioner nye og 6,9 millioner brukte person-

biler. En meget betydelig del av bilsalget skjer på avbetaling. Det var tidligere påbudt at $\frac{1}{3}$ skulle betales kontant og resten i løpet av 18 måneder — senere forkortet til 15 måneder. Hensikten med skjerpelsen var å søke redusert den uhyre avbetalingsgjeld på ca 19 milliarder dollars som en del av de amerikanske familiers høye levestandard er kjøpt for. Av denne avbetalingsgjeld svarer personbilkjøperne for ca 6 milliarder. For kort tid siden ble imidlertid alle restriksjoner vedrørende kjøp av brukte biler på avbetaling opphevet, hvilket medførte at lagrene ble meget sterkt redusert — se for øvrig fig. 6.

Rent trafikkmessig reiser det overveldende antall personbiler betydelige vanskeligheter. Vegene og gatene er på mange steder ikke på langt nær egnet til å greie trafikkmengden av i dag. I de sentrale strøk av de større byer er parkeringsvanskelighetene nærmest akutte. Samtidig sinkes trafikkavviklingen på grunn av mengden av kjøretøyer og fordi det stadig må ventes på grønt lys i de regulerte kryss. Hertil kommer at antallet av trafikkulykker både i og utenfor byene er avskrekende høyt. Trafikken er vokset langt raskere enn veg- og gateutbyggingen har kunnet følge med og U. S. A. står foran nødvendigheten av å investere voldsomme beløp til utbedring og nyanlegg i veg- og gatenettet samt til å tilveiebringe parkeringsmuligheter for å eliminere den nå rådende «traffic congestion».

Bussene.

De private personbiler har som foran nevnt overtatt en nesten overveldende del av personbefordringen i U. S. A., og er derfor i høy grad medbestemmende når det gjelder utnyttningen av de offentlige landverts kommunikasjoner — jernbanene, bussene — flyene og de innlands vannvegene.

Særlig er det i denne forbindelse interessant og nyttebringende å følge utviklingen av kapitlet «bil — bane». Jernbaneselskapene i U. S. A. som alle er private, sluttet allerede fra 1910 av å utvide skinnenettene. Tvert om ble etter hvert ulønnsomme banestrekninger nedlagt, slik at antall km jernbane som i 1910 var maksimalt med ca 400 000 km, nå er redusert til ca 365 000 km. Det var først privatbilene og senere fra 1920-årene bussene som etter hvert overtok en betydelig del av jernbanens mer lokalt betonte trafikk. Jernbanene søkte imidlertid kompensasjon for tapet ved å utvikle fjernttransporten av personer og masse gods.

Stort sett har således baneselskapene ved å avvikle tapbringende transport og ved å aktivisere den virksomhet som lå best an for dem, hele tiden greidd å drive i økonomisk balanse.

Mens denne utvikling foregikk var landets folketall økt med henved 40 millioner. Produksjonen var steget sterkt og reisebehovet var betydelig større. En ny faktor var imidlertid kommet inn i trafikkbildet og gjorde seg etter hvert sterkt gjeldende. Byggingen av highways som tok til i 1920-årene stilte nemlig til rådighet for trafikken et sammenhengende nett på ca 300 000 miles (480 000 km) av veger som for sin tid måtte betegnes som førsteklases. Det var naturlig at en stor del av personbefordringen flyttet over fra jernbanen til vegen. Vegtransporten var mer fleksibel og kjøring «fra dør til dør» kunne nyttes i stor utstrekning.

Ved denne omlegging fikk også bussene sin store sjanse og utviklingen har på dette område gått med en rivende fart. De første primitive 20-seters busser som kom omkring år 1920 forsvant og man fikk etter hvert 25-, 27-, 29-, 33-, 37- og 41-seters vogner samtidig som også kjøreegenskapene, bekvemmeligheten og hastigheten ble tilgodesett slik at den moderne amerikanske buss i grunnen nå bare forlanger noe bedre veger for å kunne yte praktisk talt den komfort som kan nås, når man ikke forlanger særskilte sovecabins.

Ved utgangen av 1950 hadde U. S. A. 224 000 busser i bruk. Av disse gikk 126 000 i transport for private og offentlige foretagender samt i regulær rutekjøring, mens 98 000 var skolebusser.

Vedrørende skolebussene skal bare nevnes at disse i skoleåret 1947—48 befordret 24 millioner elever til og fra skole. Hele befordringen kostet i dette skoleår ca 180 mill. \$ — omregnet til en rimelig kurs blir dette ca norske kr 400,— pr elev pr år.

Hva angår den regulære bussrute-trafikk skal først bemerkes at det for denne som helhet praktisk talt ikke foreligger statistikk og andre opplysninger som er egnet til å være grunnlag for nærmere studium. Først fra 1924 ble det foretatt særskilt telling av bussene. Ved utgangen av det nevnte år hadde U. S. A. 17 808 busser og senere er stigningen foregått temmelig jevnt opp til 108 000 busser i regulær rutetraffic pr i dag. Regner vi ikke skolebussene med, så har pr i dag Norge 1 buss for hver 815 innbygger og U. S. A. 1 buss for hver 1400 innbygger (skolebusser ikke medregnet). Disse tall gir et klart bilde av hvilken særskilt betydning busstrafikken har — og fremfor alt vil få — i vårt land, og hvor påkrevd det

er å gi bussene gode vegger og gode arbeidsforhold for øvrig.

Grunnen til at det ikke finnes noen brukbar statistikk for så vidt angår den samlede buss-trafikk i U. S. A. er at de forskjellige stater hver for seg suverent administrerer den busstrafikk som foregår innen deres territorier. Det som foreligger om statenes interne busstrafikk — *interstate traffic* — er ikke samlet og bearbeidet.

Gjennomgangsrutene (*intercity traffic*).

Noe tilsvarende er ikke tilfelle når det gjelder den såkalte *intrastate traffic*. De bussforetagender som driver slik virksomhet gjennom flere stater og som er over en viss størrelse, må nemlig ha løyve fra en federal instans — Interstate Commerce Commission — I.C.C. — og er av denne pålagt plikt til ved utgangen av hvert år å gi fornødne statistiske oppgaver for så vidt angår den såkalte *intercity traffic*.

Intercity-bussruter er de som trafikerer hovedsakelig mellom byer som er forbundet med hverandre ved highways. Disse ruter som vi muligens kan gi navnet *gjennomgangsruter* er forutsatt å skulle by trafikantene en høyere standard av komfort enn den som lokalruter eller forstadsruter kan oppvise. De skal for øvrig også betjene steder av noen betydning langs den highway de trafikerer.

Omtrent 2700 ruteselskaper arbeider hovedsakelig i gjennomgangstrafikken. Av disse har ca 1000 bare *interstate* trafikk og for disses vedkommende foreligger som foran nevnt, ikke statistiske oppgaver. Av de resterende 1700 selskaper i *intrastate* trafikk er siden 1939 en viss part, klasse I, pålagt å levere regnskaper og statistiske opplysninger i fullt omfang. Denne klasse omfatter opprinnelig de intercity selskaper som hadde en årsinntekt på over 100 000 \$. Klasse I kom derved til å omfatte bare 288 av de foran nevnte 1700 selskaper. Denne begrensning har dog liten betydning for verdien av statistikken over denne virksomhet, idet klasse I avviklet ca 90 % av gjennomgangstransporten med busser. Fra 1950 er klasse I ytterligere redusert, idet inntektsgrensen er høynet til 200 000 \$. Hermed falt 88 selskaper bort slik at det ble 200 igjen. Heller ikke denne endring er av noen særlig betydning, idet reduksjonen bare satte ca 6 % av intercity transporten utenfor.

For de mindre selskaper — klasse II og III — er det innført enklere oppgaver siden 1948. Disse er imidlertid ennå ikke bearbeidet og tilgjengelige.

