

# Ferjestatistikken 1965

Sekretær Th. Schjøll

UDK 656.66(083.4)(481)«1965»

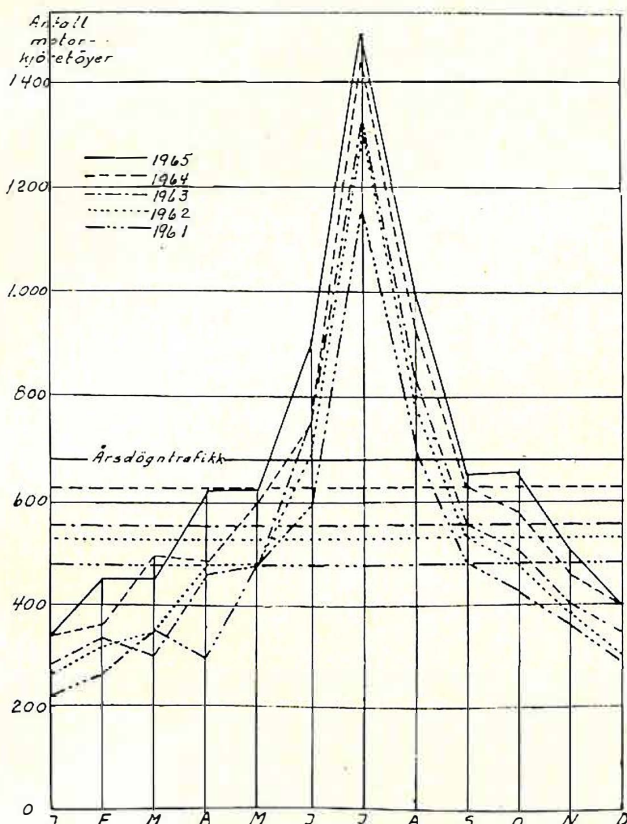


Fig. 1. Moss—Horten, Østfold—Vestfold. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

Ferjestatistikken for 1965 er som vanlig utarbeidet på grunnlag av de trafikkoppgaver som er mottatt fra ferjeselskapene gjennom vegsjefene, og omfatter 135 ferjesamband oppdelt i 260 ferjestrekninger. I 1965 er ikke de 7 bilførende båtruter i Rogaland tatt med i statistikken.

Tabell 1 gir en oversikt over trafikken på de forskjellige ferjestrekninger innen hvert fylke, ferjestrekningenes lengde, fartstiden, ferjekapasitet og hvilke vegsamband ferjerutene har tilknytning til.

Trafikkoppgavene er gitt særskilt for busser, lastebiler uten tilhenger, lastebiler med tilhenger, per-

sonbiler, sum biler, motorsykler og personer. En gjør merksam på at trafikkoppgavene for personer også inkluderer førerne av motorkjøretøyene.

Ferjekapasiteten er definert som det totale antall personbilplasser på de ferjer som trafikkerer ferjeruten. For de ferjeruter hvor kapasiteten har vært forskjellig til ulike tider av året — på grunn av at flere ferjer har vært satt inn i toppsesongen eller fordi en ferje er blitt skiftet ut med en annen — er både laveste og høyeste kapasitet i året angitt. Høyeste kapasitet vil stort sett svare til kapasiteten i juli måned. De veger ferjerutene har tilknytning til er markert med de nye vegnumre som ble tatt i bruk sommeren 1965.

I statistikken for 1965 er det en del endringer fra foregående år i ferjesambandenes oppdeling på ferjestrekninger, bl. a. som følge av ruteomlegninger. For

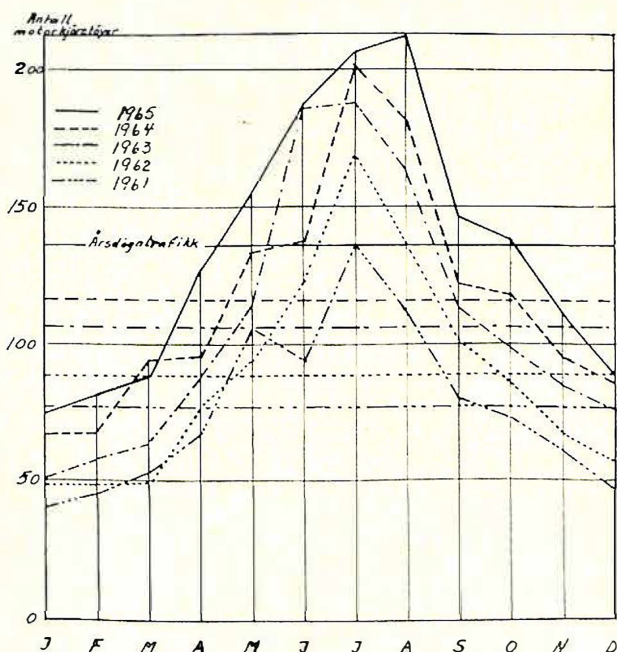


Fig. 2. Hatvik—Fusa, Hordaland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

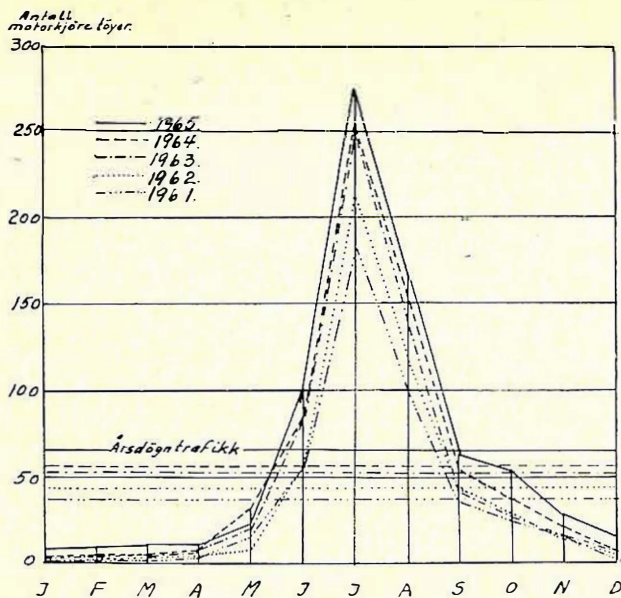


Fig. 3. Hella—Vangsnes, Sogn og Fjordane. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

noen samband er enkelte ferjestrekninger falt bort, mens andre er blitt oppdelt i flere strekninger eller nye strekninger er kommet til. Alt i alt fører disse endringer sammen med opprettelsen av nye samband, til en økning i antall ferjestrekninger, fra 245 i 1964 til 260 i 1965.

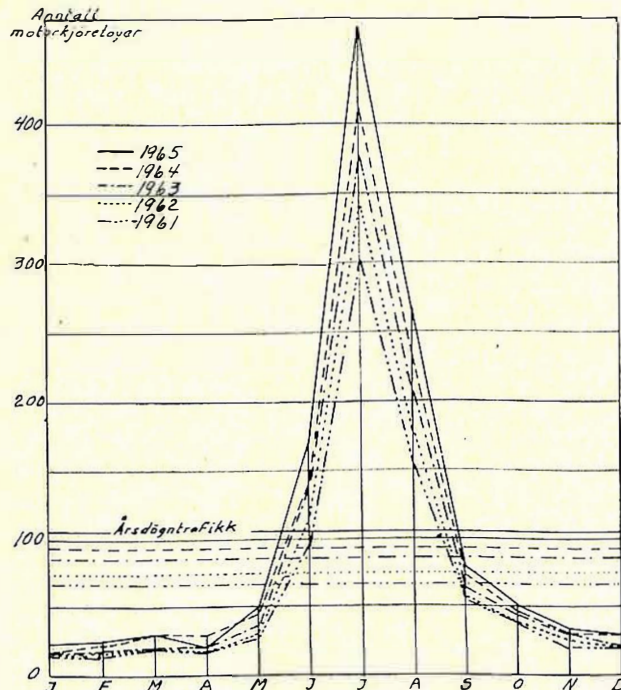


Fig. 4. Bognes—Skarberget, Nordland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

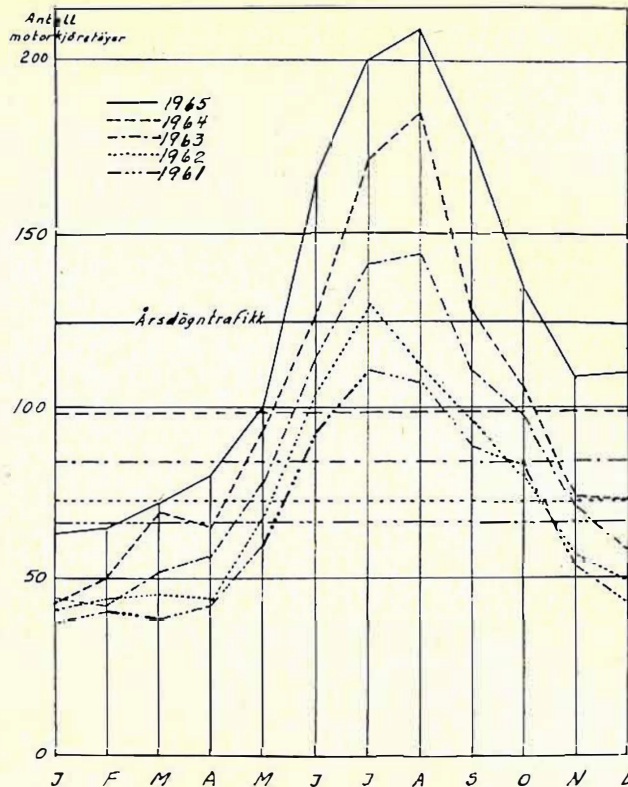


Fig. 5. Finnsnes—Silsand, Troms. Gjennomsnittlig døgntrafikk hver måned.

Tallet på ferjesamband i statistikken er økt fra 129 i 1964 til 135 i 1965. Følgende nye samband er kommet til i 1965:

Tøtlandsvik—Vindsvik i Rogaland, Jektevik—Flatråker—Nordhuglo—Leirvik i Hordaland, Haukå—Bjørnsett i Sogn og Fjordane, Larsnes—Sandhamn—Bringsinghaug i Møre og Romsdal, Sortland—Djupfjord, Fredvang—Krystad—Finnbyen, Brønnøysund—Tjøtta, Tjøtta—Forvik med Sørruta (Vestvågen—Husvika—Stokkasjøen—Forvik), i Nordland. Ut av ferjestatistikken er gått: Kroksund i Østfold og Vassvik—Øyjord i Nordland, som i 1964 ble erstattet av nye bruer.

