

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK XI. 43.



TRAFIKKULYKKER

1948

Accidents de circulation

Utgitt av

STATISTISK SENTRALBYRÅ

OSLO

I KOMMISJON HOS H. ASCHEHOUG & CO.

1950

Pris kr. 2.50

Norges Offisielle Statistikk, rekke X og XI. (Statistique Officielle de la Norvège, série X et XI.)

Rekke X.

Trykt 1949.

- Nr. 180. Norges industri 1946. (*Statistique industrielle.*)
— 181. Sinnssykehusenes virksomhet 1943, 1944, 1945. (*Statistique des hospices d'aliénés.*)
— 182. Fagskolestatistikk 1944/45—1946/47. (*Ecoles professionnelles.*)
— 183. Bondenes bruttoformue og gjeld 1940, 1944 og 1946. (*Fortune et dette des propriétaires.*)
— 184. Telegrafverket 1946—47. (*Télégraphes et téléphones de l'Etat.*)
— 185. Arbeidslønninger 1947. (*Salaires des ouvriers.*)
— 186. Norges handel 1947. (*Commerce.*)
— 187. Industrierbeidertrygden 1946. (*Assurances de l'Etat contre les accidents pour les ouvriers industriels etc.*)
— 188. Kommunenes gjeld og kontantbeholdning m. v. 1948. (*Dette etc. des communes.*)
— 189. Skolestatistikk 1945—46. (*Instruction publique.*)
— 190. Norges postverk 1948. (*Statistique postale.*)
— 191. Sunnhetstilstanden og medisinalforholdene 1946. (*Rapport sur l'Etat sanitaire et médical.*)
— 192. Alkoholstatistikk 1947—48. (*Statistique de l'alcool.*)
— 193. Norges kommunale finanser 1944—45. (*Finances des communes.*)
— 194. Folkemengdens bevegelse 1946. (*Mouvement de la population.*)
— 195. Jordbruksstatistikk 1948. (*Superficies agricoles et élevage du bétail. Récoltes etc.*)
— 196. Sinnssykehusenes virksomhet 1946. (*Statistique des hospices d'aliénés.*)
— 197. Statistisk årbok 1949. (*Annuaire statistique de la Norvège.*)
— 198. Trafikkulykker 1941—47. (*Accidents de circulation.*)
— 199. Norges fiskerier 1945. (*Grandes pêches maritimes.*)
— 200. Norges elektrisitetsverker 1939—41. (*Usines d'électricité.*)

Rekke XI.

Trykt 1950.

- Nr. 1. Økonomisk utsyn over året 1949. (*Aperçu de la situation économique.*)
— 2. Folketellingen i Norge 3. desember 1946. I. Folkemengde og areal i de forskjellige deler av landet. Beboede øyer. Hussamlinger. (*Recensement du 3 décembre 1946. I. Population et superficie des divisions administratives etc. Iles habitées. Agglomérations.*)
— 3. Forsikringsselskaper 1948. (*Sociétés d'assurances.*)
— 4. Telegrafverket 1947—48. (*Télégraphes et téléphones de l'Etat.*)
— 5. Norges handel 1948. (*Commerce.*)
— 6. Arbeidslønninger 1948. (*Salaires des ouvriers.*)
— 7. Kriminalstatistikk 1947 og 1948. (*Statistique de la criminalité.*)
— 8. Norges bergverksdrift 1948. (*Mines et usines.*)
— 9. Norges industri 1947. (*Statistique industrielle.*)
— 10. Lønnstillingen 1948. (*Recensement des salaires.*)
— 11. Sinnssykehusenes virksomhet 1947. (*Statistique des hospices d'aliénés.*)
— 12. Meieribruket i Norge 1948. (*L'industrie laitière de la Norvège.*)
— 13. Stortingsvalget 1949. (*Elections pour le «Storting».*)
— 14. Norges jernbaner 1946—47. (*Chemins de fer norvégiens.*)
— 15. Veterinærvesenet 1948. (*Service vétérinaire.*)
— 16. Skattestatistikken 1947—48. (*Répartition d'impôts.*)
— 17. Folkemengdens bevegelse 1947. (*Mouvement de la population.*)
— 18. Norges private aksjebanker og sparebanker 1947 og 1948. (*Statistique des banques privées par actions et des caisses d'épargne.*)
— 19. Norges fiskerier 1946. (*Grandes pêches maritimes.*)
— 20. Sunnhetstilstanden og medisinalforholdene 1947. (*Rapport sur l'état sanitaire et médical.*)

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK XI. 43.



TRAFIKKULYKKER

1948

Accidents de circulation

Utgitt av

STATISTISK SENTRALBYRÅ

OSLO

I KOMMISJON HOS H. ASCHEHOUG & CO.

1950

INN H O L D

Oversikt:	Side
1. Trafikken og ulykkene	9
2. Ulykkesmåten og ulykkesstedet	19
3. Årsaksforholdene	30

Tabeller:

1. Trafikkulykkene i 1948 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen	38
2. Drepte og skadde personer i 1948 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse	40
3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1948 fordelt etter skadevirkningen. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	42
4. Kollisjoner mellom trafikkenheter i riket i 1948 fordelt på trafikkenheter, med særskilte tall for ulykker med menneskeskade	43
5. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter måneder med særskilte tall for ulykker med menneskeskade. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	44
6. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter ukedager med særskilte tall for ulykker med menneskeskade. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	45
7. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter klokkeslett. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	46
8. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter vær- og lysforhold. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	47
9. Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter ferdselsveiens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer og etter ulykkesmåten	48
10. Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter veidekkets art og tilstand, føreforholdene, veibredden, kurve- og bakkeforhold og etter ulykkesmåten	51
11. Trafikkulykkene i bygdene i 1948 fordelt etter veibredden, kantvernets art og veikantens fasthet og etter ulykkesmåten	54
12. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter ulykkens hovedårsak og etter den trafikk-enhet som var hovedårsak til ulykken. (Riket, enkelte hovedtall for bygdene, Oslo og de andre byer)	56
13. Trafikkfeilene ved ulykkene i 1948 fordelt på de trafikkenheter som har begått feilene. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	60
14. De forskjellige trafikkenheter som var med i ulykkene i 1948 fordelt etter ulykkes-måten og etter om de var hovedårsak til ulykken eller ikke. (Riket, enkelte hoved-tall for bygdene, Oslo og de andre byer)	66
15. Drepte og skadde fotgjengere i 1948 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer)	72
16. Førere av de forskjellige kjøretøyer i 1948 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder. (Riket, Oslo og de andre byer)	74
17. Motorkjøretøyer i riket i 1948 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjørerett, edruelighet m. v.	76

TABLE DES MATIERES

Aperçu général:

1. Circulation et accidents	9
2. Modes d'accident et lieux des accidents	19
3. Cause des accidents	30

Tableaux:

1. Accidents de circulation en 1948 dans les différents départements et villes de grandeur différente classés d'après le mode d'accident et l'effet du dommage causé	38
2. Personnes tuées et blessées en 1948 dans les différents départements et villes	40
3. Véhicules ayant pris part aux accidents en 1948 classés d'après l'effet du dommage causé. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes) ..	42
4. Collisions entre véhicules dans le royaume en 1948, classées par véhicules, avec des données spéciales pour accidents de personnes	43
5. Accidents de circulation en 1948 répartis sur les mois de l'année, avec des données spéciales pour accidents de personnes. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	44
6. Accidents de circulation en 1948 classés d'après les jours de la semaine avec des données spéciales pour accidents de personnes. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	45
7. Accidents de circulation en 1948 classées d'après les heures du jour. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	46
8. Accidents de circulation en 1948, classées d'après les conditions climatiques. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	47
9. Accidents de circulation dans les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes en 1948, classés d'après le genre de route, vue à l'avant, croisements et autres éléments de danger et d'après le mode d'accident	48
10. Accidents de circulation dans les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes en 1948, classés d'après genre et condition de la route, largeur et tournants et le mode d'accident	51
11. Accident de circulation dans les districts ruraux en 1948, groupés d'après largeur de la route, genre de protection et la dureté du bord de la route et d'après le mode d'accident	54
12. Accident de circulation en 1948 groupés d'après la cause principale de l'accident et d'après le véhicule ayant été la cause principale de l'accident. (Le Royaume entier, certaines données pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	56
13. Les fautes de circulation commises lors des accidents en 1948 groupées d'après les véhicules en question. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	60
14. Les différents véhicules ayant pris part aux accidents en 1948 groupés d'après le mode d'accident et s'ils étaient ou non la cause principale de l'accident. (Le Royaume entier, certaines données pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	66
15. Piétons tués ou blessés en 1948 groupés d'après cause, sexe et âge. (Le Royaume entier, les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes)	72
16. Conducteurs des différents véhicules en 1948 classés d'après cause, sexe et âge. (Le Royaume entier, la ville d'Oslo et les autres villes)	74
17. Voitures à moteur qui en 1948 étaient la cause principale des accidents, classées d'après le permis de conduire, sobriété etc. des conducteurs	76

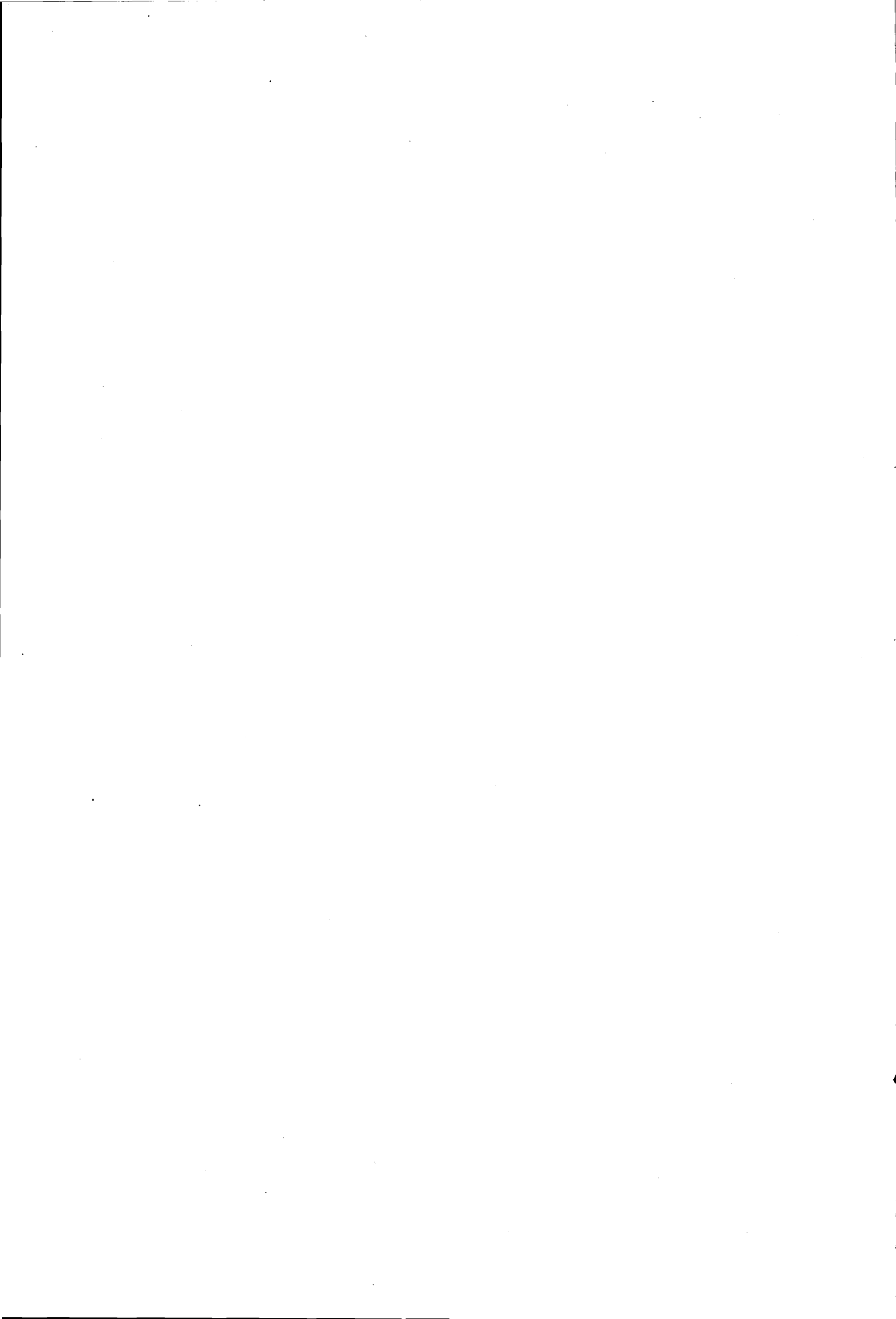
FORORD

Statistikken over trafikkulykker omfatter alle ikke rent bagatellmessige ulykker på de alminnelige ferdselsveiene på landjorden der et eller flere landbefordringsmidler har vært med, når disse ulykker har vært undersøkt av politiet. Statistikken ble første gang gitt ut i 1943 for årene 1939 og 1940. Statistikken for årene 1941—47 er bare trykt delvis (tab. 1, 2, 7 og 12) fordi oppgavene for disse årene var mindre fullstendige. For 1948 er statistikken igjen trykt i samme omfang som for 1939 og 1940. I tabell a, side 10 har en rettet de totaltall for årene 1945—47, som ble trykt i statistikken for 1941—47, (jfr. note 1 på side 10).

Statistisk Sentralbyrå, Oslo 6. november 1950.

Petter Jakob Bjerve

E. Gjermoe



OVERSIKT

1. Trafikken og ulykkene.

Tallet på trafikkulykker vil naturligvis først og fremst bero på hvor stor trafikken er. Men det er også andre faktorer som spiller merkbart inn. Under og etter krigen har det vært vanskelig å fornye og vedlikeholde trafikkmateriellet, og når kvaliteten blir ringere jamt over, øker risikoen for ulykker. På den annen side stiger trafikkulturen, kanskje mest i de største byene. Disse to faktorer har uten tvil virket mot hverandre i tiden siden 1939. En tredje viktig faktor er effektiviteten hos trafikkpolitiet. Effektiviteten gikk nok atskillig ned under okkupasjonen og i den første tid etter frigjøringen da politiet var sterkt opptatt med andre gjøremål. Endringene i politiets effektivitet har nærmest gått parallelt med innskrenkningene i trafikken, særlig innskrenkningene på grunn av bensin- og kjørerasjoneringsen. Når tallet på ulykker i årene etter frigjøringen ikke ligger så høyt som ventet etter stigningen i tallet på motorkjøretøyer, skyldes dette vesentlig disse to faktorer i forening.

En har ikke noe direkte mål for hvor stor landtrafikken er til enhver tid. Tallet på motorkjøretøyer var 113 395 i 1938 og 132 571 i 1947. Tallet har altså i disse årene steget med nesten 20 pst. Men likevel er det mulig at trafikken kan ha vært mindre i 1948 enn i 1939 fordi det var større innskrenkninger i trafikken i 1948 enn i 1939.

I 1939 var det ikke andre innskrenkninger i trafikken enn bensinrasjoneringsen i september—oktober. Hva angår innskrenkningene i 1948, er det å merke at bensinrasjoneringsen fra 1. november 1947 ble erstattet med kjørerasjoneringsen.¹ Det ble gitt kjøretillatelse som begrenset kjøringen både i tid og rom. Drosjene kjørte etter en normalinstruks innenfor et bestemt angitt område, rutebilene etter den godkjente kjøreplan. Personbilene og motorsyklene kunne normalt bare brukes til nyttekjøring på hverdagen mellom kl. 5 og 20 innenfor 40 km.s veilengde. Lastebiler, motorvaresyklene o. l. hadde samme rayon, men kunne brukes døgnet rundt. Da bensinimporten for 1948 ble satt ned ytterligere, ble rasjoneringsen skjerpet fra 12. januar 1948.² Særlig ble sonene snevret inn fra 40 til 25 km, og det ble vanskeligere å få spesielle kjøretillatelse. På den annen side ble det lempet på bestemmelsene sommeren 1948³ ved at feriekjøring i form

¹ Ved rundskriv nr. 2/47 B fra Samferdselsdepartementet av 25. oktober 1947.

² Rundskriv nr. 1/48 B fra Samferdselsdepartementet av 12. januar 1948.

³ Rundskriv fra Veidirektøren nr. 25/48 B av 7. juni 1948.

av turer på opp til 3 uker ble gitt fri i tiden 12. juni—12. september 1948. Etter hva Samferdselsdepartementet har opplyst, ble kjørerasjoneringen mindre og mindre effektiv fra sommeren 1948.

Ifølge oversikten for årene 1941—47 gikk tallet på trafikkulykkene ned under krigen for å stige igjen etterpå opp mot førkrigstallet¹. En vil her belyse forholdet ytterligere ved å stille disse tallene sammen med tallene på motorvognsaker². Jamføringen kan ikke bli nøyaktig fordi trafikkulykkesstatistikken ikke dekker det samme område som statistikken over motorvognsaker. Trafikkulykkesstatistikken tar med også ulykker der det ikke har vært blandet inn noe motorkjøretøy. På den annen side tar den ikke med småulykkene, dvs. ulykker der det bare har vært forårsaket eiendomsskade på under 100 kroner. Statistikken over motorvognsaker er også mer omfattende fordi den tar med f. eks. saker om overtredelser av trafikreglene og loven om pliktmessig avhold der det ikke har vært noen ulykke. Jamføringen skulle bli noe skarpere hvis en skiller ut av trafikkulykkesstatistikken ulykker hvor motorkjøretøy var hovedårsaken og av statistikken over motorvognsaker de saker hvor det skjedde skade.

Tabell a. Trafikkulykker og motorvognsaker i riket i årene 1939—1948.

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
Alle trafikkulykk.	5 109	3 171	2 496	2 447	2 336	1 983	2 454	4 422	4 854	5 792
Trafikkulykker hvor motor- kjøretøy var hovedårsak ..	3 696	2 010	1 403	1 242	1 179	997	1 290	3 285	3 818	4 408
Alle motorvogn- saker	24 034	11 627	8 234	6 092	5 026	5 037	6 619	14 693	18 455	15 179
Motorvognsaker hvor skade skjedde	10 653	6 702	4 746	3 826	3 619	3 154	3 827	6 186	8 145	8 068

I bevegelsen fra år til år er det ikke så stor forskjell mellom seriene. Men den totale nedgang under krigen og oppgangen senere er nokså forskjellig. Regner vi ut hvor stor nedgangen er fra 1939 til 1944, finner vi at den er 61.2 pst. for alle trafikkulykker, 73.0 pst. for trafikkulykker med motorkjøretøy som hovedårsak, 79.0 pst. for alle motorvognsaker og 70.4 pst. for motorvognsaker hvor det skjedde skade. Forskjellen lar seg for en stor del forklare ved at politiet måtte konsentrere seg om de viktigste sakene under okkupasjonen. Tallet på trafikkulykkene gikk derfor ikke så sterkt ned som tallet på alle motorvognsaker, hvor bagatellsakene er med.

¹ Som det er gjort merksam på i oversikten, er tallene for lave blant annet fordi ikke alle oppgavene kom inn. For Oslo er det her foretatt en beregning etter de tall som er gitt opp i beretningene, som resulterer i følgende tillegg for årene etter krigen: 364 for 1945, 505 for 1946 og 394 for 1947.

² Det er årlige oversikter over motorvognsakene i *Statistiske Meddelelser* fra 1930 av.

Tallet på motorvognsaker hvor skade skjedde, gikk heller ikke så sterkt ned som tallet på alle motorvognsaker. På grunn av innskrenkningene i motorvognkjøringen måtte tallet på trafikkulykker med motorkjøretøy som hovedårsak gå ned mer enn tallet på alle trafikkulykker.

Da politiets effektivitet var lav i okkupasjonsårene, gir alle de nevnte prosenttall et overdrevet bilde av den virkelige nedgang i tallet på trafikkulykker. Men dessuten skulle det ha vært større forskjell mellom nedgangen for trafikkulykker og nedgangen for motorvognsaker. Mange motorvognsaker ble nemlig henlagt fordi det ikke var mulig å få saken klarlagt. Disse saker kom med i statistikken over motorvognsaker, men ikke i trafikkulykkesstatistikken.

Denne årsak til spredningen mellom tallene i seriene er falt bort etter frigjøringen. Men forskjellen holder seg på den måte at tallet på ulykker er kommet forholdsvis høyere opp enn tallet på motorvognsaker. I 1947 ligger tallet på alle trafikkulykker bare 5 pst. under tallet for 1939, mens tallet for alle motorvognsaker ligger 23 pst. under. I 1948 er tallet på alle trafikkulykker kommet opp over tallet for 1939, mens tallet for motorvognsaker ligger 33 pst. under tallet for 1939.¹ Ser en på de enkelte landsdeler, er forholdet særlig utpreget i Oslo og Aker hvor det i 1948 var 24 pst. flere trafikkulykker enn i 1939, mens det var 52 pst. færre motorvognsaker. I resten av landet er det 8 pst. flere trafikkulykker og 23 pst. færre motorvognsaker i 1948 enn i 1939.

