

Sagflis i vegfylling på myr

Overingeniør Kaare Flaate og avd. ingeniør Nils Rygg

Veglaboratoriet, geoteknisk avdeling

DK 624.138:625.7

1. Veg over myr.

Det norske myrselskap angir at ca 12 % av det totale areal i Norge under skoggrensen er dekket av myr. Dette er relativt horisontale områder hvilket en ikke alltid kan si om de resterende deler av vårt land. Det er således ikke å undres over at store deler av det eldre vegnett går over myr. Selv om bildet i dag er vesentlig endret ved de nye metoder i anleggsteknikken, vil vi også i tiden fremover måtte regne med å bygge enkelte vegstrekninger over myr. Det er ikke mer enn rimelig at de spesielle problemer som knytter seg til vegbygging i disse områder alltid har interessert våre vegingeniører. Det kan derfor ha en viss interesse å se på vanskene med vegbygging over myrstrekninger.

Det er imidlertid på sin plass å definere begrepet myr litt mer nøyaktig. Myr er en arealbetegnelse på en avsetning av torv som består av mer eller mindre omdannede planterester. Om vi igjen benytter Det norske myrselskap som kilde, så finner vi at torvavsetninger i tykkelser fra 0,3 m og oppover gis betegnelsen myr. Her i landet er det funnet slike avsetninger i tykkelser opptil 12—13 meter. Variasjonene i dybder er altså enorme og den samme variasjon gjør seg også gjeldende når det gjelder myrmassenes «konsistens». Enkelte myrer består av fast torv, tildels med meget bæredyktige stubbelag. Variasjonene i torvsubstansen går helt fra uomdannede planterester til en fullstendig omdannet homogen masse. Fra et sted til et annet veksler vanninnholdet mellom 100 % og 2000—3000 % av tørrstoffvekt.

Sett på bakgrunn av disse tall er det ikke underlig at erfaringene fra vegbygging på myr er meget forskjellige. En rekke av de områder som betegnes som myr har bare et tynt torvlag over andre løsavleiringer med egenskaper helt forskjellig fra torv. Noen vegbyggere har praksis fra distrikter med grunne avsetninger som ligger på et fast underlag. Andre har hatt problemer med bygging over mektige lag meget vannholdig torv som igjen kanskje

ligger på lag av bløt leire. I det første tilfelle kan det være endel problemer med setningene den første tid etter byggingen, men ellers er det relativt enkelt. I det siste tilfelle er det store vansker med setninger og bæreevne både i torven og i det underliggende leirlag. For å begrense det hele vil vi i det følgende holde oss til de relativt løse torvavsetningene.

Ved vegbygging over myr er det i prinsippet bare to utførelsesmåter, enten vil en legge vegen oppe på myroverflaten eller så må en føre belastningen fra vegen ned til fast grunn. Innenfor disse to hovedprinsipper er det en rekke mer eller mindre forskjellige metoder. Hele fyllingen kan føres ned til fast grunn ved overbelastning, hel eller delvis utgravning, sprengning eller ved kombinasjon av to eller flere av disse metoder. Belastningen kan også føres ned til fast grunn ved spissbærende peler med et dekke av tre eller betong på toppen. I mange tilfelle er det for dyrt å føre belastningene

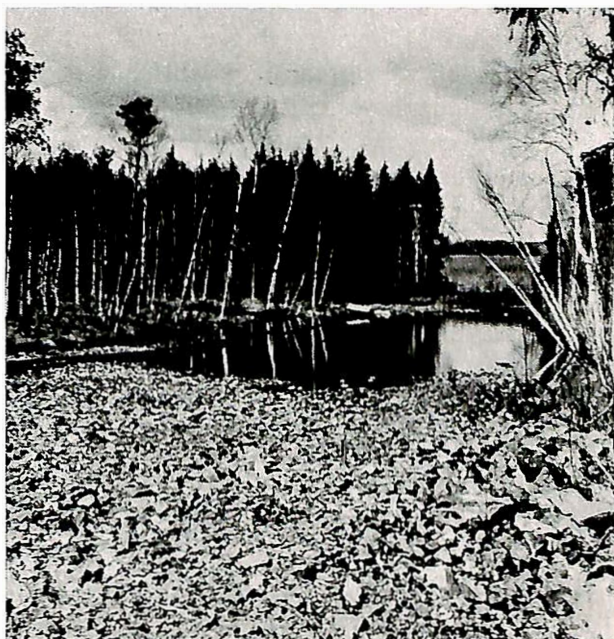


Fig. 1. Setning av vegfylling på myr.

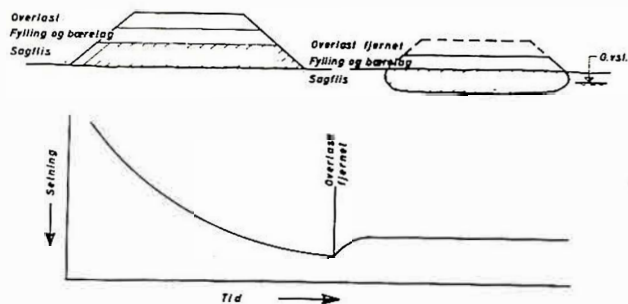


Fig. 2. Prinsipp ved bygging av ny veg.

ned til fast grunn og en må finne tilfredsstillende metoder for å bygge oppe på myren. Det hender at topplaget på myren inneholder et nett av røtter som gjør at en kan legge vegen på dette. Fyllingen må da være meget lett og det passer bare for mindre trafikerte veger. Det har vært vanlig å kompensere for setningene ved at torvmassene fra grøftene legges inn under vegfyllingen, altså en form for lett fyllmasse. Rislegging er også meget benyttet for å få et bedre underlag og i vanskelige tilfelle har det vært brukt tømmerflåte, ofte i flere lag.

Hovedproblemet ved vegbygging på myr er de meget store setningene som en får, og vanskelighetene øker ved at dette er en svært langvarig prosess. En må imidlertid også gardere seg mot overbelastning og glidninger som kan følge av setningene. Ved en meget lett fylling på en tørr myr-overflate som inneholder endel rotrester, kan overflaten være så lastfordelende at setningene blir små. Det skal imidlertid ikke store oppfyllinger til før setningene øker slik at det øvre lag slites over. Skal vegen legges med rimelig kurvatur og et bærelag som kan tåle tung trafikk, blir som oftest deformasjonene store. Setningene resulterer i at det må fylles på for å holde høyden. Den økte belastning fører til nye setninger og til sist kan belastningen bli så stor at en får brudd i myren eller i den underliggende leire. Det er derfor av betydning at en har setningene under kontroll og en kommer da til at det er viktig å ha lettest mulig fylling.

Å beregne eller vurdere bæreevnen for en fylling på bløt myr er en meget komplisert oppgave. Det er klart at et sammentrevlet topplag og eventuelle stubbelag øker sikkerheten mot myrbrudd. Stort sett ser det også ut til at bæreevnen i lite omdannet torv øker med belastningen slik at en ikke får direkte brudd. Det er i alle tilfelle viktig at en sikrer seg mot lokale glidninger ved at det legges «strekkarmering» tvers på fyllingen, altså en eller annen form for rislegging. Når torven blir mer omdannet får den sterkere karakter av en homogen masse. I dette tilfelle er det mulig å vurdere bæreevnen på samme grunnlag som ved leire. De

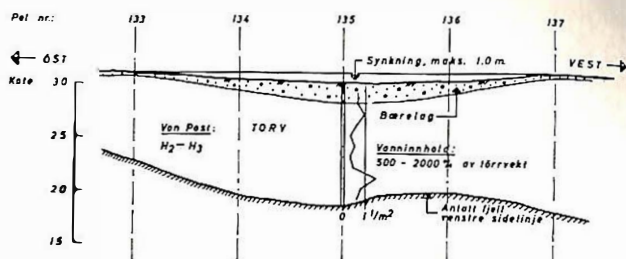


Fig. 3. Gyllermyra, lengdeprofil.

største problemer med bæreevnen oppstår gjerne når en har bløt leire under torvlaget. Selv om en da ikke får direkte brudd i torvlaget, vil setningene i dette bevirke at belastningene øker så sterkt at en får glidninger i leirlaget. Også ut fra disse betraktninger kommer en til at det er gunstig med lettest mulig fylling.

2. Prinsipp for utførelse.

Mange forskjellige materialer har vært benyttet som lett fyllmasse. I den senere tid har vi på leirterreng tatt i bruk avfallsmasser fra lettbetongproduksjonen for å redusere belastningene. På myr har det som foran nevnt vært vanlig at de utgravde masser fra grøftene har vært lagt under vegfyllingen. I enkelte tilfelle har også pressede torvballer vært nyttet på korte strekninger for å reparere myrbrudd. Sagflis har så vidt vi vet ikke bevisst vært benyttet som lett fyllmasse her i landet før det ble tatt opp av Vegvesenet for et par år siden.

I prinsippet kan sagflis benyttes på to forskjellige måter som lett fyllmasse i vegbygging. Det ene er det tilfelle at det skal bygges en ny veg over en myr. Prinsippet er vist på fig. 2. Sagflis brukes i nedre del av fyllingen. Når fylling og bærelag legges på sagflisen vil belastningen presse torven sammen og sagflisen synker ned i myren. På grunn av oppdriften vil sagflisfylling under grunnvannstanden ikke gi merbelastning på grunnen slik som vanlig fortrenningsmasse vil gjøre. Denne fremgangsmåte er kjent fra British Columbia i Canada som har benyttet den i de siste 4—5 årene. Ved en slik utførelse er det nødvendig av hensyn til setningene å legge opp en overhøyde. Ved observasjoner følger en setningene og når overlasten fjernes vil de videre setninger være små.

Den andre metode kommer til anvendelse dersom en har en veg som har meget store setninger eller en veg der de stadige justeringer har ført til brudd. Å etterfylle med vanlige fyllmasser i dette tilfelle vil som oftest bare gjøre galt verre. I stedet for å etterfylle kan en da grave bort endel av de massene som er sunket i myren og erstatte disse med sagflis. Dette vil totalt bety en avlastning som

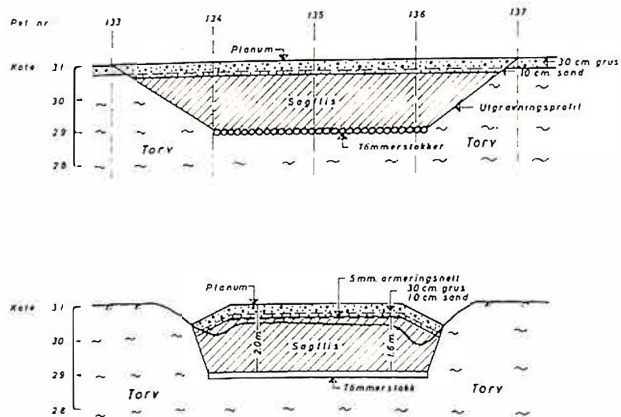


Fig. 4. Gyllermyra. prinsipp for utbedring.



Fig. 5. Gyllermyra. utlegging av sagflis.

gjør at setningene vil avta, eller stoppe helt opp. I det følgende er det vist hvordan denne fremgangsmåte er benyttet til å reparere vegbrudd på myr.

3. Eksempel på bruk.

På bygdevegen mellom Kaspertomta og Kobbøl i Våler kommune, Østfold, hadde en over Gyllermyra vansker med vegen. Etter en mindre utvidelse begynte vegen å sette seg og etterhvert som setningene ble kompensert ved ny påfylling, økte setningshastigheten. I september 1960 var vegen i en slik forfatning at en fant det nødvendig å stenge den for tungtrafikk. Vegen hadde da en dump på opptil 1 m, fig. 3.

Det ble satt igang undersøkelser av grunnforholdene ved sondering til fjell, opptagning av prøver og vingeboring. Undersøkelsen viser at grunnen består av lite til middels omdannet torv (von Post: H_2-H_3). Vanninnholdet er meget høyt, opptil 2000 % av tørrvekt. Torvlaget, som går praktisk talt til fjell, er 8—9 m tykt på det kritiske partiet. Dybden til fjell er stort sett jevn, men avtar noe mot øst. Etter bruddet ble bærelaget målt til 1,8 m tykt og underkant bærelag lå ca 2,5 m lavere enn opprinnelig planum. Til begge sider ble bærelagtykkelsen målt til 0,3 m.

