

Ferjestatistikken 1966

Sekretær Th. Schjøll

UDK 656.66(083.4)(481)«1966»

Ferjestatistikken for 1966 er som vanlig utarbeidet på grunnlag av de trafikkoppgaver som er mottatt fra ferjeselskapene gjennom vegsjefene, og omfatter 143 ferjesamband oppdelt i 281 ferjestrekninger.

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

Trafikkoppgavene er gitt særskilt for busser, lastebiler uten tilhenger, lastebiler med tilhenger, personbiler, sum biler, motorsykler og personer. En gjør merksom på at trafikkoppgavene for personer også inkluderer førerne av motorkjøretøylene.

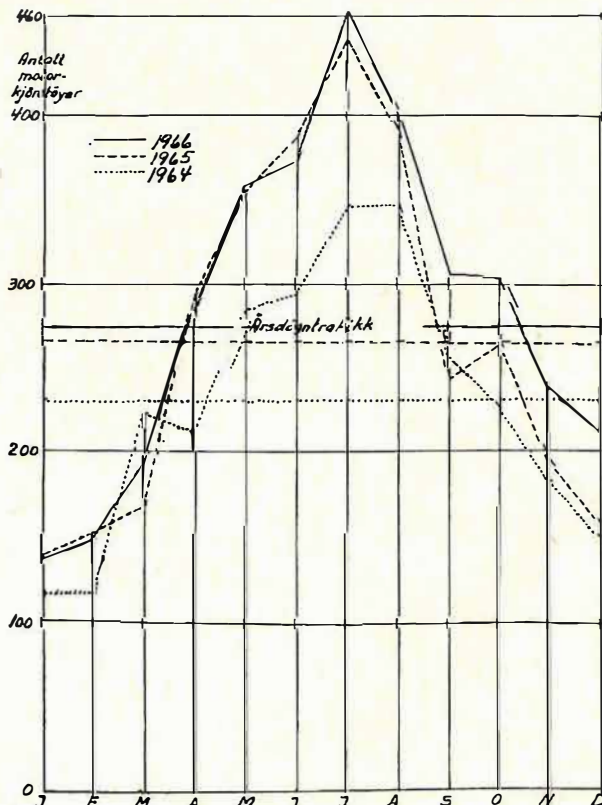
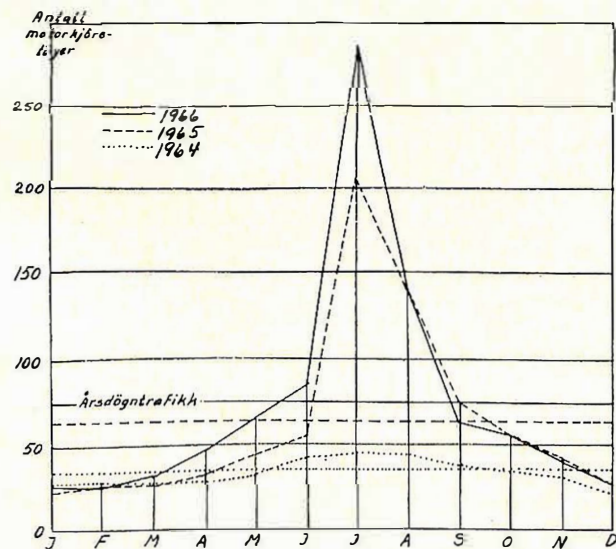
Ferjekapasiteten er definert som det totale antall personbilplasser på de ferjer som trafikkerer ferjeruten. For de ferjeruter hvor kapasiteten har vært forskjellig til ulike tider av året — på grunn av at flere ferjer har vært satt inn i toppsesongen, eller

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.

I statistikken for 1966 er det en del endringer fra foregående år i ferjesambandenes oppdeling på ferjestrekninger, bl. a. som følge av ruteomlegninger. For 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 260 i 1965 til 281 i 1966.

Fig. 2. Alvøy—Brattholmen, Hordaland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

Fig. 1. Sand—Ropeid, Rogaland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.



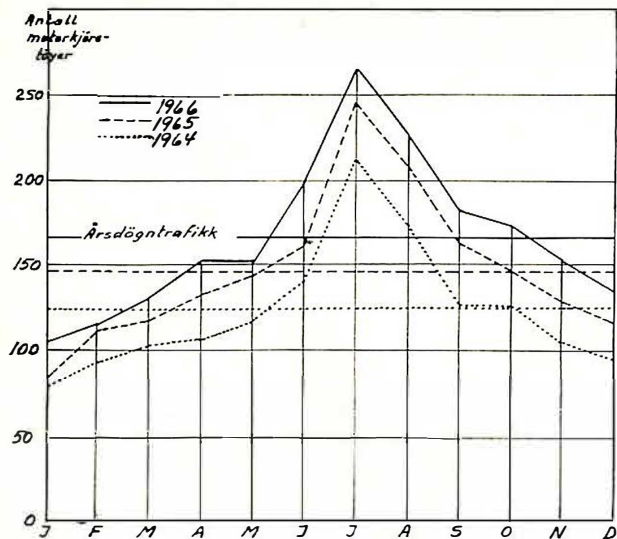


Fig. 3. Lønset—Grønnes, Møre og Romsdal. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

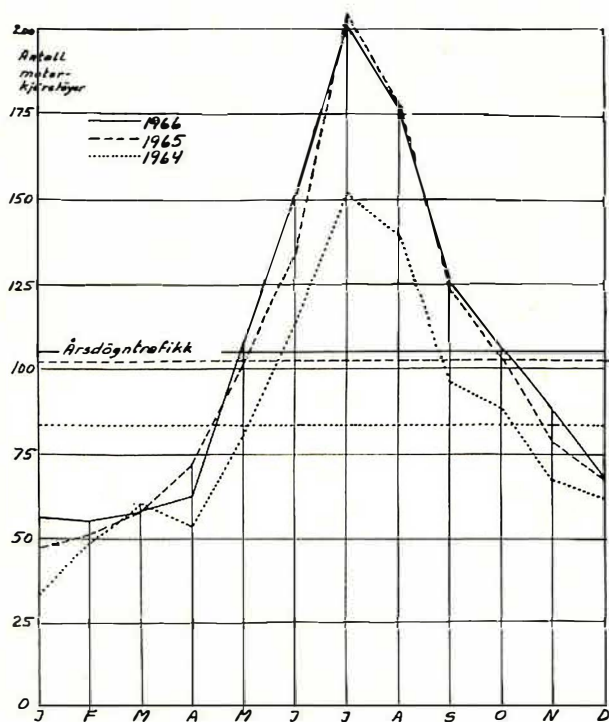


Fig. 4. Sandnessjøen—Leinesodden, Nordland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

Tallet på ferjesamband i statistikken er økt fra 135 i 1965 til 143 i 1966. Følgende nye samband er kommet til i 1966:

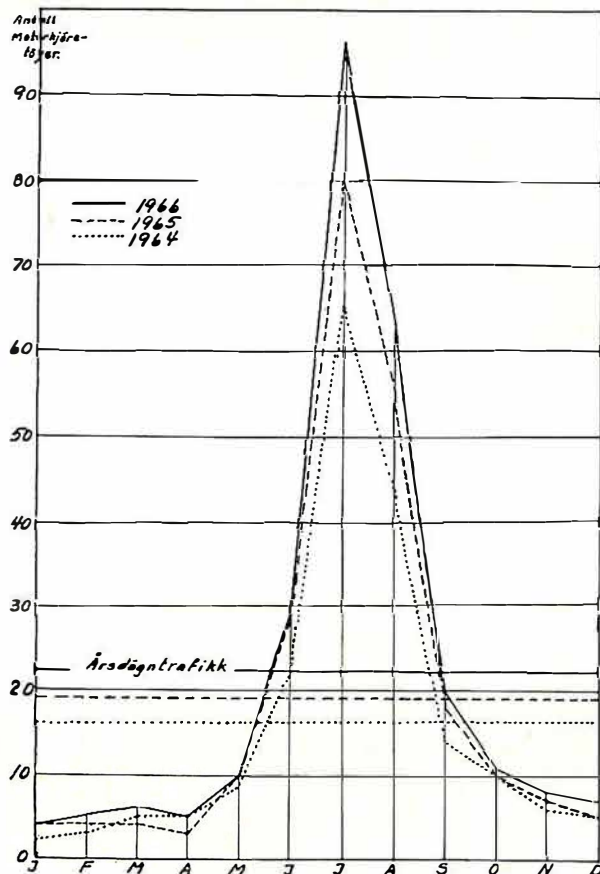


Fig. 5. Svolvær—Skutvik, Nordland. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned.

Rubbestadnes — Austevoll — Hjeltestad i Hordaland, Alesund — Giske — Godøy i Møre og Romsdal, Revsnæs — Stokkøy — Linesøy i Sør-Trøndelag, Hofles — Geisnes i Nord-Trøndelag, Ørnes — Vassdalsvik — Ågskardet i Nordland, Harstad — Sørrollnes, Hamnvik — Myrlandshaug — Sørvik og Langhamn — Brøstadbotn i Troms.