En liknende forskyvning i retning mot de *alvorligere* saker viser følgende tabell hvor tallet på ulykker i 1948 er satt i forhold til tallet i 1939.

Tabell b. Trafikkulykkene i 1939 og 1948 fordelt etter skadens art og størrelse.

	Riket			Bygder (÷ Aker)			Oslo og Aker			Andre byer		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939		1939	1948		1948	1939		1648	1939	
Alle ulykker	5 792	5 109	113.4	2 347	2 153	109.0	2 258	1 829	123.5	1 187	1 127	105.3
<i>Ulykker hvor mennesker ble:</i>												
Drept eller skadd i alt	2 034	2 246	90.6	756	848	89.2	812	949	85.6	466	449	103.8
Drept	136	109	124.8	82	75	109.3	27	17	158.8	27	17	158.8
Alvorlig skadd	677	649	104.3	271	298	91.0	220	213	103.3	186	138	134.8
Lettere skadd	1 221	1 488	82.1	403	475	84.8	565	719	78.6	253	294	86.1
<i>Ulykker med skade på:</i>												
Eiendom i alt	4 390	3 455	127.1	1 958	1 645	119.0	1 601	1 028	155.7	831	782	106.3
Bare eiendomsskade	3 758	2 863	131.3	1 591	1 305	122.0	1 446	880	164.3	721	678	106.3
Både menneske- og eiendomsskade	632	592	106.8	366	340	107.6	155	148	104.7	110	104	105.8

¹ Nedgangen i tallet på motorvognsaker fra 1947 til 1948 kan bero på at kontrollen med kjørekortene var skarpere i 1947.

Ser en på prosenttallene for ulykker hvor mennesker ble drept eller skadd, er forholdet i alle landsdeler det at prosenten ligger desto høyere jo større ulykken er.

I forhold til prosenttallene for disse grupper ligger tallene for ulykker hvor det bare var eiendomsskade, i vekslende høyde som en må vente da forholdet mellom ulykker med større og mindre eiendomsskade kan variere fra landsdel til landsdel. I det hele tatt ligger prosenten noe over prosenten for alle ulykker under ett.

I Oslo (med Aker) ligger totaltallet i 1948, som en vil se, forholdsvis høyt over tallet for 1939. Dette skyldes det store antall trafikkkulykker med bare eiendomsskade i Oslo og Aker i 1948.

En kan jamføre endringene i tallet på trafikkkulykker fra 1939 til 1948 i de enkelte fylker med endringene i tallet på motorkjøretøyer. En må da slå sammen bygder og byer da antallet av motorvognkjøretøyer er gitt opp for bygder og byer under ett.

*Tabell c. Trafikkulykker og motorkjøretøyer i 1948
jamført med 1939 i de enkelte fylker.*

Fylker	Trafikkulykker i alt			Motorkjøretøyer		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939		1948	1939	
Østfold	183	275	66.5	9 355	9 421	99.3
Oslo og Akershus	2 600	2 094	124.2	35 488	34 091	104.1
Hedmark	296	184	160.9	7 687	7 517	102.3
Oppland	208	150	138.7	7 151	6 482	110.3
Buskerud	334	302	110.6	8 990	7 620	118.0
Vestfold	288	327	88.1	8 343	8 789	94.9
Telemark	245	139	176.3	5 813	5 045	115.2
Aust-Agder	61	89	68.5	2 695	2 688	100.3
Vest-Agder	92	119	77.3	3 877	3 539	109.6
Rogaland	383	361	106.1	7 657	6 712	114.1
Bergen og Hordaland	353	428	82.5	6 952	6 224	111.7
Sogn og Fjordane	58	42	138.1	1 643	1 115	147.4
Møre og Romsdal	122	117	104.3	5 352	3 590	149.1
Sør-Trøndelag	243	261	93.1	7 224	6 177	116.9
Nord-Trøndelag	119	46	258.7	4 039	3 409	118.5
Nordland	116	102	113.7	5 932	2 779	213.5
Troms	70	43	162.8	2 903	1 136	255.5
Finnmark	21	30	70.0	1 470	933	157.6

Tabellen viser at det er 5 fylker hvor tallet på motorkjøretøyer har steget med over 40 pst., nemlig de tre nordligste fylker og dessuten Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. I alle de andre fylker er stigningen mindre, under 20 pst. (Vestfold og Østfold har litt lavere tall i 1948 enn i 1939). I denne siste gruppe, 13 fylker, skiller 4 fylker seg ut ved forholdsvis sterk oppgang i tallet på trafikkkulykker, nemlig Nord-Trøndelag, Telemark, Hedmark og Oppland. Det er alt sammen fylker med spredt bebyggelse

og forholdsvis få ulykker pr. 1 000 motorkjøretøyer i 1939 (under 30). Foruten disse 4 fylker er det i denne gruppe bare 3 til, nemlig Oslo (med Aker), Buskerud og Rogaland, hvor tallet på ulykkene er større i 1948 enn i 1939.

Også i de 5 fylker hvor tallet på motorkjøretøyer har steget så sterkt, er det som regel stigning i tallet på ulykkene, om enn ikke så meget som i Telemark og Nord-Trøndelag. Et unntak er Finnmark hvor tallet på motorkjøretøyer har steget med ca. 58 pst. mens tallet på ulykker har gått ned med 30 pst. Tallet på ulykker pr. 1 000 motorkjøretøyer i 1939 ligger i disse tilfeller mellom 30 og 45 som er grensene for de fleste, nemlig for 11 av fylkene. Vesentlig høyere ulykkeshyppighet i 1939 hadde bare Bergen og Hordaland (72), Oslo og Akershus (65) og Rogaland (57). I Nord-Trøndelag var det beregnede tall for ulykkeshyppigheten i 1939 så lavt (14) at det kan være spørsmål om oppgavene over trafikkulykker i 1939 har vært fullstendige for dette fylke.

I 1948 liksom i tidligere år gikk innskrenkningene i trafikken særlig ut over lystkjøringen, mens yrkeskjøringen var mindre berørt. Dette kommer fram i oppgavene over trafikkenhetene (tab. 3 og 12). I tabell d på side 14 er stilt sammen tallene i 1939 og 1948 for de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene og for alle enheter som var med i ulykkene.

En vil se at tallene i 1948 jamført med 1939 ligger høyt blant annet for lastebiler, rutebiler, drosjebiler, varebiler, trikker og jernbanetog. Derimot ligger tallene lavt for private personbiler, utleiebiler og motorsykler (uten sidevogn). Også alminnelige sykler, som ikke er berørt av innskrenkningene, er det forholdsvis få av i 1948 (når en ser bort fra byene utenfor Oslo hvor det var forholdsvis mange sykler som var hovedårsak til ulykkene i 1948).

I hele riket var tallet på trafikkenheter i det hele som var hovedårsak til ulykkene i 1948, 119.3 pst. av tallet i 1939. For private personbiler ligger forholdstallet mellom årene atskillig lavere, helt nede i 95.8 pst., for lastebiler ligger det oppe i 138.1 pst. Regner en med alle trafikkenheter som var med i ulykkene, er prosenten 114.0 for alle enheter, 95.5 for private personbiler og 125.8 for lastebiler. Byene danner et unntak forsåvidt det ikke er noen påfallende stigning i tallet på lastebiler i det hele. Regner en ut hvor mange prosent antallet av ulykker hvor lastebil var hovedårsak, utgjør av tallet på lastebiler som var med i ulykkene, blir det i Oslo 55 pst. i 1948 mot bare 44 pst. i 1939. For private personbiler er de tilsvarende tall 47 og 46. Prosenten for lastebiler har steget også i byene utenfor Oslo, om enn ikke så meget, nemlig fra 50 til 55.

Forholdet mellom omfanget av lystkjøring og yrkeskjøring forskyver seg med tiden, fra måned til måned, fra søndag til hverdag og fra klokkeslett til klokkeslett. En vil derfor se nærmere på disse forskjellige tidsoppgavene. Med hensyn til forandringene fra måned til måned er det ikke noen spesielle oppgaver fra 1939 som kan vise forskyvningene i et normalår.

Tabell d. Trafikkenheter som var hovedårsak til og trafikkenheter som var med i ulykkene i 1939 og 1948.

Trafikkenheter	Riket				Bygder (÷ Aker)				Oslo og Aker				Andre byer			
	Hovedårsak 1948 1939		Med i alt 1948 1939		Hovedårsak 1948 1939		Med i alt 1948 1939		Hovedårsak 1948 1939		Med i alt 1948 1939		Hovedårsak 1948 1939		Med i alt 1948 1939	
I alt ¹	5 768	4 815	11 374	9 979	2 340	2 056	4 530	4 133	2 247	1 689	4 503	3 607	1 181	1 070	2 341	2 239
Jernbanetog	11	2	52	16	2	1	24	11	7	1	21	2	2	—	7	3
Trikker	80	36	390	233	—	—	12	1	63	27	295	181	17	9	83	51
Drosjebiler	410	275	1 007	649	177	104	398	242	152	110	368	215	81	61	241	192
Rutebiler	328	193	663	410	147	90	297	211	127	61	242	117	54	42	124	82
Utleiebiler	22	61	44	113	12	42	24	72	9	12	14	24	1	7	6	17
Private personbiler	1 531	1 598	3 119	3 267	674	830	1 317	1 643	606	488	1 294	1 047	251	280	508	577
Lastebiler	1 440	1 043	2 728	2 168	670	463	1 319	922	456	302	835	690	314	278	574	556
Lukkete varebiler	339	231	754	527	105	81	221	173	155	85	356	207	79	65	177	147
Andre biler	155	41	296	110	76	15	150	47	56	12	98	35	23	14	48	28
Motorsykler med sidevogn	20	30	31	24	5	3	13	7	7	24	9	12	8	3	9	5
Motorsykler uten sidevogn	129	179	283	373	71	89	149	178	30	51	78	126	28	39	56	69
Annet motorkjøretøy	34	45	49	81	18	14	26	26	7	17	11	34	9	14	12	21
Alminnelige sykler	354	395	678	838	139	138	223	243	117	180	277	397	98	77	178	198
Hestekjøretøyer	49	31	110	106	23	17	66	65	19	6	27	15	7	8	17	26
Gående	643	551	875	904	134	126	180	222	344	276	461	448	165	149	234	234
Andre enheter	223	104	295	160	87	43	111	70	92	37	117	57	44	24	67	33

¹ Det er holdt utenfor 294 ulykker i 1939 og 24 i 1948 hvor en mangler oppgave eller hvor forholdet ikke var oppklart.

Men en må gå ut fra at lystkjøringen er mer konsentrert på sommerhalvåret enn yrkeskjøringen. Enda mer måtte dette bli tilfelle i 1948 da feriekjøringen ble gitt fri. Bevegelsen i løpet av året går fram av tabell e.

Tabell e. Trafikkulykker pr. dag¹ på alminnelige² hverdager i hver måned i årene 1939 og 1948.

Måneder	Riket			Bygder (÷ Aker)			Oslo og Aker			Andre byer		
	1948	1939	1948 i	1948	1939	1948 i	1948	1939	1948 i	1948	1939	
			pst. av 1939 ³									pst. av 1939 ³
Januar	16.5	12.5	132.0	4.6	4.9	93.9	7.8	4.1	190.2	4.1	3.5	117.1
Februar	21.5	11.4	188.6	7.1	5.1	139.2	10.9	3.2	340.6	3.5	3.1	112.9
Mars	16.6	13.1	126.7	6.3	5.2	121.2	7.0	4.5	155.6	3.4	3.4	100.0
April	9.6	12.7	75.6	3.0	5.1	58.8	3.8	4.3	88.4	2.7	3.3	81.8
Mai	11.4	17.3	65.9	3.0	4.9	61.2	5.9	7.9	74.7	2.5	4.4	56.8
Juni	13.9	16.8	82.7	4.5	5.8	77.6	6.6	7.7	85.7	2.8	3.3	84.8
Juli	15.3	15.0	102.0	7.5	6.6	113.6	4.4	4.6	95.7	3.4	3.8	89.5
August	18.1	17.9	101.1	8.2	7.8	105.1	6.1	6.9	88.4	3.8	3.2	118.8
September	15.3	6.9	221.7	6.2	1.9	326.3	4.7	3.3	142.4	4.4	1.7	258.8
Oktober	18.8	10.5	179.0	7.9	4.3	183.7	7.2	4.4	163.6	3.7	1.8	205.6
November	19.0	12.9	147.3	8.3	4.9	169.4	7.5	5.1	147.1	3.3	2.9	113.8
Desember	20.4	14.6	139.7	8.2	5.5	149.1	8.5	5.7	149.1	3.8	3.4	111.8
Året	16.4	13.4	122.4	6.3	5.2	121.2	6.7	5.1	131.4	3.5	3.1	112.9

For å fjerne virkningene av de bevegelige festdager og av månedenes ulike lengde har en regnet ut hvor mange ulykker det falt på hver alminnelig hverdag i de enkelte måneder.

Ser en på de absolutte tallene i tabell 5 for riket i 1948, fester en seg ved den sterke nedgang i april. I 1939 gikk tallene i det hele tatt opp om våren, blant annet formodentlig også på grunn av forholdsvis større lystkjøring. Da det var forholdsvis mindre lystkjøring i 1948, kunne en vente at prosenten gikk litt ned i vårmånedene. Men nedgangen i de absolutte tallene for 1948 skulle en ha ventet tidligere på året da rasjneringen ble skjerpet ved rundskriv av 12. januar. Samferdselsdepartementet har imidlertid opplyst at det tok tid før de gamle kjøretillatelse ble byttet med nye, og at en derfor må regne med en forholdsvis død periode i trafikken i månedene mai—april. I Oslo kan det ha gått raskere for her stiger tallet på ulykkene merkbart allerede i mai. I juni ble feriekjøringen gitt fri og tallet på ulykker øker nå sterkt til august. I Oslo gikk imidlertid tallet ned igjen og nådde et lavpunkt i juli som er den mest utpregede feriemåned. Etter at det var slutt med den frie feriekjøring i september, gikk tallene i riket ikke noe videre ned, men steg tvert imot etter hvert opp mot det maksimumsnivå de nådde i februar. Som før nevnt, var rasjo-

¹ Summen av tallene for landsdelene stemmer ikke alltid med tallet for riket på grunn av desimalavkortingen. ² Dager før og etter søn- og helligdager er holdt utenfor. ³ Beregnet direkte av de absolutte tall.

neringen mindre effektiv utover høsten. Forskjellen mellom det høye nivå om høsten og lavpunktet i april—mai er mest utpreget i bygdene.

Jamfører en relativtallene for de enkelte måneder med tallet for året, vil en som ventet finne at de ligger forholdsvis lavt i månedene april—august (i byene utenfor Oslo mars—juli). Feriemåneden september har derimot et høyt relativtall fordi bensinrasjoneringen i september 1939 brakte tallet på trafikkulykker ned til et minimum i denne måned i 1939. Det samme gjelder i mindre grad om oktober. Det høye relativtall for riket i februar skyldes vesentlig at tallet på trafikkulykker var usedvanlig stort i Oslo i denne måned i 1948.

Virkningene av forskyvningene mellom lystkjøring og yrkeskjøring kommer enda klarere fram i statistikken over ulykkenes fordeling på helligdager, dager før og etter helligdager og andre dager. Tabell f nedenfor viser dette.

Tabell f. Trafikkulykker pr. dag¹ på de forskjellige slags dager i årene 1939 og 1948.

	Riket			Bygder (÷ Aker)			Oslo og Aker			Andre byer		
	1948	1939	1948 i pst. av 1939 ²	1948	1939	1948 i pst. av 1939 ²	1948	1939	1948 i pst. av 1939 ²	1948	1939	1948 i pst. av 1939 ²
Alle dager	15.8	14.0	113.4	6.4	5.9	109.0	6.2	5.0	123.5	3.2	3.1	105.0
Helligdager ..	7.5	10.8	67.3	4.1	6.7	59.7	2.2	2.4	87.5	1.2	1.7	69.4
Dager før og etter hld. . .	19.5	16.8	115.7	8.0	6.7	119.3	7.5	6.3	119.5	4.0	3.8	104.3
Andre dager ..	16.4	13.4	123.8	6.3	5.2	122.3	6.7	5.1	131.6	3.5	3.1	110.9

Jamført med 1939 er det i 1948 overalt forholdsvis få trafikkulykker på helligdagene og forholdsvis mange ulykker på hverdagene. Dagene før og etter helligdager har litt mindre stigning enn de andre hverdagene.

I tabell g side 17 er ulykkene fordelt etter klokkeslettet. Når en her skal jamføre 1948 med 1939, er det best å foreta en beregning av relativtallene særskilt for ulykker på alminnelige hverdager siden fordelingen av ulykkene på de ulike slags dager er så forskjellig i de to årene.

En vil se at tallene for alle ulykker i riket følger en nokså regelmessig kurve. Minimum faller på timen kl. 2—2.59 om natten. I 1939 falt det 42 ulykker på denne timen, i 1948 bare 18. Etter kl. 3 ligger prosenten høyere, men når ikke opp over 100 i løpet av natten. Kl. 5 begynner den tillatte kjøretid for private personbiler. Men først fra kl. 6 når forholdstallet opp i et vesentlig høyere nivå. Fra kl. 6 til kl. 16.59 ligger tallene på ulykker som regel høyere i 1948 enn i 1939. Det relative maksimum med høyest prosenttall faller på timen 6—6.59. Fra kl. 16 av faller prosenttallet

¹ Summen av tallene for landsdelene stemmer ikke alltid med tallet for riket på grunn av desimalavkorting. ² Beregnet direkte av de absolutte tall.

Tabell g. Trafikkulykkene fordelt etter klokkeslett i 1948 i pst. av¹ ulykkene i 1939, beregnet for alle ulykker og for ulykker på alminnelige² hverdager.

Klokkeslett	Riket		Bygder (÷ Aker)		Oslo og Aker		Andre byer	
	Alle ulykker	Ulykker på alm. hverdager	Alle ulykker	Ulykker på alm. hverdager	Alle ulykker	Ulykker på alm. hverdager	Alle ulykker	Ulykker på alm. hverdager
Hele døgnet ³	114.3	124.6	111.7	125.1	122.8	131.1	105.4	113.0
0—0.59	51.8	71.4	30.0	(4 : 6)	72.7	(6 : 6)	(4 : 4)	(0 : 2)
1—1.59	45.7	58.3	38.1	(0 : 6)	91.7	(6 : 3)	15.4	(1 : 3)
2—2.59	42.9	70.0	32.1	(2 : 7)	(8 : 7)	(5 : 2)	(1 : 7)	(0 : 1)
3—3.59	75.0	(2 : 5)	(7 : 9)	(1 : 1)	(3 : 4)	(1 : 2)	(2 : 3)	(0 : 2)
4—4.59	100.0	(3 : 3)	(6 : 7)	(1 : 2)	(4 : 0)	(2 : 0)	(0 : 3)	(0 : 1)
5—5.59	61.1	(5 : 6)	90.0	(3 : 3)	(2 : 6)	(2 : 3)	(0 : 2)	(0 : 0)
6—6.59	178.3	192.6	164.3	(13 : 6)	192.3	212.5	(9 : 6)	(5 : 5)
7—7.59	149.0	196.0	177.4	284.6	160.0	174.1	86.4	140.0
8—8.59	137.7	131.1	163.8	157.1	137.5	134.5	104.4	93.1
9—9.59	150.0	149.0	177.2	183.3	136.6	124.3	138.6	162.1
10—10.59	142.1	159.2	132.3	136.2	153.0	208.9	144.4	142.1
11—11.59	130.4	131.4	137.7	138.5	124.8	120.9	125.3	134.8
12—12.59	132.4	139.0	152.6	143.9	131.8	132.4	107.5	141.5
13—13.59	120.5	120.9	132.6	136.7	135.6	147.3	91.2	82.3
14—14.59	121.6	134.2	119.3	153.9	121.3	127.7	126.7	118.2
15—15.59	140.6	167.7	129.3	141.7	151.5	194.3	145.1	177.1
16—16.59	120.3	134.9	96.1	104.0	130.5	143.4	162.9	192.1
17—17.59	95.6	110.2	107.0	133.3	97.3	103.5	71.4	85.0
18—18.59	100.3	102.6	103.4	110.9	115.6	122.0	74.3	65.0
19—19.59	92.1	87.2	90.2	90.2	92.5	85.0	95.9	85.7
20—20.59	66.0	66.7	59.6	74.3	87.7	72.2	48.9	48.0
21—21.59	67.3	56.8	68.1	52.8	58.7	58.3	79.3	64.3
22—22.59	51.2	49.1	44.8	47.6	65.7	50.0	46.4	50.0
23—23.59	70.1	85.7	43.5	64.7	95.5	66.7	105.3	(13 : 9)

hurtig til kl. 22—22.59. Etter en forbigående stigning i timen før midnatt, synker prosenten videre til lavpunktet i timen 2—2.59.