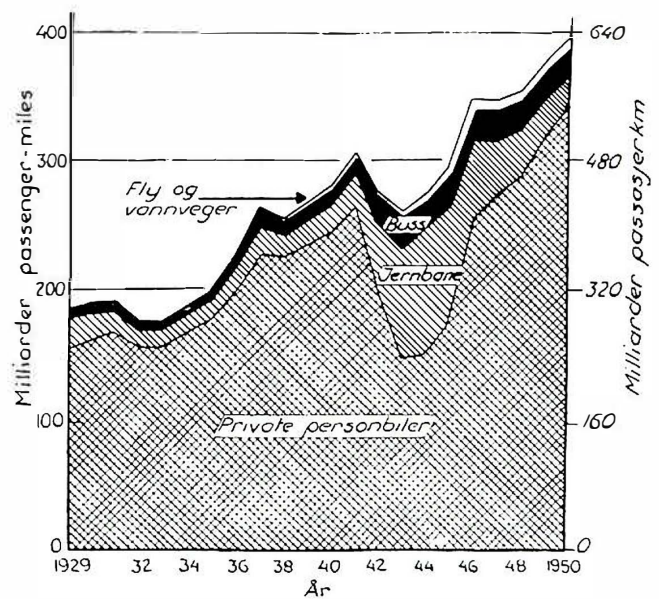


Fig. 7. En ser hvordan hele persontrafikken gikk ned i depresjonsårene etter 1930. I krigstiden var bruken av privat personbil sterkt begrenset og bussene og fremfor alt jernbanene måtte overta en betydelig større trafikkmengde enn normalt. I dag er fordelingen 85 % med private personbiler, 7 % med jernbane, 5.3 % med buss og 2.7 % med fly og vannvegene. For bussenes vedkommende er bare de 15 000 intercity busser regnet med.

Klasse I som man altså har brukbar statistikk for, omfatter som foran nevnt ca 200 selskaper som til sammen hadde ved utgangen av 1950 ca 15 000 busser.

Utviklingen av den amerikanske intercity-buss-transport er av stor interesse for oss. Hvor det gjelder å regulere transporten på et nasjonaløkonomisk grunnlag er det om å gjøre å få fastslått hvilke muligheter moderne bussbefordring byr på slik at man kan skaffe tilveie klarhet over hvorvidt og i hvilken utstrekning bussdrift med fordel kan erstatte andre kommunikasjonsmidler og i denne forbindelse f. eks. overflødiggjøre bygging av underskuddsjernbaner her i landet.

I fig. 7 er det gitt en grafisk fremstilling av utviklingen av den intercity persontransport i U. S. A. med jernbane og på vegene samt med vannvegene og i luften i årene 1929 til 1950. Som det vil ses er de private personbiler stadig blitt mer dominerende og i 1950 kjørte de 340 milliarder personmiles (550 milliarder personkm). I krigsårene var deres virksomhet sterkt begrenset, hvilket tilførte bussene og særlig jernbanen en betydelig økt transportmengde. I etterkrigstiden da personbilkjøringen ble fri, inntraff tilbakeslag for de offentlige kommunikasjoner inntil opprustningen de par siste år atter har bragt deres trafikkmengde til å stige.

Meget interessant er det å gjøre seg kjent med hvordan fordelingen mellom de offentlige kom-

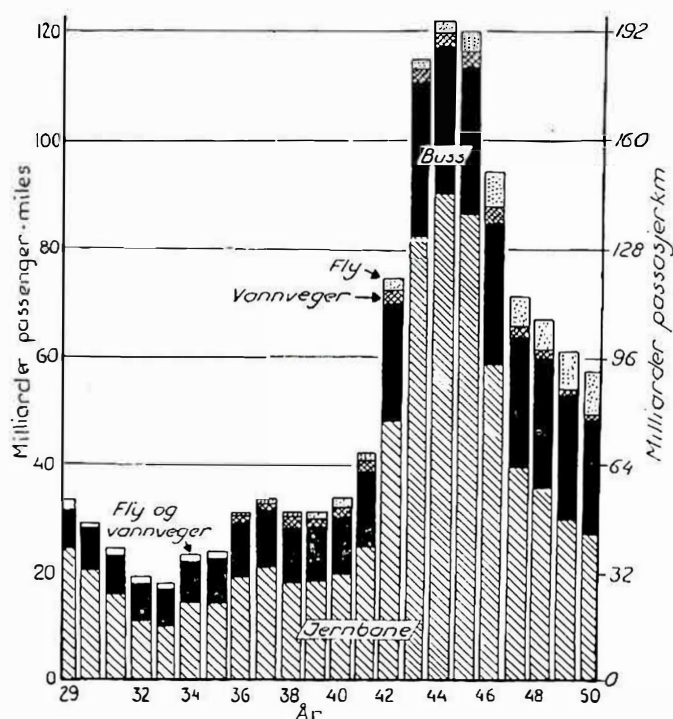


Fig. 8. Fordelingen av persontransporten i U. S. A. i tidsrommet 1929—1950 på de offentlige kommunikasjoner.

munikasjoner har utviklet seg i det samme tidsrom. Av fig. 8 fremgår at i 1929 hadde jernbanen 75 %, bussene 21 % og vannvegene 4 %. I 1950 var fordelingen tilsvarende, jernbanen 48 %, bussene 36 %, flyrutene 14 % og vannvegene 2 %. Dette er regnet i personkm og for bussenes vedkommende er også her bare den intercity transport tatt med. Det er også verd å merke seg den betydelig økte persontransport med jernbanene i krigsårene.

Betrakter man forholdet på grunnlag av antall befordrede personer, ligger bussene langt foran jernbanen. Forholdet er belyst i fig. 9. I 1919 befordret jernbanen og bussene hver for seg omtrent like stort antall passasjerer, nemlig ca

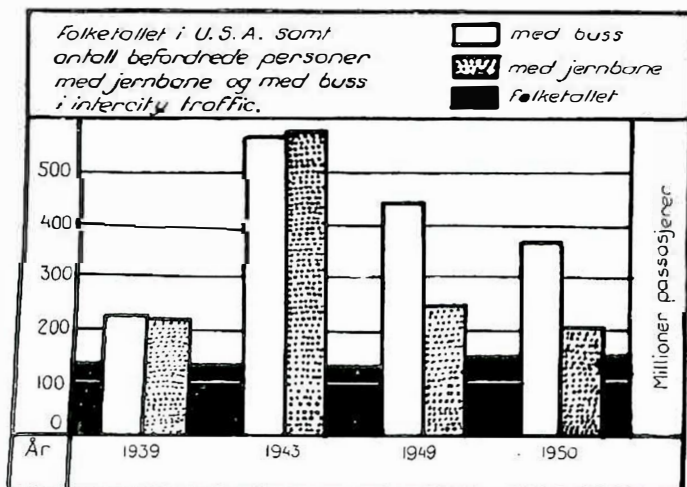


Fig. 9.

220 000 000. I 1950 hadde jernbanen 208 000 000, mens bussene nærmet seg det dobbelte med ca 366 000 000. Det er skjedd en tydeligere markering av en oppdeling etter reiselengden. Den gjennomsnittlige reiselengde er for jernbanen ca 120 miles (192 km) — for bussen 51 miles (82 km).

De oppgaver som foran er gjengitt vedrørende overføringen i U. S. A. av personbefordringen fra jernbanen til vegene, omfatter altså bare intercity trafikken — lokalruter og forstadsruter ikke regnet med.

Denne utvikling har også funnet sted i en periode hvor det offentlige har utøvet en effektiv regulering av kommunikasjonene. Man må da kunne gå ut fra at utviklingen anses heldig og fordelaktig og at den ikke påfører noen part urimelig eller alment sett skadevoldende konkurranse.

Busstakstene.

Det er da grunn til først og fremst å undersøke hva trafikantene må betale for befordringen. Etter den første verdenskrig gikk jernbanene i U. S. A. til en betydelig forhøyelse av takstene for personbefordring og holdt disse i tidsrommet 1920—30 gjennomsnittlig på 3,08 cents pr. person-mile. Bussene begynte imidlertid fra omkring 1930 å gjøre seg så sterkt gjeldende at persontakstene ble senket så de kom litt under 2 cents pr. person-mile. På dette fundamentale område har altså bussene utøvet en meget heldig regulerende virkning.

Det er bemerkelsesverdig at busselskapene i intercity trafikk i U. S. A. har maktet gjennom stadige forbedringer av driftsmåte og materiell å holde takster som ikke på langt nær er steget så sterkt som den alminnelige forbruksindeks (se fig. 10).

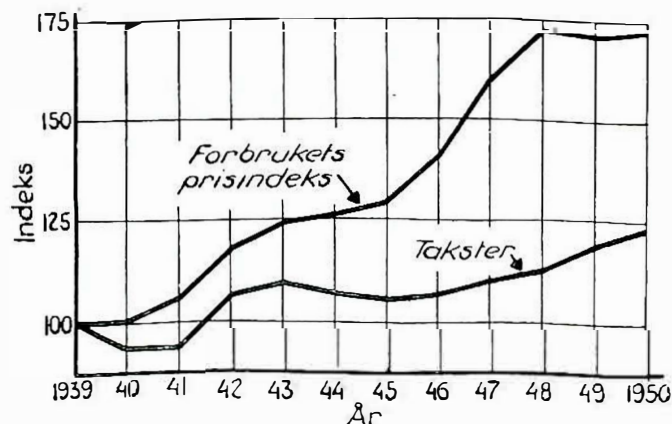


Fig. 10. Busstakstenes stigning i U. S. A. i forhold til indeksen for det alminnelige forbruk i tidsrommet 1939—1950.