Tabell 2 viser ferjesambandenes fordeling etter rutelengden. I tabell 3 er det gitt en fylkesvis oversikt over trafikken i 1966, og tilbakegående tall til 1962 for hele landet. Trafikkutviklingen fra 1965 til 1966 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 1964—1966 ved 5 ferjestrekninger med til dels forskjellig trafikkarakter.

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferjekapasitet, personbilstplasser	Trafikk i året							Vegsamband
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Personbiler	Sum biler	Motor sykler	Personer	
<i>Østfold:</i>											
1 Hvalerøyene-Tangen (Kråkerøy)	14,2	Hele året	10-20	-	6 906	-	30 736	37 642	4 066	223 667	Fv.-Rv. 108
2 Moss-Horten	10,5	->-	120-210	1 366	63 608	-	200 343	265 317	-	710 000	E6-Rv. 310
Sum Østfold	24,7			1 366	70 514	-	231 079	302 959	4 066	933 667	
<i>Akershus:</i>											
1 Drøbak-Hurum	2,5	Hele året	15	27	1 310	153	16 492	17 982	386	61 792	Rv. 152-Rv. 281
2 Sæterstoa	0,2	$\frac{1}{6}$ - $\frac{16}{12}$	2	-	320	-	694	1 014	175	2 398	Fv.-Rv. 175
Sum Akershus	2,7			27	1 630	153	17 186	18 996	561	64 190	
<i>Hedmark:</i>											
1 Hamar-Kapp	16,0	$\frac{21}{5}$ - $\frac{31}{12}$	20	37	581	18	4 397	5 033	199	39 131	E6-Rv. 248
<i>Oppland:</i>											
1 Brager-Holmen	1,7	$\frac{17}{6}$ - $\frac{30}{12}$		-	393	-	10 308	10 701	155	26 315	Rv. 245-Rv. 35
2 Englia-Hov	2,4	->-		-	10	-	196	206	-	1 186	Rv. 245-Rv. 35
3 Holmen-Englia	4,9	->-		-	3	-	70	73	-	229	Rv. 35-Rv. 245
Hele ferjeruten 1-3	9,0		6	-	406	-	10 574	10 980	155	27 730	
4 Gjøvik-Mengshol	2,3	Hele året	28	-	15 240	9 778	85 111	110 129	2 137	321 777	Rv. 212-Rv. 214
Sum Oppland	11,3			-	15 646	9 778	95 685	121 109	2 292	349 507	
<i>Buskerud:</i>											
1 Verket-Svelvik	0,2	Hele året	8	23	2 294	675	24 787	27 779	2 869	122 666	Rv. 165-Rv. 319
<i>Telemark:</i>											
1 Kragerø-Stabbestad	1,9	Hele året	8	569	1 571	41	11 634	13 815	811	113 037	Rv. 38-Rv. 351
2 Nissedal-Fjone	0,5	$\frac{9}{5}$ - $\frac{31}{12}$	2	22	136	5	2 701	2 864	73	8 668	Rv. 39-Kv.
3 Vefall-Kjenndalen	0,5	$\frac{1}{1}$ - $\frac{7}{2}$ $\frac{28}{4}$ - $\frac{31}{12}$	5	584	2 202	10	11 072	13 868	83	33 470	Rv. 38-Rv. 356
Sum Telemark	2,9			1 175	3 909	56	25 407	30 547	967	155 175	
<i>Aust-Agder:</i>											
1 Kjødsvik-Risør	4,0	Hele året		-	5	-	2	7	11	782	Fv.-Rv. 416
2 Ormedalstrand-Risør	6,0	->-		-	15	-	156	171	22	2 983	Fv.-Rv. 416
3 Øysang-Risør	3,0	->-		-	68	-	458	526	45	11 947	Fv.-Rv. 416

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferjekapasitet, personbillerplasser	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	-	88	-	616	704	78	15 712	
4 Moissund-Klepp	0,2	$1\frac{1}{3}-\frac{31}{12}$	2	-	356	58	591	1 005	41	2 200	Rv. 12-Fv.
5 Senum-Byglandsfjord	0,2	$1\frac{1}{1}-\frac{18}{10}^*$	3	-	2 476	-	2 075	4 551	1 128	11 175	Fv.-Rv. 12
Sum Aust-Agder	13,4			-	2 920	58	3 282	6 260	1 247	29 087	
<i>Rogaland:</i>											
1 Sand-Ropeid	2,2	Hele året	12-19	105	2 306	22	24 408	26 841	497	88 840	Rv. 46, 13-Rv. 46, 13
2 Solheimsvik-Nesflaten	17,8	->-	12	26	453	29	3 192	3 700	98	28 900	Rv. 46-Rv. 46
3 Stavanger-Tau	16,7	->-	30-60	91	11 282	330	38 071	49 774	1 287	382 391	E18, rv. 14, 510-Rv. 13
4 Lauvik (Høle)-Oanes-Forsand ..	2,9	->-	10-32	837	3 911	1	28 645	33 394	479	105 850	Rv. 13-Rv. 13
5 Totlandsvik-Vindsvik	3,5	->-	20	928	685	-	19 883	21 496	344	66 013	Rv. 13-Rv. 13
Sum Rogaland	43,1			1 987	18 637	382	114 199	135 205	2 705	671 994	
<i>Hordaland:</i>											
1 Alvøy-Brattholmen	1,7	Hele året	26	15	10 812	-	84 273	95 100	4 493	437 383	Rv. 555-Rv. 555
2 Bergen-Florvåg-Kleppestø	5,1	->-	79	4 336	22 346	-	135 334	162 016	10 744	2023 639	E68, rv. 14, rv. 555-Rv. 562
3 Buavåg-Bømlo	7,1	->-		2	158	-	2 784	2 944	129	27 767	Rv. 541-Rv. 541
4 Buavåg-Tjernagel-Mosterhamn ..	12,8	->-		1	25	-	1 434	1 460	53	13 721	Rv. 541, fv.-Rv. 541
Hele ferjeruten 3-4	19,9		4	3	183	-	4 218	4 404	182	41 488	
5 Hatvik-Fusa	5,0	->-	22-49	4 891	7 268	485	40 190	52 834	851	200 095	Rv. 552-Rv. 552
6 Haus-Garnes	2,0	->-	10	1 675	5 679	-	26 823	34 177	5 063	94 049	Rv. 566-E68, rv. 560, fv.
7 Kinsarvik-Kvanndal	12,0	->-		921	3 474	1 312	97 283	102 990	1 161	324 803	
8 Kvanndal-Utne	5,6	->-		15	873	1	12 606	13 495	151	48 681	} E68, rv. 7-E68, rv. 550, rv. 54
9 Kinsarvik-Utne	7,4	->-		12	295	-	2 628	2 935	42	18 365	
Hele ferjeruten 7-9	13,0		27-92	948	4 642	1 313	112 517	119 420	1 354	391 849	
10 Klokkarvik-Hjellestad	6,5	->-	10	10	2 000	-	9 936	11 946	375	106 035	Rv. 555-Rv. 556
11 Løfallstrand-Varaldsøy- Gjermundshamn	12,0	->-	15	63	1 425	1	21 900	23 389	306	83 353	Rv. 13-Kv., rv. 13
12 Salhus-Frekhaug	1,8	->-	20	2 340	6 952	-	35 940	45 232	1 445	211 978	Rv. 564-Rv. 564
13 Skånevik-Utåker-Matre	11,0	->-	15	55	1 341	4	20 894	22 294	166	70 501	Rv. 13-Rv. 13, fv.
14 Steinestø-Knarvik	2,7	->-	70	7 359	23 324	-	139 026	169 709	4 386	560 641	Rv. 14-Rv. 14
15 Ulvik-Brimnes	10,7	$1\frac{5}{5}-\frac{30}{9}$	20	191	77	-	10 871	11 139	179	46 823	Rv. 572-Rv. 7
16 Valestrandfossen-Breistein	2,5	Hele året	20	4 543	7 814	-	38 517	50 874	556	183 909	Rv. 567-Rv. 567
17 Sandvikvåg-Halgjem	24,1	->-		45	1 352	3	17 974	19 374	394	83 154	
18 Sandvikvåg-Våge	17,0	->-		4	93	-	658	755	25	3 878	} Rv. 545-Kv.-Rv. 14-Rv. 547
19 Sandvikvåg-Bruntveit	11,0	->-		-	-	-	56	56	6	1 113	

* Ny bru fra $1\frac{8}{10}$ -66.