Ser en nå på prosenttallene for ulykker på alminnelige hverdager, finner vi stort sett igjen den samme kurven. Men minimum faller her på timen kl. 3—3.59. Tallet på ulykker i 1948 var da bare 40 pst. av tallet i 1939 eller praktisk talt samme prosent som en finner for timen kl. 2—2.59 for alle ulykker. For hele døgnet under ett ligger prosenten, som vi allerede vet, en god del høyere for hverdagene enn for alle dager tatt under ett. Men en vil finne at det bare er for en del begrensede tidsavsnitt at prosenten for hverdagene stiger vesentlig opp over prosenten for ulykker på alle dager. Det gjelder toppavsnittene kl. 6—7.59, 10—10.59, 14—17.59 og tiden omkring midnatt, kl. 23—2.59. Beregner en prosenttall for disse avsnitt under ett, viser det seg at tallet blir 137.4 for ulykker på alminnelige hverdager mot 117.9 for ulykker på alle dager. For resten av døgnet er

¹ Hvor det absolutte tall i 1939 var mindre enn 10, er beregningen ikke utført, men de absolutte tall i 1939 og 1948 er ført opp i parenteser. ² Dager før og etter søn- og helligdager er holdt utenfor. ³ Bare regnet med de ulykker i hvert av årene som klokkeslettet var gitt opp for.

det praktisk talt ingen forskjell, prosenten er nemlig 111.6 for ulykker på alminnelige hverdager og 113.1 for ulykker på alle dager.¹

Går en nå over til prosenttallene for bygdene, viser det seg at den vesentlige forskjell mellom bygdene og riket er den at prosenttallene i bygdene når høyere opp i storparten av arbeidstiden, kl. 5—17.59. Byene utmerker seg framfor bygdene ved særlig høye tall kl. 10—10.59, 15—16.59 og 23.—23.59. I Oslo ligger tallene høyt jamført med bygdene helt fra kl. 22 til kl. 2.59, dog ikke så høyt før midnatt på alminnelige hverdager.

Regner en ut hvor mange prosent tallene i 1948 utgjør av tallene i 1939 særskilt for tiden kl. 5—19.59 og resten av døgnet, får en

Klokkeslett	Alle dager			Alminnelige hverdager		
	Bygder (÷ Aker)	Oslo og Aker	Andre byer	Bygder (÷ Aker)	Oslo og Aker	Andre byer
5—19.59	123.8	128.9	113.0	135.4	137.7	116.9
Resten av døgnet	50.5	87.7	57.5	53.4	85.3	87.7

Overalt er tallet på ulykkene høyere i 1948 enn i 1939 i den del av døgnet som omfatter arbeidstiden og tiden umiddelbart før og etter, mens tallet er lavere i 1948 enn i 1939 i resten av døgnet da lystkjøringen spiller hovedrollen. Forskjellen mellom de to deler av døgnet er mest utpreget i bygdene.

Virkningene av innskrenkningene i trafikken i 1948 kan en endelig spore i oppgavene over de vær- og lysforhold som ulykkene fant sted under (tab. 8). Det var forholdsvis mange ulykker i 1948 som fant sted under fullt dagslys. Deler en opp de ulykker som det er oppgave for, etter som ulykken fant sted under fullt dagslys, skumring eller i mørke, blir prosenttallene for 1948 81.9, 6.1 og 12.0 mot 78.8, 6.3 og 14.9 for 1939. Særlig var det i 1948 forholdsvis få ulykker som fant sted i mørke med god kunstig belysning, nemlig bare 6.4 pst. av alle ulykker mot 8.1 pst. i 1939. Forholdet stiller seg litt annerledes i Oslo, hvor prosenttallene er 74.1 i 1939 og 79.7 i 1948 for fullt dagslys, 6.2 og 6.8 for skumring og 13.5 og 15.2 for mørke.

Med hensyn til værforholdene er det en sterk forskyvning mot ulykker som har funnet sted i dårlig vær. Etter oppgavene for riket var tallet på ulykker med oppgitte værforhold i 1948 114.9 pst. av tallet for 1939. For ulykker i godvær var prosenten lavere: 106.0, for ulykker i dårlig vær: 171.6. Merstigningen for ulykker i dårlig vær var størst i Oslo hvor tallet på ulykker i dårlig vær steg med 123.1 pst., mens tallet for ulykker i godvær

¹ På de nevnte tidsavsnitt faller det i alt 2 365 trafikkulykker (med oppgitt klokkeslett) 1939 og 2 789 i 1948, herav på alminnelige hverdager henholdsvis 1 212 og 1 665. På resten av døgnet falt det i alt 2 641 ulykker (med oppgitt klokkeslett) i 1939 og 2 932 i 1948, herav på alminnelige hverdager henholdsvis 1 351 og 1 528. Tallet på ulykker uten oppgitt klokkeslett var 103 i 1939 og 71 i 1948.

bare steg med 2.7 pst. I Oslo var det i 1939 bare 13 pst. av alle ulykker med oppgitt værforhold som hadde funnet sted i dårlig vær, mens det er 24 pst. i 1948.

Det er tvilsomt om forskyvningen mellom lyst- og yrkeskjøring har hatt noen betydning for dette forhold derigjennom at lystkjøringen forholdsvis oftere finner sted i godvær. Derimot spiller det en stor rolle at forholdsvis langt flere av ulykkene i 1948 faller på vinterhalvåret. Værforholdene kan også ha vært dårligere i 1948 enn i 1939. En må også ta i betraktning at jamføringen mellom de to år ikke er så nøyaktig som den skulle være fordi det var så mange oppgaver med uoppgitte værforhold i 1939.

2. Ulykkesmåten og ulykkesstedet.

I oversikten for årene 1941—47 er det nevnt at fordelingen etter ulykkesmåten er blitt noe mer spesifisert siden 1939 idet en har skilt ut to nye grupper: «kjørt utfor veien» og «sammensatte tilfelle». De ulykker hvor kjøretøyet hadde kjørt utfor veien, ble ført på gruppen «andre tilfelle» i 1939. De sammensatte tilfeller fordelte seg over de fleste av gruppene. For 1947 ble det foretatt en fordeling av de sammensatte tilfeller etter prinsippene fra 1939 (hvor Oslo og de andre byene ble slått sammen). For 1948 har en nøyd seg med å fordele de sammensatte tilfeller etter samme prosentforhold som for 1947. Tabell h nedenfor viser at tallene for riket har

Tabell h. Trafikkulykkene i 1939 og 1948 fordelt på de forskjellige slags kollisjoner og andre ulykker.

Ulykkens art	Riket			Bygder (÷ Aker)			Byer (+ Aker)		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939		1948	1939		1948	1939	
Ulykker i alt	5 792	5 109	113.4	2 347	2 153	109.0	3 445	2 956	116.5
Kjøretøyer kjørte i hver- andre	3 463	2 896	119.6	1 436	1 324	108.5	2 028	1 572	129.0
Kjøretøyer kjørte på stille- stående kjøretøy	634	562	112.8	259	178	145.5	375	384	97.7
Kjøretøy kjørte mot rekk- verk m. v.	292	265	110.2	149	170	87.6	143	95	150.5
Kjøretøy veltet	56	47	119.1	42	30	140.0	14	17	82.4
Kjøretøy kjørte på person	946	972	97.3	245	277	88.4	701	695	100.9
Kjøretøy kjørte på dyr ...	56	50	112.0	49	39	125.6	6	11	54.5
Andre tilfeller ¹	345	317	108.8	167	135	123.7	178	182	97.8

gått forholdsvis jamt opp fra 1939 til 1948 i alle gruppene unntatt gruppen personpåkjørsler. Det er færre personpåkjørsler i 1948 enn i 1939. Men bevegelsen har vært forskjellig i bygdene og byene. Her er forresten tallene i gruppene til dels så små at tilfeldighetene kan bli avgjørende. En kan

¹ S sammensatte tilfeller i 1948 tatt ut og fordelt på de andre gruppene etter samme prosentforhold som i 1947.

merke seg at tallet i den største av gruppene, kollisjoner mellom kjøretøyer i fart, har steget forholdsvis sterkt i byene. En av de større gruppene der tallet har steget sterkt i bygdene mens det har gått ned i byene, er påkjørsler på parkerte kjøretøyer. Tallet på personpåkjørslar har bare gått ned i bygdene, ikke i byene. Men i forhold til totaltallet er det færre personpåkjørslar i 1948 både i byene og bygdene. Prosenten av personpåkjørslar var i bygdene 12.9 i 1939 og 10.4 i 1948, i byene henholdsvis 23.5 og 20.3.

Den relative nedgang i tallet på personpåkjørslar forklarer for en del motsetningen mellom bevegelsen i tallene for ulykker med skade på mennesker og ulykker med skade på eiendom. Vi ser av tabell b side 11 at tallet på ulykker med skade på mennesker i hele riket har gått ned med nesten 10 pst. fra 1939 til 1948, mens tallet på ulykker med bare skade på eiendom har gått opp med over 30 pst. Det er altså prosentvis færre ulykker med skade på mennesker i 1948 enn i 1939 som det går fram av følgende:

Tabell i. Ulykker med skade på mennesker i prosent av alle ulykker i 1939 og 1948.

Landsdeler	Ulykker hvor mennesker ble							
	drept eller skadd i alt		drept		alvorlig skadd		lettere skadd	
	1948	1939	1948	1939	1948	1939	1948	1939
Riket	35.1	44.0	2.3	2.2	11.7	12.7	21.1	29.1
Bygder (÷ Aker) .	32.2	39.4	3.5	3.5	11.5	13.8	17.2	22.1
Oslo og Aker	36.0	51.9	1.2	0.9	9.8	11.7	25.0	39.3
Andre byer	39.3	39.8	2.3	1.5	15.7	12.2	21.3	26.1

I samsvar med tallene i tabell b finner vi at nedgangen i fordelingsprosenten er forholdsvis stor i Oslo og ubetydelig i byene utenfor Oslo.

Av tabell b så vi også at det innenfor ulykkene med skade på mennesker har foregått en forskyvning mot de alvorligere tilfeller. Her ser vi i samklang med dette at det er forholdsvis flere ulykker hvor mennesker ble drept i 1948 enn i 1939. Bare i bygdene er prosentene uforandret. Og hva angår prosentene av ulykker med alvorlig skade på mennesker, er nedgangen her ikke så stor. Prosenten har endog steget noe i byene utenfor Oslo. Derimot har prosentene av ulykker med lettere skade på mennesker gått ned ganske meget overalt. Påfallende stor er nedgangen i prosentene av ulykker med lettere skade på mennesker i Oslo, hvor det forresten var forholdsvis mange slike tilfeller i 1939.

At det har blitt færre trafikkuulykker med skade på mennesker, skyldes imidlertid ikke bare nedgangen i tallet på personpåkjørslar. Det er også blitt færre ulykker med skade på mennesker innenfor den største av alle gruppene, de egentlige kollisjoner. Tabell 4 viser nemlig at tallet på kulli-

sjoner uten skade på mennesker har gått opp fra 2 583 til 3 310, mens tallet på kollisjoner med skade på mennesker har gått ned fra 1 903 til 1 654.

Et bidrag til å belyse spørsmålet gir også tabell 2 hvor drepte og skadde personer er fordelt etter trafikkstillingen. Vi finner her følgende tall:

Tabell j. Drepte og skadde personer i 1939 og 1948 fordelt etter trafikkstillingen.

Trafikkstilling	Riket		Bygder (÷ Aker)		Byer (+ Aker)		
	1948	1939	1948	1939	1948	1939	
Førere ¹	Drepte	48	38	39	30	9	8
	Skadde	741	957	332	417	409	540
	I alt	789	995	371	447	418	548
Passasjerer . . .	Drepte	39	17	34	13	5	4
	Skadde	666	492	412	302	254	190
	I alt	705	509	446	315	259	194
Fotgjengere . . .	Drepte	62	47	24	24	38	23
	Skadde	746	800	141	182	605	618
	I alt	808	847	165	206	643	641
Andre ²	Drepte	8	12	6	12	2	—
	Skadde	123	134	69	59	54	75
	I alt	131	146	75	71	56	75
Uoppgitt	Drepte	—	2	—	1	—	1
	Skadde	—	96	—	47	—	49
	I alt	—	98	—	48	—	50

Her finner vi som ventet at tallet på skadde fotgjengere har gått ned, noe mer i bygdene enn i byene. Men langt større er nedgangen i tallet på skadde førere. Tar en i betraktning at risikoen for at føreren skal komme til skade er langt større ved kollisjoner enn ved personpåkjørslar, viser også disse tallene at det ikke bare er nedgangen i tallet på personpåkjørslar som har bevirket at det er færre ulykker med skade på mennesker. Den sterke stigning i tallet på drepte og skadde passasjerer tyder på at forskyvningene i tallene for en stor del må henge sammen med omlegningen av trafikken. En kan danne seg en forestilling om dette ved hjelp av oppgavene i tabell 3. Vi nøyer oss med å telle opp trafikkmidlene som var med i ulykker hvor mennesker fikk lettere skade, fordi forskyvningene mellom tallene for de ulike slag trafikkerende er størst i disse tilfelle.

Tabell k. Trafikkmidler som var med i de ulykker hvor mennesker fikk lettere skade i riket 1939 og 1948.

Trafikkmidler som var med	R i k e t	
	1948	1939
Jernbanetog, trikk, rutebil, drosjebil . . .	360	289
Privat personbil	454	609
Lastebil	333	449
Motorsykkel uten sidevogn	100	154
Alminnelig sykkel	344	524

¹ Yrkesjåførere, andre bilførere, motorsyklister og sykklister. ² Personer med håndkjerre, på sparkstøtting og ski m. v.

Som en ser, har tallet gått sterkt opp fra 1939 til 1948 for de trafikkmidler som fører flest passasjerer, nemlig jernbanetog, trikker, rutebiler og drosjebiler mens tallet har gått ned for private personbiler og forholdsvis enda mer for lastebiler, motorsykler uten sidevogn og alminnelige sykler.

Den relative nedgang i tallet på personpåkjørsler fra 1939 til 1948 henger bare for en del sammen med omleggingen av trafikken idet det nå er forholdsvis færre av de trafikkmidler som er farligst for fotgjengerne. Følgende tabell viser hvor mange prosent sammenstøtene med fotgjengere utgjør av alle kollisjoner særskilt for de forskjellige trafikkmidler.

Tabell l. De enkelte trafikkmidlers sammenstøt med fotgjengere i pst. av alle kollisjoner med disse trafikkmidler i riket 1939 og 1948.

	1948		1939	
	Trafikkmidler som kolliderte	Pst. sammenstøt med gående	Trafikkmidler som kolliderte	Pst. sammenstøt med gående
Jernbanetog	40	2.5	13	7.7
Trikk	311	18.3	197	19.3
Rutebil	587	7.2	363	6.1
Drosje	922	9.0	599	8.0
Utleiebil	40	2.5	97	6.2
Privat personbil	2 811	7.6	2 984	7.7
Lastebil	2 341	8.9	1 942	11.3
Lukket varebil	671	9.1	491	12.4
Annen bil	248	6.5	94	11.7
Motorsykkel med sidevogn	19	10.5	31	22.6
» uten »	248	10.9	331	16.6
Annet motorkjøretøy	38	13.2	68	11.8
Alminnelig sykkel	613	13.1	737	14.4
Hestekjøretøy	82	8.5	96	7.3
Alle trafikkmidler	8 971 ¹	9.0	8 043 ²	10.2

Ifølge tabell d på side 14 har det vært sterk nedgang i tallet på motorsykler uten sidevogn, andre motorkjøretøyer (tankbiler, servicebiler m. v.) og alminnelige sykler. Alle disse trafikkmidler har forholdsvis ofte sammenstøt med gående. Men det samme gjelder også f. eks. trikkene som det ifølge tabell d er blitt så mange flere av. For motorsykler uten sidevogn og alminnelige sykler gjelder det at det ikke bare er blitt færre av dem i det hele tatt, men også at de har hatt forholdsvis færre personpåkjørsler. Men prosenten av personpåkjørsler har gått ned også for andre trafikkmidler, først og fremst de som det er flest av, private personbiler og lastebiler, særlig for de siste.

Regner en ut endringsprosenten 1939—1948 særskilt for alle kollisjoner og for personpåkjørsler, vil en derfor også finne at den i de fleste tilfeller ligger lavere for personpåkjørsler enn for alle kollisjoner. Tabell m viser dette.

¹ Dessuten 72 trafikkerende på sparkstøtting, kjelke, ski eller hest hvorav 2 støtte sammen med gående. ² Likeså 11 og 0.

Tabell m. Kollisjoner og personpåkjørsler i riket i 1948 fordelt på de enkelte trafikkmidler i prosent av de tilsvarende tall for 1939.

Trafikkmidler	Alle kollisjoner		Kollisjoner med menneskeskade	
	Alle pst.	Sammenstøt med gående pst. ¹	Alle pst.	Sammenstøt med gående pst. ¹
Jernbanetog	307.7	(1—1)	200.0	(1—1)
Trikk	157.9	150.0	134.3	151.4
Privat personbil	94.2	93.0	73.4	92.5
Drosjebil	153.9	172.9	111.0	165.2
Rutebil	161.7	190.9	115.1	181.8
Utleiebil	41.2	(1—6)	34.8	(1—6)
Lastebil	120.5	94.5	83.6	92.7
Lukket varebil	136.7	100.0	86.6	96.7
Annen bil	263.8	145.5	176.7	136.4
Motorsykel med sidevogn	61.3	(2—7)	63.2	(2—7)
» uten »	74.9	49.1	66.7	48.1
Annet motorkjøretøy	55.9	(5—8)	44.0	(5—8)
Alminnelig sykkel	83.2	75.5	83.0	73.6
Hestekjøretøy	85.4	(7—7)	85.7	(7—7)
Alle trafikkmidler	111.5	98.3	83.4	96.2

Unntakene er rutebiler, drosjebiler, «andre motorkjøretøyer» og hestekjøretøyer. Omvendt er forholdet når det gjelder kollisjoner med skade på mennesker. Her ligger endringsprosenten lavest for alle kollisjoner. Da de fleste personpåkjørsler fører til skade på mennesker, vil endringsprosenten for personpåkjørsler med skade på mennesker ikke kunne avvike noe større fra endringsprosenten for alle personpåkjørsler. Også blant de andre ulykker er det imidlertid blitt forholdsvis færre med skade på mennesker, noe som viser seg i at endringsprosenten for alle kollisjoner med skade på mennesker som regel ligger en god del lavere enn endringsprosenten for alle kollisjoner. Unntak finner en for motorsykler med sidevogn, alminnelige sykler og hestekjøretøyer hvor tallet på personpåkjørsler ikke har gått ned i sterkere grad enn totaltallet av kollisjoner.

Vesentlig fordi prosenten av personpåkjørsler varierer så lite jamført med totaltallet av de ulike trafikkmidler, blir forskyvningene mellom totaltallene omtrent de samme for personpåkjørsler som for alle kollisjoner som en vil se av fordelingstallene i tabell n side 24.

Det er de trafikkmidler som spiller den største rolle for nyttekjøringen som har fått en mer framtreende plass både når det gjelder alle kollisjoner og når det gjelder personpåkjørsler. Et unntak danner lastebilene, hvor prosenttallene for de to år i det hele ikke er så forskjellige. Den store nedgang i prosenten av personpåkjørsler (se tabell l) gjør her utslaget.

¹ Hvor tallet i 1939 var mindre enn 10, har en bare ført opp de absolutte tall for 1948 og 1939 i parenteser.

Tabell n. Kollisjoner mellom trafikkenheter og sammenstøt mellom trafikkmidler og fotgjengere i riket i 1939 og 1948 fordelt prosentvis på de kolliderende trafikkmidler.