For den regulering og rasjonalisering av den landverts samferdsel som nå i forsterket grad skal gjennomføres her i landet, er utviklingen av gjennomgangstrafikken med busser i U. S. A. av stor betydning, idet den nødvendiggjør at spørsmålet «bil—bane» må vurderes på ny på grunnlag av de helt oppsiktsvekkende resultater bussene viser seg å kunne nå på dette område.

Det er imidlertid vanskelig å trekke fullgyldige sammenligninger når det gjelder busstransporten i de to land. For det første har dollaren, som foran nevnt, en betydelig mindre kjøpekraft i U. S. A. slik at en omregning av inntekter og utgifter etter dagens kurs, \$ 1,00 = n. kr. 7,15, vil gi et skjevt bilde. Vanlig regner man i dag at regulære forbruksartikler for det daglige liv sammenlignet med norske forhold, gir en omregningskurs tilsvarende \$ 1,00 — lik omtrent n. kr. 3,50. Videre er det for et sammenlignende arbeid uheldig at det ikke kan skaffes sikre gjennomsnittstall for hele busstrafikken i U. S. A. Dette på grunn av at skatter, avgifter og prisene på en rekke forbruksartikler varierer til dels meget sterkt i de 48 stater.

Busstransportens kostende.

Det er imidlertid gjennomgangstrafikken, intercity-rutene, som har størst betydning for oss og her er det som foran nevnt mulig å vurdere forholdet. I det følgende gjør jeg et forsøk på å sammenligne intercity-trafikken i U. S. A. med de lengre ruter i Oslo-området. De verdier det opereres med er for U. S. A.s vedkommende vesentlig hentet fra Bus Facts 1951 (20th Edition) samt The Greyhound Corporation's regnskap og årsberetning for 1951, og dessuten særskilte mer detaljerte oppgaver fra Northland Greyhound Lines for 1950.

I 1950 var utgiftene pr buss-mile i U. S. A. i intercity trafikk 34,7 cents. Med fradrag av 5,6 % overskudd blir nettoutgiften 32,7 cents pr buss-mile = 20,4 cents pr busskm.

I Oslo-området hadde i fjor bussene tilsvarende 160 øre pr busskm.

Dette gir en omregningskurs:

$$1 \$ = \frac{160}{20,4} = 7,84.$$

Regner man ut omregningskursen på grunnlag av kostende pr personkm, viser Greyhounds rapport for 1950 — 1,81 cents pr person-mile = 1,13 øre pr personkm. I Oslo-området var gjennomsnittstaksten i 1952 ca 7,2 øre pr person-km.

Dette gir en omregningskurs:

$$1 \$ = \frac{7,2}{1,13} = 6,37.$$

Disse to omregningskurser ligger meget høyt og viser at U. S. A. er langt foran oss når det gjelder å virkelig utnytte de muligheter som den moderne busstransport frambyr. At omregningskursen er noe gunstigere når man regner på grunnlag av antall person-km, skyldes særlig at vi her i landet har flere passasjerplasser i vognene og således gir tilsvarende mindre komfort. Den nå vanlige buss i intercity trafikk i U. S. A. har 37 sitteplasser, mens vi i Norge tilsvarende har omtrent 45.

Grunnen eller grunnene til at vi ligger så vidt langt tilbake, kan klargjøres ved en noe nærmere analyse av detaljene vedrørende busstransporten i de to land:

For intercity trafikk kan en regne med følgende gjennomsnittsverdier:

| | U. S. A. | Norge. |
|---|-------------|-------------|
| Anskaffelsespris pr buss (U. S. A. 26 000 \$) | 186 000 kr. | 115 000 kr. |
| Bussens levetid | 10 år. | 7 år. |
| Kjøredistanse pr buss pr år (U. S. A. 100 000 miles) | 160 000 km | 70 000 km |
| Samlet kjørelengde i levetiden | 1 600 000 » | 490 000 » |
| Amortisasjon pr busskm | 11,6 øre | 23,5 øre |

Amortisasjonsutgiftene ligger altså her i landet dobbelt så høyt som i U. S. A. Årsaken hertil er fremfor alt å søke i vegnettenes forskjellige kvalitet. Slik våre veger i dag er, slites bussene, som alt annet bilmateriell, for hurtig. Det er her regnet med den økonomiske levetid for en buss. Overstiges denne, kan nok amortisasjonsutgiftene bli mindre, men vedlikeholdsposten stiger uforholdsmessig slik at driftsøkonomien ytterligere forverres.

| | U. S. A. | Norge. |
|---|----------|----------|
| Bussenes vekt (ulastet) (U. S. A. 20 000 pund) | 9 080 kg | 7 500 kg |
| Bussenes antall hk | 220 » | 140 » |

Skjønt bussene i U. S. A. kjører på bedre veger enn de norske, volder den større kjørefart og den noe større vekt at brennstofforbruket blir høyere (det regnes her med dieseldrift):

| U. S. A. | Norge. |
|----------------------|--------------------|
| 0,156 gall. pr mile. | 0,275 liter pr km. |
| 0,37 liter pr km. | |

Dieseloljen er imidlertid billigere i U. S. A. Pris pr gall. til større forbrukere kan settes til 16 cents pr gall. (hvorav 6 cents er avgifter). Literprisen blir da 4,2 cents = 30 øre.

Brennstoffutgiften pr busskm.:

| | |
|---------------------------|----------|
| U. S. A. | Norge. |
| 0,37 à 30 øre = 11,1 øre. | 9,5 øre. |

I Norge må det imidlertid svares vektavgift av dieseldrevne busser, mens de tilsvarende avgifter i U. S. A. er inkludert i oljeprisen. Vekten av en norsk buss av den størrelse det her er tale om, er ca 7500 kg, hvilket gir en årlig vektavgift på ca 5600 kr. Deles denne avgift på kjørelengden pr år, blir det et tillegg i brenselutgift på ca 8 øre pr km.

Brenselutgiftene pr busskm blir således på dette grunnlag:

| | |
|-----------|---------------------|
| U. S. A. | Norge. |
| 11,1 øre. | 9,5 + 8 = 17,5 øre. |

Disse to tall for brennstoffutgiftene pr vognkm er dog ikke direkte sammenlignbare, og det er påkrevd å se på hele forholdet hva angår offentlige skatter og avgifter på busstrafikken i U. S. A. Dette er imidlertid et overmåte vanskelig kapittel, idet skatter og avgifter oppkreves av hver enkelt av de 48 stater på forskjellig grunnlag og med varierende belastning. For bruken av buss betales i de forskjellige stater noen eller alle av følgende avgifter: License Fee (en årlig avgift beregnet etter bussens kapasitet), Fuel Tax (drivstoffavgift), Lubricating Oil Tax (smøreoljeavgift), Special Tax (beregnet etter år utkjørte miles), Regulatory Fee (beregnet i forhold til årlig bruttoinntekt). Det bemerkes at de foran nevnte avgifter i enkelte stater beregnes på annet grunnlag enn det som foran er angitt og at det også i noen stater er andre avgifter, men disse innbringer bare ubetydelige beløp. Regner man imidlertid med en normal intercity-buss som utnyttes ca 50 % og kjører 100 000 miles pr år, blir den samlede utgift til off. avgifter lavest i Massachusetts med 775,50 \$ pr buss pr år og dyrest i North Carolina med 3887,25 \$ pr buss pr år. Det er selvsagt ikke mulig å gi et gjennomsnittstall på dette meget svevende grunnlag. En undersøkelse av avgiftsbelastningen pr buss for Northland Greyhound Lines, som vesentlig opererer i et område som meget ligner Norge, viser at dette selskap i 1951 betalte for 468 busser 326 418 \$ fuel taxes og 466 796 \$ registration og license fees. Dette gir ca 1700 \$ pr buss pr år.

Imidlertid må det i U. S. A. også svares avgifter og skatter til Federasjonen og dessuten visse avgifter på forbruksartikler til byene og enkelte kommuner. Det er vanskelig å få noen oversikt over

hele det brokete skatte- og avgiftssystem. Et holdpunkt gir imidlertid Greyhounds årsberetning for 1951 hvor den her omhandlede utgiftspost er anført å tilsvare 3,2 cents pr bussmile (skatt av formue og inntekt ikke medregnet).