Tabell 2 viser ferjesambandenes fordeling etter rutelengden.

I tabell 3 er det gitt en fylkesvis oversikt over trafikken i 1965, og tilbakegående tall til 1960 for hele landet. Trafikkutviklingen fra 1964 til 1965 for de samband som har vært i drift begge år, går frem av tabell 4.

Figurene 1—5 gir en grafisk oversikt over den gjennomsnittlige døgntrafikk for hver måned i årene 1961—1965 ved 5 ferjestrekninger med til dels forskjellig trafikkarakter.



Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferje- kapasitet, personbil- plasser	Trafikk i året							Vegsamband
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastobiler m/tilhenger	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer	
<i>Østfold:</i>											
1 Hvalerøyene-Tangen .....	14,2	Hele året	20	-	6 478	-	31 007	37 485	3 851	216 141	Fv.-Rv. 108
2 Moss-Horten .....	10,5	->-	120	1 293	56 109	-	189 252	246 654	-	659 000	E 6-Rv. 310
Sum Østfold .....	24,7			1 293	62 587	-	220 259	284 139	3 851	875 141	
<i>Akershus:</i>											
1 Drøbak-Hurum .....	2,5	Hele året	14	27	1 132	166	16 907	18 232	442	66 183	Rv. 152-Rv. 281
2 Sæterstøa .....	0,2	<sup>22</sup> / <sub>5</sub> - <sup>20</sup> / <sub>11</sub>	2	-	261	-	556	817	113	2 028	Fv.-Rv. 175
Sum Akershus	2,7			27	1 393	166	17 463	19 049	555	68 211	
<i>Hedmark:</i>											
Hamar-Kapp .....	16,0	Jan.-feb.	20	-	74	130	304	508	-	5 625	E 6-Rv. 248
<i>Oppland:</i>											
1 Brager-Holmen .....	1,7	<sup>3</sup> / <sub>5</sub> - <sup>23</sup> / <sub>12</sub>		-	391	-	9 270	9 661	235	24 781	Rv. 245-Rv. 35
2 Englia-Hov .....	2,4	<sup>3</sup> / <sub>5</sub> - <sup>7</sup> / <sub>9</sub>		-	5	-	96	101	-	912	Rv. 245-Rv. 35
3 Holmen-Englia .....	4,9	<sup>3</sup> / <sub>5</sub> - <sup>7</sup> / <sub>9</sub>		-	-	-	44	44	2	249	Rv. 35-Rv. 245
Hele ferjeruten 1-3 .....	9,0		6	-	396	-	9 410	9 806	237	25 942	
4 Gjøvik-Mengshol .....	2,3	Hele året	28	62	17 853	9 872	92 678	120 465	2 473	356 583	Rv. 212-Rv. 214
Sum Oppland .....	11,3			62	18 249	9 872	102 088	130 271	2 710	382 525	
<i>Buskerud:</i>											
1 Verket-Svelvik .....	0,2	Hele året	8	33	2 329	820	27 163	30 345	3 224	138 551	Rv. 165-Rv. 319
<i>Telemark:</i>											
1 Kragerø-Stabbestad .....	1,9	Hele året	8	594	1 689	62	11 402	13 747	853	107 589	Rv. 38-Rv. 351
2 Nissedal-Fjone .....	0,5	->-	2	12	119	-	3 407	3 538	160	7 776	Rv. 39-Kv.
3 Vefall-Kjenndalen .....	0,5	->-	5	730	2 542	48	11 349	14 669	165	36 754	Rv. 38-Rv. 356
Sum Telemark .....	2,9			1 336	4 350	110	26 158	31 954	1 178	152 119	
<i>Aust-Agder:</i>											
1 Kjødvik-Risør .....	4,0	Hele året		-	9	-	6	15	45	2 079	Fv.-Rv. 416
2 Ormedalstrand-Risør .....	6,0	->-		2	7	-	150	159	36	3 246	Fv.-Rv. 416
3 Øysang-Risør .....	3,0	->-		-	115	-	372	487	53	10 744	Fv.-Rv. 416

Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferjekapasitet, personbilerplasser	Trafikk i året						Vegsamband	
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Personbiler	Sum biler	Motor sykler		Personer
<i>Aust-Agder: (forts.)</i>											
Hele ferjeruten 1-3 .....	13,0		4	2	131	-	528	661	134	16 069	
4 Moisund-Klepp .....	0,2	Hele året	2	401	130	-	980	1 511	169	3 132	Rv. 12-Fv.
5 Senum-Byglandsfjord .....	0,2	->-	3	-	2 572	-	2 634	5 206	2 619	17 567	Fv.-Rv. 12
Sum Aust-Agder .....	13,4			403	2 833	-	4 142	7 378	2 922	36 768	
<i>Rogaland:</i>											
1 Sand-Ropeid .....	2,2	Hele året	7-12	133	1 997	37	20 389	22 556	422	78 786	Rv. 46, 13-Rv. 46, 13
2 Solheimsvik-Nesflaten .....	17,8	->-	12	36	438	2	3 040	3 516	98	30 087	Rv. 46-Rv. 46
3 Stavanger-Tau .....	16,7	->-	30	78	9 214	129	30 387	39 808	1 254	334 936	E 18, rv. 14, 510-Rv. 13
4 Lauvik (Høle)-Oanes-Forsand ...	2,9	->-	11-19	867	3 752	-	24 843	29 462	865	98 001	Rv. 13-Rv. 13
5 Tøtlandsvik-Vindsvik .....	3,5	<sup>14</sup> / <sub>7-31</sub> / <sub>12</sub>	20	451	301	14	12 163	12 929	335	53 732	Rv. 13-Rv. 13
Sum Rogaland .....	43,1			1 565	15 702	182	90 822	108 271	2 974	595 542	
<i>Hordaland:</i>											
1 Alvøy-Brattholmen .....	1,7	Hele året	26	2	9 647	-	81 807	91 456	5 627	445 943	Rv. 555-Rv. 555
2 Bergen-Florvåg-Kleppestø .....	5,1	->-	50-80	4 009	20 978	646	113 063	138 696	9 616	2 099 258	Rv. 14, E 68, Rv. 555-Rv. 562
3 Buavåg-Bømlo .....	7,1	->-		3	120	-	2 411	2 534	185	27 412	Rv. 541-Rv. 541
4 Buavåg-Tjernagel-Mosterhamn ..	12,8	->-		-	13	-	1 151	1 164	75	12 953	Fv.-Rv. 541
Hele ferjeruten 3-4 .....	19,9		4	3	133	-	3 562	3 698	260	40 365	
5 Hatvik-Fusa .....	5,0	->-	20-30	4 834	6 819	98	36 481	48 232	1 101	184 866	Rv. 552-Rv. 552
6 Haus-Garnes .....	2,0	->-	10	1 649	5 111	-	18 900	25 660	4 506	83 120	Rv. 566-E 68, Rv. 560, Fv.
7 Kinsarvik-Kvanndal .....	12,0	->-		735	3 984	12	92 017	96 748	1 489	313 054	
8 Kvanndal-Utne .....	5,6	->-		8	561	1	7 670	8 240	200	32 105	E 68, Rv. 7-Rv. 550, E 68, Rv. 54
9 Kinsarvik-Utne .....	7,4	->-		13	281	-	2 719	3 013	179	20 598	
Hele ferjeruten 7-9 .....	13,0		30-90	756	4 826	13	102 406	108 001	1 868	365 757	
10 Klokkarvik-Hjellestad .....	6,5	->-	10	21	1 846	1	8 160	10 028	621	101 037	Rv. 555-Rv. 556
11 Løfallstrand-Varaldsøy-Gjermundshamn .....	12,0	->-	15	27	1 101	10	19 602	20 740	427	75 920	Rv. 13-Kv., Rv. 13
12 Salhus-Frekhaug .....	1,8	->-	10-20	1 091	5 993	-	30 610	37 694	1 400	163 566	Rv. 564-Rv. 564
13 Skånevik-Utåker-Matre .....	11,0	->-	15	73	1 658	8	19 314	21 053	242	67 465	Rv. 13-Rv. 13, Fv.
14 Steinestø-Knarvik .....	2,7	->-	46-70	5 522	21 820	-	119 692	147 034	5 107	496 597	Rv. 14-Rv. 14
15 Ulvik-Brimnes .....	10,7	<sup>15</sup> / <sub>6-30</sub> / <sub>0</sub>	20	136	87	-	10 641	10 864	169	44 891	Rv. 572-Rv. 7
16 Valestrandfossen-Breistein .....	2,5	Hele året	20	4 477	6 314	-	34 537	45 328	910	174 715	Rv. 567-Rv. 567
17 Sandvikvåg-Halgjem .....	24,1	->-		54	613	6	14 251	14 924	278	70 672	Rv. 545-Kv.-Rv. 14-Rv. 547
18 Sandvikvåg-Våge .....	17,0	->-		6	234	-	895	1 135	39	5 183	
19 Sandvikvåg-Bruntveit .....	11,0	->-		-	6	-	139	145	3	972	



Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

<i>Hordaland (forts.)</i>												
20	Halgjem-Våge .....	13,9	Hele året		116	767	-	7 799	8 682	269	65 257	} Rv. 545-Kv.-Rv. 14-Rv. 547
21	Halgjem-Bruntveit .....	12,0	->		-	44	1	480	525	59	11 954	
22	Våge-Bruntveit .....	3,0	->		3	57	1	326	387	15	3 132	
	Hele ferjeruten 17-22 .....	30,9		30	179	1 721	8	23 890	25 798	663	157 170	
23	Mosterhamn-Valevåg-Leirvik- Halsnøy-Sunde-Utbjoa .....	43,5	->	20-40	97	4 282	1	27 039	31 419	268	159 371	Rv. 541, 14-Rv. 545, 14- Rv. 544
24	Steinsland-Toftøy .....	0,2	->	5	468	793	-	1 711	2 972	41	26 327	Rv. 555-Fv.
25	Sævråsvåg-Solheim .....	23,0	->		6	139	5	4 895	5 045	134	19 852	Fv.-Rv. 14
26	Sævråsvåg-Risnes .....	12,8	->		5	864	-	4 131	5 000	67	22 781	Fv.-Rv. 57
	Hele ferjeruten 25-26 .....	35,8		12	11	1 003	5	9 026	10 045	201	42 633	
27	Sagvåg-Siggjarvåg .....	5,8	->	10	16	1 578	-	8 546	10 140	410	62 910	Rv. 545-Rv. 542
28	Jektevik-Flatråker-Nordhuglo- Leirvik .....	12,1	$1/10-31/12$	20	-	48	-	271	319	25	4 583	Rv. 14, 545-Rv. 14-Kv.- Rv. 14
	Sum Hordaland .....	222,2			23 371	95 758	790	669 258	789 177	33 462	4 796 494	
<i>Sogn og Fjordane:</i>												
1	Balestrand-Hella .....	3,3	Hele året		77	503	4	2 988	3 572	48	14 354	Rv. 13-Rv. 5
2	Dragsvik-Vangsnes .....	5,7	->		44	354	4	15 119	15 521	159	45 532	Rv. 5-Rv. 13
3	Hella-Dragsvik .....	1,8	->		226	1 345	34	20 935	22 540	287	61 521	Rv. 5-Rv. 5
4	Hella-Vangsnes .....	4,3	->		1 356	1 406	21	20 322	23 105	236	62 523	Rv. 5-Rv. 13
5	Balestrand-Vangsnes .....	6,8	->		34	121	1	4 883	4 929	35	18 827	Rv. 13-Rv. 13
	Hele ferjeruten 1-5 .....	12,9		17-35	1 737	3 729	64	64 137	69 667	765	202 757	
6	Standnes-Dale .....	5,2	->		-	-	-	-	-	-	1 157	Kv.-Rv. 57
7	Standnes-Eikenes .....	10,3	->		-	-	-	6	6	-	174	Kv.-Rv. 609
8	Dale-Eikenes .....	5,7	->		43	765	5	4 781	5 594	73	43 447	Rv. 57-Rv. 609
	Hele ferjeruten 6-8 .....	10,9		17	43	765	5	4 787	5 600	73	44 778	
9	Degnepoll-Oldeide .....	7,5	->		8	110	-	828	946	42	3 767	Rv. 15-Rv. 616
10	Måløy-Oldeide .....	6,8	->		3	213	-	381	597	106	14 791	Rv. 617-Rv. 616
	Hele ferjeruten 9-10 .....	9,0		7	11	323	-	1 209	1 543	148	18 558	
11	Måløy-Degnepoll .....	1,5	->	12	180	5 411	326	21 974	27 891	646	228 899	Rv. 617-Rv. 15
12	Kaupanger-Gudvangen .....	44,4	$9/4-30/0$		346	33	3	5 010	5 392	78	28 040	Rv. 5-E 68, Rv. 570
13	Kaupanger-Lærdal .....	15,0	Hele året		319	2 696	727	29 275	33 017	281	108 191	Rv. 5-E 68, Rv. 5
14	Kaupanger-Ardal .....	27,6	->		10	221	65	3 821	4 117	87	20 222	Rv. 5-Rv. 53
15	Lærdal-Gudvangen .....	54,6	$9/4-13/0$		320	47	-	3 448	3 815	30	19 261	Rv. 5, E 68-Rv. 570, E 68
16	Ardal-Gudvangen .....	68,3	$11/4-13/0$		3	4	1	351	359	15	2 122	Rv. 53-Rv. 570, E 68
17	Lærdal-Ardal .....	27,4	Hele året		22	81	3	621	727	5	5 657	Rv. 5, E 68-Rv. 53
	Hele ferjeruten 12-17 .....	87,0		18-125	1 020	3 082	799	42 526	47 427	496	183 493	
18	Lavik-Instefjord .....	13,1	$1/1-13/0$		1	58	2	3 205	3 266	65	9 284	Rv. 14, 607-Rv. 14
19	Lavik-Brekke .....	9,8	Hele året		4	164	-	3 656	3 824	107	13 869	Rv. 14, 607-Rv. 14
20	Instefjord-Brekke .....	3,9	$1/1-13/0$		7	22	1	298	328	40	1 583	Rv. 14-Rv. 14
	Hele ferjeruten 18-20 .....	13,7		17	12	244	3	7 159	7 418	212	24 736	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferje- kapasitet, personbil- plasser	Trafikk i året							Vegsamband
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer	
<i>Sogn og Fjordane (forts.)</i>											
21 Balestrand-Nordeide .....	40,0	1/1-30/4		1	3	-	34	38	2	112	Rv. 13-Rv. 13
22 Vangsnes-Nordeide .....	39,3	->-		-	-	-	36	36	-	105	Rv. 13-Rv. 13
23 Hella-Nordeide .....	40,7	->-		-	15	2	269	286	-	751	Rv. 5-Rv. 13
Hele ferjeruten 23-25 .....	49,4		17	1	18	2	339	360	2	968	
24 Solvorn-Ardalstangen .....	30,9	Hele året	18-30	3	1 571	475	2 116	4 165	93	23 137	Fv.-Rv. 53
25 Haukå-Bjørnset .....	2,6	1/10-31/12	17	270	219	-	1 806	2 295	16	7 679	Rv. 614-Rv. 614
Sum Sogn og Fjordane .....	217,9			3 277	15 362	1 674	146 053	166 366	2 451	735 005	
<i>Møre og Romsdal</i>											
1 Larsnes-Sandshamn .....	7,4	Juni-des.		-	396	3	774	1 173	3	6 533	Rv. 61-Fv.
2 Larsnes-Bringsinghaug .....	8,2	->-		-	340	-	588	928	3	5 154	Rv. 61-Fv.
3 Larsnes-Voksa m.v. ....	5,5	->-		-	14	-	66	80	-	3 690	Rv. 61-Kv.
4 Sandshamn-Bringsinghaug .....	9,2	->-		-	2	-	14	16	-	97	Fv.-Fv.
Hele ferjeruten 1-4 .....	21,1		10	-	752	3	1 442	2 197	6	15 474	
5 Arvik-Koparnes .....	2,5	Hele året	10	87	1 789	82	13 196	15 154	332	56 979	Rv. 61-Rv. 61
6 Rjånes-Eiksund .....	3,5	->-		115	2 735	423	19 274	22 547	237	68 223	Rv. 14-Rv. 653
7 Rjånes-Velsvik .....	7,5	->-		1	480	13	1 950	2 444	11	11 070	Rv. 14-Rv. 652
8 Rjånes-Berknes .....	3,9	->-		-	-	-	2	2	-	429	Rv. 14-Fv.
9 Berknes-Velsvik .....	4,2	->-		-	32	-	115	147	4	307	Fv.-Rv. 652
10 Eiksund-Velsvik .....	7,7	->-		-	32	4	360	396	4	1 102	Rv. 653-Rv. 652
Hele ferjeruten 6-10 .....	11,6		10	116	3 279	440	21 701	25 536	256	81 131	
11 Berknes-Gurskøy .....	8,6	Hele året		-	20	-	25	45	-	613	Fv.-Fv.
12 Berknes-Lauvstad .....	6,0	->-		-	89	8	290	387	-	702	Fv.-Rv. 652
13 Lauvstad-Gurskøy .....	12,9	->-		-	5	-	33	38	-	2 766	Rv. 652-Fv.
14 Volda-Gurskøy .....	19,0	->-		-	6	-	13	19	-	15 420	Rv. 14-Fv.
15 Volda-Lauvstad .....	6,9	->-		83	1 519	46	6 250	7 901	2	56 919	Rv. 14-Rv. 652
Hele ferjeruten 11-15 .....	21,5		8-10	83	1 639	54	6 611	8 387	2	76 420	
16 Volda-Folkestad .....	3,4	Hele året	18	973	4 491	384	27 986	33 834	-	191 801	Rv. 14-Rv. 14
17 Eggesbønes-Stokksund .....	4,8	->-		-	4	-	59	63	2	9 958	Fv.-Rv. 654
18 Stokksund-Røyra .....	2,1	->-		60	1 955	31	18 484	20 530	529	87 161	Rv. 654-Rv. 654
19 Eggesbønes-Moltustrand .....	4,3	->-		-	-	-	93	93	-	2 999	Fv.-Fv.
Hele ferjeruten 17-19 .....	11,2		8	60	1 959	31	18 636	20 686	531	100 118	
20 Ulsteinvik-Torvik .....	6,9	->-		318	1 821	419	6 728	9 286	-	64 290	Rv. 61-Fv. (Rv. 654)
21 Ulsteinvik-Runde .....	14,2	Juli-aug.		-	1	-	86	87	-	364	Rv. 61-Fv.
Hele ferjeruten 20-21 .....	14,2		12	318	1 822	419	6 814	9 373	-	64 654	
22 Alesund-Hareid .....	15,2	Hele året		33	10 591	-	28 062	38 686	-	257 267	E 69-Rv. 61
23 Hareid-Sulesund .....	7,2	->-		15	2 877	-	10 547	13 439	-	34 757	Rv. 61-Rv. 656
Hele ferjeruten 22-23 .....	22,4		33	48	13 468	-	38 609	52 125	-	292 024	



Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Møre og Romsdal (forts.)											
24 Solevåg-Festøy	4,5	Hele året	5120	9280	2514	64 223	81 137	95	274 813	Rv. 14-Rv. 14	
25 Solevåg-Hundeidvik	7,0	—»—	—	112	3	875	990	20	2 691	Rv. 14-Fv.	
26 Festøy-Hundeidvik	5,0	—»—	10	324	8	3 633	3 975	46	10300	Rv. 14-Fv.	
Hele ferjeruten 24-26	9,5	40	5130	9716	2525	68731	86102	161	287804		
27 Sæbø-Leknes	3,1	—»—	6	49	—	6 012	6 705	93	33 039	Rv. 655-Rv. 655	
28 Alesund-Valderøy	3,7	—»—	445	4 057	2	21 922	26 426	11	417 976	E 69-Rv. 658	
29 Alesund-Godøy	5,9	Sept.-des.	2	387	5	1 023	1 417	25	18 615	E 69-Fv.	
Hele ferjeruten 28-29	9,6	15	447	4 444	7	22 945	27 843	36	436 591		
30 Alesund-Ellingsøy	2,2	Hele året	14	31	20	14 851	17 699	1 988	126 908	E 69-Fv.	
31 Magerholm-Sykkylven	6,0	—»—	1 678	9 079	4 801	54 091	69 649	76	214 926	Rv. 60-Rv. 60	
32 Magerholm-Ikornes	6,1	—»—	—	—	—	—	—	—	5 098	Rv. 60-Fv.	
33 Sykkylven-Ikornes	1,7	—»—	—	—	—	—	—	—	17 963	Rv. 60-Fv.	
Hele ferjeruten 31-33	7,8	25-40	1 678	9 079	4 801	54 091	69 649	76	237 987		
34 Stordal-Stranda	10,7	—»—	33	1 228	875	5 181	7 317	7	23 837	Rv. 58-Rv. 60	
35 Overåneset-Eidsdal	5,3	—»—	134	1 043	17	7 771	8 965	2	26 424	Rv. 58-Rv. 58	
36 Overåneset-Valldal	9,1	—»—	48	1 165	29	3 349	4 591	4	14 360	Rv. 58-Rv. 63	
37 Overåneset-Stranda	7,9	—»—	11	668	1	1 358	2 038	—	7 267	Rv. 58-Rv. 60	
38 Overåneset-Tafjord	22,2	—»—	—	36	6	391	433	—	2 190	Rv. 58-Fv.	
39 Overåneset-Fjørå	13,4	—»—	—	21	2	68	91	—	947	Rv. 58-Fv.	
40 Stranda-Eidsdal	12,9	—»—	25	933	13	1 691	2 662	—	10 820	Rv. 60-Rv. 58	
41 Stranda-Valldal	17,2	—»—	25	908	12	2 295	3 240	—	10 397	Rv. 60-Rv. 63	
42 Stranda-Fjørå	21,5	—»—	—	20	1	26	47	—	722	Rv. 60-Fv.	
43 Stranda-Tafjord	30,3	—»—	2	26	3	42	73	—	649	Rv. 60-Fv.	
44 Eidsdal-Valldal	6,0	—»—	114	354	8	22 854	23 330	4	61 760	Rv. 58-Rv. 63	
45 Eidsdal-Fjørå	8,2	—»—	—	5	—	38	43	—	691	Rv. 58-Fv.	
46 Eidsdal-Tafjord	16,2	—»—	—	18	2	119	139	—	1 028	Rv. 58-Fv.	
47 Fjørå-Tafjord	8,7	—»—	—	—	—	7	7	—	257	Fv.-Fv.	
48 Valldal-Fjørå	3,5	—»—	—	32	—	89	121	—	1 535	Rv. 63-Fv.	
49 Valldal-Tafjord	11,7	—»—	—	19	1	170	190	—	841	Rv. 63-Fv.	
Hele ferjeruten 34-49	41,6	37-94	392	6 476	970	45 449	53 287	17	163 725		
50 Valldal-Geiranger	47,4	Juni-aug.	20	62	—	3 512	3 574	—	14 561	Rv. 63-Rv. 58	
51 Hellesylt-Geiranger	20,3	Hele året	4-20	121	244	—	5 302	5 667	48	24 393	Rv. 60-Rv. 58
52 Myklebust-Vågholmane	2,6	—»—	—	9	1	34	44	—	830	Fv.-Fv.	
53 Myklebust-Longva	17,3	—»—	—	3	—	100	103	—	410	Fv.-Fv.	
54 Myklebust-Austnes	16,1	—»—	—	71	—	95	166	3	1 019	Fv.-Fv.	
55 Myklebust-Kjerstad	19,2	—»—	—	—	—	35	35	—	404	Fv.-Fv.	
56 Myklebust-Skjelten	17,9	—»—	1	60	—	715	776	—	3 134	Fv.-Rv. 659	
57 Myklebust-Alesund	33,3	—»—	—	625	146	45	766	1 582	—	10 656	Fv.-E 69
58 Vågholmane-Longva	16,0	—»—	—	—	—	15	15	—	1 226	Fv.-Fv.	
59 Vågholmane-Austnes	15,0	—»—	3	3	1	41	48	—	1 082	Fv.-Fv.	
60 Vågholmane-Kjerstad	18,3	—»—	—	—	—	8	8	—	527	Fv.-Fv.	
61 Vågholmane-Skjelten	16,7	—»—	7	6	—	105	118	—	1 631	Fv.-Rv. 659	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferje- kapasitet, personbil- plasser	Trafikk i året							Vegsamband
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastobiler m/tilhenger	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer	
<i>Møre og Romsdal (forts.)</i>											
62 Vågholmane-Alesund .....	32,2	Hele året		96	38	—	162	296	—	6 298	Fv.-E 69
63 Longva-Austnes .....	3,2	—»		2	98	—	376	476	—	2 554	Fv.-Fv.
64 Longva-Kjerstad .....	7,4	—»		—	19	1	143	163	—	677	Fv.-Fv.
65 Longva-Skjelten .....	7,8	—»		2	44	—	809	855	—	3 997	Fv.-Rv. 659
66 Longva-Alesund .....	22,9	—»		618	83	1	671	1 373	—	11 221	Fv.-E 69
67 Austnes-Kjerstad .....	4,2	—»		—	142	—	438	580	—	2 546	Fv.-Fv.
68 Austnes-Skjelten .....	4,9	—»		3	120	—	1 926	2 049	—	7 420	Fv.-Rv. 659
69 Austnes-Alesund .....	18,5	—»		1 238	161	10	1 481	2 890	—	18 265	Fv.-E 69
70 Kjerstad-Skjelten .....	4,7	—»		4	29	—	1 023	1 056	—	4 824	Fv.-Rv. 659
71 Kjerstad-Alesund .....	18,9	—»		615	117	6	768	1 506	—	15 763	Fv.-E 69
72 Skjelten-Alesund .....	15,7	—»		—	12	—	87	99	—	3 311	Rv. 659-E 69
Hele ferjeruten 52-72 .....	46,4		25-30	3 214	1 161	65	9 798	14 238	3	97 795	
73 Midsund-Ørsnes .....	6,5	Hele året		549	209	—	2 181	2 939	—	12 284	Fv.-Rv. 661
74 Midsund-Håbet .....	1,6	—»		342	175	—	1 695	2 212	—	9 819	Fv.-Fv.
75 Håbet-Ørsnes .....	5,3	—»		324	235	—	1 226	1 785	2	7 712	Fv.-Rv. 661
Hele ferjeruten 73-75 .....	8,1		10	1 215	619	—	5 102	6 936	2	29 815	
76 Molde-Helland .....	14,7	—»		1 037	6 953	1 289	55 588	64 867	335	280 188	Rv. 62, 662-E 69
77 Molde-Vikebukta .....	14,5	—»		888	2 914	2 328	20 649	26 779	262	108 347	Rv. 62, 662-E 69
Vikebukta-Afarnes (midlertidig) ..	20,5	Midlert.		99	988	735	1 154	2 976	—	6 716	E 69-Rv. 64
78 Helland-Vikebukta .....	2,9	Hele året		—	14	—	95	109	—	11 070	Rv. 661-E 69
Hele ferjeruten 76-78 .....	17,6		54-66	2 024	10 869	4 352	77 486	94 731	597	406 321	
79 Molde-Seternes .....	12,2	—»		—	673	—	601	1 274	—	11 484	Rv. 62, 662-Fv.
80 Molde-Bolsøya .....	5,4	—»		—	663	—	358	1 021	—	12 888	Rv. 62, 662-Fv.
Hele ferjeruten 79-80 .....	17,6		7	—	1 336	—	959	2 295	—	24 372	
81 Øverås-Eikesdal .....	18,5	—»	4	297	73	9	536	915	4	7 293	Fv.-Fv.
82 Søsnes-Afarnes .....	3,5	—»	22	5 280	4 126	2 632	28 170	40 208	599	147 835	Rv. 64-Rv. 64
83 Lønset-Grønnes .....	2,0	—»	17	5 340	7 546	2 642	36 649	52 177	1 381	204 873	Rv. 64-Rv. 62
84 Aukra-Hollingsholm .....	3,6	—»		402	2 378	493	10 135	13 408	170	72 791	Rv. 662-Fv.
85 Aukra-Sundsbo .....	4,9	—»		229	154	1	2 216	2 600	40	9 413	Fv.-Fv.
86 Sundsbo-Hollingsholm .....	4,6	—»		1 864	837	2	6 251	8 954	126	39 888	Fv.-Rv. 662
Hele ferjeruten 84-86 .....	8,2		12-16	2 495	3 369	496	18 602	24 962	336	122 092	
87 Kvitnes-Bergsøy .....	6,4	Hele året		611	34	—	289	934	22	3 631	Rv. 66-Fv.
88 Kvitnes-Gjemnes .....	6,8	—»		8 366	3 706	1 814	47 882	61 768	685	204 705	Rv. 66-Rv. 66
89 Kvitnes-Torvikbukta .....	10,3	—»		1 766	252	3	1 395	3 416	50	19 266	Rv. 66-Rv. 666
90 Gjemnes-Torvikbukta .....	4,3	—»		—	1	—	9	10	3	705	Rv. 66-Rv. 666
91 Gjemnes-Bergsøy .....	1,2	—»		380	38	—	441	859	55	9 653	Rv. 66-Fv.
92 Torvikbukta-Bergsøy .....	5,2	—»		1	12	—	21	34	10	197	Rv. 666-Fv.
Hele ferjeruten 87-92 .....	27,8		38	11 124	4 043	1 817	50 037	67 021	825	238 157	



Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

<i>Møre og Romsdal</i> forts.												
93	Angvik-Tingvoll	6,2	Hele året	15	292	1 231	102	12 954	14 579	302	67 890	Rv. 665-Rv. 16
94	Kristiansund-Bremsnes	4,5	»	18-24	870	3 793	525	20 044	25 232	1 106	238 196	Rv. 16-Rv. 67
95	Ørjavik-Tøvik	1,2	»	13	72	1 066	63	12 657	13 858	501	57 279	Rv. 67-Rv. 67/663
96	Kvalvåg-Kvisvik	4,5	»	40	9 751	7 632	2 124	56 174	75 681	1 316	240 082	Rv. 16-Rv. 16
97	Halsa-Kanestraum	5,5	»	18	2 103	2 319	1 050	17 938	23 410	354	76 681	Rv. 65-Rv. 65
98	Kvanne-Røkkum	2,5	»	13	3 189	3 779	444	45 601	53 013	2 800	161 819	Rv. 670-Rv. 670
99	Kristiansund-Engdal	52,6	»		13	337	3	790	1 143	11	7 981	Rv. 16-Rv. 71
100	Kristiansund-Ervik	47,0			-	129	2	310	441	1	2 421	Rv. 16-Fv
101	Kristiansund-Aresvik	36,6	»		5	274	-	391	670	16	5 252	Rv. 16 -Fv.
102	Kristiansund-Hendset	37,0	Aug.-des.		-	2	-	22	24	1	617	Rv. 16-Rv. 71
103	Aresvik-Hendset	3,0	»		-	22	-	260	282	18	889	Fv. -Rv. 71
104	Ervik-Hendset	11,1	»		1	11	-	286	298	20	928	Fv.-Fv.
105	Engdal-Hendset	16,6	»		-	28	-	203	231	15	1 435	Rv. 71-Rv. 71
106	Aresvik-Engdal	16,6	Hele året		1	59	1	304	365	27	1 998	Fv.-Rv. 71
107	Aresvik-Ervik	10,9	»		-	2	-	6	8	1	303	Fv.-Fv.
108	Ervik-Engdal	6,4	»		28	123	-	579	730	8	3 179	Fv.-Rv. 71
109	Kristiansund-Otnes-Rodal-											
	Todal-Engdal	52,6	Hele året		-	2	1	68	71	11	5 567	Rv. 16-Div. fv.
	Hele ferjeruten 99-109	52,6		18	48	989	7	3 219	4 263	129	30 570	
110	Kristiansund-Tømmervåg	12,3	»	16	835	868	2	3 788	5 493	18	48 935	Rv. 16-Rv. 680
111	Kristiansund-Straumen	34,1	»		2 098	796	3	4 292	7 189	97	51 665	Rv. 16-Rv. 669
112	Kristiansund-Forsnes	49,8	»		1	193	5	780	979	6	3 488	Rv. 16-Rv. 713
113	Straumen-Forsnes	22,7	»		-	18	-	197	215	1	530	Rv. 669-Rv. 713
	Hele ferjeruten 111-113	56,8		18	2 099	1 007	8	5 269	8 383	104	55 683	
114	Gullstein-Vinsternes	9,3	»		1 308	262	1	1 441	3 212	10	15 973	Rv. 680-Rv. 680
115	Gullstein-Nordheim	4,2	»		9	44	-	346	399	23	4 253	Rv. 680-Fv.
116	Nordheim-Vinsternes	5,2	»		-	27	7	109	143	31	925	Fv.-Rv. 680
	Hele ferjeruten 114-116	9,3		8-14	1 317	333	8	1 896	3 554	64	21 151	
117	Aure-Anes	3,2	»	9	1 659	1 065	2	2 847	5 573	22	34 067	Rv. 680-Rv. 680
118	Stemshaug-Vikan	5,1	»		334	233	2	1 087	1 656	48	8 803	Rv. 680-Fv.
119	Stemshaug-Vihals	2,5	»		372	903	2	1 952	3 229	80	11 963	Rv. 680-Fv.
120	Vikan-Vihals	2,6	»		296	613	2	168	1 079	23	3 642	Fv.-Fv.
	Hele ferjeruten 118-120	5,1		6	1 002	1 749	6	3 207	5 964	151	24 408	
Sum Møre og Romsdal		562,8			63 821	121 572	26 090	768 821	980 304	14 160	4 538 923	
<i>Sør-Trøndelag:</i>												
1	Trondheim-Vanvikan	16,0	Hele året	76	769	21 107	1 573	81 151	104 600	1 842	490 985	E 6-Rv. 720
2	Storodden-Sandstad	18,0	»	18	75	3 071	409	14 502	18 057	648	56 448	Rv. 711-Rv. 714
3	Kjerringvåg-Flatval	4,0	»	18	142	3 023	291	9 234	12 690	902	34 522	Rv. 714-Rv. 716
Sum Sør-Trøndelag		38,0			986	27 201	2 273	104 887	135 347	3 392	581 955	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferje- kapasitet, personbil- plasser	Trafikk i året							Vegsamband
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer	
<i>Nord-Trøndelag:</i>											
1 Levanger-Hokstad .....	9,0	Hele året		1	2 969	3	3 976	6 949	144	52 934	Rv. 6-Fv.
2 Hokstad-Kjerringvik .....	12,5	Aug.-des.		-	5	1	17	23	1	79	Fv.-Rv. 755
3 Levanger-Kjerringvik .....	21,5	->-		-	-	-	1	1	-	482	Rv. 6-Rv. 755
Hele ferjeruten 1-3 .....	21,5		15	1	2 974	4	3 994	6 973	145	53 495	
4 Kjerringvik-Vangshylla .....	1,5	Hele året		29	2 236	154	11 101	13 520	233	40 933	Rv. 755-Rv. 755
5 Vangshylla-Venneshamn .....	4,5	Hele året		2	959	1	3 111	4 073	21	14 571	Rv. 755-Fv.
Hele ferjeruten 4-5 .....	6,0		11	31	3 195	155	14 212	17 593	254	55 504	
6 Melen-Homstad .....	0,2	$20/4-12/11$	2	-	-	-	1 590	1 590	614	5 415	Fv.-Fv.
7 Ottersøy-Rørvik .....	2,3	Hele året	5	42	2 778	273	11 923	15 016	461	78 509	Rv. 770-Rv. 770
8 Teplingan-Bjørånes .....	5,6	->-	25	2 034	2 671	768	25 694	31 167	311	94 082	Rv. 17-Rv. 17
9 Otterøy-Varpnes .....	0,7	->-	12	1 184	2 228	101	14 824	18 337	205	74 115	Rv. 767-Rv. 767
10 Varpnes-Seierstad .....	19,5	->-	5	16	392	6	1 587	2 001	10	4 541	Rv. 767-Fv.
11 Skei-Sørgutvik .....	5,2	->-	11	46	671	2	4 291	5 010	601	20 163	Fv.-Rv. 771
Sum Nord-Trøndelag .....	61,0			3 354	14 909	1 309	78 115	97 687	2 601	385 824	
<i>Nordland:</i>											
1 Skjærvik-Grindjord .....	1,5	Hele året	21	3 751	5 886	1 822	72 826	84 285	782	248 740	Rv. 6-Rv. 6
2 Forså-Sætran .....	6,2	->-	16-34	2 198	2 721	721	34 402	40 042	355	135 811	Rv. 6-Rv. 6
3 Bognes-Skarberget .....	8,3	->-	22-40	2 165	2 146	741	32 877	37 929	380	120 685	Rv. 6-Rv. 6
4 Røsvik-Bonåssjøen .....	16,5	->-	49-79	3 175	5 348	1 700	53 954	64 177	653	220 942	Rv. 6-Rv. 6
5 Sandnes-Selnes .....	0,8	->-	10	625	445	2	3 493	4 565	45	23 155	Fv.-Rv. 824
6 Bognes-Lødingen .....	23,7	Hele året		121	2 506	981	17 331	20 939	141	73 584	Rv. 6-Rv. 823
7 Lødingen-Rinøyvåg .....	17,6	->-		2	357	5	1 560	1 924	13	9 872	Rv. 823-Fv.
Hele ferjeruten 6-7 .....	41,3		30-46	123	2 863	986	18 891	22 863	154	83 456	
8 Sortland-Maurnes .....	6,6	->-	13-21	247	4 514	22	22 460	27 243	452	111 674	Rv. 19, 820-Rv. 82
9 Sortland-Strand .....	1,5	->-	8-12	3 943	4 918	117	27 787	36 765	988	197 444	Rv. 19, 820-Rv. 19
10 Sortland-Djupfjord .....	8,9	$7/3-31/12$	8	81	329	9	1 365	1 784	182	12 789	Rv. 19, 820-Fv.
11 Sandnes-Stokmarknes .....	1,8	Hele året	8	184	3 823	13	29 765	33 785	2 158	222 834	Rv. 19-Rv. 19
12 Kråkberget-Sandset .....	11,1	->-	13-15	748	3 397	177	8 372	12 694	504	39 460	Rv. 820-Rv. 820
13 Dragnes-Risøyhamn .....	1,9	->-	8	130	3 504	79	17 557	21 270	356	81 176	Rv. 82-Rv. 82
14 Lyngvær-Framnes .....	1,0	->-		370	653	8	1 849	2 880	129	12 341	Rv. 19-Fv.
15 Sundklakk-Framnes .....	6,6	->-		2	19	-	235	256	2	1 879	Fv.-Fv.
16 Smorten-Framnes .....	6,4	->-		11	56	1	366	434	29	2 228	Rv. 815-Fv.
17 Smorten-Sundklakk .....	0,2	->-		31	236	1	925	1 193	82	4 389	Rv. 815-Fv.
18 Smorten-Lyngvær .....	5,6	->-		834	2 774	121	16 425	20 154	853	68 954	Rv. 815-Rv. 19



Tabell 1. Ferjestatistikken 1965.