Trafikkmidler	Alle kollisjoner				Kollisjoner med menneskeskade			
	Pst. av alle trafikkmidler		Pst. av sammenstøt med fotgjengere		Pst. av alle trafikkmidler		Pst. av sammenstøt med fotgjengere	
	1948	1939	1948	1939	1948	1939	1948	1939
Jernbanetog	0.4	0.2	0.1	0.1	0.5	0.2	0.2	0.1
Trikk	3.5	2.4	7.1	4.6	3.7	2.3	7.2	4.6
Privat personbil	31.3	37.1	26.6	28.0	23.7	27.0	26.9	28.0
Drosjebil	10.3	7.4	10.3	5.9	7.9	5.9	9.8	5.7
Rutebil	6.5	4.5	5.2	2.7	4.4	3.2	5.1	2.7
Utleiebil	0.5	1.2	0.1	0.7	0.3	0.8	0.1	0.7
Lastebil	26.1	24.2	25.8	26.8	20.5	20.5	26.0	27.0
Lukket varebil	7.5	6.1	7.6	7.5	5.3	5.1	7.6	7.5
Annen bil	2.8	1.2	2.1	1.3	2.2	1.0	1.9	1.4
Motorsykkkel m. sidev. .	0.2	0.4	0.3	0.9	0.5	0.7	0.3	0.8
Motorsykkkel u. sidev. .	2.8	4.1	3.4	6.7	6.7	8.4	3.4	6.6
Annet motorkjøretøy .	0.4	0.8	0.6	1.0	0.8	1.5	0.7	0.9
Alminnelig sykkel	6.8	9.2	9.9	12.9	22.0	22.0	9.9	13.1
Hestekjøretøy	0.9	1.2	0.9	0.9	1.5	1.4	0.9	0.9
I alt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Tabell 9 har detaljerte oppgaver over hvorledes ulykkene fordeler seg etter veiens art, kryssinger og andre fareelementer. Da trafikkbaneene er så ulike i bygder og byer, er det best å behandle disse hver for seg.

I bygdene har tallet på trafikkuulykker som har funnet sted på fylkes- eller bygdevei, steget langt sterkere enn tallet på ulykker på riksvei.¹ Det er særlig de egentlige kollisjoner som er blitt forholdsvis meget hyppigere på fylkes- og bygdeveiene. Tallet på kollisjoner på riksvei er lavere i 1948 enn i 1939. Tallet for personpåkjørslar har gått ned på begge slag veier, om enn mest på riksveiene. I 1939 fant 72.5 pst. av ulykkene sted på riksvei, 26.6 pst. på fylkes- og bygdevei og 0.9 pst. på privat vei. Prosenttallene for 1948 er henholdsvis 65.9, 32.7 og 1.4.

Stigningen i tallet på trafikkuulykker har vært størst på steder hvor oversikten over kjørebaneen var fri. Av alle ulykkene på riksvei skjedde i 1948 56.6 pst. på steder med fri oversikt, 36.6 pst. på steder med mindre fri oversikt og 6.8 pst. på steder med «ingen oversikt». Tallene for 1939 var 54.5, 38.9 og 6.6. For alle ulykker på fylkes- eller bygdevei var prosenttallene henholdsvis 51.1, 39.0, 9.9 og 47.9, 41.8 og 10.3.

Av de særlig farlige steder, som er regnet opp i tabell 9, er veikryss og veimøter de viktigste. I 1939 var det bare 40 pst. av trafikkuulykkene som inntraff på steder uten noe faremoment, men i 1948 er det over halvparten. Tabell o viser fordelingen særskilt for riksvei og fylkes- og bygdevei.

¹ Prosenttallene for stigningen fra 1939 til 1948 (40.0 og 7.6) gir ikke noe helt nøyaktig bilde av forholdet da tallet på ulykker med uoppgitt ulykkessted har gått ned fra 108 til 72.

Tabell o. Trafikkulykkene i bygdene i 1939 og 1948 fordelt på veier med og uten kryssinger og liknende faremomenter.

Faremomenter	Absolutte tall				Relative tall			
	Riksvei		Fylkes- eller bygdevei		Riksvei		Fylkes- eller bygdevei	
	1948	1939	1948	1939	1948	1939	1948	1939
Alminnelig vei	534	377	263	128	56.9	43.2	50.6	37.5
Veikryss	153	168	123	63	16.3	19.2	23.7	18.5
Veimøte	69	190	52	78	7.3	21.8	10.0	22.9
Andre faremomenter ...	183	138	82	72	19.5	15.8	15.7	21.1
I alt ¹	939	873	520	341	100.0	100.0	100.0	100.0

Særlig å merke er den sterke nedgang i tallet på ulykker på steder hvor det var veimøte. Hva angår de faremomenter som ikke er spesifisert i tabell o, er tallene så små at tilfeldigheter har lett for å spille inn.

Fra 1939 til 1948 har tallet på ulykker på alminnelig vei (med forholdsmessig tillegg av uoppgitte tilfeller) steget med 30.6 pst. når det gjelder riksvei og med 79.3 pst. når det gjelder fylkes- eller bygdevei. Foretar en den tilsvarende beregning for personpåkjørslar på alminnelig vei, viser det seg at tallet for riksveiene har gått ned med 7.9 pst. og at tallet for fylkes- og bygdeveiene har gått opp med 5.9 pst.

Hva angår byene, er det ikke mulig å foreta noen jamføring mellom årene 1939 og 1948 når det gjelder Oslo, på grunn av sammenslutningen med Aker. Tabell 9 skjelnar mellom ulykker på gater og ulykker på plasser. I byene utenfor Oslo steg prosenten av ulykker på plasser fra 2.2 i 1939 til 4.3 i 1948. I Oslo var prosenten i 1948 4.9.

De ulykker som fant sted på gater i byene er fordelt etter oversiktsforholdene. I byene utenfor Oslo er fordelingen i 1948 ikke så meget forskjellig fra fordelingen i 1939. Prosenten av ulykker som fant sted hvor det var fri oversikt, var 71.8 i 1939 og 71.9 i 1948. For steder hvor det var mindre fri oversikt, var prosenttallene 25.9 og 24.4, for steder hvor det ikke var noen oversikt, henholdsvis 2.3 og 3.7. I Oslo er tallene for 1948 henholdsvis 79.0, 19.8 og 1.2.

Liksom i bygdene gjelder det også i byene utenfor Oslo at forholdsvis langt flere av ulykkene i 1948 enn i 1939 har inntruffet på steder hvor det ikke var noen faremomenter, idet prosenten av ulykker på slike steder (på gatene) har steget fra 21.2 til 31.2. I Oslo er prosenten i 1948 36.0.

Andre oppgaver som belyser kjørebanelenes art og tilstand, finner en i tabell 10. Det er for det første oppgavene over veidekket. En vil se hvorledes ulykkene i 1939 og 1948 fordeler seg prosentvis på de ulike slags veidekker.

I bygdene er det blitt forholdsvis flere ulykker på asfalterte veier, betongveier og brusteinsveier, men færre på veier med grus og alminnelig

¹ Uoppgitte tilfeller holdt utenfor.

Tabell p. Trafikkulykkene i bygder og byer i 1939 og 1948 fordelt prosentvis etter veidekkets art.

Veidekker	Bygder (÷ Aker)		Oslo og Aker		Andre byer	
	1948	1939	1948	1939	1948	1939
Grus	62.7	69.6	6.9	5.5	22.7	17.1
Alminnelig makadam ...	1.2	3.6	1.3	4.5	2.6	8.2
Asfalt og asfaltbe- handlet makadam	29.2	21.2	33.8	34.0	34.9	31.1
Betong	3.2	2.4	1.8	1.6	1.4	1.6
Brustein	3.7	3.2	56.2	54.4	38.2	41.9
Trebrulegging	—	—	—	—	0.2	0.1
I alt ¹	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

makadam. I Oslo er det stigning i prosenten for grus, betong og brustein og fall i prosenten for makadam og asfalt. I byene utenfor Oslo er det stigning i prosenten for grus, asfalt og asfaltbehandlet makadam og trebrulegging og fall i prosenten for alminnelig makadam, betong og brustein.

Tallene vil her i mindre grad enn når det gjelder de fleste andre forhold, gi en riktig forestilling om forandringene i trafikken eller ulykkeshyppigheten fordi forbedringen av kjørebane i tidens løp fører til at enkelte veidekker foretrekker andre.

Opgavene over føreforholdene i tabell 10 kan en stille sammen med oppgavene over værforholdene i tabell 8. Føret er karakterisert som tørt, vått, islagt eller snødekt. Vi slår sammen islagt og snødekt kjørebane som en kan jamføre med værtypen «snø eller hagl». Til vått føre skulle svare tett tåke, sjørøyk (dis) og regn. Tørt føre svarer nærmest til godvær. Værtypen «storm eller sterk vind» uten regn, snø eller hagl får en holde utenfor, det er heller ikke så mange tilfeller.

Tabell q. Trafikkulykkene i bygder og byer i 1939 og 1948 fordelt etter vær- og føreforholdene.

Vær- og føreforhold	Bygder (÷ Aker)			Oslo og Aker			Andre byer		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939 ²	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939 ²	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939 ²
	1948	1939		1948	1939		1948	1939	
<i>Værforhold:</i>									
Godvær	1 852	1 639	112.9	1 289	1 255	107.5	887	905	100.9
Regn, tåke, sjørøyk ...	312	162	175.0	323	136	248.6	156	122	131.5
Snø eller hagl	86	82	95.7	81	41	207.7	30	24	126.9
<i>Føreforhold:</i>									
Tørt	1 142	1 143	97.5	869	964	89.5	616	639	98.5
Vått	449	254	172.8	409	228	178.1	298	221	138.0
Snødekt eller islagt ...	653	612	104.1	523	256	203.1	205	226	92.3

¹ Uoppgitte tilfeller holdt utenfor.

² Uoppgitte tilfeller fordelt forholdsvis i begge år.

På grunn av den lange vinter, da jordbunnen stadig er snødekt eller islagt, ikke minst på landet, men da det likevel kan være mange godværsdager, må det overalt bli langt flere ulykker som finner sted i godvær enn på tørt føre. Til gjengjeld er det naturligvis få ulykker i snø- eller haglvær i forhold til alle de ulykker som finner sted på snødekt eller islagt føre. Det er også rimelig at det er langt flere ulykker som finner sted når føret er vått enn når det er regn eller tåke eller dis i luften.

Forskyvningene i tallene fra 1939 til 1948 går i samme retning for såvidt det er sterk stigning både for regn, tåke, sjørøyk og for vått føre. Derimot er det nokså store avvikelser mellom prosenttallene for «snø eller hagl» og «snødekt eller islagt». Men de absolutte tallene for «snø eller hagl» er gjennomgående små. Det er også store avvikelser mellom prosenttallene for «godvær» og «tørt». Men avvikelserne går her i samme retning: det er overalt blitt flere ulykker i godvær og færre ulykker i tørt føre.

Forskyvningene i tallene kan bero på at været var annerledes i 1948 enn i 1939, men de kan også skyldes f. eks. at trafikken i noen grad har skiftet karakter på grunn av innskrenkningene.

Oppgavene over ulykker på grunn av feil ved veidekket i tabell 10, viser en sterk oppgang av tilfeller med homp eller hull i veien og særlig i bygdene tilfeller med telegrop. Av tilfeller med homp eller hull i veien var det i bygdene 20 i 1939 og 48 i 1948, i Oslo 2 i 1939 og 5 i 1948, i de andre byene 5 i 1939 og 17 i 1948. Av tilfeller med telegrop var det henholdsvis 2 og 13, 1 og 0, 0 og 2. Men det er mulig at de større tall i 1948 kan skyldes at skjemaene er nøyaktigere fylt ut i 1948 enn i 1939.

Arbeidet med å jamne ut veiene og sikre trafikken på de farligste stedene må føre til at de bratte bakkene etter hvert kommer til å spille mindre rolle som ulykkesmoment. Men som følgende tabell viser, var det allerede i 1939 forholdsvis få ulykker på slike steder:

Tabell r. Trafikkulykkene i bygder og byer i 1939 og 1948 fordelt prosentvis etter bakke- og stigningsforhold.

Bakke- og stigningsforhold	Bygder (÷ Aker)		Oslo og Aker		Andre byer	
	1948	1939	1948	1939	1948	1939
Bakke, bratt	3.0	1.4	1.5	1.4	2.9	2.9
» ikke bratt	8.4	7.2	5.3	7.2	8.0	6.9
» topp	2.0	1.2	0.2	1.2	1.4	0.6
» fot	1.2	3.6	0.3	3.6	2.1	0.8
Jamt stigende vei	30.4	31.5	30.6	31.5	17.9	22.8
Horisontal vei	55.0	55.1	62.1	55.1	67.7	66.0
I alt ¹	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Det er bare i Oslo en kan si at tallene har beveget seg i den retning som ble antydnet. Gruppen «horisontal vei» har her gått opp med 67.1 pst. og gruppen «jamt stigende vei» med 44.1 pst. mens de andre tilfeller har

¹ Uoppgitte tilfeller holdt utenfor.

gått ned med 18,5 pst. Men da de absolutte tallene til dels er ganske små, kan en ikke være sikker på at denne tilsynelatende sammenheng mellom bevegelsen i prosenttallene ikke skyldes tilfeldigheter. I hvert fall er det så at tallene i de andre landsdeler ser ut til å bevege seg på en mer tilfeldig måte.

Heller ikke oppgavene over veibredde og kurveforhold gir rett til å trekke bestemte slutninger. Da det gjennomgående er store tall i gruppene her, foretrekker en å føre opp endringsprosentene.

Tabell s. Trafikkulykkene i bygdene og byene i 1948 fordelt etter veibredden og kurveforholdene i prosent av de tilsvarende tall for 1939.

Veibredde. Kurveforhold	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939	
<i>Bygder (÷ Aker):</i>			
Alle med oppgitt veibredde	2 207	1 987	111.1
Under 4 meter	373	319	116.9
4—4.9 »	582	606	96.0
5—5.9 »	581	589	98.6
6—6.9 »	458	322	142.2
7 meter og over	213	151	141.1
Alle med oppgitt kurveforhold ..	2 088	1 818	114.9
Ikke kurve	987	825	119.6
Slakk »	691	604	114.4
Skarp »	410	389	105.4
<i>Oslo og Aker:</i>			
Alle med oppgitt veibredde	1 363	1 050	129.8
Under 7 meter	350	300	116.7
7—8.9 »	406	374	108.6
9 meter og over	607	376	161.4
Alle med oppgitt kurveforhold ..	1 728	1 108	156.0
Ikke kurve	1 463	925	158.2
Slakk »	206	122	168.9
Skarp »	59	61	96.7
<i>Andre byer:</i>			
Alle med oppgitt veibredde	969	1 024	94.6
Under 7 meter	443	436	101.6
7—8.9 »	295	311	94.9
9—10.9 »	116	131	88.5
11 meter og over	115	146	78.8
Alle med oppgitt kurveforhold ..	836	783	106.8
Ikke kurve	645	604	106.8
Slakk »	137	128	107.0
Skarp »	54	51	105.9

Med hensyn til veibredden er det i bygdene særlig sterk oppgang i ulykkestallene for de bredeste veiene, veiene på over 6 m. Det er også oppgang for de aller smaleste veiene, 4 m. og under, men nedgang for veien på 4—5.9 m.¹ I Oslo er forholdet noe liknende, størst oppgang for

¹ I tabell 11 er det oppgaver over veibredden særskilt for veier med og uten rekkverk og for veier med forskjellig slags veikant. Det viser seg at forholdet mellom prosenttallene går igjen i hovedsaken overalt hvor de absolutte tallene ikke er altfor små.

de bredeste gatene og minst for de middels brede. I de andre byene stiller tallene seg derimot desto gunstigere jo bredere gatene blir. Her kan det ha stor betydning hvorledes ulykkene i de to årene fordeler seg på de større og mindre byer. Ifølge tabell 1 har tallet på trafikulykker siden 1939 gått ned i alle de største byene unntatt Drammen, det er praktisk talt uforandret i de middels store byene på 10—20 000 innbyggere og har steget sterkt i småbyene på under 10 000 innbyggere. Tallene over kurveforholdene i byene utenfor Oslo viser at det ikke er blitt forholdsvis vesentlig færre ulykker på de farligste stedene. I Oslo er det derimot blitt færre ulykker på steder med skarp kurve mens tallene forresten har steget. Også i bygdene har utviklingen vært gunstig med omsyn på dette om enn i mindre utpreget grad enn i Oslo. For ulykker i skarp kurve i bygdene er det i tabell 10 oppgaver over banehellingen. Det viser seg at tallet på ulykker i skarp kurve med overhøyde har steget fra 80 til 117, mens tallet på ulykker i kurve uten overhøyde har gått ned fra 104 til 98 (uoppgitte tilfeller 205 i 1939 og 195 i 1948).

Vi kommer til slutt til oppgavene for bygdene i tabell 11 om veikanten og kantvernet. Da oppgavene er spesifisert etter veibredden, og ulykkene fordeler seg forskjellig etter veibredden for de ulike slags veikanter og kantvern, vil en jamføre ikke bare totaltallene, men også tallene for veier med en mer bestemt bredde, 4—5.9 m, hvor det overalt er forholdsvis mange ulykker.

Tabell t. Trafikkulykker i bygdene i 1939 og 1948 fordelt etter kantvernets art.

Kantvern	Alle veier			Veier med bredde på 4—5.9 m		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939		1948	1939	
Sammenhengende murt eller støpt rekkverk	98	52	188.5	62	30	206.7
Annet rekkverk	93	50	186.0	39	26	150.0
Stabbestein	199	293	67.9	121	178	68.0
Intet rekkverk	1 376	1 129	121.9	696	638	109.1
I alt	1 766	1 524	115.9	918	872	105.3

Her, liksom når det gjaldt veidekkene, vil forbedringen av veiene i løpet av årene kunne forskyve forholdet mellom tallene i gruppene ganske betraktelig. Den sterke nedgang i tallene for veier med stabbestein sett i forbindelse med oppgangen for veier med rekkverk kan for en større eller mindre del være følgen av en slik forskyvning.

Arbeidet med å gjøre veiene bedre vil her mest gå ut på å skaffe faste istedenfor løse veikanter. Det er derfor ikke underlig at endringsprosenten stiller seg ugunstigere for veier med fast veikant enn for veier med løs

Tabell u. Trafikkulykker i bygdene i 1939 og 1948
fordelt etter veikantens fasthet.

Veikantens fasthet	Alle veier			Veier med bredde på 4—5.9 m		
	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939	Absolutte tall		1948 i pst. av 1939
	1948	1939		1948	1939	
Fast veikant	1 302	1 125	115.7	682	651	104.8
Løs veikant	195	230	84.8	117	141	83.0
Ingen veikant	463	348	133.0	190	194	97.9
I alt	1 960	1 703	115.1	989	986	100.3

veikant, selv om forskjellen mellom prosenttallene også kan bero på andre faktorer som utviklingen av trafikken i de forskjellige strøk og forsiktigere kjøring. Som følge av den sterke stigning i tallet på ulykker som har funnet sted på fylkes- eller bygdevei, måtte en snarest vente en sterk stigning i tallet på ulykker på steder der det ikke var noen veikant. Når tallet på ulykker på slike steder på veier med bredde 4—5.9 m ikke har steget, kan dette bero på tilfeldigheter. I hvert fall har tallet på ulykker på steder uten veikant steget sterkere enn tallet på ulykker på steder med veikant i de fleste av veibreddegruppene.

3. Årsaksforholdene.

I tabell 12 vil en finne oppgaver over hvorledes trafikkulykkene fordeles seg etter ulykkenes hovedårsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken. For de tre landsdelene er det bare tall for de største hovedgrupper av årsaker.

Ser en på tallene for alle trafikkenheter i riket, vil en finne at det er sterk stigning fra 1939 til 1948 i tallet på ulykker hvor hovedårsaken var trafikkfeil, mens det er større eller mindre nedgang i tallene i alle de andre gruppene. Tallet på ulykker hvor hovedårsaken var trafikkfeil, har steget med 36.3 pst. På den annen side har tallet på ulykker hvor hovedårsaken var værforhold, tall som forresten er små i seg selv, gått ned med over 50 pst. Tallet på ulykker hvor hovedårsaken var personlige forhold hos førere, syklist eller gående, har gått ned med ca. 33 pst. Derimot har tallene bare gått ned en ubetydelighet når det gjelder ulykker hvor hovedårsaken lå hos kjøretøyet eller i veiens tilstand. Da det i mange tilfeller vil være vanskelig å avgjøre hva som er hovedårsaken, kan tallene ikke gi noe helt nøyaktig bilde av de virkelige forhold.¹

Som følge av den sterke stigning i tallet på ulykker hvor trafikkfeil var hovedårsaken, har prosenten av disse tilfeller gått opp fra 73.0 i 1939

¹ Hvorledes Byrået går fram i de tilfeller hvor politiet har gitt opp flere årsaker, uten å peke ut noen bestemt hovedårsak, er det gjort rede for i statistikken for 1941—47 (N. O. S. X 198) s. 26.

til 81.7 i 1948. Prosenten ligger noe lavere i begge år hos jernbanetog, trikker, rutebiler og utleiebiler, og noe høyere hos fotgjengere.