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

<i>Hordaland (forts.)</i>												
20	Halgjem-Våge	13,9	->-	108	1 222	2	9 333	10 665	335	73 038	} Rv. 545-Kv.-Rv. 14-Rv.547	
21	Halgjem-Bruntveit	12,0	->-	-	14	-	635	649	40	13 385		
22	Våge-Bruntveit	3,0	->-	7	65	-	315	387	52	3 779		
	Hele ferjeruten 17-22	30,9		30	164	5	28 971	31 886	852	178 347		
23	Mosterhamn-Valevåg-Leirvik- Halsnøy-Sunde-Utbjoa	43,5	->-	20-50	159	21	34 700	40 566	577	190 663	Rv. 541, 14-Rv. 541, 14- Rv. 544	
24	Steinsland-Toftøy	0,2	->-	5	692	-	2 083	3 537	25	29 109	Rv. 555-Fv.	
25	Sævråsvåg-Solheim	23,0	->-		17	5	2 958	3 138	17	10 421	Fv. - Rv. 14	
26	Sævråsvåg-Risnes	12,8	->-		17	-	10 136	11 383	81	47 224	Fv.-Rv. 57	
	Hele ferjeruten 25-26	35,8		12-23	34	5	13 094	14 521	98	57 645		
27	Sagvåg-Siggjarvåg	5,8	->-	10	10	-	9 943	11 508	428	63 187	Rv. 545-Rv. 542	
28	Jektevik-Flatåker-Nordhuglo- Leirvik	12,1	->-	20	4	-	2 048	2 273	180	23 245	Rv. 14, 545-Rv. 14-Kv.-Rv. 14	
29	Rubbestadnes-Austevoll- Hjellestad	51,9	$1/6-31/12$	8	-	2	2 151	2 194	153	58 216	Fv.-Fv.-Rv. 556	
	Sum Hordaland	274,1			27 492	106 262	1 836	773 429	909 019	32 413	5 042 155	
<i>Sogn og Fjordane:</i>												
1	Balestrand-Hella	3,3	Hele året		138	10	2 601	3 230	29	13 130	Rv. 13-Rv. 5	
2	Dragsvik-Vangsnæs	5,7	->-		41	3	18 395	18 741	188	51 718	Rv. 5-Rv. 13	
3	Hella-Dragsvik	1,8	->-		203	93	25 904	27 988	199	68 721	Rv. 5-Rv. 5	
4	Hella-Vangsnæs	4,3	->-		999	17	23 994	26 436	273	68 812	Rv. 5-Rv. 13	
5	Balestrand-Vangsnæs	6,8	->-		39	-	4 845	5 024	34	17 936	Rv. 13-Rv. 13	
	Hele ferjeruten 1-5	12,9		18-35	1 420	123	75 739	81 419	723	220 317		
6	Standnes-Dale	5,2	->-		-	-	-	-	-	1 185	Kv.-Rv. 57	
7	Standnes-Eikenes	10,3	->-		-	-	-	-	-	128	Kv.-Rv. 609	
8	Dale-Eikenes	5,7	->-		56	880	5 276	6 212	96	46 726	Rv. 57-Rv. 609	
	Hele ferjeruten 6-8	10,9		17	56	-	5 276	6 212	96	48 039		
9	Degnepoll-Oldeide	7,5	->-		9	4	863	1 060	30	3 762	Rv. 15-Rv. 616	
10	Måløy-Oldeide	6,8	->-		4	-	392	623	91	14 511	Rv. 617-Rv. 616	
	Hele ferjeruten 9-10	9,0		7	13	4	1 255	1 683	121	18 273		
11	Måløy-Degnepoll	1,5	->-	14	180	342	25 988	32 877	862	307 655	Rv. 617-Rv. 15	
12	Kaupanger-Gudvangen	44,4	$26/3-21/9$									
			$2/12-31/12$		436	65	14	5 483	5 998	44	31 535	Rv. 5-E68, rv. 570
13a	Kaupanger-Lærdal	15,0	$1/1-2/12$		332	3 333	807	30 957	35 429	160	109 578	Rv. 5-E68, rv. 5
13b	Kaupanger-Refsnes	4,1	$2/12-31/12$		1	354	66	929	1 350	-	3 272	Rv. 5-E68, rv. 5
14	Kaupanger-Ardal	27,6	$1/1-12/9$		17	150	46	3 045	3 258	18	15 032	Rv. 5-Rv. 53
15a	Lærdal-Gudvangen	54,6	$1/4-21/9$		313	139	9	3 560	4 021	30	22 156	E68, rv. 5-E68, rv. 570
15b	Refsnes-Gudvangen	42,4	$2/12-31/12$		-	32	1	215	248	-	503	E68, rv. 5-E68, rv. 570
16	Ardal-Gudvangen	68,3	$1/4-12/9$		1	6	-	256	263	22	1 509	Rv. 53-E68, rv. 570
17	Lærdal-Ardal	27,4	$1/1-12/9$		26	52	9	581	668	3	4 611	E68, rv. 5-Rv. 53
	Hele ferjeruten 12-17	74,1		18-121	1 126	4 131	952	45 026	51 235	277	188 196	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