Når en med disse grunnforhold sto overfor problemet å finne en god løsning for utbedring, lå ikke svaret i dagen. Det ble diskutert å fylle til fjell eller å pele under fyllingen. Dette ville imidlertid bli meget dyre løsninger, og det ville bli vansker med overgang til normal utførelse på begge sider. Vi kom til at det riktige måtte være å avlaste myren og å fylle opp igjen med lettest mulig fylling. Av lette fyllmasser festet vi oss ved sagflis og foreslo etter dette en utførelse som vist på fig. 4.

Våler kommune som byggherre var villig til å utføre utbedringen etter disse retningslinjer og arbeidet startet i juni 1961. Vegfyllingen ble gravd

ut med bakgraver. På grunn av for steile utgravningsskrånninger fikk en brudd i torvlaget og lokale oppressinger av bunnen. Bortsett fra dette gikk arbeidet greit og det ble planert som vist på profilene.

På den flate del av trauget ble det lagt 8 m lange tømmerstokker på tvert av vegen, ca 4 stk. pr meter. Deretter ble det kjørt til sagflis som ble vannet og komprimert med lastebilene. Etter at sagflisen var godt pakket, ble armeringsnettet lagt ut og bundet sammen. Over armeringsnettet ble det lagt 10 cm filtersand og over det 30 cm grus som bærelag og vegdekke. Gruslaget ble vannet og komprimert og tilsatt klorkalsium for å bevare fuktigheten i topplaget. Den ferdige veg er vist på fig. 6.

Bevegelsen av fyllingen er observert ved nivelering av 4 punkter som vist på fig. 7. Setningsmålerne består av rør som er sveiset fast til en stålplate. Platen ligger under tømmerstokkene og røret er ført mellom to stokker og opp over fyllingen. For å måle eventuell sammentrykning av sagflislaget har vi brukt wire mellom setningsmålerne 1—4 og 2—3. Avstanden fra wiren ned til stålplater i vegbanen er målt. Stålplatene ligger



Fig. 6. Gyllermyra. ferdig utbedret veg.

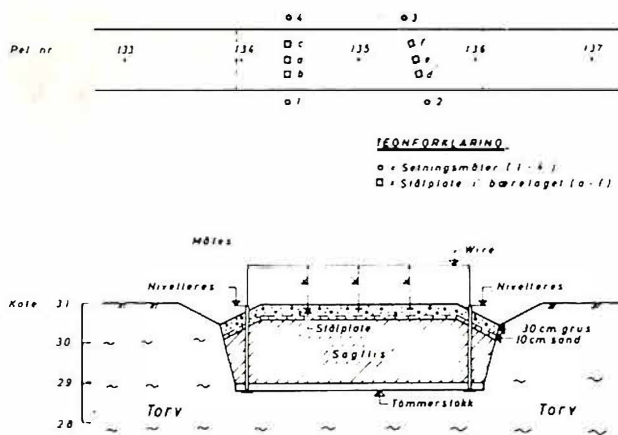


Fig. 7. Gyllermyra, plan for observasjoner.

ca 15 cm ned i grusen og kan finnes ved sondering.

Resultatet av målingene er vist på fig. 8. Fyllingen satte seg hurtig den første måneden, i juli—august og september stoppet synkningen. Utover høsten steg grunnvannstanden i myren etter mye nedbør og hele myren med veggen hevet seg. Senere i desember og januar gikk det igjen noe tilbake. Alt i alt ser det ut til at setningene er stoppet. Variasjonene i de målte setninger kommer trolig av de ujevne forhold som oppsto ved brudd under utgravingen. Tykkelsen av sagflislaget har forandret seg svært lite. Etter 4 måneder har sagflislaget satt seg 1 cm i middel.

4. Konklusjon.

Siden de første forsøk ble satt igang, er det for Statens vegvesen prosjektert flere anlegg der sagflis blir brukt som lett fyllmasse. Dette er ikke bare ved fyllinger over myr, men også ved relativt betydelige fyllinger på leire der det har vært av betydning å redusere belastningene av hensyn til

faren for setninger og glidninger. Ved prosjektering av et slikt anlegg er det viktig med grunnundersøkelser på forhånd. Det er ikke tilstrekkelig bare å konstatere at det er myr. Det må også foretas sonderinger til fast grunn, tas prøver for klassifisering, bestemmelse av vanninnhold, sammentrykkelighet og fasthet. Etter byggingen er det viktig at det blir fulgt opp med observasjoner av setningene for kontroll og for å samle erfaringer. Skal erfaringsmaterialet vurderes, er det nødvendig med observasjoner av tallmessig karakter.

Ved bruk av sagflis som lett fyllmasse mener vi det er av betydning at sagflisen hele tiden er fuktig, i de fleste tilfelle vil dette si at den bør ligge under vannstanden. Når en bruker sagflis nederst i fyllingen, anser vi det heller ikke påkrevet med en så kompakt tømmerflåte under som i dette tilfelle. En eller annen form for «strekkarmring» under fyllingen mener vi er nødvendig for å unngå horisontale deformasjoner eller lokale glidninger. Den vel kjente metode med rislegging kan ikke betraktes som avlegs, selvom f. eks. armeringsnett i ruter eller lignende kan komme på tale. Sagflis er meget lett og billig å legge ut og det var forbausende å legge merke til hvor godt den pakket seg og hvor fast den var å kjøre på. Ved arbeid i tørt vær anses det påkrevet å vanne sagflisen godt for å bedre kjørbarheten. Positivt er det også at selve sagflislaget setter seg lite etter at veggen er ferdig.

Vi vil tilslutt takke byggherren, Våler kommune ved lensmann Rustad for at de var villige til å la denne uvante løsning komme til utførelse. Videre vil vi takke vegvesenet i Østfold ved overingeniør Billehaug som utførte arbeidet, og konstruktør Norman som hadde den daglige kontroll og har foretatt alle observasjoner.

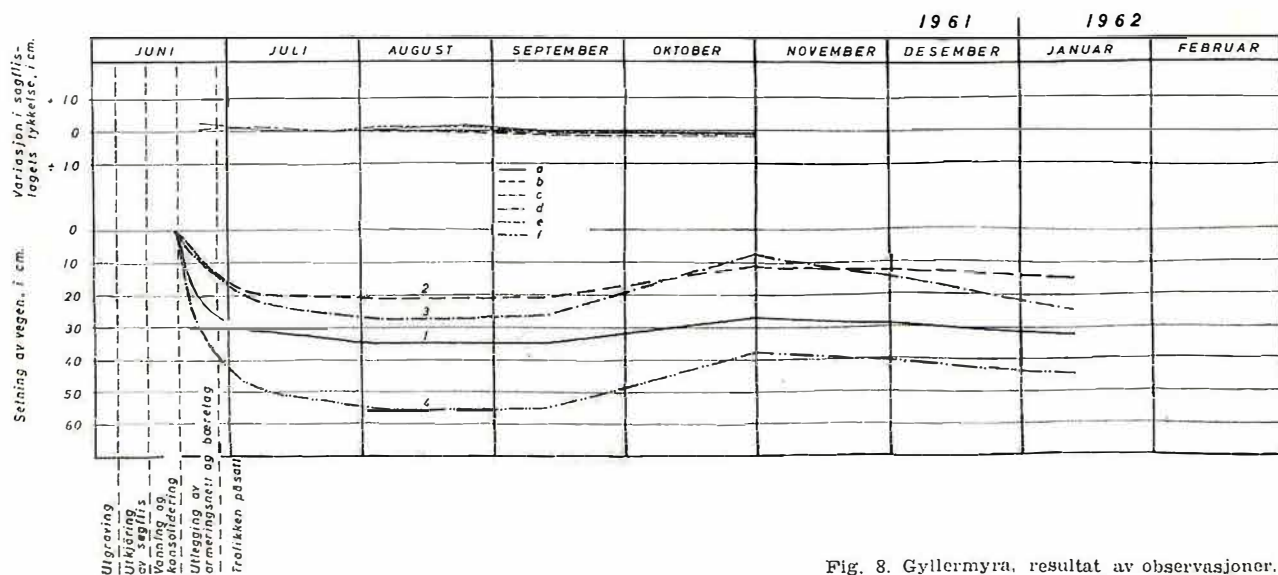


Fig. 8. Gyllermyra, resultat av observasjoner.

Ferjestatistikk 1961

Sekretær Th. Schjøll

DK 656.66 (083.4) (481) «1961»

Ferjestatistikken for 1961 er utarbeidet på grunnlag av de trafikkoppgaver som er innhentet fra ferjeselskapene, og omfatter 121 ferjesamband samt 2 ruter som har bilførende båter, nemlig Stavanger—Haugesund og Stavanger—Haugesund—Bergen.

Tabell 1 gir en oversikt over trafikken på de forskjellige ferjestrekninger innen hvert samband.

Med *ferjestrekning* menes forbindelsen mellom to anløpssteder for ferjen. Hvis det i et ferjesamband er flere enn to anløpssteder, f. eks. anløpsstedene A, B og C, får man følgende tre ferjestrekninger: A—B, A—C og B—C. Med trafikken mellom A og B menes trafikanter som blir tatt ombord i A og satt på land i B og omvendt. Kjøretøyer og personer som blir befordret over hele ferjesambandet A—B—C er således bare tatt med i statistikken for strekningen A—C.

I 1961 er det kommet til 16 nye ferjestrekninger, nemlig:

Lavik—Instefjord, Lavik—Brekke, Instefjord—Brekke, Balestrand—Nordeide, Vangsnes—Nordeide, Hella—Nordeide, alle i Sogn og Fjordane fylke. Molde—Seternes (Sekken), Stranda—Norddal, Norddal—Valldal, Kristiansund—Engdal, Aure—Årnes, Eiksund—Berknes, Hareid—Sulesund, Brandal—Sulesund, Rognan—Vikan—Stemshaug i Møre og Romsdal. Futrikelv—Skulgam i Troms fylke.

Følgende 5 ferjestrekninger er utgått av statistikken på grunn av at sambandet enten er innstilt eller at ruten er omlagt:

Langesund—Helgeroa i Telemark og Vestfold fylker. Hareid—Vartdal, Eidsdal—Hellesylt, Sunde—Hundeidvik i Møre og Romsdal fylke, og Tromsø—Tromsdal i Troms fylke.

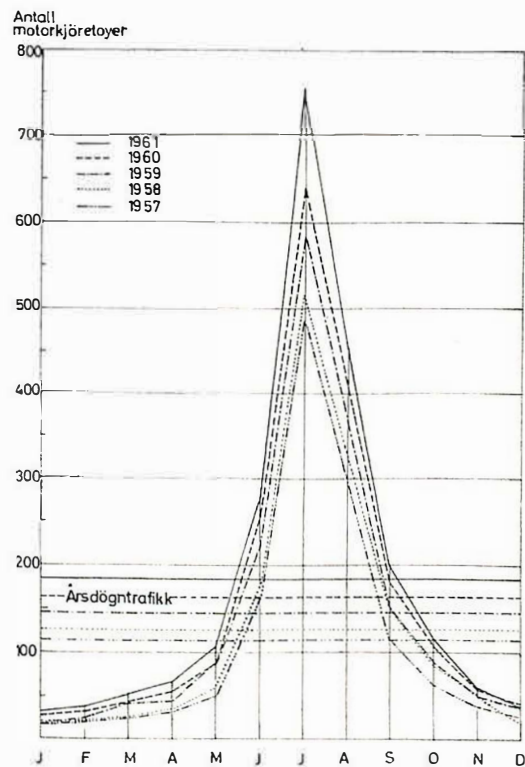
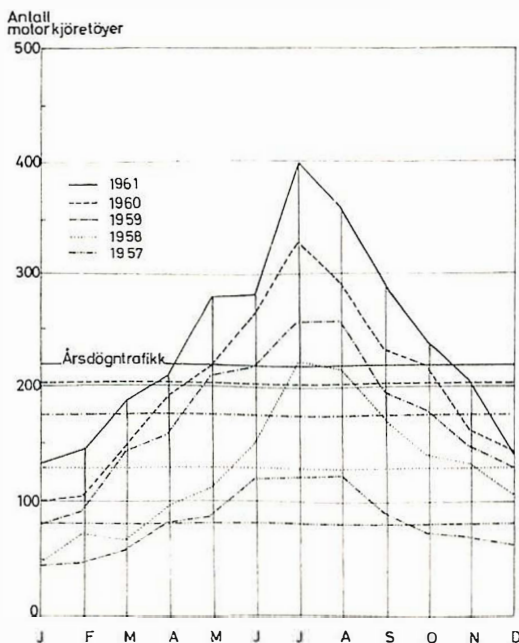


Fig. 1. Gjennomsnittlig døgntrafikk for hver måned for ferjestrekningene Steinestø—Knarvik (t. v.) og Kinsurvik—Grauvin (t. h.) i Hordaland fylke.