Forholdet skulle da bli at avgiften pr busskm er:

| | |
|------------|----------|
| i U. S. A. | i Norge. |
| 14,3 øre. | 8 øre. |

I det hele kan man si at busstransporten også i U. S. A. er høyt beskattet, men den arbeider under gunstige forhold og har derfor en betydelig evne til å svare skatter og avgifter. Det er grunn til å merke seg at det er om å gjøre i vårt land å bedre bussenes arbeidsvilkår slik at de virksomt kan bidra til vegers anlegg, utbedrings- og vedlikehold — uten at deres driftsøkonomi blir skadelidende og uten at trafikantene blir unødigt dyrt betjent.

Lønninger beløper seg ifølge Bus Facts 1951 til 39,9 % av totalutgiften pr buss-mile 20,4 cents = 8,1 cents, hvilket gir:

| | |
|---------------------|-----------|
| U. S. A. | Norge. |
| 42,6 øre pr busskm. | 44,5 øre. |

Her er det nødvendig å bemerke at det er regnet med kurs for dollar 7,15. Sjåførlønnen ligger i Norge betraktelig lavere enn i U. S. A. En ukelønn på 90 \$ er ikke uvanlig — altså meget betraktelig høyere enn i Norge. Når resultatet av beregningen likevel ikke faller gunstigere ut for Norge, er grunnen hertil vesentlig de betydelig lengre utkjørte distanser pr sjåfør i U. S. A.

Vedlikeholdet av materiellet koster ifølge Northland Greyhound 3,41 cents pr buss-mile. Vedlikeholdet av vognmateriellet blir da

| | |
|---------------------|---------------------|
| U. S. A. | Norge. |
| 15,3 øre pr busskm. | 37,8 øre pr busskm. |

Gummiforbruket er ifølge Greyhound 0,8 cent pr buss-mile og blir da:

| | |
|--------------------|--------------------|
| U. S. A. | Norge. |
| 3,6 øre pr busskm. | 9,2 øre pr busskm. |

Sammenstillet ser den foran foretatte analyse av bussdriften i U. S. A. og i Norge slik ut (regnet i øre pr busskm):

| | U. S. A. (Intercity bus traffic) øre pr busskm. | Norge. (Større gjen- nomg. ruter) øre pr busskm. |
|--|--|---|
| Amortisasjon | 11,6 | 23,5 |
| Brennstoff (avgift inkl.) | 11,1 | 17,5 |
| Skatter og avgifter (skatt på inntekt og formue ikke inkl.) | 14,3 | 8,0 |
| Lønninger | 42,6 | 44,5 |
| Vedlikehold | 15,3 | 37,8 |
| Gummi | 3,6 | 9,2 |

Studerer man disse forbruksposter noe nærmere, er det uten videre klart at den vesentligste grunn til at tallene peker så sterkt i Norges disfavør, er den omstendighet at vi har forsømt i en årrekke å bevilge så vidt store beløp til utbedring og forsterkning av vegen og bruene, at vi kan bruke stort regningssvarende materiell og kjøre med en rimelig hastighet. Våre smale, bakkede veger med ofte

meget ugunstig linjeføring, sliter uforholdsmessig på materiellet. Grusbanene gir for stor rullemotstand samt øker brennstofforbruket og gummiforbruket. Vi må legge vegforholdene slik til rette at vi kan gi distriktene billig og hurtig busstransport. De beløp som investeres til dette formål, vil vi få mangedobbelt igjen i form av lavere transportkostnader og økt konkurransevne. (Forts.)

Inn- og utpassering av motorkjøretøyer i Norge 1951

Oversikt over inn- og utpasserte norske motorkjøretøyer ved grensetollstasjonene i 1951.

Sammendrag.

| Politi-distrikt | Grensetollstasjoner | Antall innpasserte mr.kjøretøyer | Antall utpasserte mr.kjøretøyer | Sum eksporterte mr.kjøretøyer |
|-----------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Halden | Svinesund | 14 622 | 15 475 | 30 097 |
| | Tyslingmoveien . | 1 222 | 859 | 2 081 |
| | Holtet | 2 549 | 2 079 | 4 628 |
| | Hov | 5 | 5 | 10 |
| | Kornsjø | 1 658 | 1 414 | 3 072 |
| | Allingmoveien .. | 2 352 | 2 341 | 4 693 |
| | Ørje | 7 121 | 7 139 | 14 260 |
| | Øymark | 787 | 755 | 1 542 |
| Sarpsborg | Rømskog | 1 748 | 1 803 | 3 551 |
| Kongsvinger | Åsnes | 1 167 | 1 203 | 2 370 |
| | Fald | 14 | 12 | 26 |
| | Grue | 1 243 | 1 199 | 2 442 |
| | Brandval | 1 709 | 1 665 | 3 374 |
| | Austmarka | 618 | 610 | 1 228 |
| | Utgardsjøen | 1 811 | 1 742 | 3 553 |
| | Magnor | 7 593 | 7 674 | 15 267 |
| | Vestmarka | 1 041 | 992 | 2 033 |
| | Posåsen | 83 | 74 | 157 |
| Rotna | 50 | 36 | 86 | |
| Østerdal | Trysil | 563 | 550 | 1 113 |
| | Flermoen | 730 | 734 | 1 464 |
| | Lillebo | 1 173 | 1 098 | 2 271 |
| | Lördalen | 171 | 173 | 344 |
| | Søndre Trysil .. | 695 | 699 | 1 394 |
| | Valdal | 0 | 0 | 0 |
| | Borveggen | 815 | 787 | 1 602 |
| Uttrøndelag | Vauldalen | 1 292 | 1 265 | 2 567 |
| Inntrøndelag | Ådalsvollen | 2 514 | 2 634 | 5 148 |
| Namdal | Murumoen | 865 | 866 | 1 731 |
| | Østnes | 1 107 | 1 094 | 2 201 |
| | Sørli | 1 288 | 1 376 | 2 664 |
| Helgeland | Umbukta | 372 | 405 | 777 |
| | Krutvatn | 469 | 487 | 956 |
| Troms | Helligskogen ... | 317 | 329 | 646 |
| Vadsø | Karasjøk | 430 | 461 | 891 |
| | | 60 194 | 60 035 | 120 229 |

Oversikt over inn- og utpasserte norske motorvogner ved tollstedene i 1951.

| | Innpasserte | Utpasserte | Sum |
|------------------------|-------------|------------|------|
| Oslo sjøtollsted | 0 | 948 | 948 |
| Oslo jernbanetollsted. | 0 | 0 | 0 |
| Fredrikstad | 38 | 70 | 108 |
| Drammen | 0 | 15 | 15 |
| Sandefjord | 25 | 0 | 25 |
| Larvik | 991 | 1222 | 2213 |
| Porsgrunn | 0 | 1 | 1 |
| Kristiansand | 482 | 583 | 1065 |
| Stavanger | 23 | 23 | 46 |
| Bergen | 69 | 83 | 152 |
| Narvik + Bjørnefjell. | 7 | 16 | 23 |
| | 1635 | 2961 | 4596 |

Oversikt over inn- og utpasserte utenlandske motorkjøretøyer ved hovedtollstedene i 1951.

| Tollsteder | Antall innpasserte mr.kjøretøyer | Antall utpasserte mr.kjøretøyer | Sum eksporterte mr.kjøretøyer | Inn-betalt i veg-avgift kr |
|-------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Oslo sjøtollsted | 1045 | 932 | 1977 | 0,- |
| Oslo jernbanetollsted . | 25 | 42 | 67 | 0,- |
| Fredrikstad | 20 | 23 | 43 | 0,- |
| Drammen | 3 | 0 | 3 | 0,- |
| Larvik | 589 | 730 | 1319 | 66,- |
| Porsgrunn | 2 | 2 | 4 | 0,- |
| Arendal | 0 | 0 | 0 | 0,- |
| Kristiansand S. | 672 | 526 | 1198 | 0,- |
| Stavanger | 85 | 39 | 124 | 0,- |
| Haugesund | 9 | 0 | 9 | 0,- |
| Bergen | 532 | 369 | 901 | 0,- |
| Ålesund | 2 | 0 | 2 | 3,- |
| Narvik (+ Bjørnefjell) | 53 | 103 | 156 | 0,- |
| | 3037 | 2766 | 5803 | 69,- |

Sammendrag av oppgavene over inn- og utpasserte utenlandske motorkjøretøyer ved grensetollstasjonene i 1951.