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>											
18 Lavik–Instefjord	13,1	²³ / ₅ – ³¹ / ₈		–	10	–	498	508	15	1 538	Rv. 14, 607–Rv. 14
19 Lavik–Brekke	9,8	Hele året		31	237	–	8 466	8 734	216	26 775	Rv. 14, 607–Rv. 14
20 Instefjord–Brekke	3,9	²³ / ₅ – ³¹ / ₈		3	30	2	120	155	11	639	Rv. 14–Rv. 14
Hele ferjeruten 18–20	13,7		17	34	277	2	9 084	9 397	242	28 952	
21 Balestrand–Nordeide	40,0	23 d.i									
		Jan.-Apr.	18	–	1	–	26	27	–	66	Rv. 13–Rv. 13
22 Vangsnes–Nordeide	39,3	19 d.i									
		Jan.-Apr.		–	2	–	49	51	–	122	Rv. 13–Rv. 13
23 Hella–Nordeide	40,7	24 d.i									
		Jan.-Apr.		–	23	–	246	269	–	641	Rv. 5–Rv. 13
Hele ferjeruten 21–23	49,4		18	–	26	–	321	347	–	829	
24 Solvorn–Ardalstangen	30,9	Hele året	18–30	3	1 708	496	4 673	6 880	61	36 178	Fv. –Rv. 53
25 Haukå–Bjørnset	2,6	–>–		814	964	49	7 004	8 831	10	32 599	Rv. 614–Rv. 614
26 Norddal–Haukå–Bjørnset	10,2	²¹ / ₃ – ³¹ / ₁₂		324	38	3	716	1 081	13	8 153	Fv.–Rv. 614–Rv. 614
Hele ferjeruten 25–26	10,2		18	1 138	1 002	52	7 720	9 912	23	40 752	
Sum Sogn og Fjordane	212,6			3 970	18 939	1 971	175 082	199 962	2 405	889 191	
<i>Møre og Romsdal:</i>											
1 Larsnes–Sandshamn	7,4	Hele året		–	724	41	1 290	2 055	18	11 500	Rv. 61–Fv.
2 Larsnes–Bringsinghaug	8,2	–>–		–	607	2	856	1 465	14	8 576	Rv. 61–Fv.
3 Sandshamn–Voksa	5,5	¹ / ₇ – ³¹ / ₁₂		–	1	–	2	3	–	268	Rv. 61–Kv.
4 Larsnes–Voksa m/mellomsteder .	5,5	Hele året		1	17	–	96	114	23	5 899	Rv. 61–Kv.
5 Sandshamn–Bringsinghaug	9,2	–>–		–	13	1	14	28	12	164	Fv.–Fv.
Sum rute 1–5	21,1		10	1	1 362	44	2 258	3 665	67	26 407	
6 Arvik–Koparnes	2,5	–>–	15	47	1 711	178	15 238	17 174	140	62 050	Rv. 61–Rv. 61
7 Rjånes–Eiksund	3,5	–>–		75	2 882	448	24 209	27 614	97	76 923	Rv. 14–Rv. 653
8 Rjånes–Velsvik	7,5	–>–		1	416	38	2 287	2 742	10	11 503	Rv. 14–Rv. 652
9 Rjånes–Berknes	3,9	–>–		–	–	–	6	6	–	417	Rv. 14–Fv.
10 Berknes–Velsvik	4,2	–>–		1	13	1	110	125	–	257	Fv.–Rv. 652
11 Eiksund–Velsvik	7,7	–>–		–	40	1	422	463	–	1 215	Rv. 653–Rv. 652
Sum rute 7–11	11,6		10	77	3 351	488	27 034	30 950	107	90 315	
12 Berknes–Gurskøy	8,6	–>–		–	–	–	–	–	–	963	Fv.–Fv.
13 Berknes–Lauvstad	6,0	–>–		–	65	6	265	336	–	612	Fv.–Rv. 652
14 Lauvstad–Gurskøy	12,9	–>–		–	–	–	–	–	–	2 875	Rv. 652–Fv.
15 Volda–Gurskøy	19,0	–>–		–	–	–	–	–	–	14 267	Rv. 14–Fv.
16 Volda–Lauvstad	6,9	–>–		112	1 536	81	8 862	10 591	–	73 138	Rv. 14–Rv. 652
Sum rute 12–16	21,5		10–28	112	1 601	87	9 127	10 927	–	91 855	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Møre og Romsdal (forts.)												
17	Volda-Folkestad	3,4	->-	18	683	5 119	515	32 611	38 928	200	217 233	Rv. 14-Rv. 14
18	Eggesbønes-Stoksund	4,8	->-		-	3	-	18	21	-	3 115	Fv.-Rv. 654
19	Stoksund-Røyra	2,1	->-		318	2 674	21	24 482	27 495	456	108 167	Rv. 654-Rv. 654
20	Herøy-Røyra	1,3	$1/1-31/5$		-	-	-	-	-	-	183	Kv.-Rv. 654
21	Eggesbønes-Moltustrand	4,3	->-		-	-	-	42	42	-	1 181	Fv.-Fv.
	Sum rute 18-21	11,2		8	318	2 677	21	24 542	27 558	456	112 646	
22	Ulsteinvik-Torvik	6,9	Hele året		31	2 752	10	7 645	10 438	-	67 567	Rv. 61-Fv. Rv. (654)
23	Ulsteinvik-Runde	14,2	Juni-juli		-	7	-	66	73	-	472	Rv. 61-Fv.
	Sum rute 22-23	14,2		10	31	2 759	10	7 711	10 511	-	68 039	
24	Alesund-Hareid	15,2	Hele året		67	11 295	64	33 850	45 276	-	292 725	E69-Rv. 61
25	Hareid-Sulesund	7,2	->-		24	2 887	38	13 256	16 205	2	39 451	Rv. 61-Rv. 656
	Sum rute 24-25	22,4		33	91	14 182	102	47 106	61 481	2	332 176	
26	Solevåg-Festøy	4,5	->-		6 034	10 465	3 813	75 622	95 934	-	305 771	Rv. 14-Rv. 14
27	Solevåg-Hundeidvik	7,0	->-		2	67	12	861	942	-	3 851	Rv. 14-Fv.
28	Hareid-Hundeidvik		->-		-	6	-	34	40	-	98	Rv. 61-Fv.
29	Festøy-Hundeidvik	5,0	->-		8	236	27	3 465	3 736	1	10 580	Rv. 14-Fv.
30	Festøy-Hareid		->-		-	2	1	6	9	-	28	Rv. 14-Rv. 61
	Sum rute 26-30	9,5		38	6 044	10 776	3 853	79 988	100 661	1	320 328	
31	Sæbø-Leknes	3,1	->-		64	420	41	6 569	7 094	26	29 153	Rv. 655-Rv. 655
32	Leknes-Viddal	8,6	$28/5-31/12$		1	20	-	209	230	-	673	Rv. 655-Fv.
33	Standal-Sæbø	8,6	->-		1	25	341	154	521	-	3 111	Fv.-Rv. 655
34	Standal-Viddal	17,3	->-			348	-	59	407	-	884	Fv.-Fv.
35	Standal-Leknes	9,0	->-		2	74	306	279	661	-	2 185	Fv.-Rv. 655
36	Sæbø-Viddal	10,9	->-		1	44	1	244	290	-	1 249	Rv. 655-Fv.
37	Skår-Trandal m. fl.		->-		-	-	-	-	-	-	2 384	Kv.-Kv.
	Sum rute 31-37	20,4		16-18	69	931	689	7 514	9 203	26	39 639	
38	Alesund-Valderøy	3,7	Hele året	15	74	6 287	5	30 797	37 163	-	504 176	E69-Rv. 658
39	Alesund-Giske	5,9	->-		1	956	-	1 910	2 867	-	60 141	E69-Fv.
40	Alesund-Godøy	5,9	->-		20	1 103	-	3 538	4 661	-	62 502	E69-Fv.
41	Godøy-Giske	1,7	->-		1	20	3	198	222	3	1 951	Fv.-Fv.
42	Valderøy-Godøy	4,5	->-		-	6	-	58	64	-	461	Rv. 658-Fv.
43	Valderøy-Giske	4,3	->-		-	2	2	50	54	-	702	Rv. 658-Fv.
	Sum rute 39-43	11,9		11	22	2 087	5	5 754	7 868	3	125 757	
44	Alesund-Ellingsøy	2,2	->-		54	3 539	20	17 146	20 759	863	120 606	Fv.-Fv.
45	Hoff-Skateflua	4,3	$1/4-31/12$		13	282	4	1 277	1 576	6	36 544	Fv.-E69
	Sum rute 44-45	4,3		10	67	3 821	24	18 423	22 335	869	157 150	
46	Magerholm-Sykkylven	6,0	Hele året		2 879	10 323	5 051	63 288	81 541	-	229 742	Rv. 60-Rv. 60
47	Magerholm-Ikornes	6,1	->-		-	-	-	-	-	-	5 851	Rv. 60-Fv.
48	Sykkylven-Ikornes	1,7	->-		-	-	-	-	-	-	18 031	Rv. 60-Fv.
	Sum rute 46-48	7,8		38	2 879	10 323	5 051	63 288	81 541	-	253 624	
49	Stordal-Stranda	10,7	->-		41	1 131	996	5 512	7 680	7	24 600	Rv. 58-Rv. 60
50	Overåneset-Eidsdal	5,3	->-		127	1 163	31	8 730	10 051	-	30 905	Rv. 58-Rv. 58

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>Møre og Romsdal (forts.)</i>											
51 Overåneset–Valldal	9,1	→→		28	1 069	26	4 071	5 194	2	16 712	Rv. 58–Rv. 63
52 Overåneset–Stranda	7,9	→→		7	640	4	1 464	2 115	–	7 390	Rv. 58–Rv. 60
53 Overåneset–Tafjord	22,2	→→		2	125	10	473	610	–	3 341	Rv. 58–Fv.
54 Overåneset–Fjørå	13,4	→→		–	16	–	89	105	–	1 005	Rv. 58–Fv.
55 Stranda–Eidsdal	12,9	→→		45	971	10	1 836	2 862	–	11 374	Rv. 60–Rv. 58
56 Stranda–Valldal	17,2	→→		33	959	26	2 351	3 369	1	12 032	Rv. 60–Rv. 63
57 Stranda–Fjørå	21,5	→→		–	37	–	54	91	–	966	Rv. 60–Fv.
58 Stranda–Tafjord	30,3	→→		–	52	3	184	239	–	1 235	Rv. 60–Fv.
59 Eidsdal–Valldal	6,0	→→		211	243	6	24 723	25 183	31	75 460	Rv. 58–Rv. 63
60 Eidsdal–Fjørå	8,2	→→		–	–	–	48	48	1	821	Rv. 58–Fv.
61 Eidsdal–Tafjord	16,2	→→		–	99	1	185	285	–	1 787	Rv. 58–Fv.
62 Fjørå–Tafjord	8,7	→→		–	21	1	75	97	–	1 193	Fv.–Fv.
63 Valldal–Fjørå	3,5	→→		–	18	2	130	150	–	2 174	Rv. 63–Fv.
64 Valldal–Tafjord	11,7	→→		1	226	15	868	1 110	1	6 286	Rv. 63–Fv.
Sum rute 49–64	41,6		18–84	495	6 770	1 131	50 793	59 189	43	197 281	
65 Valldal–Geiranger	47,4	¹⁵ / ₆ – ¹⁸ / ₈	19	120	–	–	3 513	3 633	10	14 180	Rv. 63–Rv. 58
66 Hellesylt–Geiranger	20,3	Hele året	4–20	106	230	4	5 988	6 328	71	27 194	Rv. 60–Rv. 58
67 Myklebust–Vågholmane	2,6	→→		–	35	–	97	132	–	955	Fv.–Fv.
68 Myklebust–Longva	17,3	→→		–	7	–	70	77	–	391	Fv.–Fv.
69 Myklebust–Austnes	16,1	→→		–	38	–	71	109	–	554	Fv.–Fv.
70 Myklebust–Kjerstad	19,2	→→		–	1	–	25	26	–	385	Fv.–Fv.
71 Myklebust–Skjelten	17,9	→→		1	63	1	865	930	–	2 712	Fv.–Rv. 659
72 Myklebust–Alesund	33,3	→→		618	203	56	952	1 829	–	10 632	Fv.–E69
73 Vågholmane–Longva	16,0	→→		2	–	–	81	83	–	944	Fv.–Fv.
74 Vågholmane–Austnes	15,0	→→		–	55	–	168	223	–	1 149	Fv.–Fv.
75 Vågholmane–Kjerstad	18,3	→→		–	4	–	21	25	–	378	Fv.–Fv.
76 Vågholmane–Skjelten	16,7	→→		2	4	–	313	319	–	1 748	Fv.–Rv. 659
77 Vågholmane–Alesund	32,2	→→		616	146	2	479	1 243	–	7 005	Fv.–E69
78 Longva–Austnes	3,2	→→		2	82	1	411	496	–	2 151	Fv.–Fv.
79 Longva–Kjerstad	7,4	→→		–	20	–	164	184	–	680	Fv.–Fv.
80 Longva–Skjelten	7,8	→→		1	11	1	899	912	–	4 081	Fv.–Rv. 659
81 Longva–Alesund	22,9	→→		621	75	2	892	1 590	–	10 757	Fv.–E69
82 Austnes–Kjerstad	4,2	→→		–	142	–	582	724	–	2 261	Fv.–Fv.
83 Austnes–Skjelten	4,9	→→		2	140	2	2 132	2 276	–	7 841	Fv.–Rv. 659
84 Austnes–Alesund	18,5	→→		1 231	161	1	1 744	3 137	–	17 814	Fv.–Rv. E69
85 Kjerstad–Skjelten	4,7	→→		–	11	–	1 032	1 043	–	4 012	Fv.–Rv. 659
86 Kjerstad–Alesund	18,9	→→		618	60	5	835	1 518	–	15 235	Fv.–E69