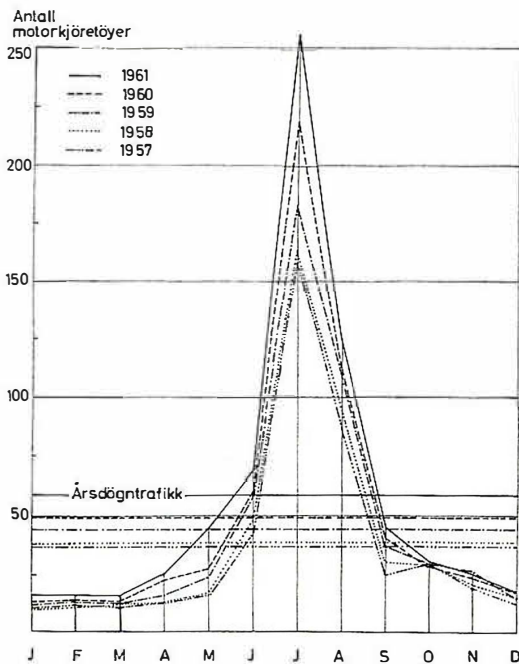


Fig. 2. Gjennomsnittlig døgntrafikk for strekningen Kaupanger—Lærdal i Sogn og Fjordane fylke.

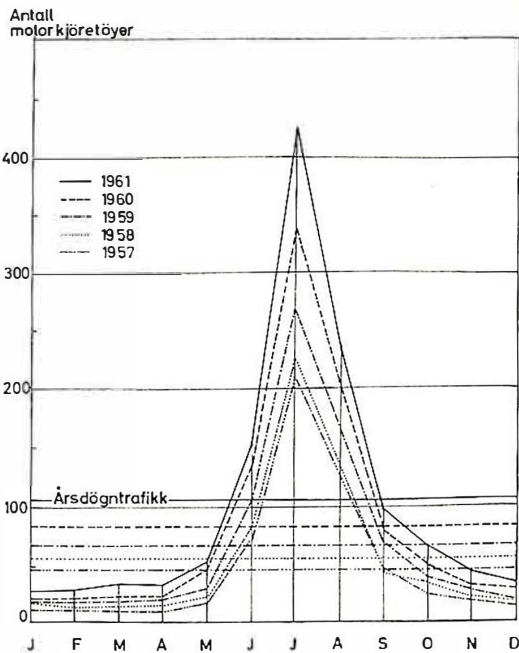


Fig. 3. Gjennomsnittlig døgntrafikk for strekningen Røsvik—Bonåssjøen i Nordland fylke.

Tabell 2 viser ferjesambandenes antall og lengde.

Tabell 3 gir en fylkesvis oversikt over ferjetrafikken med tilbakegående tall til 1957 for hele landet.

Tabell 4 gir en oversikt over ferjetrafikken i

1960 og 1961. I denne tabell er det bare tatt med ruter som har vært i drift begge år.

Fig. 1, 2, 3 og 4 gir en grafisk oversikt over den gjennomsnittlige døgntrafikk for hver måned i årene 1957—61 på 5 ferjestrekninger, med til dels forskjellig trafikkarakter.

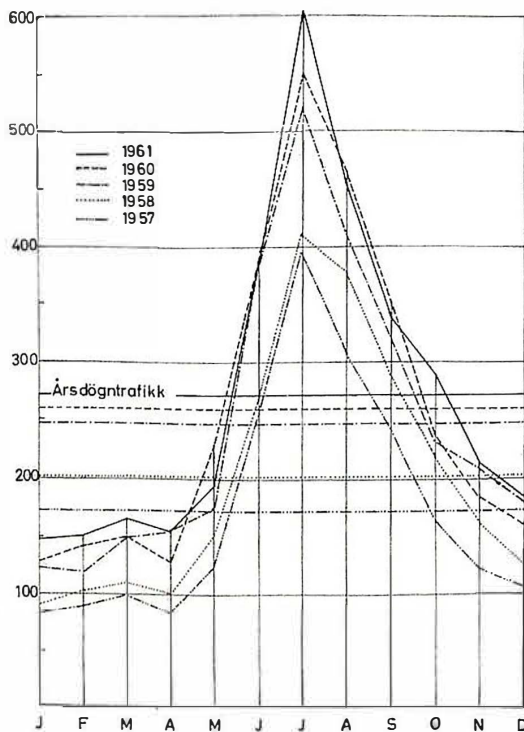


Fig. 4. Gjennomsnittlig døgntrafikk for strekningen Vassvik—Øyjord i Nordland fylke.

Tabell 1. Ferjestatistikken 1961

| Fylke og ferjested | Lengde km | Fartstid | Ferjen har plass for personbiler | Trafikk i året | | | | | | Vegsamband | Merknad |
|------------------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|----------------|------------|-------------|--------------|--------|-----------|-----------------------------|---|
| | | | | Busser | Lastebiler | Personbiler | Motor sykler | Sykler | Personer | | |
| <i>Østfold:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Hvalerøyene—Tangen | 10,7 | Hele året | 10 | — | 3 372 | 9 376 | 2 984 | 819 | 116 716 | Bv.—fv. 27 | |
| 2 Kroksund i Rødnes | 0,2 | —,,— | 4 | 4 | 3 565 | 5 996 | 2 329 | 228 | 8 708 | Fv. 30—bv. | |
| 3 Moss—Horten | 10,0 | —,,— | 34—55 | 1 294 | 44 048 | 129 796 | — | — | 629 000 | Rv. 1—rv. 291, 310 | |
| 4 Skiptvedt—Eidsberg (Grønsund) .. | 0,4 | —,,— | 2 | — | 380 | 410 | 548 | — | 2 942 | Fv. 21—fv. 21 | |
| Sum Østfold | 21,3 | | | 1 298 | 51 365 | 145 578 | 5 861 | 1 047 | 757 366 | | |
| <i>Akershus:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Drøbak—Hurum | 2,5 | Hele året | 14 | 45 | 3 190 | 10 932 | 1 080 | 1 373 | 66 564 | Rv. 66—rv. 232 | |
| 2 Seterstøa | 0,2 | —,,— | 2 | — | 395 | 953 | 376 | — | 2 921 | Fv. 86—fv. 87 | |
| Sum Akershus | 2,7 | | 16 | 45 | 3 585 | 11 885 | 1 456 | 1 373 | 69 485 | | |
| <i>Hedmark:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Hamar—Kapp | 16,0 | | 20 | — | 1 327 | 4 532 | — | — | 65 114 | Rv. 50, 100—fv. 182 | Innst. $\frac{29}{1}-\frac{10}{5}$ p. g. a. is |
| <i>Oppland:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Brager—Holmen | 2,5 | Hele året | 6 | — | 583 | 5 521 | 787 | 1 507 | 24 253 | Bv.—rv. 70 | |
| 2 Engelia—Hov | 2,5 | —,,— | 6 | — | 2 | 57 | 8 | 57 | 775 | Bv.—rv. 70 | Innst. $\frac{9}{1}-\frac{1}{5}$ og $\frac{19}{7}-\frac{31}{12}$ |
| 3 Holmen—Engelia | 5,0 | —,,— | 6 | — | — | 13 | 6 | 15 | 175 | Rv. 70—bv. | |
| 4 Gjøvik—Mengshol—Smedstua | 3,4 | —,,— | 18 | 155 | 9 261 | 43 770 | 2 073 | 4 087 | 162 364 | Rv. 90, 190—rv. 122—rv. 120 | |
| Sum Oppland | 13,4 | | | 155 | 9 846 | 49 361 | 2 874 | 5 666 | 187 567 | | |
| <i>Buskerud:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Verket—Svelvik | 0,2 | Hele året | 6 | 675 | 6 586 | 16 738 | 2 775 | 6 278 | 125 978 | Rv. 232—rv. 285 | |
| <i>Telemark:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Brevik—Stathelle | 0,3 | Hele året | 8—16 | 2 234 | 54 608 | 282 367 | 11 997 | 21 301 | 1229 953 | Rv. 40—rv. 40 | |
| 2 Kragerø—Stabbestad | 2,0 | —,,— | 3 | 667 | 1 021 | 5 279 | 985 | 773 | 83 834 | Rv. 332—bv. | |
| 3 Nissedal—Fjone | 0,5 | —,,— | 2 | 39 | 238 | 1 735 | 222 | 542 | 4 774 | Bv.—bv. | $\frac{24}{1}-\frac{12}{3}$ innst. p. g. a. is |
| 4 Vefall—Kjenndalen | 0,6 | —,,— | 5 | 618 | 1 452 | 6 041 | 598 | 728 | 24 892 | Bv.—bv. | $\frac{12}{1}-\frac{14}{3}$ innst. p. g. a. is |
| Sum Telemark | 3,4 | | | 3 558 | 57 319 | 295 422 | 13 802 | 23 344 | 1 343 453 | | |
| <i>Aust-Agder:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Arendal—Skilsøy | 0,4 | Hele året | 7 | 326 | 8 135 | 58 965 | 7 699 | — | 449 930 | Fv. 381—fv. 384 | |
| 2 Kjødvik—Risør | 4,0 | —,,— | 3 | — | 36 | 59 | 27 | 122 | 5 253 | Bv.—rv. 378 | |

Tabell 1. Ferjestatistikken 1961 (forts.)