<i>Nordland (forts.)</i>												
19	Lyngvær-Sundklakk .....	5,8	Hele året		331	477	7	1 476	2 291	33	9 039	Rv. 19-Fv.
	Hele ferjeruten 14-19 .....	6,8		12	1 579	4 215	138	21 276	27 208	1 128	98 830	
20	Lilleidet-Napp .....	4,6	->-	10	1 460	4 317	82	9 121	14 980	934	61 532	Rv. 19-Rv. 19
21	Reine-Hamnøy .....	2,5	->-	10	230	2 342	23	5 663	8 258	111	35 185	Rv. 19-Rv. 19
22	Festvåg-Henningsvær .....	2,3	->-	8	9	1 366	-	3 861	5 236	161	48 605	Rv. 816-Henningsvær
23	Svolvær-Skutvik .....	42,6	->-	17	27	631	4	6 195	6 857	151	26 484	Rv. 19-Rv. 81
24	Bogøy-Alstad .....	2,2	->-		14	1 944	-	2 958	4 916	31	13 174	Rv. 81-Fv.
25	Bogøy-Skutvik .....	16,2	->-		-	817	-	1 332	2 149	13	5 723	Rv. 81-Rv. 81
26	Alstad-Skutvik .....	15,5	->-		2	297	-	599	898	1	3 556	Fv.-Rv. 81
	Hele ferjeruten 24-26 .....	17,7	->-	12	16	3 058	-	4 889	7 963	45	22 453	
27	Vågan-Skjærstad .....	10,3	->-	17	593	2 042	-	7 651	10 286	379	50 652	Rv. 80-Rv. 812
28	Bodø-Sund .....	32,8	->-	30	61	1 824	45	6 297	8 227	185	67 570	Rv. 80-Rv. 810
29	Sandnessjøen-Bjørn .....	7,5	->-		349	1 890	8	4 935	7 182	277	40 225	Rv. 17-Rv. 809
30	Sandnessjøen-Leinesodden .....	1,6	->-		4 246	5 742	-	26 626	36 614	518	134 940	Rv. 17-Rv. 17
	Hele ferjeruten 29-30 .....	9,1	->-	22	4 595	7 632	8	31 561	43 796	795	175 165	
31	Arsandøy-Sandvik-Møllebogen ..	9,2	->-	15	1 393	1 304	538	10 298	13 533	143	38 541	Rv. 17-Rv. 17
32	Vennesund-Holm .....	5,5	->-	16	1 931	2 020	556	9 199	13 706	144	33 548	
33	Brønnøysund-Torget .....	0,3	->-	6	1 241	1 298	10	4 522	7 071	946	54 688	Rv. 17-Fv.
34	Stokmarknes-Straumsnes .....	15,6	->-	9	10	621	-	2 553	3 184	788	33 783	Rv. 19-Rv. 820
35	Røsvik-Nordfold .....	41,4	->-	20	34	642	3	2 103	2 782	32	8 864	Rv. 6-Rv. 81
36	Fredvang-Krystad-Finnbyen ...	5,1	$\frac{22}{10}-\frac{31}{12}$	7	-	214	-	175	389	11	2 427	Fv.-Fv.-Rv. 17
37	Brønnøysund-Tjøtta .....	41,7	$\frac{8}{7}-\frac{31}{12}$	15	8	61	10	2 522	2 601	26	8 195	Rv. 17-Rv. 17
38	Tjøtta-Forvik .....	16,7	$\frac{1}{8}-\frac{31}{12}$		-	5	-	58	63	16	1 153	Rv. 17-Rv. 17
39	Vestvågen-Husvika-Stokkasjøen- Forvik .....	37,0	$\frac{1}{8}-\frac{31}{12}$		-	272	-	35	307	6	3 340	Fv.-Rv. 17
	Hele ferjeruten 38-39 .....	53,7		18	-	277	-	93	370	22	4 493	
Sum Nordland .....		407,6			30 557	73 758	7 806	451 728	563 849	13 010	2 269 181	
<i>Troms:</i>												
1	Bjørelvnes-Gibostad .....	1,4	Hele året	9	6	1 205	4	3 562	4 777	83	35 093	Fv.-Rv. 861
2	Borkenes-Kveøy .....	1,9	->-	3	2	618	-	1 856	2 476	588	24 271	Rv. 849-Fv.
3	Finnsnes-Silsand .....	1,6	->-	15	196	7 741	175	36 774	44 886	561	264 570	Rv. 86-Rv. 86, 861
4	Lyngseidet-Olderdalen .....	12,5	->-	30	1 766	2 611	543	41 870	46 790	780	171 085	Rv. 6, 91-Rv. 6, 864
5	Svensby-Breivikeidet .....	6,2	->-	25	2 034	3 905	266	21 425	27 630	723	101 713	Rv. 91-Rv. 91
6	Refsnes-Flesnes .....	5,5	->-	20	1 915	3 072	51	14 516	19 554	422	70 931	Rv. 850-Rv. 850
7	Steinsland-Lilleng .....	1,1	->-	12	4 135	12 417	847	81 374	98 773	581	248 712	Rv. 19, 825-Rv. 19, 83
8	Langnes-Sletta .....	1,2	->-	25	3 236	10 378	1 035	53 042	67 691	4 882	276 687	Rv. 90-Rv. 862, 863
9	Futrikelv-Skulgam .....	1,5	->-	6	866	1 645	374	5 626	8 511	189	30 316	Rv. 863-Rv. 863
Sum Troms fylke .....		32,9			14 156	43 592	3 295	260 045	321 088	8 809	1 223 378	
<i>Finnmark:</i>												
1	Kvalsund-Ikarnes .....	0,8	Hele året	8	2 384	3 435	878	58 506	65 203	858	203 953	Rv. 94-Rv. 94
2	Bussesund .....	2,6	->-	8	-	3 102	-	10 478	13 580	2	52 554	Rv. 98-Vardø
Sum Finnmark .....		3,4			2 384	6 537	878	68 984	78 783	860	256 507	

Tabell 2. Ferjesambandenes lengde og antall.

Lengde	Antall 1965
Under 1 km .....	12
1,0—1,9 km .....	15
2,0—4,9 km .....	26
5,0—9,9 km .....	28
10 km og lengre .....	54
Sum	135

Tabell 3. Sammendrag 1965.

Fylke	Ferjesam- bandenes samlede lengde km	Trafikken 1965						
		Busser	Lastebiler u/tilh.	Lastebiler m/tilh.	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer
Østfold .....	24,7	1 293	62 587	—	220 259	284 139	3 851	875 141
Akershus .....	2,7	27	1 393	166	17 463	19 049	555	68 211
Hedmark .....	16,0	—	74	130	304	508	—	5 625
Oppland .....	11,3	62	18 249	9 872	102 088	130 271	2 710	382 525
Buskerud .....	0,2	33	2 329	820	27 163	30 345	3 224	138 551
Telemark .....	2,9	1 336	4 350	110	26 158	31 954	1 178	152 119
Aust-Agder .....	13,4	403	2 833	—	4 142	7 378	2 922	36 768
Rogaland .....	43,1	1 565	15 702	182	90 822	108 271	2 974	595 542
Hordaland .....	222,2	23 371	95 758	790	669 258	789 177	33 462	4 796 494
Sogn og Fjordane ...	217,9	3 277	15 362	1 674	146 053	166 366	2 451	735 005
Møre og Romsdal ...	562,8	63 821	121 572	26 090	768 821	980 304	14 160	4 538 923
Sør-Trøndelag .....	38,0	986	27 201	2 273	104 887	135 347	3 392	581 955
Nord-Trøndelag .....	61,0	3 354	14 909	1 309	78 115	97 687	2 601	385 824
Nordland .....	407,6	30 557	73 758	7 806	451 728	563 849	13 010	2 269 181
Troms .....	32,9	14 156	43 592	3 295	260 045	321 088	8 809	1 223 378
Finnmark .....	3,4	2 384	6 537	878	68 984	78 783	860	256 507
Sum 1965 .....	1 660,1	146 625	506 206	55 395	3 036 290	3 744 516	96 159	17 041 749
Sum 1964 .....		150 351	476 586	44 138	2 652 648	3 323 723	107 950	15 663 954
» 1963 .....		132 726	436 173	31 014	2 224 754	2 824 667	127 958	13 977 900
» 1962 .....		158 963	412 843		1 817 280	2 389 086	117 698	12 502 033
» 1961 .....		150 652	452 789		1 866 800	2 470 241	137 857	12 767 141
» 1960 .....		137 446	418 186		1 520 266	2 075 898	147 501	12 132 604

Tabell 4. Sammenligning mellom ferjetrafikken for årene 1964 og 1965.  
Bare ferjesamband som har vært i drift begge år er tatt med.

Ar	Busser	Lastebiler u/tilh.	Lastebiler m/tilh.	Personbiler	Sum biler	Motorsykler	Sum motor- kjøretøyer	Personer
1964	142 993	457 066	43 220	2 532 883	3 176 162	102 946	3 279 108	15 155 874
1965	145 495	494 574	54 644	2 973 479	3 668 192	92 339	3 760 531	16 716 670
Økning i % 1964-65	1,7	8,2	26,4	17,4	15,5	- 10,3	14,7	10,3



# Bilførende båter i Rogaland

Trafikkstatistikk 1965

Båtrute	Lengde km	Fartstid	Kapasitet, personbilplasser	Trafikk i året						
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Personbiler	Sum biler	Motorsykler	Personer
1. Stavanger - Haugesund	59,3	Hele året	46	104	2 509	29	18 113	20 755	156	128 846
2. Haugesund - Stavanger	59,3	» »	30	90	591	275	9 978	10 934	137	56 850
3. Stavanger - Skudenes	34,5	» »	5-17	—	14	3	3 371	3 388	127	38 910
4. Stavanger - Hjelmeland	42,6	» »	12	—	87	—	820	907	93	36 472
5. Stavanger - Sandeid	68,5	» »	12	2	485	14	1 410	1 911	95	62 727
6. Stavanger - Sand - Sauda	92,6	» »	24	51	369	15	4 221	4 656	104	87 692
7. Stavanger - Tau - Ardal	37,0	» »	15	—	35	3	839	877	28	35 599
Sum	393,8			247	4 090	339	38 752	43 428	740	384 369

## Asian Highway

### Vegprosjekt fra Vietnam til Iran

ECAFE — Economic Commission for Asia and the Far East (FN's økonomiske kommisjon for Asia og Østen) — har sendt ut en pressemelding om den såkalte «Asian Highway», et prosjekt med sikte på å forbinde eksisterende vegstrekninger i Asia til et sammenhengende vegnett fra Vietnam til Iran, og samtidig bringe den tekniske standard opp på et visst nivå.

Arbeidet med planleggingen av dette kjempeprosjekt ble startet innen ECAFE i 1958. Det vil dreie seg om en samlet veglengde på ca 55 000 km, som man har beregnet vil betjene et område på 6,5 millioner kvadratkilometer med en befolkning på over 700 millioner. Av denne strekning på 55 000 km regner man med at 90 % allerede er i mer eller mindre passerbar stand, og prosjektets første fase tar sikte på å forbedre visse lavverdige strekninger og utbygge de 10 % «missing links». Tre prosjektstudier «i marken» er allerede foretatt, og et fjerde forberedes nå. På grunnlag av disse undersøkelser er samlet omkostningsoverslag anslått til 2—3 milliarder US-dollar.