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Møre og Romsdal (forts.)												
87	Skjelten-Alesund	15,7	Hele året	-	20	-	195	215	-	4 156	Rv. 659-E69	
	Sum rute 67-87	46,4	30	3714	1 278	71	12 028	17 091	-	95 841		
88	Midsund-Ørsnes	6,5	->-	542	310	6	2 879	3 737	5	14 026	Fv.-Rv. 661	
89	Midsund-Håbet	1,6	->-	347	154	-	2 369	2 870	3	12 142	Fv.-Fv.	
90	Håbet-Ørsnes	5,3	->-	310	222	4	1 672	2 208	12	7 901	Fv.-Rv. 661	
	Sum rute 88-90	8,1	10	1 199	686	10	6 920	8 815	20	34 069		
91	Molde-Vestnes	14,7	->-	872	7 524	1 552	60 400	70 348	140	292 322	Rv. 62/662 m. fl.-E68	
92	Molde-Vikebukta	14,5	->-	955	3 073	2 789	23 308	30 125	75	126 862	Rv. 62/662 m. fl.-E68	
93	Vestnes-Vikebukta	2,9	->-	-	16	-	99	115	-	9 470	E69-E69	
	Sum rute 91-93	17,6	54-76	1 827	10 613	4 341	83 807	100 588	215	428 654		
94	Molde-Seternes	12,2	->-	-	669	-	836	1 505	-	12 105	Rv. 62/662 m. fl.-Fv.	
95	Molde-Bolsøya	5,4	->-	1	691	-	389	1 081	1	14 111	Rv. 62/662 m. fl.-Fv.	
	Sum rute 94-95	17,6	9	1	1 360	-	1 225	2 586	1	26 216		
96	Øverås-Eikesdal	18,5	->-	4	397	-	664	1 061	-	6 699	Fv.-Fv.	
97	Sølsnes-Afarnes	3,5	->-	20	5 302	3 403	2 533	30 749	41 987	563	164 146	Rv. 64-Rv. 64
98	Lønset-Grønnes	2,0	->-	18	5 771	7 149	2 548	43 982	59 450	1 036	232 394	Rv. 62-Rv. 64
99	Aukra-Hollingsholm	3,6	->-	-	423	2 996	461	12 809	16 689	52	78 360	Fv.-Rv. 662
100	Aukra-Sundsbo	4,9	->-	-	216	203	3	2 404	2 826	10	8 929	Fv.-Fv.
101	Sundsbo-Hollingsholm	4,6	->-	-	1 822	1 063	8	8 092	10 985	70	44 297	Fv.-Rv. 662
	Sum rute 99-101	8,2	17	2 461	4 262	472	23 305	30 500	132	131 586		
102	Kvitnes-Bergsøy	6,4	->-	-	605	33	2	440	1 080	19	4 131	Rv. 66-Fv.
103	Kvitnes-Gjemnes	6,8	->-	-	7 560	4 024	2 341	52 727	66 652	617	214 613	Rv. 66-Rv. 66
104	Kvitnes-Torvikbukta	10,3	->-	-	1 851	260	4	1 540	3 655	65	19 213	Rv. 66-Rv. 666
105	Gjemnes-Torvikbukta	4,3	->-	-	-	8	-	12	20	3	658	Rv. 66-Rv. 666
106	Gjemnes-Bergsøy	1,2	->-	-	438	30	3	648	1 119	52	11 102	Rv. 66-Fv.
107	Torvikbukta-Bergsøy	5,2	->-	-	-	1	-	28	29	5	254	Rv. 666-Fv.
	Sum rute 102-107	27,8	16-34	10 454	4 356	2 350	55 395	72 555	761	249 971		
108	Angvik-Tingvoll	6,2	->-	15	389	1 200	54	13 590	15 233	147	65 998	Rv. 665-Rv. 16
109	Kristiansund-Bremsnes	4,5	->-	18-24	909	4 633	798	26 084	32 424	1 364	255 599	Rv. 16-Rv. 67
110	Ørjavik-Tøvik	1,2	->-	14	61	1 436	135	15 640	17 272	-	64 174	Rv. 67-Rv. 67
111	Kvalvåg-Kvisvik	4,5	->-	38	9 568	8 979	2 006	62 158	82 711	1 280	256 331	Rv. 16-Rv. 16
112	Halsa-Kanestraum	5,5	->-	14	2 173	2 766	1 053	19 514	25 506	368	81 327	Rv. 65-Rv. 65
113	Kvanne-Røkkum	2,5	->-	16-21	3 194	4 170	690	51 222	59 276	2 364	174 517	Rv. 670-Rv. 670
114	Kristiansund-Engdal	52,6	->-	-	8	161	9	762	940	25	6 677	Rv. 16-Rv. 71
115	Kristiansund-Ervik	47,0	->-	-	1	68	5	290	364	13	2 089	Rv. 16-Fv.
116	Kristiansund-Aresvik	36,6	->-	-	26	137	4	316	483	8	4 397	Rv. 16-Fv.
117	Kristiansund-Hendset	37,0	->-	-	-	17	-	96	113	2	1 709	Rv. 16-Rv. 71
118	Aresvik-Hendset	3,0	->-	-	1	28	1	699	729	8	2 205	Fv.-Rv. 71
119	Ervik-Hendset	11,1	->-	-	5	85	1	692	783	2	2 344	Fv.-Rv. 71
120	Engdal-Hendset	16,6	->-	-	1	84	4	554	643	11	2 733	Rv. 71-Rv. 71
121	Aresvik-Engdal	16,6	->-	-	-	50	10	255	315	7	1 836	Fv.-Rv. 71
122	Aresvik-Ervik	10,9	->-	-	-	2	-	13	15	2	244	Fv.-Fv.

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Fylke og ferjerute	Lengde km	Fartstid	Ferjekapasitet, personbiler	Trafikk i året						Vegsamband	
				Busser	Lastebiler u/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Personbiler	Sum biler	Motor-sykler		Personer
<i>Møre og Romsdal (forts.)</i>											
123 Ervik-Engdal	6,4	Hele året		46	181	1	683	911	13	4 369	Fv.-Rv. 71
Sum rute 114-123	52,6		16	88	813	35	4 360	5 296	91	28 603	
124 Kristiansund-Tømmervåg	12,3	—	16	1 033	775	6	4 515	6 329	54	52 738	Rv. 16-Rv. 680
125 Kristiansund-Straumen	34,1	—		2 168	779	1	5 077	8 025	103	58 438	Rv. 16-Rv. 669
126 Kristiansund-Forsnes	49,8	—		1	303	—	968	1 272	6	5 168	Rv. 16-Rv. 713
127 Straumen-Forsnes	22,7	—		2	125	—	187	314	1	1 000	Rv. 669-Rv. 713
Sum rute 125-127	56,8		18	2 171	1 207	1	6 232	9 611	110	64 606	
128 Gullstein-Vinsternes	9,3	—		1 313	277	2	1 770	3 362	8	17 371	Rv. 680-Rv. 680
129 Gullstein-Nordheim	4,2	—		—	29	—	417	446	16	4 920	Rv. 680-Fv.
130 Nordheim-Vinsternes	5,2	—		2	4	—	189	195	1	882	Fv.-Rv. 680
Sum rute 128-130	9,3		11	1 315	310	2	2 376	4 003	25	23 173	
131 Aure-Anes	3,2	—	8	768	1 832	7	3 494	6 101	235	35 100	Rv. 680-Rv. 680
132 Stemshaug-Vikan	5,1	—		295	336	15	1 244	1 890	66	8 960	Rv. 680-Fv.
133 Stemshaug-Vihals	2,5	—		371	879	2	2 287	3 539	113	12 427	Rv. 680-Fv.
134 Vikan-Vihals	2,6	—		277	619	1	182	1 079	55	5 434	Fv.-Fv.
Sum rute 131-134	5,1		7	943	1 834	18	3 713	6 508	234	26 821	
Sum Møre og Romsdal	588,2			64 577	137 446	29 337	902 658	1 134 018	10 995	51 386 13	
<i>Sør-Trøndelag:</i>											
1 Trondheim-Vanvikan	16,0	Hele året	76-104	908	20 829	1 836	87 741	111 314	1 399	505 204	E6-Rv. 720
2 Storodan-Sandstad	18,0	—	18	59	3 557	360	16 515	20 491	720	69 109	Rv. 711-Rv. 714
3 Kjerringvåg-Flatval	4,0	—	18	196	3 243	325	9 891	13 655	890	37 605	Rv. 714-Rv. 716
4 Revsnes-Stokkøy-Linesøy	8,5	—	8	6	1 144	—	3 230	4 380	358	19 417	Rv. 723-Fv.-Fv.
Sum Sør-Trøndelag	46,5			1 169	28 773	2 521	117 377	149 840	3 367	631 335	
<i>Nord-Trøndelag:</i>											
1 Levanger-Hokstad	9,0	Hele året	15	—	3 300	—	4 878	8 178	44	53 999	Rv. 6-Fv.
2 Kjerringvik-Vangshylla	1,5	—		107	2 926	611	11 784	15 428	94	45 835	Rv. 755-Rv. 755
3 Kjerringvik/Vangshylla-Venneshamn	4,5	—		—	1 004	112	3 739	4 855	10	15 521	Rv. 755-Rv. 755-Fv.
Hele ferjeruten 2-3	6,0		10	107	3 930	723	15 523	20 283	104	61 356	
4 Mælen-Homstad	0,2	$\frac{2}{5}$ - $\frac{20}{11}$	2	—	—	—	858	858	428	4 720	Fv.-Fv.
5 Ottersøy-Rørвик	2,3	Hele året	14	67	3 186	201	13 090	16 544	213	73 431	Rv. 770-Rv. 770
6 Teplingan-Bjørånes	5,6	—	18-29	2 300	2 869	917	28 702	34 788	307	99 606	Rv. 17-Rv. 17
7 Otterøy-Varpsnes	0,7	—	12	1 379	2 546	106	17 565	21 596	235	79 808	Rv. 767-Rv. 767