I 1948 var det 4 671 ulykker hvor hovedårsaken var trafikkfeil. De viktigste av disse feilene var følgende: vike- eller stoppeplikt ikke fulgt (968), kjørt med for stor fart (693), kjørt for lite til høyre for møtende kjøretøy (370), barn i kjørebanelen (284), fotgjengere gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy (275), kjørt på feil side av veien (259), kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra (246), uforsiktig bakking (188), kjørt for nær etter annet kjøretøy (183). I de fleste av disse tilfeller har tallene steget sterkt siden 1939. Bare når det gjelder kjørt med for stor fart og kjørt på feil side av veien er tallene lavere i 1948 enn i 1939.¹

Med hensyn til enkeltårsakene i de andre hovedgrupper er det nedgang i tallene i de fleste tilfeller. Særlig stor var nedgangen for de tilfeller hvor føreren var uøvd eller ute av trening, nemlig fra 57 i 1939 til 9 i 1948. Av årsaker hvor tallene har steget, nevner en: ratt eller andre redskaper til manøvrering i uorden (13 i 1939, 34 i 1948), dårlig veidekke (15, 27), telegrop eller annen grop (2, 22), særlig smal vei (37, 46).

Tallet på ulykker hvor trafikkfeil var hovedårsaken har steget i alle landsdeler, mest i Oslo og Aker, nemlig med 57.2 pst., noe mindre i bygdene (25.2 pst.) og de andre byene (24.2 pst.). Oppgangen var alle steder sterkere enn oppgangen i totaltallet av ulykker (23.5 pst. i Oslo og Aker, 9.0 pst. i bygdene (÷ Aker) og 5.3 pst. i byene utenfor Oslo). I motsetning til hva forholdet var i riket, er det for bygdene en årsaksgruppe til hvor tallet har steget fra 1939 til 1948, nemlig ulykker hvor årsaken lå i veiens tilstand. Tallet har her steget med 9.8 pst. eller omtrent som totaltallet i bygdene.

Undersøker en forholdet særskilt for de enkelte trafikkenheter, viser det seg at forskyvningene mellom tallene for de ulike årsaksgrupper går i samme retning slik at trafikkfeilgruppen går fram på bekostning av de andre gruppene. Som et unntak kan en nevne at prosenten av de ulykker som skyldtes veiens tilstand, har steget litt hos lastebilene (fra 10.6 til 10.8), et trekk som går igjen i alle landsdelene.

De relative forskyvninger mellom tallene for de enkelte viktigere trafikkfeil er også gjennomgående de samme for de enkelte trafikkenheter som kan jamføres med hverandre. De viktigste feil som er blitt forholdsvis hyppigere, er uforsiktig bakking, kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra, kjørt for nær etter annet kjøretøy og vike- eller stoppeplikt ikke fulgt. Med hensyn til uforsiktig bakking danner særlig private personbiler og drosjer unntak, her er det blitt forholdsvis færre av den

¹ Andre feil som det er færre av i 1948 enn i 1939 er: kjørt forbi bakfra enda veien ikke var fri, kjørt forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uoversiktlig kurve, uforsiktig bremsing, kjørt uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille, ikke vært merksam på signal- eller varselskilter og lyset ikke blendet ned for møtende. Da grupperingen er noe endret, kan jamføringen med 1939 ikke foretas for enkelte av feilene. Se om dette i statistikken for 1941—47, s. 19.

slags feil. Ellers er det særlig å merke at en hos rutebilene finner en relativ nedgang i tallene for alle disse feil unntatt uforsiktig bakking. Til gjengjeld er det en hel del mindre hyppige feil som har fått forholdsvis større tall hos rutebilene.

De viktigste feil som er blitt forholdsvis sjeldnere, er som nevnt kjørt med for stor fart og kjørt på feil side av veien. Som unntak her kan en nevne at det nå forholdsvis hyppigere hender at alminnelige syklistene kjører på feil side av veien (15.7 pst. av alle trafikkfeiltilfeller og 11.1 pst. av alle tilfeller i 1939, men henholdsvis 17.8 og 14.9 pst. i 1948).

Vi så at tallet på ulykker hvor trafikkfeil var hovedårsaken, var steget med ikke mindre enn 36 pst. fra 1939 til 1948. Tallet på konstaterte trafikkfeil i det hele er ifølge tabell 13 ikke steget på langt nær så meget, nemlig bare med 4 pst. Det er altså blitt hyppigere at en trafikkfeil, som er begått, er hovedårsak til ulykken. Prosenten av tilfeller hvor en begått trafikkfeil var hovedårsak, steg — for alle feil tatt under ett — fra 56.8 i 1939 til 74.2 i 1948. En må imidlertid anta at denne stigning i prosent i hovedsaken beror på at Byrådet i 1948 hadde ført strengt gjennom det prinsipp for ulykker med flere årsaker uten oppgitt hovedårsak å ta trafikkfeilen som hovedårsak når en slik feil var kombinert med andre årsaker (unntatt ulykker hvor føreren var alkoholpåvirket og ulykker hvor hele situasjonsbildet pekte mot en annen årsak som hovedårsak).

Stigningen i prosent av tilfeller hvor en trafikkfeil er hovedårsak, er noe ujevn idet den er atskillig større for enkelte feil enn for andre. Men for de feil hvor tallene ikke er for små, gjelder det stort sett at prosentens størrelse varierer i samme retning i de to år. Av hyppige feil med høy prosent har en f. eks. uforsiktig bakking (82.0 pst. i 1939, 83.9 pst. i 1948), uforsiktig start (74.6, 83.3), kjørt for nær etter annet kjøretøy (72.2, 83.6) og vike- eller stoppeplikt ikke fulgt (63.3, 91.2). En hyppig feil med lave prosenttall er «ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal» (45.6, 47.2).

En kunne tenke seg at variasjonene i prosentens stigning kunne stå i samsvar med variasjonene i stigningen i totaltallet av de ulike feil. Men dette er ikke tilfelle. Derimot ser det ut til å være en slik korrelasjon mellom endringene i tallene på de ulike trafikkenheter som var med i ulykkene, og endringene i prosent av tilfeller hvor disse trafikkenheter var hovedårsak til ulykken. Høyest på listen kommer her jernbanetog og «andre biler» (servicebiler, sykebiler, brannbiler m. v.). Antallet av jernbanetog som var med i ulykkene, har steget fra 16 i 1939 til 52 i 1948. Prosenten av ulykker hvor disse trafikkmidler var hovedårsak til ulykken, steg fra 12.5 til 21.2. Antallet av «andre biler» steg fra 110 til 296, prosent av ulykker hvor de var hovedårsak, fra 37.3 til 52.4. Etter disse trafikkmidler kommer trikker hvor totaltallet har steget med 67.4 pst., mens prosent av ulykker der de var hovedårsak, har steget fra 15.5 til 20.5. Videre nevnes rutebiler (61.7, 47.1—49.5), lastebiler (25.8, 48.1—52.8) og lukkede varebiler (43.1, 43.8—45.0). På den annen side har vi som trafikkenheter hvor totaltallet

har gått ned sammen med prosenten av tilfeller hvor trafikkenheten var hovedårsak: gående ($\div 3.2$, 61.0—59.5), motorsykler ($\div 20.9$, 52.6—47.5) og utleiebiler ($\div 61.0$, 54.0—50.0). Det er vesentlig tre unntak fra regelen der en finner at trafikkenheten er hovedårsak forholdsvis hyppigere til tross for at den er iallfall relativt sjeldnere med. Dette er alminnelige sykler hvor totaltallet har gått ned med 19.1 pst., mens prosenten av hovedårsakstilfeller har steget fra 47.1 til 52.2, «andre motorkjøretøyer» (traktorer, lokomobiler m. v.) ($\div 39.5$, 55.6—69.4) og hestekjøretøyer (3.8, 29.2—44.5).

Vi vil nå undersøke hvorledes forholdet stiller seg for de enkelte aldersgrupper av førere (tabell 16). Her finner vi at det har skjedd sterke forskyvninger både mellom tallene for de ulike aldersgrupper og mellom tallene for de to kjønn. Det er i begge årene nokså mange tilfeller hvor alder og kjønn ikke er gitt opp, og de beregnede endringsprosenten 1939—48 blir derfor ikke helt nøyaktige.

Tallet på alle førere (for motorkjøretøyer, jernbanetog, trikker og sykler) steg ifølge tabell 16 med 14.6 pst. fra 1939 til 1948. Stigningen faller vesentlig på de mannlige førere (7 966 i 1939, 9 141 i 1948), mens tallet på kvinnelige førere praktisk talt er det samme¹ i de to årene (277 i 1939, 279 i 1948). Når tallet på kvinnelige førere ikke har steget, henger dette sammen med at flertallet av kvinner kjører private personbiler og alminnelige sykler, altså trafikkmidler som det er færre av i 1948 enn i 1939. Faktisk er det litt flere kvinnelige syklistene med i 1948 (137) enn i 1939 (129). I 1948 utgjør kvinnene 22.8 pst. av alle syklistene, i 1939 17.4 pst. Også blant førerne av private personbiler er det forholdsvis litt flere kvinner i 1948 (4.3 pst.) enn i 1939 (4.1 pst.) men forskjellen her er så liten at den kan være tilfeldig.

Hva angår forskyvningene mellom aldersgruppene, viser det seg at tallene har gått ned i de yngre gruppene, mens de har gått opp i de eldre gruppene, slik at førerne gjennomsnittlig er eldre i 1948 enn i 1939. Tar en de mannlige førere under ett, har tallet sunket med 26.8 pst. i gruppen under 18 år, med 42.3 pst. i gruppen 18—20 år og med 10.9 pst. i gruppen 21—29 år, mens tallet har steget med 36.5 pst. i gruppen 30—49 år og med 83.1 pst. i gruppen 50 år og over. De tilsvarende endringstall for kvinner er $\div 16.2$, $\div 52.8$, $\div 33.0$, $+ 37.5$ og $+ 157.1$ pst.² Tallene for kvinner er forholdsvis små og derfor mer preget av tilfeldigheter. Disse forskyvninger mellom aldersgruppene beror ikke i noen vesentlig grad på forskyvningene mellom tallene på de ulike trafikkmidler. Forholdet mellom endringsprosentene avviker f. eks. ikke meget hos førerne for private personbiler og lastebiler. Forskyvningene går for en del i samme retning som forskyvningene mellom de tilsvarende aldersgrupper i hele befolkningen.

¹ Det er 567 tilfeller i 1939 og 674 i 1948 hvor det ikke er gitt opp om føreren var mann eller kvinne.

² Før beregningen er tallet på uoppgitte i begge år fordelt forholdsmessig på de enkelte aldersgrupper. Forsåvidt er beregningen litt unøyaktig.

Endringsprosentene 1939—1948 er her for menn: + 3.1, ÷ 17.1, + 1.2, + 11.9, + 16.9, for kvinner: + 2.7, ÷ 16.5, + 1.6, + 8.9, + 14.7. Men som en ser, er både nedgangen i de yngre grupper av førere og oppgangen i de eldre grupper langt mer utpreget. Regner en ut for hvert av årene hvor mange mannlige førere det er pr. 1 000 menn i befolkningen og hvor mange kvinnelige førere det er pr. 10 000 kvinner i befolkningen, får en følgende tall (tab. v, A):

Tabell v. Mannlige førere i prosent av menn og kvinnelige førere i promille av kvinner i befolkningen¹ i riket 1939 og 1948. Prosent av alle førere som var hovedårsak til ulykken i riket 1939 og 1948.

	A				B	
	Menn		Kvinner		Prosent av alle førere som var hovedårsak	
	1948 Prosent	1939 Prosent	1948 Promille	1939 Promille	1948	1939
Under 18 år	0.4	0.6	0.7	0.9	66.3	53.1
18—20 »	5.2	7.5	2.4	4.2	58.4	57.8
21—29 »	10.5	11.9	2.6	4.0	50.8	52.4
30—49 »	10.6	8.6	2.8	2.2	46.8	48.9
50 år, og over	3.5	2.3	0.9	0.4	47.8	50.9

Forskyvningen mot høyere alder i 1948 er gjennomgående både for menn og kvinner. Det er i 1948 forholdsvis færre førere under 30 år, og fallet i prosenten fra 1939 til 1948 tar til relativt med synkende alder. Tilsvarende er stigningen i prosenten større for aldersgruppen over 50 år enn for gruppen 30—49 år.

I B i tabellen er ført opp prosenten av ulykker hvor føreren var hovedårsak til ulykken.

Forholdet er her snarest det motsatte av det som vi fant for trafikk-enhetene. Prosenten har gått opp hos de yngste som det er blitt færre av, og den har gått ned hos de eldste som det er blitt flere av. Nedgangen i prosenten begynner imidlertid allerede med aldersgruppen 21—29 år som har gått ned i tall (om enn ikke så meget som de yngre gruppene). Prosent-tallene for de kvinnelige førere viser ikke noen tydelig tendens, de absolute tallene i de enkelte aldersgrupper er også forholdsvis små.

Tabell 15 gir oppgaver for drepte og skadde fotgjengere som svarer til oppgavene for førerne i tabell 16. Men aldersgrupperingen er litt annerledes i tabell 15. Da bevegelsen i tallene ikke ser ut til å ha vært noe videre forskjellig for de to kjønnene, slår vi menn og kvinner sammen for å få større tall i aldersgruppene.

Vi finner da liksom for førerne at endringene i totaltallene fra 1939 til 1948 i de enkelte aldersgrupper for en del har gått i samme retning som endringene i de samme aldersgrupper i hele befolkningen.

¹ Førere i 1939 i forhold til befolkningen pr. 1/1 1940, førere 1948 i forhold til befolkningen pr. 1/12 1946.

Tabell w. Endringsprosenten 1939—1948 for drepte og skadde fotgjengere¹ og for hele befolkningen i riket. Drepte og skadde fotgjengere¹ i riket pr. 10 000 av befolkningen² i 1939 og 1948.

	1948 i pst. av 1939		Drepte og skadde fotgjengere pr. 10 000 av befolkningen	
	Drepte og skadde fotgjengere	Hele befolkningen	1948	1939
Under 5 år	193.5	140.8	6.1	4.4
5—7 »	96.6	109.3	6.4	7.2
8—14 »	74.7	87.6	2.4	2.8
15—24 »	51.5	88.2	1.0	1.8
25—59 »	76.7	110.9	1.5	2.2
60 år og over	114.9	112.7	4.6	4.5

I forhold til hele befolkningen har tallet steget sterkt i den yngste gruppen (småbarn) og litt hos de eldste (minst 60 år). Ellers gjelder det som for førerne, at relativtallet har gått ned, om enn forholdsvis mer og mer med stigende alder i gruppene 5—24 år. Den sterke stigning i tallet på drepte og skadde småbarn (under 5 år) finner en i alle landsdeler: i bygdene (÷ Aker) steg tallet fra 24 til 56, i Oslo og Aker fra 30 til 68, i byene utenfor Oslo fra 38 til 53.

Mens prosenten av førere som var hovedårsak til ulykken (alle aldersgrupper under ett), gikk *ned* fra 49.7 i 1939 til 48.2 i 1948 (fra 50.9 til 48.6 for mannlige førere), *steg* prosenten av drepte og skadde fotgjengere som var hovedårsak til ulykken fra 65.6 i 1939 til 74.1 i 1948. I de enkelte aldersgrupper var prosenten i de to årene:

Tabell x. Drepte og skadde fotgjengere som var hovedårsak til ulykken i prosent av alle drepte og skadde fotgjengere i riket i 1939 og 1948.

	Under 5 år Pst.	5—7 år Pst.	8—14 år Pst.	15—24 år Pst.	25—59 år Pst.	60 år og over Pst.
1948	94.9	89.2	78.0	61.4	62.0	67.7
1939	89.9	82.1	74.7	60.0	52.4	66.5

Prosenten av ulykker der den drepte og skadde fotgjenger var hovedårsak til ulykken, har steget sterkest blant de yngste opp til 7 år og i aldersgruppen 25—59 år. Som følge av den sterke stigning i prosenten i gruppen 25—59 år har minimum flyttet seg fra denne gruppe til gruppen 15—24 år.

I tabell 17 er det enkelte oppgaver som belyser visse sider ved førernes skyldforhold i de saker hvor et motorkjøretøy var hovedårsak til ulykken.

¹ Fotgjengere med uoppgitt alder fordelt forholdsmessig på de enkelte aldersgrupper.

² Beregnet tilsvarende som angitt i noten til tabell v, side 37.

Spørsmålene om dette på skjemaet er fremdeles dårlig besvart. Særlig gjelder dette spørsmålet om hvor mange timer føreren hadde kjørt som bare er besvart i et fåtall av tilfeller.

Prosenten av saker hvor føreren ble satt under tiltale, er omtrent den samme i 1948 som i 1939 når en ikke regner med de uoppgitte tilfeller. Prosenten var nemlig 37.0 i 1939 og er 36.6 i 1948. Går en ut fra at det ikke var noen tilfeller blant de sakene som spørsmålet ikke er besvart for, har prosenten gått ned fra 25.5 til 21.8.

Det er blitt forholdsvis sjeldnere at føreren ikke har førerkortet i orden. I 1939 var det 2.5 pst. av alle tilfeller der føreren ikke hadde noe kort (eller 2.9 pst. hvis en holder utenfor de uoppgitte tilfeller). I 1948 er prosenten 1.9 (2.0). Prosenten av tilfeller der føreren ikke hadde førerkort til dette kjøretøy, var 0.8 i 1939 (også om en holder uoppgitte tilfeller utenfor), men har gått ned til 0.1 (0.2) i 1948.

Etter loven er et førerkort ikke gyldig når det er over 5 år gammelt. I 1939 var det 48.8 pst. av kortene som var så gamle, i 1948 er prosenten 59.2. På den annen side har prosenten av kort som var høyst 1 år gamle, steget fra 12.8 til 18.0. Av de førerkort som etter oppgavene skulle ha vært fornyet, var det i 1939 nokså mange (6.3 pst.) som ikke var fornyet. I 1948 er det forholdsvis få tilfeller (0.9 pst.). I 1939 var det særlig mange drosjebilførere som ikke hadde fornyet førerkortet (13.6 pst.), men i 1948 ligger prosenten lavt over hele linjen.

Alkoholprøver. Ifølge tabell 12 var det i 1939 2.6 pst. av alle ulykker hvor alkoholpåvirkning var gitt opp som hovedårsak til ulykken. Nest etter uoppmerksomhet er alkoholpåvirkning den hyppigste av de årsaker som ligger hos trafikantene. I 1948 har prosenten gått ned til 1.7. Imidlertid har vi sett at også prosenten av alle ulykker hvor hovedårsaken lå hos trafikantene, har gått ned. Og blant disse ulykker er alkoholpåvirkning blitt hyppigere, idet prosenten innenfor denne gruppe har steget fra 24.7 til 27.0. Det samme forhold finner en igjen hos fotgjengerne hvor alkoholpåvirkning spiller en særlig stor rolle som hovedårsak. Prosenten i forhold til alle hovedårsaker har her gått ned fra 7.1 til 3.7, mens prosenten i forhold til hovedårsaker som ligger hos trafikantene, har gått opp fra 36.1 til 38.7. Prosenttallene for passasjerer, som er en ny gruppe trafikanter i statistikken, er 14.4 og 35.0 i 1948. I 1939 var alkoholpåvirkning særlig hyppig blant de personlige hovedårsaker hos lastebilførere. Prosenten har her sunket fra 34.2 i 1939 til 28.6 i 1948.

Tallet på tilfeller hvor alkoholpåvirkning hos fører av motorkjøretøy er gitt opp som hovedårsak, har gått ned fra 79 i 1939 til 46 i 1948. Tallet på førere av motorkjøretøy som er blitt alkoholprøvd, har ifølge oppgavene i tabell 17 ikke gått ned så meget, nemlig bare fra 185 til 160. Spørsmålet om alkoholprøve er imidlertid nokså ofte ubesvart (i 411 av 3 696 tilfeller i 1939, i 532 av 4 408 tilfeller i 1948). Holder en utenfor de uoppgitte tilfeller, var prosenten av førere som ble prøvd, 4.1 i 1948 mot 5.7 i 1939.

Regner en de førere som det ikke var oppgave for med til de ikke prøvde, blir prosenten 3.6 i 1948 mot 5.0 i 1939. Nedgangen i prosenten henger sammen med at trafikkfeilene spiller så meget større rolle blant hovedårsakene i 1948 enn i 1939.