| Fylke og ferjested | Lengde km | Fartstid | Ferjen har plass for personbiler | Trafikk i året | | | | | | Vegsamband | Merknad |
|---------------------------------|-----------|------------------------------------|----------------------------------|----------------|------------|-------------|--------------|--------|-----------|---|---------|
| | | | | Busser | Lastebiler | Personbiler | Motor-sykler | Sykler | Personer | | |
| <i>Aust-Agder (forts.)</i> | | | | | | | | | | | |
| 3 Ormedalsstrand—Risør | 6,0 | Hele året | 3 | — | 23 | 335 | 38 | 288 | 6 442 | Bv.-rv. 378 | |
| 4 Øisang—Risør | 3,0 | —, — | 3 | — | 248 | 387 | 42 | 279 | 9 297 | Bv.-rv. 378 | |
| 5 Moissund—Klepp | 0,1 | —, — | 2 | 509 | 218 | 909 | 238 | 187 | 3 214 | Bv.-bv. | |
| 6 Omdalsøyra—Eydehamn | 0,5 | —, — | — | — | — | — | — | 1 678 | 40 525 | Fv. 384-fv. 384 | |
| 7 Senum—Byglandsfjord | 0,2 | —, — | 3 | 179 | 802 | 1 257 | 190 | 1 585 | 7 018 | Fv. 399-fv. | |
| Sum Aust-Agder | 14,2 | | | 1 014 | 9 462 | 61 912 | 8 234 | 4 139 | 521 679 | | |
| <i>Rogaland:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Sand—Ropeid | 3,0 | Hele året | 7 | 70 | 1 646 | 5 343 | 528 | 574 | 29 904 | Rv. 505-rv. 505 | |
| 2 Solheimsvik—Nesflaten | 17,8 | ^{20/5} - ^{31/30} | 12 | 25 | 85 | 790 | 199 | 133 | 13 796 | Rv. 505-rv. 505 | |
| 3 Stavanger—Hjelmeland | 38,0 | Hele året | 12 | — | 25 | 438 | 167 | — | 46 577 | Rv. 40, 480, 481-rv. 490, bv. | |
| 4 Stavanger—Sandeid | 68,5 | —, — | 12 | 5 | 478 | 2 020 | 570 | 970 | 71 569 | Rv. 40, 480, 481-rv. 499, 505 | |
| 5 Stavanger—Sand—Sauda | 92,6 | —, — | 12 | 28 | 219 | 3 095 | 392 | 602 | 87 483 | Rv. 40, 480, 481-rv. 505-rv. 506, fv. 506 | |
| 6 Stavanger—Tau—Jørpeland | 124,0 | —, — | 12—18 | 36 | 3 458 | 14 184 | 1 451 | 873 | 233 757 | Rv. 40, 480, 481-rv. 490 | |
| 7 Stavanger—Tau—Årdal | 37,0 | —, — | 12 | — | 10 | 462 | 83 | 100 | 29 971 | Rv. 40, 480, 481-rv. 490-rv. 490 | |
| 8 Stavanger—Skudenes | 32,3 | ^{1/6} - ^{6/9} | 12 | 1 | 9 | 1 977 | 172 | 89 | 20 127 | Rv. 40, 480, 481-rv. 501 | |
| Sum Rogaland | 313,4 | | | 165 | 5 930 | 28 309 | 3 562 | 3 341 | 533 184 | | |
| <i>Bilførende båter:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Stavanger—Haugesund | 59,3 | Hele året | 12—30 | 55 | 1 209 | 10 061 | 504 | 298 | 110 808 | | |
| 2 Stavanger—Haugesund—Bergen .. | 193,0 | —, — | 8—10 | 5 | 50 | 1 834 | 252 | 146 | 38 115 | | |
| Sum | 252,3 | | | 60 | 1 259 | 11 895 | 756 | 444 | 148 923 | | |
| Totalsum Rogaland | 565,7 | | | 225 | 7 189 | 40 204 | 4 318 | 3 785 | 682 107 | | |
| <i>Hordaland:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Alvøy—Brattholmen | 1,8 | Hele året | 8 | 55 | 6 940 | 32 197 | 6 586 | 4 552 | 283 255 | Rv. 516-rv. 516 | |
| 2 Bergen—Florvåg | | | | | | | | | | | |
| 3 Bergen—Kleppestø | 5,0 | —, — | 12—20 | 5 291 | 15 082 | 54 050 | 7 219 | 2 574 | 1 510 474 | Rv. 540, 516-fv. 546 | |
| 4 Buavåg—Bømlø—Tjernagel—Moster | 15,5 | —, — | 4 | 5 | 105 | 2 283 | 344 | 54 | 32 998 | Fv. 526-bv.-bv.-bv. | |
| 5 Hatvik—Fusa | 5,0 | —, — | 15 | 4 618 | 4 455 | 17 335 | 1 457 | 693 | 137 380 | Rv. 520-rv. 520 | |
| 6 Haus—Garnes—Y. Arna—Vatle ... | 10,0 | —, — | 9 | 1 431 | 4 311 | 9 251 | 6 184 | 4 065 | 122 215 | Bv. -rv. 20-rv. 533-bv. | |

Utgår i 1961, bare anløp til Kleppstø

Tabell 1. Ferjestatistikken 1961 (forts.)

| | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------------|-------|--------|--------|---------|--------|--------|-----------|--|
| <i>Hordaland (forts.)</i> | | | | | | | | | | |
| 7 Kinsarvik—Utne—Kvanndal— Granvin | 22,0 | Hele året | 20—29 | 614 | 3 868 | 59 817 | 3 080 | — | 251 666 | Rv. 20, 500—bv.—rv. 20, 552—rv. 552 |
| 8 Klokkearvik—Hjellestad | 7,0 | —,,— | 10 | 35 | 1 838 | 4 157 | 686 | 520 | 89 042 | Fv. 516—bv. |
| 9 Mundheim—Løfallstrand | 18,0 | —,,— | 10 | 26 | 149 | 5 399 | 251 | 124 | 37 545 | Rv. 520—rv. 530 |
| 10 Salhus—Frekhaug | 2,0 | —,,— | 6 | 172 | 4 258 | 14 293 | 1 883 | 1 869 | 75 327 | Fv. 540—fv. 539 |
| 11 Skånevik—Utåker | 6,0 | —,,— | 4 | 30 | 150 | 5 058 | 412 | 182 | 24 190 | Rv. 529—rv. 530 |
| 12 Steinestø—Knarvik | 3,0 | —,,— | 10—20 | 3 645 | 17 254 | 57 875 | 8 978 | 790 | 209 360 | Rv. 540—rv. 542 |
| 13 Ulvik—Brimnes | 11,0 | $15/5-31/8$ | 15 | 114 | 40 | 7 379 | 290 | 115 | 35 725 | Rv. 552, fv. 538, 552—rv. 20 |
| 14 Valestrandsfossen—Breistein—Y. Arna | 8,0 | Hele året | 8—10 | 3 824 | 4 141 | 14 722 | 2 954 | 2 878 | 123 886 | Bv. —bv.—rv. 533 |
| 15 Fitjar—Tysnes—Os | 41,0 | —,,— | 8 | 28 | 623 | 7 164 | 537 | — | 98 336 | Fv. 525—bv.—rv. 520 |
| 16 Mosterhamn—Valevåg—Leirvik— Halsøy—Sunde | 29,4 | —,,— | 20 | 75 | 1 846 | 9 539 | 562 | 449 | 92 227 | Rv. 530—rv. 495—bv. |
| 17 Steinsland—Totterøy | 0,2 | —,,— | 5 | 914 | 743 | 673 | 66 | 109 | 19 191 | Fv. 516 —bv. |
| 18 Sevråsvåg—Solheim | 40,0 | $15/5-10/9$ | — | — | 22 | 1 040 | 223 | 23 | 5 908 | |
| Sum Hordaland | 224,9 | | | 20 877 | 65 825 | 302 232 | 41 712 | 17 997 | 3 148 725 | |
| <i>Sogn og Fjordane:</i> | | | | | | | | | | |
| 1 Balestrand—Hella | 2,0 | Hele året | 17 | 29 | 152 | 1 410 | 67 | 37 | 8 319 | Rv. 170—rv. 170 |
| 2 Dragsvik—Vangsnes | 7,0 | —,,— | 17 | 48 | 296 | 7 724 | 285 | 49 | 26 143 | Rv. 170—rv. 550 |
| 3 Hella—Dragsvik | 2,0 | —,,— | 17 | 426 | 1 391 | 11 666 | 460 | 94 | 37 007 | Rv. 170—rv. 170 |
| 4 Hella—Vangsnes | 6,0 | —,,— | 6—17 | 890 | 830 | 11 551 | 572 | 217 | 42 179 | Rv. 170—rv. 550 |
| 5 Balestrand—Vangsnes | 6,0 | —,,— | 17 | 36 | 92 | 2 542 | 109 | 39 | 13 926 | Rv. 170—rv. 550 |
| Hele ferjeruten 1—5 | 10,0 | | | 1 429 | 2 761 | 34 893 | 1 493 | 436 | 127 574 | |
| 6 Standnes—Dale | 15,0 | —,,— | 4 | — | 1 | 1 | — | — | 1 386 | Rv. 570—rv. 570 |
| 7 Standnes—Eikenes | 20,0 | —,,— | 4 | 2 | 5 | 24 | 1 | 4 | 318 | Fv. 575—rv. 570 |
| 8 Dale—Eikenes | 5,0 | —,,— | 4 | 18 | 102 | 2 036 | 305 | 146 | 22 711 | Rv. 570—fv. 575 |
| Hele ferjeruten 6—8 | 20,0 | | | 20 | 108 | 2 061 | 306 | 150 | 24 408 | |
| 9 Degnepoll—Oldeide | 8,0 | —,,— | 6—8 | 7 | 31 | 392 | 37 | 5 | 2 923 | Rv. 160—fv. 589 |
| 10 Måløy—Degnepoll | 1,5 | —,,— | 6—8 | 366 | 3 866 | 10 101 | 1 101 | 3 121 | 153 596 | Rv. 160—rv. 160 |
| 11 Måløy—Oldeide | 8,0 | —,,— | 4 | 67 | 99 | 218 | 62 | 24 | 13 847 | Rv. 160—fv. 589 |
| Hele ferjeruten 9—11 | 9,5 | | | 440 | 3 996 | 10 711 | 1 200 | 3 150 | 170 366 | |
| 12 Kaupanger—Gudvangen | 45,0 | Mars-sept | 25 | 131 | 44 | 3 908 | 171 | 134 | 16 627 | Rv. 565—rv. 60 |
| 13 Kaupanger—Lærdal | 15,0 | Hele året | 18—20 | 183 | 3 344 | 17 179 | 577 | 235 | 79 128 | Rv. 565—rv. 60 |
| 14 Kaupanger—Årdal | 28,0 | —,,— | 18 | 9 | 678 | 3 521 | 271 | 12 | 22 259 | Rv. 565—rv. 230 |
| 15 Lærdal—Gudvangen | 60,0 | Mars-sept | 11—25 | 255 | 37 | 2 331 | 66 | 33 | 13 769 | Rv. 60—rv. 60 |
| 16 Lærdal—Årdal | 30,0 | Hele året | 15—25 | 5 | 978 | 1 183 | 27 | 10 | 9 142 | Rv. 60—rv. 230 |
| Hele ferjeruten 12—16 | 88,0 | | | 583 | 5 081 | 28 122 | 1 112 | 424 | 140 925 | |
| 17 Lavik—Instefjord | 17,5 | $17/5-10/6$ | 4 | — | 4 | 814 | 148 | 36 | 3 344 | Rv. 540—fv. 540 |
| 18 Lavik—Brekke | 11,5 | —,,— | 4 | 10 | 9 | 114 | 56 | 19 | 2 137 | Rv. 540—fv. 540 |
| 19 Instefjord—Brekke | 6,0 | $10/8-10/9$ | 4 | 4 | 11 | 38 | 25 | 12 | 979 | Fv. 540—fv. 540 |

T a b e l l 1. Ferjestatistikken 1961 (forts.)