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966.

Nord-Trøndelag (forts.)												
8	Varpnes-Seierstad	19,5	—»—	5-10	12	520	6	2 060	2 598	17	5 671	Rv 767-Fv.
9	Skei-Gutvik	5,2	—»—	12	40	967	—	4 439	5 446	578	20 374	Fv.-Rv. 771
10	Hofles-Geisnes	1,4	$12/12$ - $31/12$	11	7	28	—	192	227	16	633	Rv. 769-Rv. 769
Sum Nord-Trøndelag		49,9			3912	17 346	1 953	87 307	110 518	1 942	399 598	
Nordland:												
1	Skjærвик-Grindjord	1,5	Hele året	21	3 842	6 277	1 531	74 403	86 053	177	276 654	Rv. 6-Rv. 6
2	Forså-Sætran	6,2	—»—	16-34	2 192	2 678	838	36 376	42 084	178	142 054	Rv. 6-Rv. 6
3	Bognes-Skarberget	8,3	—»—	20-43	2 152	2 277	840	35 365	40 634	263	131 765	Rv. 6-Rv. 6
4a	Røsvik-Bonåssjøen	16,5	$1/1$ - $30/6$	54	1 354	2 281	941	13 607	18 183	165	67 403	Rv. 826-Rv. 8
4b	Sommerset-Bonåssjøen	5,0	$1/7$ - $31/12$	54	1 836	2 764	1 797	46 925	53 322	460	178 781	Rv. 6-Rv. 6
Hele ferjeruten 4					3 190	5 045	2 738	60 532	71 505	625	246 184	
5	Sandnes-Selnes	0,8	Hele året	10	622	422	—	3 354	4 398	6	20 809	Fv.-Rv. 824
6	Bognes-Lødingen	23,7	—»—		108	2 166	1 784	19 898	23 956	66	81 609	Rv. 6-Rv. 823
7	Lødingen-Rinøyvåg	17,6	—»—		6	432	1	1 709	2 148	4	10 849	Rv. 823-Fv.
Hele ferjeruten 6-7				30-45	114	2 598	1 785	21 607	26 104	70	92 458	
8	Sortland-Maurnes	6,6	—»—	15-21	350	4 859	110	23 046	28 365	222	105 790	Rv. 19, 820-Rv. 82
9	Sortland-Strand	1,5	—»—	12-29	4 120	5 208	428	34 413	44 169	800	204 802	Rv. 19, 820-Rv. 19
10	Sortland-Djupfjord	8,9	—»—	8-9	48	738	9	1 793	2 588	126	16 359	Rv. 19, 820-Fv.
11	Sandnes-Stokmarknes	1,8	—»—	8	319	4 413	203	34 951	39 886	2 297	240 402	Rv. 19-Rv. 19
12	Kråkberget-Sandset	11,1	—»—	13	701	3 932	49	9 350	14 032	363	42 389	Rv. 820-Rv. 820
13	Dragnes-Risøyhamn	1,9	—»—	6-8	115	3 958	100	18 607	22 780	324	83 593	Rv. 82-Rv. 82
14	Lyngvær-Framnes	1,0	—»—		353	513	—	1 758	2 624	87	12 003	Rv. 19-Fv.
15	Sundklakk-Framnes	6,6	—»—		2	74	—	187	263	3	1 747	Fv.-Fv.
16	Smorten-Framnes	6,4	—»—		1	47	—	321	369	7	1 923	Rv. 815-Fv.
17	Smorten-Sundklakk	0,2	—»—		32	445	—	1 134	1 611	28	4 730	Rv. 815-Fv.
18	Smorten-Lyngvær	5,6	—»—		812	2 873	16	17 977	21 678	696	72 987	Rv. 815-Rv. 19
19	Lyngvær-Sundklakk	5,8	—»—		49	748	—	1 834	2 631	96	8 555	Rv. 19-Fv.
Hele ferjeruten 14-19				12	1 249	4 700	16	23 211	29 176	917	101 945	
20	Lilleidet-Napp	4,6	—»—	10	1 318	3 897	28	10 010	15 253	766	62 057	Rv. 19-Rv. 19
21	Reine-Hamnøy	3,2	—»—	10	184	1 872	12	5 860	7 928	86	33 856	Rv. 19-Rv. 19
22	Festvåg-Henningsvær	2,3	—»—	8	14	1 192	—	3 507	4 713	210	52 300	Rv. 816-Henningsvær
23	Svolvær-Skutvik	42,6	—»—	17	46	717	46	7 310	8 119	83	33 815	Rv. 19-Rv. 81
24	Bogøy-Alstad	2,2	—»—		6	1 896	—	2 636	4 538	26	12 117	Rv. 81-Fv.
25	Bogøy-Skutvik	16,6	—»—		1	780	2	1 278	2 061	8	5 340	Rv. 81-Rv. 81
26	Alstad-Skutvik	16,0	—»—		1	289	—	683	973	2	3 453	Fv. -Rv. 81
Hele ferjeruten 24-26				12	8	2 965	2	4 597	7 572	36	20 910	
27	Vågan-Skjærstad	10,3	—»—	16	684	2 481	—	11 026	14 191	392	59 639	Rv. 80-Rv. 812
28	Bodø-Sund	32,8	—»—	30	33	2 318	50	7 717	10 118	219	80 756	Rv. 80-Rv. 810
29	Sandnessjøen-Bjørn	8,4	—»—		401	2 245	16	5 107	7 769	134	42 406	Rv. 17-Rv. 809
30	Sandnessjøen-Leinesodden	1,6	—»—		4 150	6 436	222	27 355	38 163	265	134 705	Rv. 17-Rv. 17
Hele ferjeruten 29-30				21-35	4 551	8 681	238	32 462	45 932	399	177 111	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1966