| Politi- distrikt | Grensetoll- stasjoner | Antall inn- pass. motor- kjøre- tøyer | Antall utpas- serte motor- kjøre- tøyer | Sum ekspe- derte motor- kjøre- tøyer | Inn- betalt i veg- avgift kr |
|---------------------|--------------------------|--|--|---|--|
| Halden | Svinesund | 16 262 | 16 127 | 32 389 | 1865,— |
| | Tyslingmoveien | 739 | 717 | 1 456 | 332,— |
| | Holtet | 2 950 | 3 482 | 6 432 | 326,— |
| | Hov | 72 | 66 | 138 | 0,— |
| | Kornsjø | 2 579 | 2 367 | 4 946 | 120,— |
| | Allingmoveien— | 874 | 841 | 1 715 | 56,— |
| | Ørje | 9 135 | 8 550 | 17 685 | 1386,— |
| | Øymark | 449 | 452 | 901 | 14,— |
| Sarpsborg | Rømskog | 942 | 1 012 | 1 954 | 23,— |
| Kongsvinger | Åsnes | 3 127 | 3 303 | 6 430 | 103,— |
| | Fald | 103 | 96 | 199 | 4,— |
| | Grue | 1 646 | 1 541 | 3 187 | 375,— |
| | Brandval | 1 456 | 1 388 | 2 844 | 127,— |
| | Austmarka . . . | 1 073 | 1 075 | 2 148 | 27,— |
| | Utgardsjøen . . | 1 223 | 1 174 | 2 397 | 36,— |
| | Magnor | 8 474 | 9 039 | 17 513 | 1334,— |
| | Vestmarka . . . | 2 644 | 2 667 | 5 311 | 34,— |
| | Posåsen | 335 | 332 | 667 | 5,— |
| | Rotna | 1 061 | 1 023 | 2 084 | 195,— |
| Østerdal | Trysil | 2 078 | 2 266 | 4 344 | 187,— |
| | Flermoen | 918 | 872 | 1 790 | 100,— |
| | Lillebo | 2 285 | 2 165 | 4 450 | 320,— |
| | Lördalen | 314 | 287 | 601 | 10,— |
| | Søndre Trysil . | 2 298 | 2 253 | 4 551 | 115,— |
| | Valdal | 527 | 526 | 1 053 | 0,— |
| | Borveggen . . . | 1 367 | 1 355 | 2 722 | 91,— |
| Uttrøndelag | Vauldalen | 2 646 | 2 648 | 5 294 | 148,— |
| Inntrøndelag | Ådalsvollen . . | 3 790 | 2 970 | 6 760 | 305,— |
| Namdal | Murumoen . . . | 2 907 | 2 851 | 5 758 | 145,— |
| | Østnes | 2 494 | 2 470 | 4 964 | 56,— |
| | Sørli | 1 860 | 1 760 | 3 620 | 194,— |
| Helgeland | Umbukta | 890 | 747 | 1 637 | 36,— |
| | Krutvatn | 799 | 772 | 1 571 | 22,— |
| Troms | Helligskogen . | 619 | 531 | 1 150 | 0,— |
| Vadsø | Karasjok | 664 | 614 | 1 278 | 112,— |
| | | 81 600 | 80 339 | 161 939 | 8203,— |

Ca 55 000 arbeidere avla førerprøven i Sverige i 1951

Den sosialdemokratiske avis, Morgontidningen i Stockholm behandlet nylig i en artikkel den rivende utvikling av biltrafikken i Sverige. Avisen skriver at bilismen nå for alvor er gått svenskene i blodet. Mens det i 1948 ble utstedt 72 000 førerkort, økte tallet til hele 139 000 i 1951 og det ventes en ytterligere stigning i år. Det er et typisk trekk at 40 % av førerprøvene avlegges av arbeidere, først og fremst metall- og kommunalarbeidere.

Til tross for dyr assurance og stigende bilpriser, ekstra skatt og meget annet, er det i alminnelighet lett for folk å anskaffe seg bil. En god personbil i dag koster et beløp tilsvarende en industriarbeiders årslønn, mens en bil i 30-årene kostet 2 årslønninger. I 1935 kostet riktig nok bensinen bare 27 øre pr liter, men gjennomsnittslønnen innen industrien var den gang bare 1 krone og det tok vel et kvarter å tjene til en liter. I dag vil en arbeider kunne tjene inn 1 liter i løpet av 8—10 minutter skriver avisen.

Store vegplaner i Italia

Italias vegdirektør har nylig fremlagt en storstilt plan for utbygging av landets andel i det internasjonale vegnett og av andre viktige hovedveger. Planen forutsettes gjennomført i løpet av 12—13 år og omfatter bygging av 1800 km nye autostradaer, modernisering av 426 km eldre autostradaer, utvidelse av 6757 km riksveger til 12 m bredde og 17 000 km riksveger til 9 m bredde. Programmet omfatter også utbygging av 2500 km sykkelstier. De totale omkostninger vil beløpe seg til ca 900 milliarder lire.

Knallertparken øker voldsomt i Holland

Ifølge oppgaver fra det hollandske statistiske byrå var det høsten 1949 registrert 4500 motorsykler med hjelpe-motor i landet. I 1952 er tallet steget til 218 000.

Ca 50 % av turisttrafikken i Spania foregår med bil

Den siste spanske turiststatistikk viser at turisttrafikken til landet i 1951 er steget til 1 190 564. Det er en stigning tilsvarende 60,6 % i forhold til 1950.

| | | | |
|---------|------------|--------------|-----------------|
| 537 314 | eller 45 % | av turistene | kom landevegen, |
| 377 810 | » 32 % | —»— | sjøvegen, |
| 226 683 | » 19 % | —»— | med jernbane, |
| 48 757 | » 4 % | —»— | med fly. |

Ny veg forkorter avstanden mellom to viktige industri-byer i Finland

Den nye vegen mellom Helsinki og Lathi vil forkorte avstanden mellom byene med 20 km. Lathi, som er en av Finnlands yngste industribyer har økt sin produksjon betydelig i det siste år.

Venezuela bygger moderne veg til 450 mill. kr

I den nordlige del av Venezuela bygges det for tiden en ny superveg på den ca 17 km lange strekningen mellom hovedstaden Caracas og havnebyen La Guaira. Vegen vil også knytte en bedre forbindelse med den viktige flyhavnen Maiquetia. Den har 4 kjørebaneer og koster ca 27 mill. kr pr km i det vanskelige fjellterreng. 2000 arbeidere og ca 200 buldozere, traktorer, lastebiler og scrapers arbeider på anlegget som regnes å være ferdig høsten 1953.

Den nye vegforbindelsen vil redusere avstanden fra 1 time på den gamle, 30 km lange vegen til ca 15 minutter. Regjeringen overveier å innkreve kjørebavgift for å kunne amortisere anleggsomkostningene i løpet av en 20-årsperiode.