| Fylke og ferjested | Lengde km | Fartstid | Ferjenhar plass for person- biler | Trafikk i året | | | | | | Vegsamband | Merknad |
|-----------------------------------|--------------|------------|--|----------------|-----------------|------------------|------------------|--------|----------|----------------------|---------|
| | | | | Busser | Laste- biler | Person- biler | Motor- sykler | Sykler | Personer | | |
| <i>Sogn og Fjordane: (forts.)</i> | | | | | | | | | | | |
| Hele ferjeruten 17—19 | 17,5 | | | 14 | 24 | 966 | 229 | 67 | 6 460 | | |
| 20 Balestrand—Nordeide | 30,0 | Jan.—april | 17 | — | 4 | 30 | — | — | 222 | Rv. 170—rv. 580 | |
| 21 Vangsnes—Nordeide | 30,0 | og des. | 17 | — | 1 | 25 | 1 | — | 90 | Rv. 550—rv. 580 | |
| 22 Hella—Nordeide | 30,0 | — | 17 | 2 | 125 | 489 | — | — | 1 272 | Rv. 170—rv. 580 | |
| Hele ferjeruten 20—22 | 30,0 | | | 2 | 130 | 544 | 1 | — | 1 584 | | |
| Sum Sogn og Fjordane | 175,0 | | | 2 488 | 12 100 | 77 297 | 4 341 | 4 227 | 471 317 | | |
| <i>Møre og Romsdal</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Angvik—Tingvoll | 6,0 | Hele året | 14 | 389 | 1 160 | 8 897 | 1 059 | — | 54 172 | Rv. 623—rv. 640 | |
| 2 Aukra—Hollingsholm | 3,5 | —, — | 10 | 1 344 | 1 261 | 4 560 | — | 610 | 55 125 | Fv. —rv. 629 | |
| 3 Aukra—Sundsbo | 5,0 | —, — | 10 | 207 | 166 | 937 | — | 280 | 5 089 | Fv.-bv. | |
| 4 Sundsbo—Hollingsholm | 4,5 | —, — | 10 | 1 875 | 681 | 3 013 | — | 480 | 32 781 | Bv.—rv. 629 | |
| Hele ferjeruten 2—4 | 8,0 | | | 3 426 | 2 108 | 8 510 | — | 1 370 | 92 995 | | |
| 5 Stordal—Stranda | 10,0 | —, — | 10—18 | — | 1 947 | 1 436 | 25 | 20 | 8 632 | Rv. 180—rv. 580 | |
| 6 Stordal—Eidsdal | 22,0 | —, — | 10—18 | — | 13 | 13 | — | — | 80 | Rv. 180—fv. 180 | |
| 7 Stordal—Valldal | 26,0 | —, — | 10—18 | — | 17 | 8 | — | — | 59 | Rv. 180—rv. 610 | |
| 8 Stordal—Hellesylt | 40,0 | —, — | 10—18 | — | 356 | 513 | — | — | 3 312 | Rv. 180—rv. 580 | |
| 9 Stordal—Geiranger | 51,0 | —, — | 10—18 | — | 9 | 29 | — | — | 233 | Rv. 180—rv. 180 | |
| 10 Stranda—Eidsdal | 12,0 | —, — | 10—24 | 8 | 692 | 848 | 7 | 42 | 6 586 | Rv. 580—fv. 180 | |
| 11a Stranda—Valldal | 17,0 | —, — | 10—24 | 8 | 922 | 757 | — | 3 | 6 165 | Rv. 580—rv. 610 | |
| 11b Stranda—Norddal | | —, — | 10—24 | — | 3 | 5 | — | — | 769 | Rv. 580—bv. | |
| 12 Stranda—Hellesylt | 30,0 | —, — | 10—24 | 4 | 556 | 1 365 | — | 12 | 10 499 | Rv. 580—rv. 580 | |
| 13 Stranda—Geiranger | 42,5 | —, — | 10—24 | 10 | 32 | 387 | — | 12 | 3 709 | Rv. 580—rv. 180 | |
| 14 Eidsdal—Valldal | 6,0 | —, — | 5—24 | 62 | 245 | 14 205 | 237 | 278 | 40 161 | Fv. 180—rv. 610 | |
| 15 Norddal—Valldal | 6,0 | —, — | 10—24 | — | 14 | 63 | — | — | 1 362 | Bv.—rv. 610 | |
| 16 Valldal—Hellesylt | 39,0 | —, — | 10—24 | 13 | 14 | 566 | — | — | 2 571 | Rv. 610—rv. 580 | |
| 17 Valldal—Geiranger | 51,0 | —, — | 10—24 | 72 | 9 | 3 302 | — | 11 | 15 051 | Rv. 610—rv. 180 | |
| 18 Hellesylt—Geiranger | 21,5 | —, — | 10—24 | 54 | 403 | 2 007 | 2 | 10 | 9 247 | Rv. 580—rv. 180 | |
| 19 Overåneset—Eidsdal | 8,0 | —, — | 10—24 | 24 | 751 | 4 322 | 31 | 142 | 16 183 | Fv. 180—fv. 180 | |
| 20 Overåneset—Stranda | 6,0 | —, — | 10—24 | 61 | 733 | 595 | 12 | 27 | 5 739 | Rv. 580—Fv. 180 | |
| 21 Overåneset—Valldal | 12,0 | —, — | 10—24 | 14 | 766 | 1 719 | 4 | 6 | 9 408 | Fv. 180—rv. 610 | |
| 22 Overåneset—Hellesylt | 28,0 | —, — | 10—24 | 2 | 32 | 306 | — | — | 1 306 | Fv. 180—rv. 580 | |
| 23 Overåneset—Geiranger | 40,0 | —, — | 10—24 | 1 | — | 79 | — | — | 355 | Fv. 180—rv. 180 | |
| Hele ferjeruten 5—23 | 81,5 | | | 333 | 7 514 | 32 525 | 318 | 563 | 141 427 | | |
| 24 Ålesund—Ellingøy | 3,5 | —, — | 3 | — | 2 120 | 8 693 | — | — | 114 719 | Bv.—rv. 185 | |
| 25 Ålesund—Brandal | 13,0 | —, — | 15—18 | 10 | 5 583 | 11 883 | — | — | 79 528 | Rv. 185—rv. 600 | |
| 26 Ålesund—Hareid | 15,0 | —, — | 15—18 | — | 964 | 1 011 | — | — | 8 381 | Rv. 185—rv. 600, fv. | |
| 27 Ålesund—Valderøy | 3,0 | —, — | 15—18 | 1 218 | 2 050 | 11 695 | — | 1 205 | 204 649 | Rv. 185—bv. | |
| 28a Hareid—Sulesund | 6,0 | —, — | 15—18 | 3 | 453 | 1 341 | — | — | 4 254 | Rv. 600, fv.—bv. | |

Tabell 1. Ferjestatistikken 1961 (forts.)

| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|------------------------|------|------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|---------|---------------------------|
| Møre og Romsdal (forts.) | | | | | | | | | | | |
| 28b | Brandal—Sulesund | 5,0 | Hele året | 15—18 | 3 | 196 | 1 103 | — | — | 3 063 | Rv. 600—bv. |
| | Hele ferjeruten 24—28 | 27,5 | | | 1 234 | 11 366 | 35 726 | — | 1 205 | 414 594 | |
| 29 | Halsa—Kanestraum | 5,5 | —,,— | 10 | 2 761 | 1 827 | 9 939 | 594 | 421 | 51 791 | Rv. 850—rv. 650 |
| 30 | Kristiansund—Tømmervåg | 12,0 | —,,— | — | 1 037 | 158 | 1 268 | 51 | 100 | 27 777 | Rv. 640—bv. |
| 31 | Kristiansund—Bremsnes | 4,5 | —,,— | 14 | 3 458 | 1 447 | 9 365 | 395 | 992 | 167 434 | Rv. 640—rv. 630 |
| 32a | Kristiansund—Straumen | 34,0 | —,,— | 18 | 1 645 | 562 | 2 457 | 210 | 272 | 50 343 | Rv. 640—fv. 649, bv. |
| 32b | Kristiansund—Engdal | 50,0 | —,,— | 18 | 138 | 130 | 699 | 52 | — | 8 599 | Rv. 640—bv. |
| 33 | Kvalvåg—Kvisvik | 4,0 | —,,— | 24 | 11 440 | 6 089 | 31 367 | — | 3 060 | 190 172 | Rv. 640—rv. 640 |
| 34 | Kvanne—Røkkum | 2,5 | —,,— | 12—13 | 3 120 | 4 046 | 25 592 | 4 356 | 1 025 | 116 191 | Rv. 642—rv. 642 |
| 35 | Kvitnes—Kvernes | 3,5 | —,,— | 7—24 | 1 | 99 | 659 | 8 | — | 1 751 | Rv. 625—fv. 638 |
| 36 | Kvitnes—Gjemnes | 7,0 | —,,— | 7—24 | 9 925 | 2 534 | 23 704 | 466 | 26 | 154 305 | Rv. 625—rv. 625 |
| 37 | Kvitnes—Torvikbuk | 10,0 | —,,— | 7—24 | 1 437 | 284 | 956 | 48 | — | 16 757 | Rv. 625—fv. 639 |
| 38 | Gjemnes—Torvikbuk | 4,0 | —,,— | 7—24 | — | 7 | 15 | 5 | — | 628 | Rv. 625—fv. 639 |
| 39 | Gjemnes—Kvernes | 6,0 | —,,— | 7—24 | 3 | 97 | 342 | 5 | — | 1 489 | Fv. 638—rv. 625 |
| 40 | Kvernes—Torvikbuk | 11,0 | —,,— | 7—24 | 1 | 31 | 61 | 13 | — | 492 | Fv. 638—fv. 639 |
| | Hele ferjeruten 35—40 | 13,5 | | | 11 367 | 3 052 | 25 737 | 545 | 26 | 175 412 | |
| 41 | Lønset—Grønnes | 2,0 | —,,— | 17 | 7 208 | 5 890 | 19 923 | 1 289 | 933 | 122 434 | Rv. 620—rv. 622 |
| 42 | Magerholm—Sykkylven | 6,0 | —,,— | 14—16 | 163 | 10 346 | 25 829 | 5 | 900 | 147 577 | Rv. 580—rv. 580 |
| 43 | Magerholm—Ikornes | 6,0 | —,,— | 14—16 | — | — | — | — | — | 5 862 | Rv. 580—bv. |
| 44 | Sykkylven—Ikornes | 2,0 | —,,— | 14—16 | — | — | — | — | — | 7 672 | Rv. 580—bv. |
| | Hele ferjeruten 42—44 | 8,0 | | | 163 | 10 346 | 25 829 | 5 | 900 | 161 111 | |
| 45 | Molde—Bolsøya | 5,5 | —,,— | 5 | 242 | 160 | 93 | 10 | 14 | 5 580 | Rv. 620, 629, 630—bv. |
| 46 | Molde—Helland | 15,0 | —,,— | 8—25 | 172 | 6 820 | 29 319 | 218 | 768 | 192 176 | Rv. 620, 629, 630—rv. 619 |
| 47 | Molde—Vikebuk | 15,0 | —,,— | 8—25 | 200 | 5 446 | 12 137 | 193 | 386 | 80 171 | Rv. 620, 629, 630—rv. 185 |
| 48a | Helland—Vikebuk | 3,5 | —,,— | 8—25 | — | 5 | 9 | — | 7 | 9 269 | Rv. 619—rv. 185 |
| 48b | Molde—Seternes | 17,0 | —,,— | — | — | 173 | 160 | 11 | 9 | 2 136 | Rv. 620, 629, 630—bv. |
| | Hele ferjeruten 46—48 | 30,0 | | | 372 | 12 444 | 41 625 | 422 | 1 170 | 283 752 | |
| 49 | Solevåg—Festøy | 4,5 | —,,— | 18 | 2 703 | 8 539 | 32 078 | 109 | 119 | 139 442 | Rv. 590—rv. 590 |
| 50 | Festøy—Hundeidvik | 4,5 | Sept.—des. | 18 | 9 | 79 | 688 | — | — | 1 836 | Rv. 590—bv. |
| | Hele ferjeruten 49—50 | 9,0 | | | 2 712 | 8 618 | 32 766 | 109 | 119 | 141 278 | |
| 52 | Leknes—Sæbø | 3,0 | Juni-okt. | 5 | 36 | 211 | 2 700 | 159 | 114 | 11 714 | Fv. 606—rv. 606 |
| 53 | Sølsnes—Åfarnes | 3,6 | Hele året | 18 | 6 855 | 4 373 | 16 794 | 563 | 1 651 | 90 635 | Rv. 622—rv. 622 |
| 54 | Ulsteinvik—Torvik | 8,0 | —,,— | 3 | 652 | 508 | 3 452 | 234 | 3 | 47 240 | Rv. 600—fv. |
| 55 | Ørjavik—Tøvik | 2,0 | —,,— | 6 | 779 | 902 | 6 275 | — | 937 | 33 657 | Fv. 630—fv. 630, bv. |
| 56 | Volda—Folkestad | 3,4 | —,,— | 8—12 | 1 231 | 3 561 | 17 211 | 1 166 | 501 | 127 352 | Rv. 590, 608—rv. 590 |
| 57 | Volda—Lauvstad | 7,0 | —,,— | 8—10 | 7 | 1 462 | 2 433 | 97 | 8 | 27 468 | Rv. 590, 608—fv. 602 |
| 58 | Volda—Gurskøy | 20,0 | —,,— | 8—10 | 2 | 120 | 153 | 25 | — | 15 244 | Rv. 590, 608—rv. 600 |
| 59 | Lauvstad—Gurskøy | 13,0 | —,,— | 8—10 | — | 35 | 161 | — | — | 2 140 | Fv. 602—rv. 600 |
| 60 | Berknes—Gurskøy | 9,0 | —,,— | 8—10 | — | 203 | 327 | 4 | — | 1 633 | Bv.—rv. 600 |
| 61 | Lauvstad—Berknes | 5,0 | —,,— | 8—10 | 1 | 153 | 476 | 3 | — | 1 237 | Fv. 602, bv.—bv. |
| | Hele ferjeruten 56—61 | 24,4 | | | 1 241 | 5 534 | 20 761 | 1 295 | 509 | 175 084 | |
| 62 | Årvik—Koparnes | 3,5 | —,,— | 5 | 492 | 696 | 5 458 | 462 | 152 | 26 505 | Rv. 600—rv. 600, fv. 601 |