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>Nordland (forts.)</i>											
31 Årsandøy-Sandvik-Møllebogen .	9,2	—»	12-15	1 064	1 390	636	10 057	13 147	40	38 775	Rv. 17-Rv. 17
32 Vennesund-Holm	5,5	—»	17	1 198	2 057	741	9 293	13 289	107	36 094	Rv. 17-Rv. 17
33 Brønnøysund-Torget	0,5	—»	6	1 251	1 206	—	4 092	6 549	1 095	55 553	Rv. 17-Fv.
34 Stokmarknes-Straumsnes	15,6	—»	10	13	532	1	3 261	3 807	341	34 931	Rv. 19-Rv. 820
35 Røsvik-Nordfold	41,4	—»	20	16	707	1	2 636	3 360	18	10 623	Rv. 6-Rv. 81
36 Fredvang-Krystad-Finnbyen . .	2,6	—»	7	2	1 432	—	1 338	2 772	109	15 384	Fv.-Fv.-Rv. 17
37a Brønnøysund-Tjøtta	41,7	$1\frac{1}{2}$ - $2\frac{1}{5}$	15	3	50	7	556	616	7	2 403	Rv. 17-Rv. 17
37b Brønnøysund-Andalsvåg	20,7	$2\frac{2}{5}$ - $1\frac{2}{7}$	15	10	71	16	1 167	1 264	22	3 606	Rv. 17-Rv. 17
37c Horn-Andalsvåg	5,0	$1\frac{3}{7}$ - $3\frac{1}{12}$	15	516	602	44	4 047	5 209	193	15 034	Rv. 17-Rv. 17
Sum ferjeruten 37				529	723	67	5 770	7 089	222	21 043	
38 Tjøtta-Forvik	17,4	Hele året	18	244	973	49	5 147	6 413	59	27 232	Rv. 17-Rv. 17
39 Ørnes-Vassdalsvik-Agskardet . .	24,0	$9\frac{1}{10}$ - $3\frac{1}{12}$	20	9	240	15	1 082	1 346	—	10 795	Rv. 810-Fv.-Fv.
Sum Nordland	346,9			30 178	80 488	10 533	502 173	623 372	10 550	2 476 078	
<i>Troms:</i>											
1 Bjorelvnes-Gibostad	1,4	Hele året	9	7	1 706	9	4 239	5 961	151	36 919	Fv.-Rv. 861
2 Borkenes-Kveøy	1,9	—»	3	—	742	—	2 673	3 415	1 018	27 046	Rv. 849-Fv.
3 Finsnes-Silsand	1,7	—»	15	193	9 164	320	44 924	54 601	456	292 099	Rv. 86-Rv. 86, 861
4 Lyngseidet-Olderdalen	12,6	—»	27-50	1 742	2 996	717	44 370	49 825	572	181 186	Rv. 6, 91-Rv. 6, 864
5 Svensby-Breivikeidet	6,2	—»	23	2 063	4 397	350	22 680	29 490	494	106 678	Rv. 91-Rv. 91
6 Refsnes-Flesnes	5,5	—»	20	1 890	3 672	192	16 891	22 645	413	75 196	Rv. 850-Rv. 850
7 Steinsland-Lilleng	1,1	—»	13	3 884	13 190	1 031	84 250	102 355	688	278 703	Rv. 19, 825-Rv. 19, 83
8 Langnes-Sletta	1,3	—»	16-22	3 658	13 056	1 045	72 061	89 820	4 600	318 597	Rv. 90-Rv. 862, 863
9 Futrikelv-Skulgam	1,4	—»	6-15	934	1 894	251	8 313	11 392	167	45 759	Rv. 863-Rv. 863
10 Harstad-Sørrollnes	17,0	—»	20	140	2 723	447	6 343	9 653	295	72 015	Rv. 83-Fv.
11 Hamnvik-Myrlandshaug	4,5	—»		19	1 252	34	4 622	5 927	150	24 933	Fv.-Fv.
12 Hamnvik-Sørvik	3,0	—»		83	892	26	3 427	4 428	330	29 110	Fv.-Fv.
13 Sørvik-Myrlandshaug	4,5	—»		6	103	12	1 295	1 416	68	4 507	Fv.-Fv.
Hele ferjeruten 11-13	12,0		10-18	108	2 247	72	9 344	11 771	548	58 550	
14 Langhamn-Brestadbotn	6,0	$1\frac{1}{2}$ - $3\frac{1}{12}$	7	11	193	—	2 338	2 542	173	10 521	Fv.-Rv. 852, fv.
Sum Troms	68,1			14 630	55 980	4 434	318 426	393 470	9 575	1 503 269	
<i>Finnmark:</i>											
1 Kvalsund-Ikarnes	0,8	Hele året	8-18	2 394	3 601	1 216	62 198	69 409	587	214 751	Rv. 94-Rv. 94
2 Bussesund	2,6	—»	8	23	3 743	55	12 305	16 126	25	66 512	Rv. 98-Vardø
Sum Finnmark	3,4			2 417	7 344	1 271	74 503	85 535	612	281 263	

Tabell 2. Ferjesambandenes lengde og antall.

Lengde	Antall 1966
Under 1 km	12
1,0—1,9 km	16
2,0—4,9 km	25
5,0—9,9 km	31
10,0 km og lengre	59
Sum	143

Tabell 3. Sammendrag 1966.

Fylke	Ferjesam- bandenes samlede lengde km	Trafikken 1966						
		Busser	Lastebiler u/tilh.	Lastebiler m/tilh.	Person- biler	Sum biler	Motor- sykler	Personer
Østfold	24,7	1 366	70 514	—	231 079	302 959	4 066	933 667
Akershus	2,7	27	1 630	153	17 186	18 996	561	64 190
Hedmark	16,0	37	581	18	4 397	5 033	199	39 131
Oppland	11,3	—	15 646	9 778	95 685	121 109	2 292	349 507
Buskerud	0,2	23	2 294	675	24 787	27 779	2 869	122 666
Telemark	2,9	1 175	3 909	56	25 407	30 547	967	155 175
Aust-Agder	13,4	—	2 920	58	3 282	6 260	1 247	29 087
Rogaland	43,1	1 987	18 637	382	114 199	135 205	2 705	671 994
Hordaland	274,1	27 492	106 262	1 836	773 429	909 019	32 413	5 042 155
Sogn og Fjordane ...	212,6	3 970	18 939	1 971	175 082	199 962	2 405	889 191
Møre og Romsdal ...	588,2	64 577	137 446	29 337	902 658	1 134 018	10 995	5 138 613
Sør-Trøndelag	46,5	1 169	28 773	2 521	117 377	149 840	3 367	631 335
Nord-Trøndelag	49,9	3 912	17 346	1 953	87 307	110 518	1 942	399 598
Nordland	346,9	30 178	80 488	10 533	502 173	623 372	10 550	2 476 078
Troms	68,1	14 630	55 980	4 434	318 426	393 470	9 575	1 503 269
Finnmark	3,4	2 417	7 344	1 271	74 503	85 535	612	281 263
Sum 1966	1 701,1	152 960	568 709	64 976	3 466 977	4 253 622	86 765	18 726 919
Sum 1965		146 625	506 206	55 395	3 036 290	3 744 516	96 159	17 041 749
» 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

Tabell 4. Sammenligning mellom ferjetrafikken for årene 1965 og 1966.

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
1965	145 071	498 311	55 176	2 997 736	3 696 294	92 567	3 788 861	16 846 040
1966	149 102	546 682	63 529	3 368 119	4 127 432	82 600	4 210 032	17 995 106
Økning i % 1965-66	2,8	9,7	15,1	12,3	11,7	÷ 10,8	11,1	6,8

En positiv fremgangsmåte for trafiksikkerhet

Michael Austin

Michael Austin har vært flyingenør, flyver og sjåførlærer, og er nå ansatt i et ingeniørfirma som teknisk forfatter. Han tok sin eksamen ved Loughborough College i Staffordshire før han ble flyver i R.A.F. og senere i et flyselskap. Nylig foretok han en omfattende undersøkelse av de faktorer som spiller inn på trafiksikkerheten, og brukte da erfaringene fra sine forskjellige yrker, idet han la spesiell vekt på de psykologiske sider av bilkjøring. Resultatet ble en levende, tankevekkende bok, «Accidents Black Spot.» I artikkelen oppsummerer Michael Austin hovedkonklusjonene fra sine undersøkelser.

UDK 656.1.004.4

I den senere tid har man som et eksperiment innført fartsgrense på alle britiske veger som før ikke hadde noen slik begrensning.

De første resultater tyder på at eksperimentet er falt til dels heldig ut — på to av motorvegene sank hyppigheten av personskader med 20 %. Hvis disse første resultater blir bekreftet, virker det sannsynlig at fartsgrensen på 70 miles (112 km) i timen blir en fast foreteelse i Storbritannias vegsystem.

Vil det i så fall være fornuftig å tillate at den britiske bilindustri fremdeles forsyner publikum med biler som går svært meget fortere enn 70 miles, i enkelte tilfelle 100 miles (160 km) i timen?

Svaret på dette spørsmålet er ikke fullt så lett som det kunne se ut til. En lov som forbyr fremstilling av kjøretøyer som kan overskride 70 miles i timen ville være meget upopulær hos en temmelig stor del av det bilende publikum, og da det selges mange britiske biler i utlandet, kunne dette også komme til å få en ugunstig innvirkning på den britiske eksporthandel.

Få vil benekte alvorret i det faktum at det i sterkt motoriserte land i dag dør langt flere mennesker som følge av trafikkulykker enn av alle smittsomme og epidemiske sykdommer tilsammen. (En britisk transportminister uttalte at trafikkulykkene var blitt «det 20. århundres motstykke til Svartedauen».) Å redusere antallet dødsofre på vegene vil imidlertid kreve endel fundamentale forandringer.

Valg av riktig fremgangsmåte

Intet samfunnsmessig problem er større enn summen av dets enkelte ledd. Et av de mest rudimentære skritt er å velge en fremgangsmåte hvorved problemets forskjellige faktorer kan undersøkes enkeltvis og deres individuelle størrelse reduseres.

Når vi slutter å snakke om trafikkulykker og i stedet begynner å diskutere spesielle typer av ulykker, blir svært ofte midlet til å forhindre dem klarere.