Bruer ferdigbygd 1951

| Fylke | Samlet antall | Stålfagverk | Stålbue-bruer | Henge-bruer | Buebruer i armert betong | Stålbjelker eller platebærere | Armerte betongbjelker | Stein- eller betonghvelv | Armerte betongplater | Trefagverk; spr.verk ell. hengverk | Trebjelker, spikr. bjelker eller master |
|--------------------|---------------|-----------------------------|---------------------------------------|-------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---|
| Østfold | 5 | — | — | — | — | — | 1 stk. - 63 m ² | 1 stk. - 40 m ² | 3 stk. - 225 m ² | — | — |
| Akershus | 1 | — | — | — | — | — | 1 stk. - 125 m ² | — | — | — | — |
| Hedmark | 8 | 2 stk. - 472 m ² | — | — | — | 2 stk. - 110 m ² | 1 stk. - 139 m ² | — | 3 stk. - 110 m ² | — | — |
| Oppland | 21 | — | — | — | — | 5 stk. - 421 m ² | — | — | 16 stk. - 327 m ² | — | — |
| Buskerud | 5 | — | — | — | — | 3 stk. - 161 m ² | — | — | 2 stk. - 232 m ² | — | — |
| Vestfold | 3 | — | — | — | — | 1 stk. - 30 m ² | — | — | 2 stk. - 53 m ² | — | — |
| Telemark | 1 | — | — | — | — | 1 stk. - 62 m ² | — | — | — | — | — |
| Aust-Agder | 4 | — | — | — | 1 stk. - 775 m ² | 3 stk. - 289 m ² | — | — | — | — | — |
| Vest-Agder | 9 | — | — | — | — | 1 stk. - 52 m ² | 1 stk. - 386 m ² | — | 7 stk. - 216 m ² | — | — |
| Rogaland | 7 | — | — | — | — | 1 stk. - 25 m ² | 2 stk. - 1600 m ² | — | 4 stk. - 140 m ² | — | — |
| Hordaland | 15 | — | — | — | — | 1 stk. - 100 m ² | 5 stk. - 534 m ² | — | 9 stk. - 249 m ² | — | — |
| Sogn og Fjordane . | 26 | — | — | — | — | 14 stk. - 926 m ² | 1 stk. - 90 m ² | — | 11 stk. - 345 m ² | — | — |
| Møre og Romsdal . | 27 | — | — | — | — | 6 stk. - 226 m ² | 2 stk. - 140 m ² | — | 17 stk. - 473 m ² | — | 2 stk. - 82 m ² |
| Sør-Trøndelag | 14 | 1 stk. - 157 m ² | — | — | — | 5 stk. - 247 m ² | — | 1 stk. - 30 m ² | 7 stk. - 145 m ² | — | — |
| Nord-Trøndelag ... | 1 | 1 stk. - 153 m ² | (inkl. stålbj.bru med sp. v. 11,75 m) | | | — | — | — | — | — | — |
| Nordland | 15 | — | — | — | — | 8 stk. - 500 m ² | — | — | 6 stk. - 131 m ² | — | 1 stk. - 13 m ² |
| Troms | 6 | — | — | — | — | 2 stk. - 122 m ² | — | — | 4 stk. - 99 m ² | — | — |
| Finnmark | 12 | — | — | — | — | 4 stk. - 674 m ² | — | — | 8 stk. - 221 m ² | — | — |
| | 180 | 4 stk. - 782 m ² | — | — | 1 stk. - 775 m ² | 57 stk. - 3945 m ² | 14 stk. - 3077 m ² | 2 stk. - 70 m ² | 99 stk. - 2966 m ² | — | 3 stk. - 95 m ² |

I alt 180 bruer, samlet lengde ca. 2392 m, i alt 11 710 m². Kjørebane gjennomsnittlig ca. 4,7 m. Hertil kommer 19 forsterkninger og utvidelser.

RAPPORT FRA DE BILSAKKYNDIGE OVER UNDERSØKTE MOTORVOGNER I 1951

| Bilsakkyndig distrikt | Samlet antall undersøkelser | Antall undersøkelser av br. motor-kjøretøyer | Brukte motor-kjøret. i forskrifts-messig stand ved første gangs under-søkelse | Samlet antall feil og mangler | Feil ved bremsler | | Feil ved styring | | Feil ved hjul og tilh. for-bindelser | | Feil ved fjærer og fjærfester | | Feil ved gummi | | Feil ved lys | | Diverse | | Nektet brukt | |
|-----------------------|-----------------------------|--|---|-------------------------------|-------------------|-------|------------------|-------|--------------------------------------|-------|-------------------------------|-------|----------------|------|--------------|-------|---------|-------|--------------|------|
| | | | | | Antall | % | Antall | % | Antall | % | Antall | % | Antall | % | Antall | % | Antall | % | Antall | % |
| Oslo | 18 644 | 14 359 | 9 824 | 16 290 | 3 390 | 20,67 | 1 567 | 9,38 | 1 724 | 10,55 | 1 045 | 6,46 | 2 | 0,01 | 3 962 | 24,52 | 4 512 | 27,80 | 98 | 0,61 |
| Lillestrøm | 2 318 | 1 708 | 306 | 2 652 | 619 | 23,30 | 379 | 14,30 | 134 | 5,06 | 158 | 5,96 | 2 | 0,08 | 646 | 24,36 | 673 | 25,39 | 41 | 1,55 |
| Moss | 1 075 | 732 | 384 | 722 | 126 | 17,48 | 64 | 8,86 | 4 | 0,56 | 7 | 0,96 | 3 | 0,41 | 248 | 34,37 | 226 | 31,28 | 44 | 6,08 |
| Fredrikstad | 829 | 582 | 254 | 799 | 115 | 14,39 | 16 | 2,00 | 10 | 1,25 | 11 | 1,37 | - | - | 384 | 48,06 | 245 | 30,68 | 18 | 2,25 |
| Sarpsborg | 2 124 | 1 645 | 1 282 | 838 | 149 | 17,78 | 115 | 13,72 | 25 | 2,98 | 37 | 4,41 | 7 | 0,85 | 204 | 24,34 | 276 | 32,94 | 25 | 2,98 |
| Halden | 1 101 | 863 | 752 | 764 | 254 | 33,25 | 88 | 11,52 | 40 | 5,24 | 1 | 0,13 | - | - | 201 | 26,30 | 172 | 22,51 | 8 | 1,05 |
| Hamar | 3 720 | 2 845 | 848 | 3 718 | 716 | 19,26 | 367 | 9,88 | 207 | 5,57 | 202 | 5,43 | 9 | 0,24 | 799 | 21,49 | 1 326 | 35,66 | 92 | 2,47 |
| Kongsvinger | 1 168 | 866 | 577 | 947 | 186 | 19,62 | 131 | 13,72 | 52 | 5,50 | 30 | 3,17 | 3 | 0,32 | 224 | 23,71 | 318 | 33,64 | 3 | 0,32 |
| Lillehammer | 1 006 | 667 | 334 | 605 | 137 | 22,40 | 107 | 17,80 | 59 | 9,90 | 24 | 4,00 | - | - | 172 | 28,28 | 104 | 17,32 | 2 | 0,30 |
| Gjøvik | 1 636 | 996 | 205 | 2 538 | 144 | 5,67 | 336 | 13,24 | 286 | 11,28 | 331 | 13,04 | 2 | 0,08 | 741 | 29,19 | 624 | 24,58 | 74 | 2,92 |
| Drammen | 4 142 | 3 579 | 1 481 | 4 374 | 979 | 22,38 | 504 | 11,53 | 18 | 0,41 | 30 | 0,58 | - | - | 1 439 | 32,90 | 1 370 | 31,32 | 34 | 0,78 |
| Honefoss | 1 125 | 818 | 516 | 370 | 119 | 32,10 | 34 | 9,20 | 1 | 0,27 | 23 | 6,23 | - | - | 91 | 24,60 | 99 | 26,78 | 3 | 0,82 |
| Kongsberg | 1 194 | 1 003 | 594 | 578 | 129 | 22,21 | 72 | 12,57 | 8 | 1,43 | 1 | 0,18 | 1 | 0,18 | 199 | 34,32 | 163 | 28,22 | 5 | 0,89 |
| Horten | 1 110 | 820 | 542 | 435 | 125 | 28,89 | 78 | 17,96 | 24 | 5,53 | 9 | 2,05 | 3 | 0,70 | 97 | 22,20 | 97 | 22,20 | 2 | 0,47 |
| Tønsberg | 1 429 | 1 020 | 676 | 638 | 139 | 21,78 | 57 | 8,94 | 15 | 2,35 | 22 | 3,45 | - | - | 213 | 33,39 | 190 | 29,78 | 2 | 0,31 |
| Larvik | 1 496 | 1 084 | 667 | 989 | 344 | 34,78 | 80 | 8,09 | 24 | 2,43 | 30 | 3,03 | 2 | 0,20 | 236 | 23,86 | 259 | 26,19 | 14 | 1,42 |
| Skien | 2 767 | 2 215 | 642 | 2 241 | 497 | 22,18 | 224 | 9,99 | 177 | 7,90 | 91 | 4,06 | 11 | 0,49 | 639 | 28,51 | 540 | 24,10 | 62 | 2,77 |
| Notodden | 1 537 | 1 401 | 841 | 2 533 | 419 | 16,54 | 232 | 9,16 | 259 | 10,23 | 184 | 7,26 | 32 | 1,26 | 556 | 21,95 | 792 | 31,27 | 59 | 2,33 |
| Rjukan | 283 | 233 | 149 | 140 | 31 | 22,14 | 19 | 13,58 | 1 | 0,71 | - | - | - | - | 49 | 35,00 | 39 | 27,86 | 1 | 0,71 |
| Arendal | 1 584 | 1 285 | 518 | 1 628 | 262 | 16,09 | 156 | 9,58 | 89 | 5,48 | 85 | 5,22 | 3 | 0,18 | 522 | 32,06 | 504 | 30,96 | 7 | 0,42 |
| Kristiansand | 1 089 | 748 | 292 | 695 | 113 | 16,26 | 62 | 8,92 | - | - | 2 | 0,29 | 2 | 0,29 | 210 | 30,21 | 295 | 42,45 | 11 | 1,58 |
| Flekkefjord | 517 | 375 | 240 | 227 | 60 | 26,43 | 37 | 16,30 | 15 | 6,61 | 19 | 8,37 | - | - | 34 | 14,98 | 51 | 25,11 | 5 | 2,20 |
| Stavanger | 6 898 | 5 938 | 2 523 | 7 586 | 1 567 | 20,60 | 927 | 12,22 | 769 | 10,14 | 515 | 6,79 | 49 | 0,64 | 1 564 | 20,38 | 2 186 | 28,82 | 27 | 0,35 |
| Haugesund | 2 451 | 2 129 | 482 | 2 612 | 505 | 19,34 | 239 | 9,15 | 474 | 18,15 | 260 | 9,95 | 2 | 0,08 | 592 | 22,66 | 529 | 20,25 | 11 | 0,42 |
| Bergen | 11 025 | 10 101 | 4 008 | 10 245 | 1 090 | 10,64 | 1 515 | 14,79 | 1 354 | 13,22 | 577 | 5,63 | 12 | 0,11 | 2 178 | 21,26 | 3 186 | 31,10 | 333 | 3,25 |
| Førde | 841 | 727 | 256 | 1 041 | 153 | 14,70 | 188 | 18,07 | 161 | 15,48 | 107 | 10,28 | 6 | 0,57 | 191 | 18,34 | 232 | 22,27 | 3 | 0,29 |
| Ålesund | 561 | 228 | 166 | 159 | 43 | 27,04 | 23 | 14,48 | 5 | 3,14 | 4 | 2,51 | - | - | 44 | 27,67 | 37 | 23,27 | 3 | 1,89 |
| Molde | 1 463 | 1 041 | 405 | 1 453 | 350 | 24,09 | 130 | 8,95 | 154 | 10,60 | 18 | 1,24 | 9 | 0,62 | 246 | 16,93 | 533 | 36,68 | 13 | 0,89 |
| Trondheim | 3 939 | 2 937 | 1 765 | 2 958 | 784 | 26,50 | 451 | 15,24 | 192 | 6,49 | 180 | 6,08 | 3 | 0,10 | 413 | 13,96 | 875 | 29,57 | 61 | 2,06 |
| Steinkjer | 2 136 | 1 597 | 1 379 | 388 | 121 | 31,19 | 24 | 6,18 | 66 | 17,01 | 30 | 7,73 | - | - | 84 | 21,65 | 58 | 14,95 | 5 | 1,29 |
| Bodø | 1 369 | 1 106 | 511 | 3 027 | 531 | 17,55 | 321 | 10,61 | 211 | 6,97 | 189 | 6,24 | 8 | 0,26 | 575 | 18,99 | 1 167 | 38,55 | 25 | 0,83 |
| Narvik | 1 602 | 1 384 | 294 | 2 098 | 525 | 25,02 | 274 | 13,06 | 75 | 3,57 | 64 | 3,05 | 6 | 0,27 | 575 | 27,41 | 552 | 26,31 | 27 | 1,29 |
| Harstad | 1 923 | 1 797 | 523 | 1 955 | 530 | 27,11 | 227 | 11,61 | 40 | 2,05 | 103 | 5,27 | 15 | 0,77 | 477 | 24,40 | 550 | 28,13 | 13 | 0,66 |
| Tromsø | 673 | 455 | 21 | 791 | 99 | 12,52 | 66 | 8,34 | 18 | 2,28 | 22 | 2,78 | 3 | 0,38 | 180 | 22,76 | 379 | 47,91 | 24 | 3,03 |
| Vadsø | 1 555 | 1 428 | 899 | 1 245 | 217 | 17,46 | 191 | 15,37 | 68 | 5,47 | 68 | 5,47 | - | - | 348 | 27,99 | 293 | 23,57 | 58 | 4,67 |
| Sum | 88 330 | 70 712 | 35 156 | 80 278 | 15 558 | 19,38 | 9 301 | 11,59 | 6 759 | 8,42 | 4 479 | 5,58 | 195 | 0,24 | 19 315 | 24,06 | 23 458 | 29,22 | 1 213 | 1,51 |