Tabell 1. Ferjestatistikken 1961 (forts.)

| Fylke og ferjested | Lengde km | Fartstid | Ferjen har plass for personbiler | Trafikk i året | | | | | | Vegsamband | Merknad |
|--|-----------|-----------|----------------------------------|----------------|------------|-------------|--------------|--------|----------|-----------------------------|---------|
| | | | | Busser | Lastebiler | Personbiler | Motor-sykler | Sykler | Personer | | |
| <i>Møre og Romsdal (forts.)</i> | | | | | | | | | | | |
| 63 Eggesbønes—Moltustranda | 4,6 | —, — | 8 | — | 16 | 94 | 16 | 13 | 3975 | Fv.-fv. 609 | |
| 64 Eggesbønes—Stoksund | 4,0 | —, — | 7 | — | 31 | 182 | 31 | 39 | 18 560 | Fv.-fv. 609 | |
| 65 Stoksund—Røyra | 2,2 | —, — | 8 | 13 | 1 225 | 5 442 | 258 | 112 | 34 644 | Fv. 609—bv. | |
| Hele ferjeruten 63—65 | 10,8 | | | 13 | 1 272 | 5 718 | 305 | 164 | 57 179 | | |
| 66 Aure—Ånes | 5,0 | —, — | | 1 094 | 202 | 929 | 273 | 124 | 12 315 | Fv. 648—bv. | |
| 67 Ørsnes—Midsund | 3,5 | —, — | 5 | 483 | 129 | 734 | 23 | 108 | 7 428 | Fv. 619—bv. | |
| 68 Ørsnes—Håbet | 3,5 | —, — | 5 | 357 | 255 | 781 | — | 120 | 7 242 | Fv. 619—bv. | |
| 69 Håbet—Midsund | 3,5 | —, — | 5 | 257 | 122 | 496 | — | 116 | 5 405 | Bv.—bv. | |
| Hele ferjeruten 67—69 | 7,0 | | | 1 097 | 506 | 2 011 | 23 | 344 | 20 075 | | |
| 70 Berknes—Velsvik | 4,2 | —, — | 6—7 | 5 | 61 | 163 | 5 | 1 | 1 237 | Fv. 602, bv—bv. | |
| 71 Rjånes—Berknes | 4,0 | —, — | 6—7 | — | — | 1 | — | — | 299 | Rv. 590—bv. | |
| 72 Rjånes—Velsvik | 8,2 | —, — | 6—7 | 4 | 90 | 235 | 1 | — | 2 836 | Rv. 590—fv. 602 | |
| 73 Rjånes—Eiksund | 3,5 | —, — | 6—7 | 848 | 1 388 | 6 119 | 396 | 13 | 26 135 | Rv. 590—fv. | |
| 74 Eiksund—Berknes | 4,0 | —, — | 6—7 | — | 7 | 151 | 5 | — | 268 | Fv.—bv. | |
| Hele ferjeruten 70—74 | 11,7 | | | 857 | 1 546 | 6 669 | 407 | 14 | 30 775 | | |
| 75 Rognan—Vikan—Vihals—Stemshaug .. | 8,0 | —, — | 6—7 | 85 | 153 | 335 | 102 | 65 | 3 885 | Bv.—bv. | |
| Sum Møre og Romsdal | 397,2 | | | 64 376 | 92 820 | 383 420 | 13 238 | 16 247 | 2713 312 | | |
| <i>Sør-Trøndelag:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Trondheim—Vanvik | 16,0 | Hele året | 24 | 877 | 13 258 | 39 273 | 6 291 | 4 840 | 242 277 | Rv. 50—rv. 680 | |
| <i>Nord-Trøndelag:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Levanger—Hokstad—Vangshylla—Kjærringvik—Venneshamn | 30,0 | Hele året | 12 | 21 | 5 684 | 9 514 | 1 102 | 1 038 | 56 609 | Rv. 50, fv. 711—bv.—rv. 681 | |
| 2 Melen—Homstad | 0,3 | Fra feb. | 2 | — | 373 | 1 145 | 1 225 | — | 9 940 | Bv.—fv. 736 | |
| 3 Ottersøy—Rørvik | 3,5 | Hele året | 5 | 51 | 2 318 | 5 738 | 619 | 3 316 | 46 300 | Rv. 740—rv. 740 | |
| 4 Teplingan—Bjørånes | 6,0 | —, — | 15 | 1 253 | 2 212 | 13 913 | 616 | 387 | 45 832 | Rv. 740—rv. 740 | |
| 5 Otterøy—Varpnes | 6,0 | —, — | 12 | 824 | 1 775 | 6 116 | 715 | 1 179 | 31 938 | Rv. 740—rv. 740 | |
| Sum Nord-Trøndelag | 45,8 | | | 2 149 | 12 362 | 36 426 | 4 277 | 5 920 | 190 619 | | |
| <i>Nordland:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 Bognes—Skarberget | 8,0 | Hele året | 12—20 | 2 721 | 1 479 | 18 780 | 789 | 166 | 87 442 | Rv. 50—rv. 50 | |
| 2 Bogøy—Ålstad | 2,8 | —, — | 12 | 2 | 1 543 | 1 789 | 79 | 949 | 10 606 | Fv.—bv. | |
| 3 Bogøy—Skutvik | 16,3 | —, — | 12 | 8 | 797 | 1 206 | 60 | 119 | 6 137 | Fv.—rv. 791 | |
| 4 Ålstad—Skutvik | 16,5 | —, — | 12 | 3 | 220 | 542 | 37 | 48 | 3 401 | Bv.—rv. 791 | |
| Hele ferjeruten 2—4 | 19,3 | | | 13 | 2 560 | 3 537 | 176 | 1 116 | 20 144 | | |

| Nordland (forts.) | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-------|---------------------------------|-------|--------|--------|---------|-----------------|--------|-----------|-------------------------------|
| 5 | Dragnes—Risøyhamn | 2,0 | —,,— | 3—6 | 97 | 3 306 | 7 563 | 805 | 1 412 | 48 309 | Fv. 800—rv. 800 |
| 6 | Forså—Sætran | 6,0 | —,,— | 10 | 2 770 | 1 491 | 18 808 | 835 | 213 | 87 646 | Rv. 50—rv. 50 |
| 7 | Lilleidet—Napp | 3,0 | —,,— | 10 | 1 489 | 2 187 | 2 548 | 1 084 | 813 | 28 744 | Bv.—rv. 810 |
| 8 | Kråkberget—Sandset | 11,0 | —,,— | 6—10 | 741 | 3 238 | 3 883 | 567 | 172 | 30 813 | Fv. 812—rv. 812 |
| 9 | Bognes—Lødingen—Rinøyvåg | 60,0 | —,,— | 30 | 1 116 | 881 | 8 232 | 231 | 168 | 44 594 | Rv. 50—fv. 798—fv. 798 |
| 10 | Lyngvær—Framnes | 1,0 | —,,— | 10 | 48 | 493 | 676 | 60 | 55 | 8 030 | Fv. 810—bv. |
| 11 | Sundklakk—Framnes | 5,6 | —,,— | 10 | 1 | 86 | 237 | 8 | 95 | 950 | Fv. 821—bv. |
| 12 | Smorten—Framnes | 5,6 | —,,— | 10 | 8 | 83 | 209 | 19 | 20 | 1 005 | Rv. 810—bv. |
| 13 | Smorten—Sundklakk | 0,4 | —,,— | 10 | 15 | 265 | 573 | 120 | 29 | 2 306 | Rv. 810—fv. 821 |
| 14 | Smorten—Lyngvær | 5,6 | —,,— | 10 | 1 486 | 1 627 | 5 426 | 552 | 139 | 31 526 | Rv. 810—fv. 810 |
| 15 | Lyngvær—Sundklakk | 5,7 | —,,— | 10 | 321 | 429 | 558 | 51 | 25 | 4 873 | Fv. 810—fv. 821 |
| | Hele ferjeruten 10—15 | 7,0 | | | 1 879 | 2 983 | 7 679 | 810 | 363 | 48 690 | |
| 16 | Røsvik—Bonåssjøen | 15,5 | —,,— | 25 | 3 487 | 3 725 | 29 278 | 1 269 | 277 | 140 436 | Rv. 50—rv. 50 |
| 17 | Sandnes—Selnes | 1,0 | —,,— | 7 | 399 | 579 | 2 308 | 163 | 1 109 | 19 983 | Bv.—fv. |
| 18 | Sandnes—Stokmarknes | 2,5 | —,,— | 6 | 100 | 4 379 | 16 415 | 1 868 | 6 333 | 172 316 | Rv. 795—rv. 795 |
| 19 | Sandnessjøen—Bjørn | 7,0 | —,,— | 16 | 1 288 | 1 101 | 876 | 282 | 199 | 18 186 | Rv. 765—fv. 769 |
| 20 | Sandnessjøen—Leinesodden | 2,0 | —,,— | 16 | 978 | 2 229 | 2 190 | 554 | 526 | 24 726 | Rv. 765—rv. 765 |
| 21 | Skjærvik—Grindjord | 1,5 | —,,— | 18—20 | 5 029 | 4 964 | 40 192 | 1 535 | 1 876 | 178 093 | Rv. 50—rv. 50 |
| 22 | Sortland—Maurnes | 7,0 | —,,— | 6—8 | 200 | 3 888 | 8 242 | 935 | 1 345 | 53 794 | Rv. 795—bv. |
| 23 | Sortland—Strand | 1,2 | —,,— | 6 | 3 843 | 3 191 | 13 780 | 1 230 | 3 252 | 143 413 | Rv. 795—rv. 795 |
| 24 | Vassvik—Øyjord | 4,5 | —,,— | 15—28 | 8 935 | 19 041 | 68 858 | 2 909 | 12 261 | 428 464 | Rv. 50—rv. 50 |
| 25 | Årsandøy—Møllebogen—Sandvik | 8,0 | —,,— | 15 | 81 | 1 056 | 5 721 | 494 | 92 | 26 454 | Rv. 755—fv. 755 |
| 26 | Vågan—Skjerstad | 5,6 | —,,— | 16 | 613 | 2 044 | 4 109 | 392 | 311 | 41 960 | Rv. 785—fv. 781 |
| 27 | Vennesund—Holm | 5,5 | —,,— | 16—18 | 1 153 | 1 981 | 4 169 | 321 | 85 | 19 481 | Rv. 755—fv. 755 |
| 28 | Brønnøysund—Torget | 0,5 | —,,— | 3 | 718 | 1 142 | 1 763 | 742 | 1 731 | 23 852 | Rv. 755—bv. |
| Sum Nordland | | 178,1 | | | 37 650 | 67 445 | 268 931 | 18 041 | 33 821 | 1 637 540 | |
| <i>Troms:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Bjørelvnes—Gibostad | 1,3 | Hele året | 4—5 | 1 | 994 | 2 903 | 223 | 1 361 | 32 101 | Fv. 857—bv. |
| 2 | Borkenes—Kveøy | 2,0 | —,,— | 3 | 260 | 752 | 432 | 133 | 1 625 | 24 238 | Fv. 841—bv. |
| 3 | Finnsnes—Silsand | 1,6 | —,,— | 8 | 288 | 7 074 | 14 290 | 2 592 | 7 757 | 170 489 | Rv. 855, bv. 857—fv. 880, 855 |
| 4 | Karlstad—Gullhav | 0,4 | $\frac{1}{5}$ — $\frac{30}{10}$ | — | — | — | — | 138 | 1 336 | 3 095 | Rv. 855, fv. 855—rv. 859 |
| 5 | Lyngsedet—Olderdalen | 18,5 | Hele året | 30 | 1 530 | 2 538 | 21 298 | 1 825 | 437 | 106 691 | Rv. 50—rv. 50 |
| 6 | Refsnes—Flesnes | 5,9 | —,,— | 20 | 1 980 | 3 814 | 14 264 | 814 | 100 | 73 342 | Rv. 795—rv. 795 |
| 7 | Skognes—Sletta | 1,0 | —,,— | 6 | 4 185 | 12 077 | 21 420 | 1 728 | 5 721 | 187 656 | Rv. 885, bv.—fv. 885, 886 |
| 8 | Steinsland—Lilleng | 1,1 | —,,— | 5—12 | 3 979 | 10 791 | 40 380 | 1 532 | 948 | 158 144 | Rv. 795, fv. 837—rv. 795, 810 |
| 9 | Straumsbotn—Skaland—Hamn— Bøvær—Bergsfjorden | 14,5 | —,,— | — | — | — | — | 35 | 45 | 9 591 | Fv. 882—bv. |
| 10 | Strømsnes—Årstein | 0,4 | —,,— | — | — | — | — | 44 ¹ | 62 | 2 868 | Fv. 884, 845—bv. 845 |
| 11 | Svensby—Breivikeidet | 6,4 | —,,— | 18 | 1 929 | 2 323 | 8 825 | 1 311 | 174 | 62 860 | Fv. 867, 869—fv. 867 |
| 12 | Futrikelv—Skulgam | 53,1 | | | 138 | 279 | 597 | 16 | 19 | 4 130 | |
| Sum Troms | | 106,2 | | | 14 290 | 40 542 | 124 459 | 10 397 | 19 585 | 835 205 | |
| <i>Finnmark:</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Kvalsund—Ikarnes | 1,0 | Hele året | 8 | 1 682 | 3 145 | 29 017 | 2 080 | 1 582 | 130 047 | Rv. 910—rv. 910 |