I Storbritannia (hvor mange av bussene ikke har dører for passasjerene) skyldes f. eks. en del av ulykkene at passasjerer hopper eller faller av trinnet. Slike ulykker kan elimineres fullstendig ved å utstyre bussene med dører.

Forskjellige måter å nærme seg trafikkulykkesproblemet på etter den antydende oppdeling har enten vært anvendt eller foreslått. «De tre E'er»; Education, Enforcement og Engineering (opplæring, håndhevelse og teknikk) har vært mest fremme og kan vel kalles den «tradisjonelle metode».

En annen fremgangsmåte er å bygge opp en teoretisk modell av vekselvirkningen mellom menneske, veg og kjøretøy — modellen er ofte i form av et diagram — og så undersøke ulykkesproblemet med modellen som referanse.

Når meget detaljerte opptegnelser er tilgjengelige, har man også metoden med å lage en liste over alle kjente, og stadig tilbakevendende faktorer og deretter vurdere deres viktighet.

Men hvis f. eks. tusen forskjellige faktorer er innblandet og man skal vurdere vekselvirkningen mellom disse, blir denne prosessen svært innviklet — selv med bruk av datamaskin.

Min egen fremgangsmåte har vært å undersøke problemet på et nivå hvor hele mengden av enkeltfaktorer samler seg til et lettkjennelig, men ikke absolutt klart avgrenset mønster av *almindelige ulykkesarter*, og *almindelige medvirkende faktorer* i forbindelse med de forskjellige ulykkestyper.

Ulykker med «tap av kontroll», front mot bakpart-kollisjoner og vegkryss-kollisjoner er eksempler på almindelige ulykkestyper. Alkohol, for stor fart og manglende erfaring er eksempler på almindelige medvirkende faktorer.

Denne klassifisering av ulykker og faktorer stammer delvis fra en undersøkelse av offentliggjort statistikk og delvis fra iakttagelse av situasjoner hvor det har vært på nippet til å gå galt. For å fastslå de menneskelige faktorer i forbindelse med ulykker, er det ofte mer verdifullt å studere slike situasjoner enn å undersøke faktiske ulykker.

På samme måte kan man skaffe seg en god del opplysninger ved å studere kjørevanene hos vilkårlig valgte bilister, og avdelingen for menneskelige faktorer ved det britiske Road Research Laboratory har allerede gjort adskillig arbeide på dette område.

Når de almindeligste typer av ulykker og de viktigste medvirkende faktorer er fastlagt, er det så mulig å legge opp et program for forbedring av veg, kjøretøy og menneskelig opptreden ved hjelp av denne analyse.

En sammenligning av forskjellige modellens og biltypers tilbøyelighet til å utsettes for spesielle ulykkestyper kan f. eks. kaste en god del lys over trekk ved konstruksjonen av kjøretøyer som har innvirkning på sikkerheten.

Den menneskelige faktor og konstruksjonen

Sir Alker Tripp understreker med rette i sin bok «Town Planning and Road Traffic» at «intet bør gjøres ved hjelp av lovrestriksjoner så lenge det er praktisk gjennomførlig ved planlegning. Dette prinsipp må fra starten av betraktes som et trafikkvitenskapelig aksiom. Å begrense bevegelsesfriheten ved hjelp av lover og politi vil sannsynligvis være både irriterende og ineffektivt, mens trafikkvikling basert på planlegning og mekanisk utstyr er mer effektivt og i almindelighet mer sympatisk.

I Storbritannia har The Road Research Laboratory nå samlet en stor mengde bevis for hvorledes tekniske virkemidler kan resultere i en markert reduksjon i antallet ulykker.

Ved enkelte trafikksignal-anlegg er ulykkene redusert med 83 % ved å forandre faseopplegget for signalene. Andre steder er ulykker på grunn av skrensning eliminert nesten fullstendig ved å forbedre vegdekket.

Men trafikkspesialisten må være mer enn ingeniør. Han må også ha dyp innsikt i den menneskelige natur, og det beste ville være om hans utdanning i det minste omfattet grunnleggende psykologi. Han må forstå hvordan en gjentakelse av en enkelt trafikksituasjon øver innflytelse på bilistenes opptreden i enhver annen situasjon som for dem virker lignende; i mange tilfelle er deres reaksjon i stor utstrekning en tilvendt refleks.

Dette er bl. a. av stor betydning for bruken av trafikkskilt og lys-signaler. Med mindre et skilt brukes i relasjon til et konsekvent oppførselsmønster vil det sannsynligvis møte liten respekt.

Trafikkspesialisten må også forstå hvilke virkninger ting som f. eks. tvetydighet har på et menneskes opptreden. Tvetydighet er uten tvil en viktig faktor i mange ulykker, særlig i forbindelse med kollisjoner i vegkryss.

En annen viktig trafikk-læresetning er at «forutsatt at andre faktorer er konstante er antallet kollisjoner i et vegkryss proporsjonalt med den grad av tvetydighet som eksisterer i krysset».

I Storbritannia skjedde det et stort antall ulykker i kryss med lite trafikerte sideveger. Disse ulykkene ble betraktelig redusert ved oppmerking som sørget for å fjerne tvetydigheten med hensyn til hvilken bilist som har forkjøringsrett. Forholdet mellom tendensen til å ta sjanser og tvetydigheten fortjener også et nøyere studium.

Er loven foreldet?

Siden de tidligste «hesteløse» vogner gjorde sine første, usikre kjøreturer, har lovgiverne vært travelt opptatt med å skrive flere og flere lover for bruken av motorkjøretøyer. Noen av dem ser ut til å være basert på svært tvilsomme antagelser. Før eller senere blir vi nødt til å se nøye på denne hengemyr av trafikkløver i Storbritannia og stille endel meget granskende spørsmål.

For å nevne noen få: Tjener det noen hensikt å straffe en bilist for en handling som egentlig besto i at han ikke klarte å mestre de rådende forhold?

Hvis, som så ofte er tilfelle, en trafikkregel brytes av de aller fleste, er det da de som har urett eller er det loven?

Er det sannsynlig at risikoen for å pådra seg straff vil avholde en sjåfør fra farlige handlinger når han ikke lar seg avskrekke av faren for selv å omkomme eller få alvorlige skader?

Vil en utbredt forakt for trafikklovene i siste instans føre til mangel på respekt for loven også på andre områder?

Anvendelse av teknikken

Teknikken kan nå yde god hjelp til å løse mange samfunnsmessige problemer, men dessverre er det fremdeles altfor vanskelig å ta i bruk teknikken og fremfor alt å få resultater fra teknisk forskning anvendt i praksis.

Det er nå teknisk mulig å utstyre de fleste typer av kjøretøyer med bremses som ikke låser hjulene, men få har dem.

Det første skritt i en kampanje for å oppnå en

markert reduksjon i antallet dødsofre i trafikken burde derfor kanskje være en grundig undersøkelse av organiseringen av trafikkadministrasjonen.

Et av de viktigste avsnitt i «Traffic in Towns» (professor Colin Buchanan's berømte rapport om mulige metoder til å klare fremtidens trafikk i større og mindre byer), er et avsnitt som sier: «Det eneste råd vi vil holde fast ved er at hvis oppgaven i det hele tatt skal fullføres og våre byer skal kunne reddes fra kvelningsdøden, må det skapes en ny utøvende instans. Vi er overbevist om at det ikke kan gjøres av noen nåværende instans eller av noen fellesinstans dannet av nåværende instanser.»

Forfatterne forutså uten tvil at man ville trenge store, organisasjonsmessige forandringer før de mulig tilgjengelige, tekniske og finansielle ressurser kunne anvendes effektivt.

Heri ligger kanskje nøkkelen til trafikkulykkesproblemet.

Bilførende båter i Rogaland

Trafikkstatistikk 1966

Båtrute	Lengde km	Fartstid	Kapasitet, personbilplasser	Trafikk i året						
				Busser	Lastebiler n/tilhenger	Lastebiler m/tilhenger	Personbiler	Sum biler	Motorsykler	Personer
1. Stavanger-Haugesund-Stavanger (DSD)	59,3	Hele året	50-80	102	3 252	302	24 008	27 664	247	154 153
2. Haugesund-Stavanger-Haugesund (HDS)	59,3	» »	30	39	978	270	9 902	11 189	120	62 700
3. Stavanger-Skudesnes-Stavanger	34,5	» »	5-12	—	41	—	2 865	2 906	106	38 994
4. Stavanger-Hjelmeland-Stavanger	42,6	» »	12	—	115	—	811	926	8	34 653
5. Stavanger-Sandeid-Stavanger	68,5	» »	12	2	564	2	1 200	1 768	71	56 606
6. Stavanger-Sand-Sauda-Stavanger	92,6	» »	24	36	382	23	3 086	3 527	41	82 212
7. Stavanger-Tau-Ryfylkefjordene	37,0	» »	15	—	21	—	659	680	10	33 838
Sum 1966	393,8			179	5 353	597	42 531	48 660	603	463 156
Sum 1965	393,8			247	4 090	339	38 752	43 428	740	384 369