Også når det gjelder utfallet av prøvene, er det mange uoppgitte tilfeller, nemlig 89 av 185 i 1939 og 62 av 160 i 1948. Fordelingen etter alkoholpromillen kan derfor ikke bli sikker. Etter loven regnes føreren alltid for å være påvirket av alkohol (ikke edru) hvor alkoholkonsentrasjonen i blodet er større enn $\frac{1}{2}$ promille. Dette var tilfelle med ikke mindre enn 74.0 pst. av de alkoholprøvde i 1939. I 1948 er prosenten bare 46.9. Nedgangen faller for største delen på de tilfeller hvor promillen ligger nærmest over grensen, 0.50—0.99 promille. På disse tilfeller falt det 21.9 pst. i 1939, men bare 5.1 pst. i 1948. Prosenten av tilfeller med minst 1 promille har også gått ned, nemlig fra 52.1 til 41.8. I 1939 var det 39.6 pst. tilfeller med 1.00—1.99 promille, 11.5 pst. med 2.00—2.99 promille og 1.0 pst. med minst 3 promille. I 1948 er prosenttallene for disse grupper 31.6, 10.2 og 0.0. Prosenten av tilfeller med minst $\frac{1}{2}$ promille var i 1948 minst (25—30) for enkelte grupper av yrkessjåfører (drosjebilførere, rutebilførere og førere av servicebiler, brannbiler, sykebiler o. likn.).

Tabell 1. Trafikkulykker i 1948 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse, fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen.

Fylker Byer	Ulykker i alt	Kjøretøyer kjørte						Kjøre- tøyer veltet	Andre tilfeller	Sam- men satte tilfeller	Ulykker hvor mennesker ble:				Ulykker med skade på:		
		i hver- andre	på person	på dyr	på et stille- stående kjøretøy	på fast gjen- stand	utfor veien				drept eller skadd i alt	drept	alvorlig skadd	lettere skadd	bare eiendom	både mennes- ker og eiendom	eiendom i alt
<i>Riket</i>	5 792	3 371	923	53	617	204	128	56	172	268	2 034	136	677	1 221	3 758	632	4 390
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208	756	82	271	403	1 591	367	1 958
Østfold	113	67	14	2	12	2	4	2	1	9	45	4	7	34	68	25	93
Akershus	341	243	18	3	40	7	5	2	—	23	64	5	21	38	277	27	304
Hedmark	260	144	21	11	24	11	19	6	3	21	84	8	24	52	176	37	213
Oppland	188	120	17	2	14	3	7	6	1	18	58	9	18	31	130	36	166
Buskerud	230	138	24	2	24	5	12	1	—	24	63	8	24	31	167	28	195
Vestfold	193	127	20	1	23	8	4	1	—	9	67	7	31	29	126	32	158
Telemark	143	80	16	4	15	5	3	2	3	15	38	4	14	20	105	18	123
Aust-Agder	41	23	4	—	6	2	1	2	—	3	12	2	3	7	29	3	32
Vest-Agder	59	41	3	—	9	1	2	1	—	2	18	2	7	9	41	13	54
Rogaland	193	101	24	9	16	7	11	4	3	18	81	6	28	47	112	42	154
Hordaland	80	42	10	—	6	6	5	3	3	5	29	1	11	17	51	11	62
Sogn og Fjordane	58	31	1	1	6	5	4	1	—	9	17	2	6	9	41	6	47
Møre og Romsdal	80	35	4	4	12	4	9	2	1	9	30	6	8	16	50	17	67
Sør-Trøndelag	118	58	26	1	11	6	5	1	3	7	54	13	23	18	64	18	82
Nord-Trøndelag	103	46	9	4	10	5	10	3	2	14	43	1	20	22	60	23	83
Nordland	66	35	5	1	8	2	1	3	2	9	24	1	11	12	42	16	58
Troms	62	27	7	2	10	1	6	2	—	7	21	2	10	9	41	11	52
Finnmark	19	6	4	—	—	1	2	—	—	6	8	1	5	2	11	4	15

Byer	3 445	2 007	696	6	371	123	18	14	150	60	1 278	54	406	818	2 167	265	2 432
Østfold	70	46	7	—	7	7	—	1	1	1	17	1	4	12	53	7	60
Akershus	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Oslo	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33	812	27	220	565	1 446	155	1 601
Hedmark	36	31	2	—	1	—	—	1	—	1	16	1	9	6	20	8	28
Oppland	20	16	1	—	2	1	—	—	—	—	8	1	4	3	12	6	18
Buskerud	104	73	11	—	11	3	1	—	—	5	33	—	15	18	71	12	83
Vestfold	95	66	10	—	12	4	1	—	—	2	30	2	12	16	65	17	82
Telemark	102	60	18	—	4	12	—	1	3	4	44	2	16	26	58	17	75
Aust-Agder	20	11	2	—	1	3	—	—	1	2	7	—	3	4	13	2	15
Vest-Agder	33	23	8	—	1	—	—	—	—	1	15	—	7	8	18	2	20
Rogaland	190	93	37	—	40	9	—	—	6	5	73	5	35	33	117	16	133
Bergen	273	104	89	—	31	17	2	2	25	3	143	5	32	106	130	12	142
Sogn og Fjordane	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	42	21	8	—	5	4	—	1	3	—	15	5	5	5	27	2	29
Sør-Trøndelag	125	75	32	—	7	5	1	2	1	2	42	3	32	7	83	6	89
Nord-Trøndelag	16	10	2	—	4	—	—	—	—	—	6	1	3	2	10	—	10
Nordland	50	31	8	1	7	2	—	—	—	1	16	1	9	6	34	3	37
Troms	8	2	1	—	5	—	—	—	—	—	1	—	—	1	7	—	7
Finnmark	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Oslo	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33	812	27	220	565	1 446	155	1 601
Bergen	273	104	89	—	31	17	2	2	25	3	143	5	32	106	130	12	142
Trondheim	125	75	32	—	7	5	1	2	1	2	42	3	32	7	83	6	89
Stavanger	139	59	31	—	33	6	—	—	6	4	62	4	30	28	77	14	91
Drammen	86	62	9	—	9	2	—	—	—	4	27	—	13	14	59	12	71
Byer med:																	
15-20 000 innb.	112	70	24	—	9	3	—	—	2	4	42	1	20	21	70	10	80
10-15 000 »	158	95	21	—	22	15	—	—	4	1	47	6	19	22	111	17	128
5-10 000 »	191	137	15	—	14	13	2	3	2	5	67	4	28	35	124	31	155
Under 5 000 innb.	103	61	15	1	14	7	—	1	—	4	36	4	12	20	67	8	75

Tabell 2. Drepte og skadde personer i 1948 i de

Fylker Byer	Drepte og skadde i alt	Drepte										
		I alt	Menn	Kvinner	Yrkesjåfører	Biførere ellers	Motorsyklist	Syklist	Passasjerer	Gående	Andre	Uoppgitt
<i>Riket</i>	2 433	157	108	49	4	6	8	30	39	62	8	—
<i>Bygder</i>	1 057	103	76	27	4	6	7	22	34	24	6	—
Østfold	58	4	2	2	—	1	—	1	2	—	—	—
Aker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rest av Akershus	80	7	6	1	1	1	1	1	2	1	—	—
Hedmark	107	8	8	—	1	1	—	2	1	1	2	—
Oppland	77	10	10	—	—	1	—	4	2	3	—	—
Buskerud	113	9	4	5	—	1	1	2	2	3	1	—
Vestfold	73	7	5	2	—	—	2	3	—	2	—	—
Telemark	47	4	2	2	—	—	—	—	1	3	—	—
Aust-Agder	15	2	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—
Vest-Agder	24	2	2	—	—	—	1	—	—	—	1	—
Rogaland	90	6	5	1	—	1	1	2	—	1	1	—
Hordaland	46	2	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Sogn og Fjordane	30	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Møre og Romsdal	44	8	6	2	—	1	1	1	4	1	—	—
Sør-Trøndelag	57	13	9	4	1	—	—	3	1	7	1	—
Nord-Trøndelag	61	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Nordland	63	16	11	5	—	—	—	—	16	—	—	—
Troms	48	2	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—
Finnmark	24	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
<i>Byer</i>	1 376	54	32	22	—	—	1	8	5	38	2	—
Østfold	18	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Akershus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oslo	886	27	17	10	—	—	1	2	3	19	2	—
Hedmark	17	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Oppland	9	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Buskerud	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vestfold	31	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—
Telemark	46	2	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—
Aust-Agder	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vest-Agder	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rogaland	76	5	2	3	—	—	—	—	—	5	—	—
Bergen	146	5	3	2	—	—	—	1	—	4	—	—
Sogn og Fjordane	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	17	5	4	1	—	—	—	1	2	2	—	—
Sør-Trøndelag	45	3	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Nord-Trøndelag	7	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Nordland	16	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Troms	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finnmark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oslo	886	27	17	10	—	—	1	2	3	19	2	—
Bergen	146	5	3	2	—	—	—	1	—	4	—	—
Trondheim	45	3	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Stavanger	65	4	2	2	—	—	—	—	—	4	—	—
Drammen	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Byer med:												
15–20 000 innb.	42	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
10–15 000 »	50	6	4	2	—	—	—	1	1	4	—	—
5–10 000 »	74	4	2	2	—	—	—	2	—	2	—	—
Under 5 000 innb.	37	4	1	3	—	—	—	2	1	1	—	—

enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse.

Skadde																
I alt	Menn	Kvinner	Alvorlig			Lettere			Yrkessjåfører	Bilførere ellers	Motorsyklistar	Syklistar	Passasjerer	Gående	Andre	Uoppgitt
			I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner								
2 276	1 465	811	776	505	271	1 500	960	540	56	77	150	458	666	746	123	—
954	622	332	350	232	118	604	390	214	36	50	94	152	412	141	69	—
54	35	19	7	4	3	47	31	16	—	2	7	9	20	12	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	49	24	23	16	7	50	33	17	3	9	7	18	23	13	—	—
99	69	30	29	19	10	70	50	20	8	9	13	12	36	12	9	—
67	41	26	24	12	12	43	29	14	5	6	5	9	28	10	4	—
104	61	43	46	25	21	58	36	22	5	—	12	12	57	12	6	—
66	46	20	32	25	7	34	21	13	1	3	4	19	18	13	8	—
43	26	17	15	10	5	28	16	12	—	1	4	7	19	9	3	—
13	7	6	3	2	1	10	5	5	2	—	1	3	5	2	—	—
22	12	10	9	4	5	13	8	5	—	2	2	5	6	—	7	—
84	58	26	31	26	5	53	32	21	2	2	14	18	23	22	3	—
44	25	19	13	9	4	31	16	15	—	1	2	6	22	8	5	—
29	21	8	9	6	3	20	15	5	1	—	5	4	17	1	1	—
36	25	11	10	9	1	26	16	10	3	1	3	1	24	2	2	—
44	30	14	23	18	5	21	12	9	1	3	4	8	10	10	8	—
60	42	18	23	15	8	37	27	10	2	5	9	11	22	5	6	—
47	27	20	21	12	9	26	15	11	1	4	2	3	32	4	1	—
46	28	18	25	15	10	21	13	8	2	2	—	7	30	4	1	—
23	20	3	7	5	2	16	15	1	—	—	—	—	20	2	1	—
1 322	843	479	426	273	153	896	570	326	20	27	56	306	254	605	54	—
17	12	5	4	2	2	13	10	3	—	—	1	7	3	6	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
859	539	320	232	147	85	627	392	235	13	18	30	174	200	403	21	—
16	13	3	9	8	1	7	5	2	—	1	7	6	1	1	—	—
8	4	4	5	3	2	3	1	2	—	1	—	1	4	2	—	—
38	29	9	17	12	5	21	17	4	4	—	1	13	6	11	3	—
29	19	10	12	7	5	17	12	5	1	—	2	15	1	7	3	—
44	27	17	16	9	7	28	18	10	—	1	1	20	2	16	4	—
8	6	2	3	2	1	5	4	1	1	1	—	2	1	3	—	—
15	5	10	7	—	7	8	5	3	—	—	—	6	—	9	—	—
71	50	21	37	25	12	34	25	9	—	1	7	21	3	33	6	—
141	87	54	33	20	13	108	67	41	1	3	4	29	23	77	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	7	5	6	5	1	6	2	4	—	—	—	1	—	6	5	—
42	32	10	33	24	9	9	8	1	—	1	2	2	9	22	6	—
6	5	1	3	3	—	3	2	1	—	—	—	4	—	—	2	—
15	8	7	9	6	3	6	2	4	—	—	1	5	1	8	—	—
1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
859	539	320	232	147	85	627	392	235	13	18	30	174	200	403	21	—
141	87	54	33	20	13	108	67	41	1	3	4	29	23	77	4	—
42	32	10	33	24	9	9	8	1	—	1	2	2	9	22	6	—
61	42	19	32	22	10	29	20	9	—	1	6	17	3	28	6	—
31	22	9	15	10	5	16	12	4	4	—	1	11	3	9	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	20	21	20	7	13	21	13	8	—	—	—	15	—	24	2	—
44	30	14	21	13	8	23	17	6	1	1	1	14	4	17	6	—
70	46	24	28	20	8	42	26	16	1	3	11	30	9	14	3	—
33	25	8	12	10	2	21	15	6	1	—	1	14	3	11	3	—

Tabell 3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1948 fordelt etter skadevirkningen. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Trafikkenheter	I alle ulykker	I ulykker hvor				I alle ulykker	I ulykker hvor			
		mennesker ble			bare eien- doms- skade		mennesker ble			bare eien- doms- skade
		drept	alvorlig skadd	lettere skadd			drept	alvorlig skadd	lettere skadd	
		<i>Riket</i>				<i>Bygder</i>				
Alle enheter:	11 374	249	1 332	2 402	7 391	4 530	144	513	768	3 105
Jernbanetog	52	3	9	9	31	24	—	1	5	18
Trikk	390	6	47	126	211	12	—	1	10	1
Drosjebil	1 007	12	65	150	780	398	9	24	51	314
Rutebil	663	9	50	75	529	297	5	13	27	252
Utleiebil	44	—	1	9	34	24	—	1	4	19
Privat personbil	3 119	19	195	454	2 451	1 317	15	99	209	994
Lastebil	2 728	61	220	333	2 114	1 319	41	105	141	1 032
Lukket varebil	754	5	51	99	599	221	3	16	31	171
Annen bil	296	3	22	42	229	150	1	12	24	113
Motorsykkel m. sidev.	31	—	3	18	10	13	—	2	8	3
Motorsykkel u. sidev.	283	12	75	100	96	149	10	50	53	36
Annet motorkjøretøy	49	1	9	11	28	26	1	3	6	16
Alminnelig sykkel	678	38	200	344	96	223	24	79	88	32
Hestekjøretøy	110	5	15	28	62	66	2	7	16	41
Mennesker til hest	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
— på sparkstøtt., ski o. l.	76	4	38	26	8	40	4	20	13	3
» gående	875	65	283	484	43	180	28	72	70	10
» passasjer	128	6	35	76	11	15	1	4	6	4
Hund fri eller i bånd	10	—	—	1	9	6	—	—	—	6
Husdyr som leies	5	—	2	—	3	4	—	1	—	3
Husdyr som går fri	39	—	1	1	37	38	—	1	1	36
Annet	35	—	11	15	9	8	—	2	5	1
		<i>Oslo</i>				<i>Andre byer</i>				
Alle enheter	4 503	52	441	1 134	2 876	2 341	53	378	500	1 410
Jernbanetog	21	3	5	4	9	7	—	3	—	4
Trikk	295	4	34	97	160	83	2	12	19	50
Drosjebil	368	2	19	69	278	241	1	22	30	188
Rutebil	242	3	20	33	186	124	1	17	15	91
Utleiebil	14	—	—	5	9	6	—	—	—	6
Privat personbil	1 294	3	53	175	1 063	508	1	43	70	394
Lastebil	835	4	55	118	658	574	16	60	74	424
Lukket varebil	356	1	20	45	290	177	1	15	23	138
Annen bil	98	1	5	12	80	48	1	5	6	36
Motorsykkel m. sidev.	9	—	—	6	3	9	—	1	4	4
Motorsykkel u. sidev.	78	2	11	28	37	56	—	14	19	23
Annet motorkjøretøy	11	—	2	4	5	12	—	4	1	7
Alminnelig sykkel	277	5	65	163	44	178	9	56	93	20
Hestekjøretøy	27	2	2	8	15	17	1	6	4	6
Mennesker til hest	1	—	—	—	1	1	—	—	1	—
» på sparkstøtt., ski o. l.	15	—	6	7	2	21	—	12	6	3
» gående	461	18	118	299	26	234	19	93	115	7
» passasjer	87	4	23	56	4	26	1	8	14	3
Hund fri eller i bånd	4	—	—	1	3	—	—	—	—	—
Husdyr som leies	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Husdyr som går fri	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Annet	8	—	2	4	2	19	—	7	6	6

Tabell 4. Kollisjoner mellom trafikkenheter i riket i 1948 fordelt på trafikkenheter, med særskilte tall for ulykker med menneskeskade.

Trafikkenheter	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil	Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykel med sidevogn	Motorsykel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Alminnelig sykkel	Hestekjøretøy	Sparkstøtt-kjelke ell. ski
<i>A. Alle ulykker:</i>																
Alle enheter	4 964	39	306	854	497	26	1 852	972	181	39	3	72	8	105	8	2
Jernbanetog	1	1														
Trikk	5		5													
Drosje	68	1	21	46												
Rutebil	90		24	57	9											
Utleiebil	14	1	1	8	2	2										
Privat personbil	959	8	86	253	147	6	459									
Lastebil	1 369	17	63	216	194	7	612	260								
Lukket varebil	490	3	27	67	39	3	158	160	33							
Annen bil	209		13	23	19	1	71	61	20	1						
Motorsykel																
m. sidevogn	16			2			6	4	4							
» u. sidevogn	176			17	8		76	58	13	1		3				
Annet motorkjøretøy	30	2			1	1	15	6	2	2		1				
Alminnelig sykkel	508	1	4	57	20	3	173	154	29	14	1	31	3	18		
Hestekjøretøy	74	1		6	3		29	15	6	1		8				
Mennesker til hest	2						1	1								
» på spark, ski o.l.	68		1	15	5		15	20	8	2		1		1		
» gående	806	1	57	83	42	1	214	208	61	16	2	27	5	80	7	2
» passasjerer	14	3	4		3			3	1							
Hund fri eller i bånd	8				1		3	3				1				
Husdyr som leies	1							1								
Husdyr som går fri	35			3	4	1	17	8	1	1						
Annet	21			1		1	3	10	3	1				1	1	
<i>B. Ulykker med menneskeskade:</i>																
Alle enheter	1 654	11	85	186	99	6	506	438	108	32	4	60	7	102	8	2
Jernbanetog	1	1														
Trikk	5		5													
Drosje	6	1	2	3												
Rutebil	8		2	3	3											
Utleiebil	2			1		1										
Privat personbil	72	1	6	20	10		35									
Lastebil	61		2	7	8	1	30	13								
Lukket varebil	21			5	3		5	4	4							
Annen bil	21		4	1	5		5	6								
Motorsykel																
m. sidevogn	8			1			3	3	1							
» u. sidevogn	102			8	5		40	40	6			3				
Annet motorkjøretøy	13	2					5	3	2			1				
Alminnelig sykkel	432	1	3	46	18	3	147	131	23	14	2	25	2	17		
Hestekjøretøy	28	1			1		8	6	2	1		4		5		
Mennesker til hest	1							1								
» på spark, ski o.l.	63		1	14	4		15	17	9	1		1		1		
» gående	781	1	56	76	40	1	210	203	59	15	2	26	5	78	7	2
» passasjerer	12	3	4		2			2	1							
Hund fri eller i bånd																
Husdyr som leies																
Husdyr som går fri	1							1						1		
Annet	16			1			3	8	1	1				1		