1) mopeder

Åpnet 16. okt. 1961

Tabell 2. Ferjerutenes lengde og antall

| Lengde | Antall 1951 |
|-----------------------|----------------|
| Under 1 km | 16 |
| 1,0—1,9 km | 9 |
| 2,0—4,9 km | 27 |
| 5,0—9,9 km | 28 |
| 10 km og lengre | 41 |
| Sum | 121 |

Tabell 3. Sammendrag 1961

| Fylke | Ferjerutenes samlede lengde km | Trafikken 1961 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------------|----------------|------------|-------------|-------------|---------|------------|
| | | Busser | Lastebiler | Personbiler | Motorsykler | Sykler | Personer |
| Østfold | 21,3 | 1 298 | 51 365 | 145 578 | 5 861 | 1 047 | 757 366 |
| Akershus | 2,7 | 45 | 3 585 | 11 885 | 1 456 | 1 373 | 69 485 |
| Hedmark | 16,0 | — | 1 327 | 4 532 | — | — | 65 114 |
| Oppland | 13,4 | 155 | 9 846 | 49 361 | 2 874 | 5 666 | 187 567 |
| Buskerud | 0,2 | 675 | 6 586 | 16 738 | 2 775 | 6 278 | 125 978 |
| Telemark | 3,4 | 3 558 | 57 319 | 295 422 | 13 802 | 23 344 | 1 343 453 |
| Aust-Agder | 14,2 | 1 014 | 9 462 | 61 912 | 8 234 | 4 139 | 521 679 |
| Rogaland | 565,7 | 225 | 7 189 | 40 204 | 4 318 | 3 785 | 682 107 |
| Hordaland | 224,9 | 20 877 | 65 825 | 302 232 | 41 712 | 17 997 | 3 148 725 |
| Sogn og Fjordane | 175,0 | 2 488 | 12 100 | 77 297 | 4 341 | 4 227 | 471 317 |
| Møre og Romsdal | 397,2 | 64 376 | 92 820 | 383 420 | 13 238 | 16 247 | 2 713 312 |
| Sør-Trøndelag | 16,0 | 877 | 13 258 | 39 273 | 6 291 | 4 840 | 242 277 |
| Nord-Trøndelag | 45,8 | 2 149 | 12 362 | 36 426 | 4 277 | 5 920 | 190 619 |
| Nordland | 178,1 | 37 650 | 67 445 | 268 931 | 18 041 | 33 821 | 1 687 540 |
| Troms | 106,2 | 14 290 | 40 524 | 124 459 | 10 397 | 19 585 | 835 205 |
| Finnmark | 1,0 | 1 682 | 3 145 | 29 017 | 2 080 | 1 582 | 130 047 |
| Sum 1961 | 1 781,1 | 151 359 | 454 176 | 1 886 687 | 139 697 | 149 851 | 13 171 791 |
| „ 1960 | — | 137 495 | 418 796 | 1 527 700 | 148 958 | 194 516 | 12 388 444 |
| „ 1959 | — | 127 288 | 414 492 | 1 305 356 | 148 122 | 607 763 | 13 338 337 |
| „ 1958 | — | 123 595 | 400 393 | 1 079 522 | 117 753 | 566 774 | 12 096 469 |
| „ 1957 | — | 114 455 | 459 108 | 1 118 100 | 126 611 | 804 269 | 13 541 568 |

Tabell 4. Sammenligning mellom ferjetrafikken for årene 1960 og 1961.
De ferjer som er med har vært i drift begge år

| År | Busser | Lastebiler | Personbiler | Motorsykler | Sum motorkjøretøyer | Sykler | Personer |
|------------------------|---------|------------|-------------|-------------|------------------------|---------|------------|
| 1960 | 134 939 | 413 001 | 1 507 336 | 147 815 | 2 203 091 | 190 582 | 11 916 556 |
| 1961 | 148 301 | 451 650 | 1 868 630 | 137 963 | 2 606 544 | 148 991 | 12 956 291 |
| Økning 1960/61, i % | 9,9 | 9,4 | 24,0 | — | 18,3 | — | 8,7 |

Hvor gammel er den norske bilparken?

Førstesekretær Bjørn K. Nærnes

Følgende tabeller som er utarbeidet i Sentralregisteret for motorkjøretøyer, viser den prosentvise fordeling av bilparken i en del fylker pr 31. desember 1961.

Tabellene omfatter fylkene Oslo (A), Oppland (E), Vestfold (Z), Vest-Agder (K), Rogaland (L), Bergen (O), Sogn og Fjordane (S), Sør-Trøndelag (U) og Troms (X) som tilsammen har omtrent halvparten av landets 373102 registrerte biler.

En har forsøkt å spre analysen på så mange fylker fordelt over hele landet at tabellene skulle gi et representativt bilde av aldersfordelingen på hele den norske motorvognparken.

Avskilte biler pr 31. desember 1961 og deres aldersfordeling er vist i særskilt tabell.

Av tabellen for registrerte personbiler vil en kunne se at snaut 9%, svarende til ca 23000 kjøretøyer for hele landet, er av modellår 1939 eller eldre. Alle disse kjøretøyene er altså mer enn 22 år gamle.

På den annen side fremgår det også at omlag 50%, svarende til ca 130000 kjøretøyer for hele landet, er av modellår 1958 og nyere.

For bussenes vedkommende er det et uvesentlig antall registrerte førkrigsmodeller, anslagsvis omlag 90 stykker i hele landet, mens vel 50%, svarende til ca 2800 kjøretøyer, er av modellår 1955 og nyere.

Tabell 1. (Forts.)

| Modell- år | Fylke | | | | | | | | | Gjen- nom- snitt % |
|---------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| | A | E | Z | K | L | O | S | U | X | |
| 1900-29 | 0,2 | 0,8 | - | - | - | - | - | - | - | 0,1 |
| 1930-39 | 0,6 | 0,4 | 1,4 | 1,2 | 3,2 | 2,6 | 7,1 | 0,9 | - | 1,6 |
| 1940-44 | 0,4 | 2,8 | 0,5 | 0,6 | 3,4 | 0,6 | - | 0,4 | 2,4 | 1,3 |
| 1945-49 | 22,6 | 13,7 | 17,7 | 9,5 | 21,5 | 9,7 | 20,5 | 11,7 | 4,0 | 16,4 |
| 1950 | 5,2 | 4,5 | 6,0 | 1,7 | 4,0 | 7,8 | 2,4 | 3,5 | 1,8 | 4,3 |
| 1951 | 2,2 | 6,0 | 7,0 | 3,3 | 6,6 | 7,8 | 0,8 | 5,7 | 0,6 | 4,5 |
| 1952 | 3,2 | 7,3 | 7,9 | 6,6 | 6,6 | 6,6 | 2,4 | 7,4 | 8,3 | 5,9 |
| 1953 | 4,1 | 6,0 | 5,6 | 6,6 | 4,5 | 3,2 | 7,0 | 8,3 | 10,1 | 5,7 |
| 1954 | 4,8 | 8,9 | 5,5 | 13,2 | 7,7 | 4,5 | 8,7 | 4,4 | 4,1 | 6,6 |
| 1955 | 8,2 | 9,3 | 9,3 | 7,7 | 5,8 | 6,6 | 3,9 | 9,1 | 8,3 | 7,7 |
| 1956 | 8,0 | 6,4 | 5,6 | 5,5 | 7,9 | 3,2 | 9,4 | 7,8 | 8,9 | 7,1 |
| 1957 | 3,5 | 4,8 | 5,6 | 9,9 | 5,0 | 20,1 | 10,2 | 5,7 | 9,5 | 6,8 |
| 1958 | 9,6 | 8,0 | 6,0 | 5,5 | 6,4 | 7,8 | 7,1 | 6,0 | 11,2 | 7,7 |
| 1959 | 7,0 | 6,9 | 4,2 | 7,7 | 5,0 | 1,3 | 5,5 | 3,9 | 9,5 | 5,8 |
| 1960 | 6,7 | 6,9 | 7,9 | 8,8 | 5,8 | 5,2 | 7,9 | 11,3 | 13,6 | 7,8 |
| 1961 | 13,5 | 7,3 | 9,8 | 12,2 | 6,6 | 13,0 | 7,1 | 13,9 | 7,7 | 10,4 |
| 1962 | 0,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabell 1. Registrerte motorvogner pr 31. desember 1961
Prosentvis fordelt på modellår.