Planene forutsetter for prioriterte vegstrekninger, A-1 og A-2. Den første går fra Bazargan ved den iransk-tyrkiske grense gjennom Iran, Afghanistan, Vest-Pakistan, India, Øst-Pakistan, Burma, Thailand, Cambodia og til Sør-Vietnam. De manglende ledd i denne forbindelse utgjør ca 4 %, hovedsakelig i Burma. Følgende oversikt gir en antydning av A-1's nåværende «standard»:

Asfalt eller betong .....	7 900 km
Grus- eller steindekke .....	2 000 »
Kjørbar under bestemte værforhold .....	400 »
Kjørbar med jeep under bestemte værforhold .....	70 »
«Missing links» .....	470 »
Tilsammen .....	10 840 km

Den annen prioriterte forbindelse, A-2 går fra Chasr-i-Shirin i Iran via Hamadan, Teheran, Esfahan, Kerman, Zahidan, Quetta, Rohri, Lahore, New Delhi, Kathmandu, Sivok, Aricha, Chittagong, Taungup, Ran-

goon Thaton, Kawkareik, Tak, Bangkok, Ranong, Panga, Patalung, Alor Star, Kuala Lumpur, Singapore, Djakarta til Denpasar i Indonesia. De manglende ledd i denne forbindelse utgjør ca 11 % (1300 km) og er i Nepal, Burma og Thailand. «Standarden» er antydningssvis som følger:

Tilsvarende eller over ECAFE's

minimumsstandard .....	8540 km eller 78 %
Fast dekke .....	6490 » » 39 %
Lavverdige, forutsetter forbedring eller nybygging .....	2300 » » 22 %

Tanken om et sammenhengende vegnett i Asia er selvfølgelig ikke ny, selv om forbindelsen har eksistert som karavaneveger og andre fremkomstruter i århundrer. Det prosjekt som man under navnet «Asian Highway» arbeider med innen ECAFE, utmerker seg imidlertid ved sitt ambisiøse tekniske sikte, og ved de interessante økonomiske og til dels politiske perspektiver det åpner. I ECAFE håper man at en forbindelse med fast dekke som tilfredsstillende den etablerte minimumsstandard, vil være utbygget innen 1970, muligens bortsett fra strekningen gjennom Burma.

### Våre nordiske kolleger

*Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 2, 1966:*

- Torell, A.: Flerårsplanearbeidet for perioden 1967—71.
- Heideken, Folke von: Från flottning till landtransport — en vital fråga för Norrlands skogsindustri.
- Tjällgren, P. O.: Skogsbrukets transportbehov.
- Sjödin, K. E.: Gatu- och vägplanering med övergångskurvor.
- Brinck, C. E.: Axeltryck och vägstodnad.
- Abelin, L.: Svensk ekonomi under 1966—70.

*Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 3, 1966*

- Henrikson, T.: Trafikledsbygget i en storstadsregion.
- Aronsen, H.: Trafikproblem i mellansvensk stad.
- Hur vi ser på trafiken och gatubygget. Debatt.
- Persson, B.: Fastsättning av granitkantsten på asfaltbeläggning. III.

*Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 4, 1966:*

- Brinck, C. E.: Problemet optimalt axeltryck.
- Grennberg, T.: Kan vi bygga fler vägar?
- Falk, S. og Fröidh, J.: Undersökning rörande bilplatsers dimensionering.
- Kanafani, A.: Gatutrafikundersökning i Beirut.

# Lønnsomhetsberegning for veger

Ingeniør Frode Halle

Hvor Verdensbanken skal gi lån til vegbygging kreves for tiden en bestemt lønnsomhets-utredning, som det legges stor vekt på, selv om den ikke alltid blir helt avgjørende. Verdensbanken beskjeftiger seg jo meget med u-land, med forhold svært forskjellig fra våre, men prinsippet kan kanskje ha interesser for enhver vegbygger.

Store konsultfirmaer har spesialisert seg på slike utredninger, og der ofres betydelige summer. I almindelighet blir det gitt 3—8 måneders tidsfrist på slike oppdrag, og tempoet blir høyt.

Når der bes om penger til en veg stilles det kjølige spørsmål: «How is the benefit?» Hvilken økonomisk avkastning kan man regne med at denne veg vil gi? Der godtas ikke noe overfladisk snakk, og der går grundig til verks med en stab av spesialister. Undersøkelsen blir gjerne bygget opp som følger:

## 1. Økonomisk analyse av de distrikter som berøres av vegen.

Befolkning, næringer, utviklingsmuligheter. Alle forhåndenværende data hos de lokale autoriteter samles inn og behandles av økonomer, gjerne i samarbeide med fagfolk fra vedkommende land. Landbruks- og industrispesialister har også vært trukket inn. De spørsmål som interesserer er jo: Hvilke varer produseres eller konsumeres og skal transporteres? Hvorfra og hvortil — nå og i fremtiden? Hvilke nye muligheter vil åpnes med den nye veg?

## 2. Trafikkanalyser og prognoser.

Fullstendige tellinger blir der sjelden tid til, og det må da bygges på vedkommende lands egne data, som suppleres på de viktigste punkter. Prognosene stilles av trafikk-folk i nøye samarbeide med økonomene. Kjøretider beregnes for eksisterende veger og for den nye foreslåtte veg.

## 3. Forslag til trasé og spesifikasjoner.

Det kan dreie seg om en helt ny veg, ombygging av en gammel veg, eller å gi et solid dekke til en gammel grus- eller jord-veg. Særlig i første tilfelle kan man stå overfor temmelig kinkige problemer i

land med dårlig eller intet sammenhengende kartverk. En slags ufullstendig luftbilde-dekning finnes dog i de fleste land, og er da til stor hjelp. Endel knep og tillempninger må det tys til: Bilers kilometerteller, bussoler, barometer, stigningsmåler, ufullstendige tidligere prosjekter og ukontrollerte luftbilder. Det hele i forbindelse med omfattende befaringer. Der forlanges plan og profil av tilstrekkelig nøyaktighet for vurdering og overslag, — de skal gi oversikt, veglengde, stigningsforhold og noenlunde kurveforhold og dermed den vegklasse og de spesifikasjoner som kan foreslås, etter at økonomer og trafikkfolk har stillet sine krav.

## 4. Jordbunnsundersøkelser.

Når traséen er noenlunde fastlagt slipper geoteknikerne til. Der ofres meget på denne del, som jo kan ha avgjørende betydning for anleggsomkostningene. Der tas et stort antall prøver av jordbunn og materialforekomster. Enten blir det etablert et provisorisk feltlaboratorium, eller prøvene blir bearbejdet ved eksisterende private eller offentlige laboratorier i vedkommende land. Har de anledning kjører gjerne geoteknikerne gjennom hele serien av prøver, men under primitive forhold må de jo slå av og kommer langt med CBR og kornkurver. Formålet er jo dimensjonering av overbygning og vurdering av byggematerialene. All slags stabilisering er på moten, likeledes AASHO's retningslinjer og diagrammer etter den store «test».

## 5. Kostnadsberegninger.

Under dette har et team vært fullt opptatt med å finne ut av priser, anleggsomkostninger og metoder i vedkommende land. Det har vært antydning nøyaktighetskrav til prisoverslaget ned mot 10 %, men dette har neppe noen klart.

Det er særlig planeringsarbeidene, de store masseflytninger, som gir utslag, overbygning og byggverk lar seg jo forholdsvis lett beregne. Det er eksperimentert en hel del, men jeg tror ingen har funnet noen bedre løsning enn en skjønnsmessig klasseinndeling av terrenget: Der fastsettes et antall typiske planeringsprofiler, fra flat mark til tungt



fjellterreng, og arbeidet i marken innskrenker seg til skjønnsmessig å inndelegge vegstrekningen i disse klasser, og samtidig, også skjønnsmessig, bestemme forholdet jord—fjell. Etter nøyaktig gjennomregning av hva de forskjellige profiltyper koster under de stedlige forhold, lar det seg lett sette opp diagrammer, hvor kilometerpris kan tas ut. Det har vært forsøkt å bedømme transportlengder for massene på samme måte, men det vil gjerne bli for innviklet og usikkert. Det regnes nok i almindelighet med en fast, gjennomsnittlig transportlengde.

Istedenfor prosentinnhold av fjell blir det stadig mer almindelig å inndelegge massene etter de maskiner som kan ta dem: så meget bulldoser-scrapers, så meget må «rippes», så meget sprenges.

Overbygningen beregnes etter geoteknikernes anvisning. Transportlengder på de gode materialer vil her ofte veie tungt.

## Litteratur

**Planung, Bau und Betrieb des Schnellverkehrs in Ballungsräumen.** Die Technische Universität Berlin, Fakultät für Bauingenieurwesen 1966. 280 s. Pris DM 38.

Effektiv trafikk og transportavvikling i byer og deres nærmeste omgivelser er et meget aktuelt problem. Det beskjeftiger de fleste trafikkingeniører og byplanleggere i de viktigste europeiske byer i dag.

Denne boken er utgitt etter en internasjonal konferanse i Berlin i 1964 og er et utdrag av en foredragsserie som ble holdt der.

Den omfatter en inngående beskrivelse av de kollektive transportmidler på skinner, deres betydning og nødvendighet. Dette gjelder både på det sosiologiske som på det tekniske plan. Derpå følger endel foredrag om løsninger på forskjellige vegproblemer, og en utredning om kombinasjonen skinn — veg.

Det behandles her prosjekter av dimensjoner som neppe er aktuelle her i landet i de nærmeste år. De gir imidlertid innsikt og perspektiv i et problem som generelt sett er aktuelt for de aller fleste byer. Boken kan derfor anbefales.

Stoffet er meget godt redigert av professor, Dr.-ing. Grassmann, Dekan der Fakultät für Bauingenieurwesen der Technischen Universität Berlin.

AAa

**Norsk Sprængstofindustri A/S — Jubileumsskrift.** Cand. oecon. Morten H. Magnus. Utgitt i anledning 100-års jubileet for Nitroglycerin Compagniet 1865—1965. 320 s. Oslo 1966.