Tabell 5. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter måneder med særskilte tall for ulykker med menneskeskade. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Måneder	Fest- og helligdager	Ulykker i alt	Ulykker på			Ulykker med menneskeskade i alt	Ulykker med menneskeskade på		
			helligdager	dagen før eller etter helligdag	Andre dager		helligdager	dagen før eller etter helligdag	Andre dager
<i>Riket</i>	60	5 792	460	2 103	3 229	2 034	194	752	1 088
Januar	5	498	19	199	280	105	4	47	54
Februar	5	550	29	177	344	126	14	40	72
Mars	7	419	25	161	233	129	7	56	66
April	4	307	11	124	172	135	8	53	74
Mai	7	351	53	161	137	175	29	79	67
Juni	4	447	44	152	251	194	20	68	106
Juli	4	548	73	199	276	230	33	87	110
August	5	552	77	167	308	235	30	80	125
September	4	488	50	162	276	199	22	65	112
Oktober	5	544	30	194	320	187	11	68	108
November	5	561	24	252	285	169	12	66	91
Desember	5	527	25	155	347	150	4	43	103
<i>Bygder</i>	60	2 347	252	861	1 234	755	105	275	375
Januar	5	158	9	70	79	33	3	15	15
Februar	5	184	16	55	113	35	7	6	22
Mars	7	178	13	77	88	44	2	21	21
April	4	81	4	23	54	37	3	8	26
Mai	7	92	16	40	36	49	10	22	17
Juni	4	171	31	59	81	72	14	22	36
Juli	4	308	58	115	135	134	27	51	56
August	5	258	42	77	139	101	15	34	52
September	4	215	25	79	111	69	10	27	32
Oktober	5	245	18	92	135	68	8	26	34
November	5	238	8	106	124	64	4	25	35
Desember	5	219	12	68	139	49	2	18	29
<i>Oslo</i>	60	2 258	133	814	1 311	813	60	304	449
Januar	5	218	7	79	132	44	1	19	24
Februar	5	265	9	81	175	64	5	23	36
Mars	7	163	6	59	98	58	3	24	31
April	4	139	4	66	69	57	3	29	25
Mai	7	181	26	84	71	86	12	38	36
Juni	4	190	7	64	119	89	5	34	50
Juli	4	135	9	46	80	54	4	21	29
August	5	187	20	63	104	85	9	28	48
September	4	158	17	56	85	66	8	21	37
Oktober	5	198	7	69	122	77	3	26	48
November	5	222	11	99	112	72	7	27	38
Desember	5	202	10	48	144	61	—	14	47
<i>Andre byer</i>	60	1 187	75	428	684	466	29	173	264
Januar	5	122	3	50	69	28	—	13	15
Februar	5	101	4	41	56	27	2	11	14
Mars	7	78	6	25	47	27	2	11	14
April	4	87	3	35	49	41	2	16	23
Mai	7	78	11	37	30	40	7	19	14
Juni	4	86	6	29	51	33	1	12	20
Juli	4	105	6	38	61	42	2	15	25
August	5	107	15	27	65	49	6	18	25
September	4	115	8	27	80	64	4	17	43
Oktober	5	101	5	33	63	42	—	16	26
November	5	101	5	47	49	33	1	14	18
Desember	5	106	3	39	64	40	2	11	27

Tabell 6. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter ukedager med særskilte tall for ulykker med menneskeskade. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Ukedager	Ulykker i alt	Ulykker på			Ulykker med menneske- skade i alt	Ulykker med menneskeskade på		
		hellig- dager	dagen før eller etter helligdag	andre dager		hellig- dager	dagen før eller etter helligdag	andre dager
<i>Riket</i>	5 792	460	2 103	3 229	2 034	194	752	1 088
Mandag	928	18	910	—	339	12	327	—
Tirsdag	864	—	16	848	250	—	5	245
Onsdag	770	—	24	746	264	—	6	258
Torsdag	841	8	26	807	297	2	6	289
Fredag	912	5	79	828	329	3	30	296
Lørdag	1 064	16	1 048	—	381	3	378	—
Søndag	413	413	—	—	174	174	—	—
<i>Bygder</i>	2 347	252	861	1 234	755	105	275	375
Mandag	359	6	353	—	112	5	107	—
Tirsdag	327	—	8	319	82	—	1	81
Onsdag	291	—	9	282	91	—	1	90
Torsdag	334	6	7	321	104	2	—	102
Fredag	342	3	27	312	116	2	12	102
Lørdag	461	4	457	—	156	2	154	—
Søndag	233	233	—	—	94	94	—	—
<i>Oslo</i>	2 258	133	814	1 311	813	60	304	449
Mandag	379	6	373	—	150	4	146	—
Tirsdag	366	—	5	361	107	—	3	104
Onsdag	313	—	9	304	109	—	2	107
Torsdag	337	1	14	322	121	—	5	116
Fredag	354	2	28	324	139	1	16	122
Lørdag	396	11	385	—	133	1	132	—
Søndag	113	113	—	—	54	54	—	—
<i>Andre byer</i>	1 187	75	428	684	466	29	173	264
Mandag	190	6	184	—	77	3	74	—
Tirsdag	171	—	3	168	61	—	1	60
Onsdag	166	—	6	160	64	—	3	61
Torsdag	170	1	5	164	72	—	1	71
Fredag	216	—	24	192	74	—	2	72
Lørdag	207	1	206	—	92	—	92	—
Søndag	67	67	—	—	26	26	—	—

Tabell 7. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter klokkeslett.
(Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Klokkeslett	Alle dager	Helligdager	Dagen for son- og helligdager	Dagen etter son- og helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dagen for son- og helligdager	Dagen etter son- og helligdager	Andre dager
	R i k e t					B y g d e r				
Alle	5 792	460	1 150	953	3 229	2 347	252	493	368	1 234
0—0.59	29	10	5	4	10	9	3	1	1	4
1—1.59	21	12	2	—	7	8	8	—	—	—
2—2.59	18	6	3	2	7	9	4	2	1	2
3—3.59	12	5	3	2	2	7	3	1	2	1
4—4.59	10	2	—	5	3	6	2	—	3	1
5—5.59	11	2	1	3	5	9	2	1	3	3
6—6.59	82	5	11	14	52	23	3	1	6	13
7—7.59	146	4	20	24	98	55	3	7	8	37
8—8.59	274	10	42	66	156	95	6	10	24	55
9—9.59	372	17	67	72	216	140	5	21	37	77
10—10.59	429	21	87	79	242	172	12	36	30	94
11—11.59	451	24	94	82	251	201	19	37	37	108
12—12.59	498	37	110	91	260	209	24	47	43	95
13—13.59	435	36	129	56	214	171	26	46	17	82
14—14.59	517	25	109	81	302	204	16	41	30	117
15—15.59	506	37	70	82	317	203	24	31	29	119
16—16.59	568	36	83	109	340	197	22	45	25	105
17—17.59	412	24	77	51	260	198	10	43	25	120
18—18.59	316	39	62	57	158	150	19	34	26	71
19—19.59	256	30	71	25	130	110	8	42	5	55
20—20.59	136	27	25	20	64	56	14	10	6	26
21—21.59	99	19	30	8	42	49	9	18	3	19
22—22.59	62	15	15	5	27	26	7	7	2	10
23—23.59	61	10	19	2	30	20	1	7	1	11
Uoppgitt	71	7	15	13	36	20	2	5	4	9
	O s l o					A n d r e b y e r				
Alle	2 258	133	426	388	1 311	1 187	75	231	197	684
0—0.59	16	3	4	3	6	4	4	—	—	—
1—1.59	11	3	2	—	6	2	1	—	—	1
2—2.59	8	2	1	—	5	1	—	—	1	—
3—3.59	3	1	1	—	1	2	1	1	—	—
4—4.59	4	—	—	2	2	—	—	—	—	—
5—5.59	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
6—6.59	50	2	8	6	34	9	—	2	2	5
7—7.59	72	—	13	12	47	19	1	—	4	14
8—8.59	132	4	23	31	74	47	—	9	11	27
9—9.59	153	9	30	22	92	79	3	16	13	47
10—10.59	153	5	24	30	94	104	4	27	19	54
11—11.59	141	3	36	21	81	109	2	21	24	62
12—12.59	174	10	46	28	90	115	3	17	20	75
13—13.59	160	8	48	23	81	104	2	35	16	51
14—14.59	199	7	44	28	120	114	2	24	23	65
15—15.59	200	6	23	35	136	103	7	16	18	62
16—16.59	257	6	24	65	162	114	8	14	19	73
17—17.59	144	11	24	20	89	70	3	10	6	51
18—18.59	111	13	17	20	61	55	7	11	11	26
19—19.59	99	15	18	15	51	47	7	11	5	24
20—20.59	57	8	12	11	26	23	5	3	3	12
21—21.59	27	2	8	3	14	23	8	4	2	9
22—22.59	23	6	5	3	9	13	2	3	—	8
23—23.59	21	6	8	1	6	20	3	4	—	13
Uoppgitt	41	3	7	9	22	10	2	3	—	5

Tabell 8. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter vær og lysforhold.
(Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Værforhold	Lysforhold					Uoppgitt
	Alle	Fullt dagslys	Skumring	Mørkt		
				med god kunstig belysning	uten god kunstig belysning	
<i>Riket</i>	5 792	4 496	337	349	306	304
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	260	131	41	31	47	10
2. a. Regn i storm ell. sterk vind .	38	22	4	5	6	1
b. » i svak vind ell. stille . .	279	210	17	18	28	6
c. » vindstyrken uoppgitt . .	214	164	13	23	9	5
3. a. Snø el. hagl i storm el. st. vind	21	12	2	1	5	1
b. — i svak vind ell. stille . .	105	75	11	8	8	3
c. — vindstyrken uoppgitt . .	71	45	7	10	4	5
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	38	31	2	2	2	1
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	4 028	3 377	183	195	188	85
6. Uoppgitt	738	429	57	56	9	187
<i>Bygder</i>	2 347	1 890	134	38	214	71
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	100	59	8	2	27	4
2. a. Regn i storm ell. sterk vind .	23	13	4	—	6	—
b. » i svak vind ell. stille . .	154	112	9	7	21	5
c. » vindstyrken uoppgitt . .	35	27	2	2	4	—
3. a. Snø el. hagl i storm el. st. vind	11	5	1	—	5	—
b. — i svak vind ell. stille . .	66	50	7	2	5	2
c. — vindstyrken uoppgitt . .	9	7	—	2	—	—
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	26	24	1	—	1	—
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	1 852	1 549	96	22	142	43
6. Uoppgitt	71	44	6	1	3	17
<i>Oslo</i>	2 258	1 655	141	225	56	181
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	111	45	22	26	13	5
2. a. Regn i storm ell. sterk vind .	—	—	—	—	—	—
b. » i svak vind ell. stille . .	47	34	6	4	3	—
c. » vindstyrken uoppgitt . .	165	127	10	18	5	5
3. a. Snø el. hagl i storm el. st. vind	4	3	—	1	—	—
b. — i svak vind ell. stille . .	17	11	1	3	1	1
c. — vindstyrken uoppgitt . .	60	38	7	8	2	5
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	2	2	—	—	—	—
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	1 289	1 070	50	117	27	25
6. Uoppgitt	563	325	45	48	5	140
<i>Andre byer</i>	1 187	951	62	86	36	52
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	49	27	11	3	7	1
2. a. Regn i storm ell. sterk vind .	15	9	—	5	—	1
b. » i svak vind ell. stille . .	78	64	2	7	4	1
c. » vindstyrken uoppgitt . .	14	10	1	3	—	—
3. a. Snø el. hagl i storm el. st. vind	6	4	1	—	—	1
b. — i svak vind ell. stille . .	22	14	3	3	2	—
c. — vindstyrken uoppgitt . .	2	—	—	—	2	—
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	10	5	1	2	1	1
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	887	758	37	56	19	17
6. Uoppgitt	104	60	6	7	1	30

Tabell 9 (forts.). Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter ferdselsveiens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer og etter ulykkesmåten.

Ferdselsveiens art Farelementer	Alle	Kjøretøyer kjørte i hver- andre	Kjøretøyer kjørte på person	Kjøretøyer kjørte på dyr	Kjøretøyer kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøyer kjørte på fast gjens- stand	Kjøretøyer kjørte utfor veien	Kjøretøyer veltet	Andre til- felle	Sam- men- satte tilfelle
e. Under bru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Jernbanekryssing, bevoktet	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Jernbanekryssing, ubevoktet	4	3	—	—	1	—	—	—	—	—
h. Utgang fra skole, kirke, fabrikk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
i. Skinngang	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
j. Flere fareelementer sammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
k. Annet	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
l. Uoppgitt	11	1	2	—	4	1	1	1	—	1
Privat vei med										
fri oversikt	14	5	3	—	3	—	2	1	—	1
mindre oversikt	12	6	1	—	3	1	—	—	—	1
ingen oversikt	3	2	—	—	1	—	—	—	—	—
uoppgitt om oversikt	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—
4. Ulykkessted uoppgitt Vei med	72	35	15	2	8	4	1	—	5	2
fri oversikt	37	13	10	1	5	3	1	—	4	—
mindre oversikt	20	14	2	—	1	1	—	—	—	2
ingen oversikt	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—
uoppgitt om oversikt	12	5	3	1	2	—	—	—	1	—
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
1. Gate	2 147	1 291	433	5	217	51	13	5	99	33
a. Gate(uten fareelem.)	705	373	141	4	96	38	8	3	31	11
b. Gatekr., gatemøte	864	667	112	1	46	5	—	—	23	10
c. På bru og ved bru	6	4	—	—	2	—	—	—	—	—
d. Under bru	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
e. Jernbanekryssing, bevoktet	2	—	1	—	1	—	—	—	—	—
f. Jernbanekryssing, ubevoktet	5	1	3	—	1	—	—	—	—	—
g. Utgang fra skole, kirke, fabrikk	13	3	9	—	1	—	—	—	—	—
h. Skinngang	274	117	76	—	44	4	1	—	28	4
i. Flere fareelementer sammen	90	54	21	—	5	1	—	—	8	1
j. Uoppgitt	187	72	69	—	21	3	4	2	9	7
Gate med										
fri oversikt	1 493	857	315	5	171	36	9	4	72	24
mindre oversikt	375	287	48	—	21	6	2	1	4	6
ingen oversikt	23	18	3	—	1	1	—	—	—	—
uoppgitt om oversikt	256	129	67	—	24	8	2	—	23	3
2. Plass	111	53	27	—	15	4	—	1	11	—
a. Gatemøte	27	19	4	—	2	1	—	—	1	—
b. Utgang fra skole, kirke, fabrikk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tabell 10. Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter veidekkets art og tilstand, føreforholdene, veibredden, kurve- og bakkeforhold og etter ulykkesmåten.

Veidekker Føreforhold	Alle	Kjøretøyer kjørte i hver- andre	Kjøretøyer kjørte på person	Kjøretøyer kjørte på dyr	Kjøretøyer kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøyer kjørte på fast gjen- stand	Kjøretøyer kjørte utfør veien	Kjøretøyer veltet	Andre til- felle	Sammen- satte tilfelle
<i>Veidekkets art</i>										
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
Grus	1 403	785	123	32	139	48	84	31	8	153
Alminnelig makadam ..	26	16	4	—	1	—	1	1	—	3
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	654	411	77	13	63	22	20	7	6	35
Betong	72	46	6	1	9	1	1	2	1	5
Brustein	83	48	7	—	11	3	2	—	3	9
Uoppgitt	109	58	10	1	23	7	2	1	4	3
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
Grus	147	110	11	—	7	8	4	—	4	3
Alminnelig makadam ..	27	13	9	—	4	—	—	—	1	—
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	717	449	133	2	74	22	5	—	17	15
Betong	39	23	8	—	6	1	—	—	1	—
Brustein	1 193	710	241	3	124	19	4	5	72	15
Uoppgitt	135	39	58	—	17	5	—	1	15	—
<i>Andre byer</i>	1 187	663	236	1	139	68	5	8	40	27
Grus	261	152	42	1	31	22	2	2	6	3
Alminnelig makadam ..	30	15	10	—	2	3	—	—	—	—
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	401	246	75	—	42	15	3	5	4	11
Betong	16	7	2	—	2	1	—	1	—	3
Brustein	440	229	99	—	56	24	—	—	23	9
Trebrulegning	2	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Uoppgitt	37	14	7	—	6	3	—	—	6	1
<i>Føreforholdene</i>										
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
Tørt	1 142	631	133	36	100	39	44	20	11	128
Vått	449	262	26	8	47	22	39	9	5	31
Islagt	383	251	22	1	53	12	15	2	—	27
Snødekt	270	170	31	—	38	8	8	6	2	7
Uoppgitt	103	50	15	2	8	—	4	5	4	15
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
Tørt	869	538	177	2	87	20	3	1	31	10
Vått	409	291	37	1	49	12	7	—	4	8
Islagt	289	202	22	1	36	11	2	1	3	11
Snødekt	234	156	39	—	26	1	—	—	9	3
Uoppgitt	457	157	185	1	34	11	1	4	63	1
<i>Andre byer</i>	1 187	663	236	1	139	68	5	8	40	27
Tørt	616	324	137	1	75	35	3	5	21	15
Vått	298	183	49	—	28	19	1	2	6	10
Islagt	85	54	6	—	15	7	—	—	1	2
Snødekt	120	76	25	—	12	4	1	—	2	—
Uoppgitt	68	26	19	—	9	3	—	1	10	—

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter veidekkets art og tilstand, føreforholdene, veibredden, kurve- og bakkeforhold og etter ulykkesmåten.

Feil ved veidekket Bakke- og stigningsforh.	Alle	Kjøretøy kjørte i hver- andre	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Kjøretøy kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøy kjørte på fast gjen- stand	Kjøretøy kjørte utfør veien	Kjøretøy veltet	Andre til- felle	Sam- men- satte tilfelle
<i>Feil ved vegdekket</i>										
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
Homp eller hull i veien.	48	24	3	1	2	—	9	2	—	7
Telegrep	13	7	1	—	3	—	—	—	—	2
Annet	120	61	5	1	14	4	7	4	1	23
Ingen slike feil	566	294	73	16	60	20	27	13	4	59
Uoppgitt	1 600	978	145	29	167	57	67	23	17	117
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
Homp eller hull i veien.	8	3	1	—	—	—	1	1	1	1
Telegrep	6	4	—	—	2	—	—	—	—	—
Annet	186	138	12	1	18	11	1	1	1	3
Ingen slike feil	447	262	92	2	48	11	3	—	22	7
Uoppgitt	1 611	937	355	2	164	33	8	4	86	22
<i>Andre byer</i>	1 187	663	236	1	139	68	5	8	40	27
Homp eller hull i veien.	17	3	—	—	4	3	1	3	1	2
Telegrep	2	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Annet	37	21	5	—	5	5	—	—	1	—
Ingen slike feil	303	163	67	—	32	17	2	1	15	6
Uoppgitt	828	475	164	1	98	43	2	3	23	19
<i>Bakke- og stigningsforh.</i>										
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
Bakke, bratt	64	32	7	1	7	4	5	2	—	6
Bakke, ikke bratt	181	106	11	1	32	8	6	4	—	13
Bakketopp	44	23	3	1	7	3	1	1	—	5
Bakkefot	26	14	1	—	3	—	4	—	1	3
Jamt stigende vei	652	396	66	16	70	23	21	12	6	42
Horisontal vei	1 183	669	120	23	118	33	66	21	11	122
Uoppgitt	197	124	19	5	9	10	7	2	4	17
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
Bakke, bratt	28	15	4	—	3	3	1	—	2	—
Bakke, ikke bratt	102	53	22	—	13	4	1	1	5	3
Bakketopp	5	4	1	—	—	—	—	—	—	—
Bakkefot	6	4	—	—	1	—	—	—	—	1
Jamt stigende vei	591	368	105	4	54	18	4	1	27	10
Horisontal vei	1 198	724	246	1	134	21	5	2	48	17
Uoppgitt	328	176	82	—	27	9	2	2	28	2
<i>Andre byer</i>	1 187	663	236	1	139	68	5	8	40	27
Bakke, bratt	30	18	3	—	4	3	1	—	—	1
Bakke, ikke bratt	83	42	16	—	15	3	1	1	3	2
Bakketopp	14	9	4	—	—	—	—	—	—	1
Bakkefot	22	13	2	—	4	1	—	—	—	2
Jamt stigende vei	185	102	31	—	22	16	1	2	6	5
Horisontal vei	700	390	151	1	83	35	2	5	21	12
Uoppgitt	153	89	29	—	11	10	—	—	10	4

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykkene i bygdene, Oslo og de andre byene i 1948 fordelt etter veidekkets art og tilstand, føreforholdene, veibredden, kurve- og bakkeforhold og etter ulykkesmåten.