| Modell- år | Fylke | | | | | | | | | Gjen- nom- snitt % |
|---------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| | A | E | Z | K | L | O | S | U | X | |
| 1900-29 | 0,2 | 1,0 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | - | 0,6 | 0,5 | 0,2 | 0,3 |
| 1930-39 | 7,4 | 14,1 | 10,5 | 6,8 | 8,0 | 3,3 | 10,4 | 11,4 | 6,6 | 8,6 |
| 1940-44 | 0,6 | 0,7 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 0,6 | 0,9 | 0,6 | 0,5 | 0,7 |
| 1945-49 | 4,1 | 4,2 | 4,3 | 4,5 | 5,6 | 4,5 | 4,2 | 3,9 | 2,3 | 4,2 |
| 1950 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 2,6 | 1,8 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,7 |
| 1951 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,4 | 3,7 | 2,5 | 3,5 | 2,6 | 1,9 | 2,8 |
| 1952 | 4,2 | 3,9 | 4,5 | 3,9 | 5,3 | 4,2 | 4,3 | 3,8 | 3,2 | 4,1 |
| 1953 | 4,5 | 4,4 | 5,1 | 4,6 | 4,7 | 4,8 | 4,5 | 4,3 | 3,0 | 4,6 |
| 1954 | 5,8 | 5,5 | 7,5 | 5,6 | 6,2 | 5,6 | 4,9 | 5,3 | 5,0 | 5,9 |
| 1955 | 5,5 | 4,4 | 6,5 | 5,3 | 5,0 | 5,2 | 4,3 | 4,2 | 5,0 | 5,3 |
| 1956 | 5,5 | 4,6 | 5,3 | 5,0 | 4,8 | 4,9 | 4,3 | 4,4 | 5,0 | 5,1 |
| 1957 | 7,8 | 7,7 | 7,8 | 7,4 | 7,1 | 9,4 | 6,7 | 6,7 | 8,0 | 7,6 |
| 1958 | 10,3 | 10,2 | 9,5 | 14,0 | 14,3 | 11,2 | 10,0 | 11,0 | 8,5 | 10,9 |
| 1959 | 9,9 | 8,5 | 7,4 | 9,7 | 7,5 | 9,7 | 7,4 | 9,7 | 8,8 | 9,2 |
| 1960 | 10,8 | 9,8 | 10,0 | 10,4 | 10,1 | 12,7 | 10,9 | 11,8 | 13,3 | 10,8 |
| 1961 | 17,5 | 15,2 | 15,2 | 15,8 | 12,3 | 18,2 | 20,0 | 17,1 | 26,7 | 16,7 |
| 1962 | 1,6 | 1,6 | 1,2 | 1,9 | 1,6 | 1,4 | 1,6 | 1,2 | 1,0 | 1,5 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Vare-, laste- og spesialbiler (hele landet 106099)

| Modell- år | Fylke | | | | | | | | | Gjen- nom- snitt % |
|---------------|-------|-----|-----|------|-----|------|------|------|------|--------------------------|
| | A | E | Z | K | L | O | S | U | X | |
| 1900-29 | 0,2 | 1,3 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,2 | 1,4 | 0,7 | 0,8 | 0,6 |
| 1930-39 | 2,7 | 8,6 | 6,3 | 3,0 | 6,2 | 2,4 | 6,4 | 5,0 | 5,9 | 4,9 |
| 1940-44 | 1,2 | 3,9 | 1,2 | 4,0 | 1,6 | 0,8 | 3,7 | 2,5 | 4,5 | 2,0 |
| 1945-49 | 4,7 | 6,5 | 7,0 | 5,8 | 6,5 | 4,4 | 7,0 | 5,2 | 2,8 | 5,6 |
| 1950 | 1,0 | 1,5 | 1,9 | 1,5 | 1,8 | 1,5 | 2,0 | 1,6 | 1,0 | 1,5 |
| 1951 | 6,0 | 7,3 | 7,8 | 6,5 | 8,8 | 7,2 | 7,0 | 7,0 | 4,9 | 7,0 |
| 1952 | 5,0 | 7,5 | 9,2 | 8,4 | 9,4 | 4,8 | 7,5 | 7,0 | 6,5 | 7,0 |
| 1953 | 4,6 | 6,2 | 6,0 | 6,2 | 5,9 | 4,8 | 5,7 | 5,8 | 7,9 | 5,6 |
| 1954 | 5,4 | 5,5 | 5,8 | 5,8 | 6,2 | 7,3 | 6,3 | 6,5 | 5,5 | 5,9 |
| 1955 | 5,8 | 4,8 | 4,5 | 5,5 | 5,5 | 7,5 | 5,7 | 6,4 | 5,7 | 5,6 |
| 1956 | 7,5 | 6,4 | 7,0 | 6,0 | 6,6 | 7,5 | 6,5 | 6,5 | 5,7 | 6,8 |
| 1957 | 7,6 | 7,5 | 7,8 | 7,8 | 6,9 | 8,2 | 8,5 | 6,9 | 8,4 | 7,6 |
| 1958 | 9,6 | 9,0 | 8,6 | 7,4 | 8,9 | 9,5 | 7,0 | 10,0 | 7,9 | 9,0 |
| 1959 | 11,7 | 8,8 | 8,5 | 10,0 | 7,6 | 9,2 | 7,2 | 9,0 | 9,7 | 9,6 |
| 1960 | 11,6 | 7,2 | 8,8 | 10,1 | 9,2 | 11,0 | 7,7 | 9,9 | 12,5 | 10,0 |
| 1961 | 14,5 | 7,7 | 8,7 | 10,7 | 7,9 | 12,9 | 10,2 | 9,5 | 9,8 | 10,7 |
| 1962 | 0,9 | 0,3 | 0,5 | 0,9 | 0,5 | 0,8 | 0,2 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Når det gjelder vare-, laste- og spesialbilene, fremgår det at i hele landet finnes omlag 5800 kjøretøyer som er av modellår 1939 eller eldre.

Likeledes fremgår det at ca halvparten av vare-, laste- og spesialbilene, ialt omlag 50 000 kjøretøyer, er av modellår 1957 og nyere.

Tabellen over avskiltede kjøretøyer viser, samlet for hele landet, antallet og den prosentvise fordeling av de kjøretøyer som er avskiltet i løpet av 1961, og som står avskiltet ved årets utgang.

En gjør oppmerksom på at hovedtyngden utgjør kjøretøyer som er mer enn 10 år gamle.

Tabell 2. Kjøretøyer som står avskiltet pr 31. desember 1961, fordelt på modellår.

| Modellår | Personbiler | | Busser | | Vare- laste- og spesialbiler | |
|----------|-------------|------|--------|------|------------------------------|------|
| | Antall | % | Antall | % | Antall | % |
| 1900-29 | 700 | 4,7 | 0 | 0 | 349 | 4,4 |
| 1930-39 | 6904 | 47,7 | 32 | 14,4 | 2294 | 29,6 |
| 1940-44 | 331 | 2,3 | 19 | 8,7 | 725 | 9,2 |
| 1945-49 | 1192 | 8,1 | 105 | 47,3 | 1229 | 15,8 |
| 1950 | 274 | 1,9 | 12 | 5,4 | 247 | 3,0 |
| 1951 | 330 | 2,3 | 8 | 3,6 | 676 | 8,6 |
| 1952 | 486 | 3,4 | 7 | 3,2 | 595 | 7,6 |
| 1953 | 523 | 3,6 | 10 | 4,5 | 360 | 4,6 |
| 1954 | 529 | 3,7 | 4 | 1,8 | 349 | 4,4 |
| 1955 | 428 | 3,0 | 3 | 1,4 | 238 | 3,0 |
| 1956 | 436 | 3,0 | 5 | 2,3 | 199 | 2,5 |
| 1957 | 531 | 3,7 | 7 | 3,2 | 192 | 2,4 |
| 1958 | 566 | 3,9 | 1 | 0,5 | 162 | 2,0 |
| 1959 | 373 | 2,6 | 1 | 0,5 | 126 | 1,5 |
| 1960 | 364 | 2,5 | 3 | 1,4 | 78 | 0,9 |
| 1961 | 479 | 3,3 | 4 | 1,8 | 49 | 0,5 |
| 1962 | 4 | 0,3 | 0 | - | 3 | - |
| | 14450 | 100 | 221 | 100 | 7871 | 100 |

Den årlige avgangen i motorvognparken finnes vesentlig i sistnevnte gruppe, og ifølge Sentralregisterets interne statistikk regner en med at omlag 8000 av de avskiltede kjøretøylene ikke vil bli registrert på ny.

Litteratur.

Dansk Vejtidskrift nr 8, 1962:

A. Skjoldby: Undersøgelser med henblik på metodisk bedømmelse af komprimeringsgrad og lagtykkelse af hot-mix.

Dansk Vejtidskrift nr 9, 1962:

A. Andersen: Databehandling og vejprojektering. Program for jordberegning af vejanlæg.

Dansk Vejtidskrift nr 10, 1962:

Referat af Amtsvejinspektørforeningens generalforsamling og årsmøde i Ringkjøbing Amt d. 23.-25. maj 1962.

Dansk Vejtidskrift nr 11, 1962.

F. J. Boas: Vejbestyrelsesloven og beslægtet lovgivning.

H. Gregersen: Program for beregning af koordinater for horisontal vejlinje.

B. Boserup: Et forslag til sikkerhedsafskærmning af motorveje.

H. Kulander: Motorvejsproblemer.

SYSSELSETTINGS-OVERSIKT

Antall arbeidere ved offentlig veganlegg pr 27. september 1962.

| Fylke | Bygde-veganlegg | | I alt | Herav på | | Vegvesenets biler | | |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-------|------------------|----------|-------------------|------------|--------|
| | Hovedveganlegg | Med statsbidrag | | Uten statsbidrag | Ordinært | Hjelpearbeid | | |
| | | | | | | Hovedveger | Bygdeveger | I bruk |
| Østfold | 107 | — | — | 107 | 107 | — | 12 | — |
| Akershus | 264 | 42 | 22 | 328 | 328 | — | — | — |
| Hedmark | 149 | 71 | — | 220 | 220 | — | 1 | — |
| Oppland | 154 | 50 | 30 | 234 | 234 | — | 2 | — |
| Buskerud | 192 | 16 | 24 | 232 | 232 | — | 3 | — |
| Vestfold | 156 | — | — | 156 | 156 | — | 4 | — |
| Telemark | 219 | 5 | 17 | 241 | 241 | — | 1 | — |
| Aust-Agder | 224 | 56 | 34 | 314 | 314 | — | 1 | — |
| Vest-Agder | 196 | 117 | 20 | 333 | 333 | — | 6 | — |
| Rogaland | 198 | 124 | — | 322 | 322 | — | 7 | — |
| Hordaland | 426 | 144 | 42 | 612 | 612 | — | — | — |
| Sogn og Fj. | 309 | 142 | 100 | 551 | 551 | — | 3 | — |
| Møre og Romsd. | 438 | 110 | — | 548 | 548 | — | 9 | — |
| Sør-Trøndelag | 195 | 128 | — | 323 | 323 | — | — | — |
| Nord-Trøndelag | 269 | 21 | 65 | 355 | 355 | — | 6 | — |
| Nordland | 554 | 107 | 53 | 714 | 714 | — | 59 | 8 |
| Troms | 259 | 212 | 103 | 574 | 574 | — | 4 | — |
| Finnmark | 247 | 67 | 9 | 323 | 323 | — | — | — |
| Hele landet | 4556 | 1412 | 519 | 6487 | 6487 | — | 118 | 8 |
| Hele landet pr 28.9. 1961 | 4431 | 1443 | 648 | 6522 | 6522 | — | 47 | 6 |

Antall arbeidere ved offentlig vegvedlikehold pr 27. september 1962.

| Fylke | Riksveger | Fylkesveger | Bygdeveger | I alt | Vegvesenets biler | |
|---------------------------|-----------|-------------|------------|-------|-------------------|-------------|
| | | | | | I bruk | Ute av bruk |
| Østfold | 181 | 89 | 201 | 471 | 41 | 6 |
| Akershus | 291 | 85 | 226 | 602 | 11 | 4 |
| Hedmark | 254 | 59 | 255 | 568 | 15 | — |
| Oppland | 327 | 49 | 179 | 555 | 24 | 3 |
| Buskerud | 238 | 55 | 200 | 493 | 14 | 1 |
| Vestfold | 134 | 55 | 122 | 311 | 14 | 1 |
| Telemark | 217 | 28 | 105 | 350 | 12 | 5 |
| Aust-Agder | 132 | 32 | 44 | 208 | — | — |
| Vest-Agder | 126 | 96 | 158 | 380 | 22 | 13 |
| Rogaland | 188 | 67 | 176 | 431 | 23 | — |
| Hordaland | 192 | 111 | 209 | 512 | 19 | — |
| Sogn og Fj. | 161 | 35 | 48 | 244 | 19 | — |
| Møre og Romsd. | 244 | 73 | 225 | 542 | 26 | 8 |
| Sør-Trøndelag | 208 | 183 | — | 391 | 35 | 5 |
| Nord-Trøndelag | 209 | 54 | 213 | 476 | 10 | 1 |
| Nordland | 224 | 162 | 135 | 521 | 32 | 11 |
| Troms | 156 | 40 | 62 | 258 | 16 | 4 |
| Finnmark | 162 | 12 | 3 | 177 | 23 | 5 |
| Hele landet | 3644 | 1285 | 2561 | 7490 | 356 | 67 |
| Hele landet pr 28.9. 1961 | 3703 | 1378 | 2470 | 7551 | 327 | 72 |