Norsk Sprængstofindustri A/S ble dannet i 1917 som en sammenslutning av flere sprengstoff-bedrifter. De enkelte bedrifter i konsernet har en eldre historie, og Nitroglycerin Compagniet, som var kjernen i sammenslutningen, kunne feire sitt 100-års jubileum i 1965.

Med dette som utgangspunkt er både Nitroglycerin

## 6. «Benefit»-beregninger.

Man har nå de nødvendige data for beregning av lønnsomheten: Anleggsmkostninger, innsparing av kjøretid i forhold til tidligere veg, den ventede trafikk og almindelige utvikling. Økonomene kan ta fatt på den siste innspurt. De har jo ennå visse problemer med den genererte trafikk, den nye trafikk som vegen frembringer. Men deres videnskap er under voldsom utvikling, og de har allerede nå godkjente metoder til å få det hele omsatt i tall, — de tørre tall, som besvarer det tørre spørsmål om «benefit». De bør helst være høyere enn den almindelige utlånsrente i landet, ellers, resonnerer man, kan pengene like godt investeres i noe annet.

En slik undersøkelse blir ikke billig, og rapporten er et bindsterkt verk, kanskje flere. Nok allikevel lite i forhold til anleggssummen, og — en sikkerhet mot investering i dødfødte prosjekter.

Compagniet's historie og de øvrige sammensluttede bedrifters historie samlet i denne bok.

Stifteren av Nobels fredspris og de vitenskapelige Nobel-priser, ingeniør Alfred Nobel, grunnla, eller ga støtet til grunnleggelsen av den moderne sprengstoff-industri i midten av 1860-årene. Hans patent på fremstilling av nitroglycerin utstedt i Sverige og enkelte andre land i 1863 og i Norge i 1864 ble omgående etterfulgt av reisingen av nitroglycerin-fabrikker i mange land. Den norske bedrift fikk navnet Nitroglycerin Compagniet og ble stiftet 25. juni 1865.

Allerede i august 1865 var en ny fabrikk reist og satt i drift ved Faabro-fossen på Lysaker, Christiania. Dette var en beskjeden begynnelse, men det gikk raskt fremover. Nitroglycerinet var overlegent overfor svartkruttet, og kom raskt i anvendelse ved gruber og anlegg i vårt fjellrike land.

Boken beskriver sprengstoff-industriens utvikling i det forrige århundre. Fabrikken på Lysaker var utsatt for en voldsom eksplosjon i 1874 og måtte flyttes. Det nye sted ble Sætre i Hurum, hvor en større og på den tid helt moderne dynamitt-fabrikk ble anlagt og satt i drift i 1876. Nitroglycerin Compagniet, Sætre, har siden fremstilt sprengstoffer til denne dag. Helt frem til verdenskrigen i 1914 og under krigen var Nitroglycerin Compagniet's anlegg på Sætre i Hurum nesten enerådende, og i hvertfall ledende på de kjemiske sprengstoffers område i Norge. Nye oppfinnelser som ble gjort av Alfred Nobel ble satt i fabrikkasjon her i landet ved denne fabrikk. Dynamitten var den første store forbedring, og produksjonen var allerede startet på Lysaker. Det flytende sprengstoff nitroglycerin var nemlig vanskelig, og i hvertfall farlig, å behandle. Særlig var transport og lagring et problem. Alfred Nobel arbeidet derfor intenst med å finne en sikringsmetode, og denne fant han ved å kombinere det aktive nitroglycerin med det passive kiselgur, en porøs masse som oppsugte nitroglycerinet uten å forandre dets egenskaper. Dermed var dynamitten lansert.

I 1875 skapte Alfred Nobel spreng-gelatinen, som var en genial kombinasjon av nitroglycerin og nitrocellu-



lose, som hver for seg var farlig å håndtere. Man fikk derved et meget sikrere og mere anvendbart sprengstoff.

Endelig fikk man i 1890-årene ervervet Alfred Nobel's patent på ballistitt, som bestod av like deler nitroglycerin og nitrocellulose med tillegg av 10 prosent kamfer. Mens dynamitten og sprenggelatinen i forskjellige utforminger var sivile sprengstoffer, som ikke kunne anvendes i skytevåpen, var ballistitten det naturlige drivmiddel for ammunisjon. En av de store fordele var at det var røksvakt og ikke, som svartkruttet, slammet i våpenet eller spydde røk på slagmarken.

Jubileumsskriftet viser den daglige arbeidsgang, produktutvikling, arbeidsforholdene, de ansattes og ledelsens virksomhet i dagligliv og fest gjennom tidene. De forskjellige tekniske ledes innsats blir fremstilt og vurdert.

Verdenskrigens slutt bragte Norsk Sprængstofindustri A/S store vanskeligheter. Et anlegg på Håøen måtte nedlegges etter en kort drift, og de nye Gullaug Fabrikker ved Drammens-fjorden kom ikke ordentlig i gang på mange år. Nordenfjeldske Sprængstof A/S i Asen, som hadde vært i drift i 15 år, ble også nedlagt etter fusjonen. Konsernet red imidlertid stormen av, takket være Nitroglycerin Compagniet's sterke stilling.

Den mest ekspansive del av virksomheten Norsk Sprængstofindustri A/S idag er kanskje på de kjemiske sektorer: Flytende lim og pulverlim for sponplate-, kryssfinér-, skipsbygnings-, møbel- og trevareindustrien er blitt viktige produkter. Likeså bygningsartikler i form av plastfolier, gulvlim, etc. Råvarer for plastindustrien er en gruppe produkter for seg, og konsernet produserer idag en rekke råvarer for maling- og lakkindustrien. Emballasje av plastfolier og sprøytestøpt plastemballasje hører også med til det rikholdige produktutvalg, mens bestemte kjemikalier som formalin, svovelsyre og oleum fremstilles i egne fabrikker. Svovelsyrefabrikken har vært i drift siden 1917.

Gjennom tekst og illustrasjoner kan leseren av jubileumsskriftet få et overblikk over en av Norges mest interessante industrier. Kjemien er et felt med nærmest ubegrensede muligheter, og gjennom Alfred Nobel's initiativ i 1864 har konsernet nå over 100-års tradisjon som utgangspunkt for videreutvikling.

## In memoriam

Tidligere vegsjef i Østfold, Peter Abildgaard *Melbye* er avgått ved døden i en alder av 75 år.

Vegsjef Melbye fikk sin ingeniørutdannelse ved Kristiania tekniske skole hvor han ble uteksaminert i 1913. Samme år begynte han i vegvesenet. Etter å ha tjenestegjort i Østfold og Hedmark gikk han i 1916 over til Akers reguleringsvesen og senere til Kristiania tekniske skole og Statens prisdirektorat. I 1921 kom han tilbake til vegvesenet, og var først et års tid i Finnmark. I årene 1922—34 var han avdelingsingeniør i Sogn og Fjordane, og fra 1935 til 1942 i Møre og Romsdal. I 1942 ble han overingeniør og sjef for vegvesenet i Nordland, og fra 1947 til 1958 overingeniør (vegsjef) i Østfold.

Under hans arbeidstid i Østfold skulle grunnlaget legges for fremme av vagnettet i bilalderen. Han var levende interessert i de nye ideer som bilismen førte med seg, og han ble aldri trett av både i skrift og tale



å arbeide for å få de nye synspunkter akseptert og forstått.

Vegsjef Melbye la stor vekt på å tilpasse vegkontorets administrasjonsapparat til de nye forhold, og vegkontoret i Østfold fikk således egen planavdeling allerede på et tidlig tidspunkt. Ved siden av sitt virke i vegvesenet hadde han også en rekke offentlige tillitsverv, bl. a. som medlem av fylkesarbeidsnemnda

både i Nordland og Østfold. Han var tildelt Kongens fortjenstmedalje i gull.

Vegsjef Melbye var en dyktig og energisk administrator, og en enkel, humorfylt mann som var høyt aktet av sine medarbeidere. Vi minnes ham i takknemlighet og lyser fred over hans minne.

## Personalia

### Ansettelse i Vegdirektoratet:

Carl Henrik *Seyffarth* som avdelingsingeniør I, Hans *Bostrøm* som avdelingsingeniør II og Marvin *Wamb* som konstruktør I.

### Ansettelse i vegadministrasjonen i fylkene:

Hedmark: Per *Rasmussen* som avdelingsingeniør II, Aust-Agder: Tormod *Froysnes* som konstruktør II, Sogn og Fjordane: Alf *Skrede* som kontorfullmektig I, Olav *Handeland* og Nils T. *Henjum* som kontorassistenter, Nord-Trøndelag: Sverre *Finstad* og Margit *Langaunet* som kontorassistenter, Nordland: Evan Per *Furnes* og Hans *Markussen* som konstruktør III.

## Rundskriv fra Vegdirektoratet.

Nr 24 Vegtraf. 3. mai 1966 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. endringer i §§ 21 og 25 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter av 3. juni 1942 til Motorvognloven.

Nr 25 Jur. 10. mai 1966 til vegsjefene ang. ansvarsforholdet når Staten forestår fylkesveganlegg.

Nr S 26 Jur. 12. mai 1966 til vegsjefene ang. forholdet mellom vegloven og den nye bygningslov.

Nr 27 Pk. 16 mai 1966 til vegsjefene og de bilsakkyndige ang. lønnsinnberetning av befordringstillegg og kompensasjonstillegg m. v. jfr rundskriv nr 16 av 23. september 1965 fra Lønns- og Prisdpartementet.

Nr 25 M 8. juni 1966 til Statens bilsakkyndige. Totalvekt Mercedes-Benz.

Nr 26 M 30. juni 1966 til Statens bilsakkyndige. Totalvekt International, modell 1500-A.

Nr 28 VK. 1. juni 1966 til vegsjefene ang. omsetningsavgift — Asfaltarbeider 1966.

Nr 29 PK. 2. juni 1966 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift, overenskomstens § 4, punkt 19: Permisjon med lønn for å utføre organisasjonsmessige oppdrag og offentlige ombud — endringer i bestemmelsene pr 1. desember 1965.

Nr 30 Bk. 3. juni 1966 til fylkesmenn og vegsjefer ang. offentliggjøring av stortingsproposisjonens underliggende materiale.

Nr 31 Vegtraf. 8. juni 1966 til politimestrene og Statens bilsakkyndige ang. forlengelse av kjøretillatelse for motorvogner med kjennemerker av Q-seriene.