OPPGAVE OVER FØRERPRØVER OG FORNYELSER AV FØRERKORT I 1951

| Bilsakkyndig- distrikter | Førerprøver for | | | | | | Fornyelser | Hovedsum |
|-----------------------------|-----------------|----------------|------------|--------|-----------|--------|------------|----------|
| | Håndsjs. | Fotsjaltet | Off. pers. | Sum | Mr.sykler | Sum | | |
| Oslo | 3 430 | — | 579 | 4 009 | 382 | 4391 | 14 650 | 19 041 |
| Asker og Bærum | 410 | — | 69 | 479 | 54 | 533 | 1 761 | 2 294 |
| Drøbak | 242 | — | 36 | 278 | 33 | 311 | 818 | 1 129 |
| Lillestrøm | 1 076 | 2 | 116 | 1 194 | 260 | 1 454 | 2 605 | 4 059 |
| Akershus fylke | 1 728 | 2 | 221 | 1 951 | 347 | 2 298 | 5 184 | 7 482 |
| Moss | 402 | — | 66 | 468 | 57 | 525 | 1 269 | 1 794 |
| Fredrikstad | 437 | — | 50 | 487 | 75 | 562 | 1 050 | 1 612 |
| Sarpsborg | 552 | — | 91 | 643 | 99 | 742 | 2 168 | 2 910 |
| Halden | 203 | — | 17 | 220 | 33 | 253 | 894 | 1 147 |
| Østfold fylke | 1 594 | — | 224 | 1 818 | 264 | 2 082 | 5 381 | 7 463 |
| Hamar | 757 | 3 | 145 | 905 | 295 | 1 200 | 2 181 | 3 381 |
| Kongsvinger | 358 | — | 47 | 405 | 145 | 550 | 1 096 | 1 646 |
| Hedmark fylke | 1 115 | 3 | 192 | 1 310 | 440 | 1 750 | 3 277 | 5 027 |
| Lillehammer | 596 | 1 | 106 | 703 | 234 | 937 | 1 692 | 2 629 |
| Gjøvik | 548 | — | 122 | 670 | 127 | 797 | 2 022 | 2 819 |
| Oppland fylke | 1 144 | 1 | 228 | 1 373 | 361 | 1 734 | 3 714 | 5 448 |
| Drammen | 571 | 2 ¹ | 94 | 667 | 98 | 765 | 1 918 | 2 683 |
| Hønefoss | 759 | — | 156 | 915 | 398 | 1 313 | 1 606 | 2 919 |
| Kongsberg | 265 | — | 29 | 294 | 133 | 427 | 766 | 1 193 |
| Buskerud fylke | 1 595 | 2 ¹ | 279 | 1 876 | 629 | 2 505 | 4 290 | 6 795 |
| Horten | 261 | — | 41 | 302 | 71 | 373 | 814 | 1 187 |
| Tønsberg | 510 | — | 37 | 547 | 71 | 618 | 1 572 | 2 190 |
| Larvik | 608 | — | 74 | 682 | 155 | 837 | 1 846 | 2 683 |
| Vestfold fylke | 1 379 | — | 152 | 1 531 | 297 | 1 828 | 4 232 | 6 060 |
| Skien | 648 | — | 120 | 768 | 173 | 941 | 1 681 | 2 622 |
| Notodden | 168 | — | 31 | 199 | 63 | 262 | 555 | 817 |
| Rjukan | 55 | — | 20 | 75 | 47 | 122 | 302 | 424 |
| Telemark fylke | 871 | — | 171 | 1 042 | 283 | 1 325 | 2 538 | 3 863 |
| Aust-Agder fylke | 344 | — | 147 | 491 | 114 | 605 | 1 208 | 1 813 |
| Kristiansand | 695 | — | 114 | 809 | 187 | 996 | 1 569 | 2 565 |
| Flekkefjord | 160 | — | 56 | 216 | 61 | 277 | 445 | 722 |
| Vest-Agder fylke | 855 | — | 170 | 1 025 | 248 | 1 273 | 2 014 | 3 287 |
| Stavanger | 1 124 | — | 231 | 1 355 | 364 | 1 719 | 2 617 | 4 336 |
| Haugesund | 303 | — | 109 | 412 | 96 | 508 | 746 | 1 254 |
| Rogaland fylke | 1 427 | — | 340 | 1 767 | 460 | 2 227 | 3 363 | 5 590 |
| Bergen | 730 | — | 201 | 931 | 75 | 1 006 | 1 524 | 2 530 |
| Hordaland (H.sund) ... | 38 | — | 18 | 56 | 8 | 64 | 52 | 116 |
| Hordaland | 804 | — | 276 | 1 080 | 186 | 1 266 | 1 444 | 2 710 |
| Hordaland fylke | 842 | — | 294 | 1 136 | 194 | 1 330 | 1 496 | 2 826 |
| Sogn og Fjordane fylke | 349 | — | 111 | 460 | 90 | 550 | 794 | 1 344 |
| Ålesund | 472 | — | 62 | 534 | 121 | 655 | 1 107 | 1 762 |
| Molde | 575 | — | 245 | 820 | 191 | 1 011 | 1 449 | 2 460 |
| Møre og Romsdal fylke | 1 047 | — | 317 | 1 354 | 312 | 1 666 | 2 556 | 4 222 |
| Sør-Trøndelag fylke | 1 030 | — | 133 | 1 163 | 267 | 1 430 | 3 523 | 4 953 |
| Nord-Trøndelag fylke .. | 696 | — | 77 | 773 | 261 | 1 034 | 1 864 | 2 898 |
| Bodø | 382 | — | 109 | 491 | 187 | 678 | 1 007 | 1 685 |
| Narvik | 245 | — | 39 | 284 | 108 | 392 | 857 | 1 249 |
| Nordland fylke | 627 | — | 148 | 775 | 295 | 1 070 | 1 864 | 2 934 |
| Harstad | 144 | — | 33 | 177 | 77 | 254 | 422 | 676 |
| Tromsø | 286 | — | 49 | 335 | 91 | 426 | 622 | 1 048 |
| Troms fylke | 430 | — | 82 | 512 | 168 | 680 | 1 044 | 1 724 |
| Finnmark fylke | 244 | — | 106 | 350 | 84 | 434 | 528 | 962 |
| Sum | 21 477 | 8 ¹ | 4 162 | 25 647 | 5 571 | 31 218 | 65 044 | 96 262 |

¹ Herav 2 for elektriske vogner.

ANTALL NYE MOTORVOGNER SOM ER UNDERSØKT I 1951

| | Motorvogner | | | | | | Motorsykler | | | Tilhengere | Hovedsum |
|--------------------|-------------|-----------------|------|---------|-----------|--------|--------------|--------------------|-------|------------|----------|
| | Person | Last vare komb. | Rute | Drosjer | Traktorer | Sum | Motor-sykler | Lette motor-sykler | Sum | | |
| Oslo | 1 684 | 1 966 | 39 | 159 | 42 | 3 890 | 188 | 64 | 252 | 143 | 4 285 |
| Lillestrøm | 116 | 338 | 20 | 14 | 36 | 524 | 42 | 9 | 51 | 35 | 610 |
| Moss | 69 | 218 | 4 | 7 | 14 | 312 | 21 | 2 | 23 | 8 | 343 |
| Fredrikstad | 47 | 152 | 8 | 4 | 3 | 214 | 17 | 5 | 22 | 11 | 247 |
| Sarpsborg | 98 | 242 | 11 | 6 | 29 | 386 | 32 | 16 | 48 | 45 | 479 |
| Halden | 39 | 130 | 9 | 3 | 11 | 192 | 13 | 12 | 25 | 21 | 238 |
| Hamar | 110 | 309 | 8 | 21 | 175 | 623 | 86 | 10 | 96 | 156 | 875 |
| Kongsvinger | 42 | 143 | 11 | 11 | 35 | 242 | 18 | 5 | 23 | 37 | 302 |
| Lillehammer | 45 | 158 | 30 | 5 | 19 | 257 | 24 | 10 | 34 | 48 | 339 |
| Gjøvik | 83 | 281 | 26 | 24 | 98 | 512 | 57 | 6 | 63 | 65 | 640 |
| Drammen | 124 | 328 | 10 | 6 | 9 | 477 | 48 | 6 | 54 | 32 | 563 |
| Hønefoss | 50 | 163 | 9 | 12 | 24 | 258 | 20 | 2 | 22 | 27 | 307 |
| Kongsberg | 31 | 117 | 1 | 7 | 11 | 167 | 17 | 2 | 19 | 5 | 191 |
| Horten | 54 | 149 | 3 | 8 | 17 | 231 | 37 | 8 | 45 | 14 | 290 |
| Tønsberg | 123 | 199 | 9 | 7 | 22 | 360 | 24 | 6 | 30 | 19 | 409 |
| Larvik | 86 | 221 | 9 | 8 | 14 | 338 | 53 | 2 | 55 | 19 | 412 |
| Skien | 92 | 279 | 18 | 21 | 18 | 428 | 89 | 8 | 97 | 27 | 552 |
| Notodden | 20 | 54 | 3 | 7 | 18 | 102 | 3 | 11 | 14 | 20 | 136 |
| Rjukan | 12 | 21 | 4 | 2 | — | 39 | 11 | — | 11 | — | 50 |
| Arendal | 56 | 173 | 9 | 11 | 13 | 262 | 24 | 1 | 25 | 12 | 299 |
| Kristiansand | 69 | 202 | 9 | 13 | 12 | 305 | 23 | 8 | 31 | 5 | 341 |
| Flekkefjord | 49 | 48 | 5 | 6 | 5 | 113 | 25 | — | 25 | 4 | 142 |
| Stavanger | 110 | 499 | 20 | 27 | 54 | 710 | 168 | 35 | 203 | 47 | 960 |
| Haugesund | 46 | 154 | 9 | 22 | 20 | 251 | 46 | 16 | 62 | 9 | 322 |
| Bergen | 185 | 538 | 39 | 31 | 19 | 812 | 75 | 16 | 91 | 21 | 924 |
| Førde | 6 | 51 | 9 | 8 | 8 | 82 | 25 | — | 25 | 7 | 114 |
| Ålesund | 51 | 130 | 18 | 16 | 35 | 250 | 51 | 7 | 68 | 15 | 333 |
| Molde | 67 | 216 | 15 | 31 | 12 | 341 | 56 | — | 55 | 25 | 422 |
| Trondheim | 147 | 544 | 23 | 22 | 51 | 787 | 134 | 4 | 138 | 77 | 1 002 |
| Steinkjer | 64 | 131 | 11 | 21 | 132 | 359 | 47 | 5 | 52 | 128 | 539 |
| Bodø | 33 | 135 | 2 | 9 | 4 | 183 | 54 | 11 | 65 | 15 | 263 |
| Narvik | 25 | 95 | 6 | 18 | 6 | 150 | 61 | 3 | 64 | 4 | 218 |
| Harstad | 17 | 43 | 2 | 9 | 7 | 78 | 19 | — | 19 | 29 | 126 |
| Tromsø | 20 | 121 | 5 | 9 | 3 | 158 | 47 | 8 | 55 | 5 | 218 |
| Vadsø | 13 | 54 | 8 | 9 | 1 | 85 | 9 | 26 | 35 | 7 | 127 |
| Sum | 3 883 | 8 602 | 422 | 594 | 977 | 14 478 | 1 674 | 324 | 1 998 | 1 142 | 17 618 |

Litteratur

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr. 1, 1953.

Innhold: Väganslagen i statsverkspropositionen 1953. — Sandningsproblemet av överstelöjtnant K. Kinch. — Vägar på Ceylon av Civilingenjör M. Breimer. — Försök med en beläggningssladd av ny typ av Tekn. Dr. S. Hallberg. — Vägvesendet i årets statsverksproposition av Förste Byråingenjör Hjalger Ahreson. — Om vägvisare av överstelöjtnant Sten D. Ekelund. — Yttrande om vägmärken. — Aktuellt. — Fran departement och verk. — Boknytt. — Ur fackpressen.

Dansk Vegtidskrift nr. 2, 1953.

Innhold: Amtmand R. Lassen. — Grusning i glat føre. Af civilingeniør H. Buchwald Christensen. — Færre ulykker på bedre veje. Af overingeniør K. O. Larsen. — Moderne færdsels-

striber. Af civilingeniør A. O. Bohn. — Nye bøger. — Opgørelse over hver enkelt amtskommunes vejjudgifter i finansåret 1950 —51, opgjort i henhold til motorafgiftslovens § 9, stk. 6 og 8. — Fra domstolene. — Vejtlængde og bilantal i forhold til de forskellige landes indbyggertal.

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som avdelingsingeniør I ved vegadministrasjonen i Sør-Trøndelag fylke er ansatt avdelingsingeniør Arne Tronstad.

REDAKSJON: Vegdirektoratet, Schwensensgt. 6, Oslo. — UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr. 15,— pr. år. Vegvesenfunksjonærer kr. 5,— pr. år.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus Telefon: 42 00 93.

Annonseavd.: —»— » 42 34 65.