Veibredde Kurveforhold	Alle	Kjøretøyer kjørte i hver- andre	Kjøretøyer kjørte på person	Kjøretøyer kjørte på dyr	Kjøretøyer kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøyer kjørte på fast gjen- stand	Kjøretøyer kjørte utfør veien	Kjøretøyer veitet	Andre til- felle	Sam- men- satte tilfelle
<i>Bygder</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
Under 3 m	46	21	4	1	7	2	6	2	—	3
3-3.9 »	327	197	13	8	31	18	15	7	2	36
4-4.9 »	582	348	43	11	68	15	20	14	2	61
5-5.9 »	581	344	64	10	46	22	38	8	3	46
6-6.9 »	458	258	54	10	54	13	20	7	4	38
7-7.9 »	129	83	14	2	15	2	—	1	4	8
8-8.9 »	39	19	5	1	5	1	4	—	—	4
9 m og over	45	28	7	—	5	2	—	1	1	1
Uoppgitt bredde	140	66	23	4	15	6	7	2	6	11
Ikke kurve	987	496	154	27	128	26	50	17	9	80
Slakk kurve	691	424	40	11	67	27	32	10	4	76
Skarp kurve	410	279	6	3	30	19	21	13	3	36
Uoppgitt om kurve	259	165	27	6	21	9	7	2	6	16
Av tilfelle der det var skarp kurve var det	410	279	6	3	30	19	21	13	3	36
k. med overhøyde	117	81	—	1	9	5	3	6	—	12
k. uten overhøyde	98	64	—	1	9	4	6	2	2	10
ikke oppgitt om over- høyde	195	134	6	1	12	10	12	5	1	14
<i>Oslo</i>	2 258	1 344	460	5	232	55	13	6	110	33
Under 4 m	13	9	1	—	2	1	—	—	—	—
4-6.9 »	337	227	37	1	37	10	7	—	7	11
7-8.9 »	406	266	64	2	40	16	2	1	10	5
9-10.9 »	299	185	53	—	32	4	—	—	21	4
11-12.9 »	192	111	49	1	16	2	—	—	12	1
13-14.9 »	37	27	6	—	1	—	—	—	3	—
15 m og over	79	54	10	—	11	1	—	—	2	1
Uoppgitt bredde	895	465	240	1	93	21	4	5	55	11
Ikke kurve	1 463	854	314	5	162	34	10	3	58	23
Slakk kurve	206	138	24	—	19	7	1	—	11	6
Skarp kurve	59	41	5	—	7	3	—	—	3	—
Uoppgitt om kurve	530	311	117	—	44	11	2	3	38	4
<i>Andre byer</i>	1 187	663	236	1	139	68	5	8	40	27
Under 4 m	29	9	8	—	2	5	—	—	4	1
4-6.9 »	414	235	77	1	52	30	4	4	1	10
7-8.9 »	295	182	52	—	31	10	1	2	11	6
9-10.9 »	116	65	23	—	11	9	—	—	4	4
11-12.9 »	69	33	20	—	9	1	—	—	5	1
13-14.9 »	16	6	5	—	3	2	—	—	—	—
15 m og over	30	15	7	—	3	2	—	—	2	1
Uoppgitt bredde	218	118	44	—	28	9	—	2	13	4
Ikke kurve	645	344	149	—	73	39	2	6	21	11
Slakk kurve	137	76	25	1	16	6	2	1	3	7
Skarp kurve	54	34	4	—	8	4	—	—	2	2
Uoppgitt om kurve	351	209	58	—	42	19	1	1	14	7

Tabell 11. Trafikkulykkene i bygdene i 1948 fordelt etter veibredden, kantvernets art og veikantens fasthet og etter ulykkesmåten.

Rekkverk Veibredden	Alle	Kjøretøy kjørte i hver- andre	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Kjøretøy kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøy kjørte på fast gjen- stand	Kjøretøy kjørte utfor veien	Kjøretøy veltet	Andre til- felle	Sam- men- satte tilfelle
<i>Alle</i>	2 347	1 364	227	47	246	81	110	42	22	208
<i>A. Sammenh. murt eller støpt rekkverk</i>	98	70	3	3	7	8	3	—	2	2
Under 3. m	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
3-3.9 »	11	8	—	1	1	1	—	—	—	—
4-4.9 »	39	29	2	—	2	3	1	—	1	1
5-5.9 »	23	15	—	—	2	3	1	—	1	1
6-6.9 »	12	8	—	1	2	1	—	—	—	—
7-7.9 »	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—
8-8.9 »	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
9 m og over	5	4	1	—	—	—	—	—	—	—
Uoppgitt	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
<i>B. Annet rekkverk</i>	93	57	6	1	6	5	—	3	1	14
Under 3 m	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
3-3.9 »	15	9	—	—	—	2	—	—	—	4
4-4.9 »	14	11	—	—	—	—	—	—	1	2
5-5.9 »	25	15	2	—	3	1	—	2	—	2
6-6.9 »	19	11	3	—	—	2	—	1	—	2
7-7.9 »	10	5	1	—	2	—	—	—	—	2
8-8.9 »	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
9 m og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uoppgitt	6	4	—	—	—	—	—	—	—	2
<i>C. Stabbesteiener</i>	199	113	6	3	18	18	4	4	—	33
Under 3 m	5	3	—	—	—	2	—	—	—	—
3-3.9 »	58	33	1	—	5	7	1	1	—	10
4-4.9 »	92	55	2	2	10	4	1	3	—	15
5-5.9 »	29	12	2	1	3	5	2	—	—	4
6-6.9 »	12	8	1	—	—	—	—	—	—	3
7-7.9 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-8.9 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 m og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uoppgitt	3	2	—	—	—	—	—	—	—	1
<i>D. Intet rekkverk</i>	1 376	778	150	29	150	31	83	28	11	116
Under 3 m	24	5	5	—	6	—	4	2	—	2
3-3.9 »	167	101	8	4	16	2	13	6	1	16
4-4.9 »	321	179	31	7	43	5	14	8	—	34
5-5.9 »	375	225	44	9	25	9	29	5	1	28
6-6.9 »	288	152	35	5	39	9	15	4	3	26
7-7.9 »	81	52	8	1	11	1	—	1	4	3
8-8.9 »	25	11	5	—	4	—	2	—	—	3
9 m og over	31	18	4	—	4	2	—	1	1	1
Uoppgitt	64	35	10	3	2	3	6	1	1	3
<i>E. Uoppgitt om rekkverk</i>	581	346	62	11	65	19	20	7	8	43
Under 3 m	14	10	—	—	1	—	1	—	1	1
3-3.9 »	80	49	4	3	10	6	1	—	1	6
4-4.9 »	118	76	9	2	12	3	4	3	—	9
5-5.9 »	124	74	15	1	12	4	6	1	—	11
6-6.9 »	129	80	15	4	14	1	5	2	1	7
7-7.9 »	33	22	4	1	2	1	—	—	—	3
8-8.9 »	10	6	—	—	—	1	2	—	—	1
9 m og over	8	6	1	—	1	—	—	—	—	—
Uoppgitt	65	23	14	—	13	3	1	1	5	5

Tabell 11 (forts.). Trafikkulykkene i bygdene i 1948 fordelt etter veibredden, kantvernets art og veikantens fasthet og etter ulykkesmåten.

Veikant Veibredde	Alle	Kjøretøy kjørte i hver- andre	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Kjøretøy kjørte på et stille- stående kjøretøy	Kjøretøy kjørte på fast gjen- stand	Kjøretøy kjørte utfør veien	Kjøretøy veitet	Andre til- felle	Sam- men- satte tilfelle
<i>A. Fast veikant</i>	1 302	765	125	26	129	40	61	23	8	125
Under 3 m	19	12	1	—	2	1	2	1	—	—
3-3.9 »	166	90	8	3	17	8	8	4	1	27
4-4.9 »	320	197	27	6	33	5	10	8	—	34
5-5.9 »	362	214	41	7	28	12	26	5	2	27
6-6.9 »	290	165	31	7	33	10	11	3	2	28
7-7.9 »	66	44	7	1	6	2	—	1	2	3
8-8.9 »	19	8	2	—	4	—	3	—	—	2
9 m og over	17	11	3	—	2	1	—	—	—	—
Uppgitt	43	24	5	2	4	1	1	1	1	4
<i>B. Løs veikant</i>	195	97	9	2	15	5	28	14	—	25
Under 3 m	9	2	1	—	2	—	3	1	—	—
3-3.9 »	35	21	1	1	1	—	4	3	—	4
4-4.9 »	67	36	—	—	8	3	6	6	—	8
5-5.9 »	50	28	2	—	3	2	5	2	—	8
6-6.9 »	14	4	1	—	—	—	6	2	—	1
7-7.9 »	8	2	2	1	1	—	—	—	—	2
8-8.9 »	4	2	—	—	—	—	1	—	—	1
9 m og over	2	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Uppgitt	6	2	2	—	—	—	2	—	—	—
<i>C. Ingen veikant</i>	463	268	51	11	57	20	14	3	8	31
Under 3 m	9	1	2	—	3	—	—	—	1	2
3-3.9 »	66	42	2	3	7	6	3	—	—	3
4-4.9 »	100	57	7	3	12	5	3	—	1	12
5-5.9 »	90	54	12	2	9	4	4	—	1	4
6-6.9 »	97	53	14	1	16	2	2	2	1	6
7-7.9 »	42	29	2	—	7	—	—	—	2	2
8-8.9 »	12	6	3	1	1	—	—	—	—	1
9 m og over	23	14	3	—	2	1	—	1	1	1
Uppgitt	24	12	6	1	—	2	2	—	1	—
<i>D. Uppgitt om veikant.</i>	315	190	34	8	31	13	6	2	6	25
Under 3 m	7	4	—	—	—	1	1	—	—	1
3-3.9 »	42	28	1	1	5	4	—	—	1	2
4-4.9 »	74	52	4	2	7	1	1	—	1	6
5-5.9 »	59	33	9	1	3	3	3	1	—	6
6-6.9 »	52	34	7	3	4	—	1	—	—	3
7-7.9 »	12	8	2	—	1	—	—	—	—	1
8-8.9 »	3	2	—	—	—	1	—	—	—	—
9 m og over	5	3	1	—	1	—	—	—	—	—
Uppgitt	61	26	10	1	10	3	—	1	4	6
<i>E. Brøytekanter</i>	72	44	8	—	14	3	1	—	—	2
Under 3 m	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—
3-3.9 »	18	15	1	—	2	—	—	—	—	—
4-4.9 »	23	8	6	—	7	1	—	—	—	1
5-5.9 »	21	15	—	—	3	2	—	—	—	1
6-6.9 »	5	4	—	—	1	—	—	—	—	—
7-7.9 »	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
8-8.9 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 m og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppgitt	2	—	—	—	1	—	1	—	—	—

Tabell 12. Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter ulykkens hovedårsak og etter bygdene, Oslo og

Årsaker	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosje	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil
<i>Riket</i>	5 792	11	80	410	328	22	1 531
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	355	2	4	14	17	3	65
Var uøvd eller ute av trening	9	-	-	-	1	-	-
Hadde ikke nok kjennskap til denne bil, sykkel, hest m. v.	5	-	-	1	1	-	2
Alkoholpåvirket	96	-	-	1	1	2	17
Trett på grunn av lang tjenestetid eller kjøring ..	8	-	-	3	-	-	1
Trett av annen grunn	-	-	-	-	-	-	-
Legemlig mangel	8	-	-	-	-	-	1
Plutselig sykdom eller illebefinnende	6	-	-	-	-	-	1
Nervøsitet	6	-	-	-	-	-	3
Åndelig mangel	1	-	-	-	-	-	-
Blendet av lyskaster på annet kjøretøy	3	-	-	-	1	-	1
Forvirret av trafikken	6	-	-	-	-	-	-
Uoppmerksomhet	100	2	3	5	5	-	22
Dumdristighet, uforsiktighet	59	-	1	4	7	-	11
Falt eller mistet balansen	36	-	-	-	-	-	-
Annen årsak hos fører, syklist, gående, passasjer .	12	-	-	-	1	1	6
Årsak til ulykken hos kjøretøyet	200	2	5	15	18	-	41
Bremses i uorden	68	2	2	4	8	-	16
Ratt eller andre redskaper til manøvrering i uorden	34	-	-	3	3	-	10
Ingen lykter, lyktene slokt	5	-	-	-	-	-	-
Intet baklys	1	-	-	-	-	-	-
For svak lysføring	3	-	-	-	-	-	-
For sterk lysføring	2	-	-	1	-	-	1
Brudd på forgaffel, hjul m. v.	11	-	-	1	3	-	-
Punktering	10	-	-	2	1	-	3
Motorstopp	3	-	1	-	-	-	1
Frontglass dugget o. l.	2	-	-	-	-	-	-
Snøkjetting manglet	19	-	-	-	3	-	3
Annen mangel ved materiell	42	-	2	4	-	-	7
Årsak til ulykken i veiens tilstand	467	1	2	58	69	3	129
Isføre	185	-	-	32	33	-	46
Annet glatt føre	97	-	1	9	11	1	30
Dårlig veidekke	27	-	-	4	5	1	8
Løs veikant	22	-	-	-	1	-	6
Telegrop eller annen grop	22	-	-	1	3	1	5
Særlig smal vei	46	-	-	2	11	-	15
Støvskyer hindret oversikten	-	-	-	-	-	-	-
Oversikten hindret av kurve	27	-	-	6	4	-	7
Uoversiktlig ellers	10	-	-	-	-	-	5
Utilstrekkelig belysning av veien, veikryss (møte)	5	-	-	1	-	-	3
Avsperring	4	-	-	-	-	-	-
Mangelfull belysning av avsperring o. l.	6	1	1	1	-	-	1
Annet	16	-	-	2	1	-	3
Årsak til ulykken hos været	27	-	-	2	1	1	9
Tett tåke, sjørøyk, dis (mindre siktbart)	14	-	-	2	1	-	6
Sterk sol	10	-	-	-	-	1	2
Annet	3	-	-	-	-	-	1

Tabell 12 (forts.). Trafikkulykkene i 1948 fordelt etter ulykkens hovedårsak og for bygdene, Oslo

Årsaker	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosje	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil
Årsak til ulykken trafikkfeil	4 671	6	57	317	216	15	1 280
Forkjørersrett ikke overholdt	80	—	1	5	6	1	26
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	968	—	11	90	39	3	381
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	15	—	—	2	—	—	4
Kjørt med for stor fart	693	2	13	64	40	2	229
» på feil side av veien	259	—	—	17	8	3	89
» for lite til høyre for møtende kjøretøy	370	—	—	28	41	2	129
» for kloss inntil og uforsiktig under forbi- kjørsel bakfra	246	—	6	25	18	—	69
» forbi bakfra enda veien ikke var fri	106	—	3	8	3	—	35
» forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uover- siktig kurve	66	—	—	7	5	—	28
» for nær etter annet kjøretøy	183	—	7	16	10	—	58
» uforsiktig ut av eiendom eller sidevei	106	—	—	5	—	—	32
» ellers feil fra en vei over i en annen	27	—	—	1	1	—	10
» uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille	20	—	—	2	2	—	9
» med uforsiktig sving til siden	127	—	—	8	8	1	32
» uforsiktig av syklist over trikke- eller jern- baneskinner	6	—	—	—	—	—	—
Lyslet ikke blendet ned for møtende	8	—	—	—	—	—	2
Ikke gitt, eller utilstrekkelig tegn eller signal ...	101	1	—	4	4	—	20
Ikke vært merksam på signal- eller varselskilter..	16	—	1	2	—	1	7
Uforsiktig start	90	1	4	8	8	—	28
» bakking	188	1	3	7	17	—	23
» bremsing	80	—	1	8	2	1	33
» åpnet vognderen	17	—	—	3	1	—	5
» gått eller hoppet av eller på kjøretøy ..	60	—	—	—	—	—	—
Hengt på kjøretøy	9	—	—	—	—	—	1
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	46	—	—	4	1	1	11
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	34	—	1	—	—	—	3
Gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy	275	—	—	—	—	—	—
På ski, spark eller kjelke mot kjøretøy	24	—	—	—	—	—	—
Barn under 14 år lekt i kjørebanen	79	—	—	—	—	—	—
— 7 år gått i kjørebanen	205	—	—	—	—	—	—
Gående ellers uriktig oppholdt seg i kjørebanen ..	42	—	—	—	—	—	—
Dyr i kjørebanen	45	—	—	—	—	—	—
Annat	80	1	6	3	2	—	16
Ubestemte årsaker til ulykken	39	—	12	4	6	—	6
Uoppklart	3	—	—	—	—	—	—
Uoppgitt	30	—	—	—	1	—	1
<i>Bygder</i>	2 347	2	—	177	147	12	674
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående	141	—	—	8	7	3	43
— i veiens tilstand	292	—	—	34	42	2	86
— trafikkfeil	1 758	2	—	121	85	6	506
<i>Oslo</i>	2 258	7	63	152	127	9	606
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående	141	1	3	6	5	—	14
— i veiens tilstand	119	1	2	17	17	1	29
— trafikkfeil	1 901	3	42	125	96	8	548
<i>Andre byer</i>	1 187	2	17	81	54	1	251
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående	73	1	1	—	5	—	8
— i veiens tilstand	56	—	—	7	10	—	14
— trafikkfeil	1 012	1	15	71	35	1	226

etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken. (Riket, enkelte hovedtall og de andre byer.)

Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Mennesker				Husdyr			Annet	Uoppklart	Uoppgitt
								Til hest	På ski, kjelke eller spark	Gående	Passasjer	Hund	Andre husdyr fri	Andre husdyr som leies			
1 136	288	127	17	110	30	292	25	1	63	578	56	10	31	3	13	-	-
19	9	2	-	1	1	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
241	78	25	4	27	8	57	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
3	1	1	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
193	38	25	6	27	3	48	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
48	11	6	2	11	2	52	7	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
116	18	18	1	6	3	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78	12	7	1	12	5	11	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
37	6	2	-	6	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	4	3	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
49	17	6	1	4	2	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	12	1	1	5	1	24	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
5	2	-	-	2	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	17	6	-	2	2	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43	12	5	1	1	1	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
24	13	2	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
113	15	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	49	-	-	-	-	-	-
19	5	1	-	-	-	1	-	-	-	7	-	-	-	-	1	-	-
27	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	273	-	-	-	-	2	-	-
-	-	-	-	-	-	9	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	53	-	-	-	-	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	190	-	-	-	-	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	41	-	-	-	-	1	-	-
20	5	3	-	-	-	8	5	-	-	3	4	10	31	2	1	-	-
6	1	1	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	21
670	105	76	5	71	18	139	23	-	35	134	9	6	30	2	5	1	6
38	5	5	1	4	2	16	1	-	-	5	3	-	-	-	-	-	-
100	14	9	-	2	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
477	79	57	4	61	14	117	16	-	35	129	6	6	30	2	5	-	-
456	155	56	7	30	7	117	19	-	13	344	67	4	1	1	6	-	11
18	5	-	-	-	-	15	5	-	-	40	26	-	-	-	3	-	-
36	8	2	1	1	-	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
385	138	51	6	28	7	95	7	-	12	301	40	4	1	1	3	-	-
314	79	23	8	28	9	98	7	1	16	165	21	-	-	-	6	2	4
7	3	-	-	4	-	13	2	-	-	17	11	-	-	-	1	-	-
19	2	1	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
274	71	19	7	21	9	80	2	1	16	148	10	-	-	-	5	-	-

Tabell 13. Trafikkfeilene ved ulykkene i 1948 fordelt på de trafikk-

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil
<i>Riket</i>	6 291	7	77	453	280	17	1 723
Forkjøringsrett ikke overholdt	118	—	1	9	8	1	39
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	1 061	—	15	102	42	3	402
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	24	—	—	3	—	—	6
Kjørt med for stor fart	1 017	3	18	100	50	2	343
» på feil side av veien	417	—	—	28	11	3	136
» for lite til høyre for møtende kjøretøy	629	—	—	46	62	2	224
» for kloss inntil og uforsiktig under forbi- kjørsel bakfra	311	—	8	29	20	—	90
» forbi bakfra enda veien ikke var fri	139	—	4	8	9	—	44
» forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uover- siktig kurve	99	—	2	10	5	—	36
» for nær etter annet kjøretøy	219	—	7	22	15	—	65
» uforsiktig ut av eiendom eller sidevei	152	—	—	7	1	—	39
» ellers feil fra en vei over i en annen	40	—	—	1	1	—	12
» uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille	32	—	2	2	2	—	15
» med uforsiktig sving til siden	221	—	—	12	11	1	59
» uforsiktig av syklist over trikke- eller jern- baneskinner	10	—	—	—	—	—	—
Lyset ikke blendet ned for møtende	18	—	—	3	—	—	7
Ikke gitt, eller utilstrekkelig tegn eller signal	214	1	1	18	9	1	38
Ikke vært merksam på signal- eller varselskilter ..	42	—	1	6	—	1	15
Uforsiktig start	108	1	6	9	8	—	32
» bakking	224	1	3	10	19	—	27
» bremsing	116	—	1	8	2	2	48
» åpnet vogndøren	21	—	—	5	2	—	7
» gått eller hoppet av eller på kjøretøy ..	63	—	—	—	—	—	—
Hengt på kjøretøy	13	—	—	—	—	—	1
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	60	—	—	6	1	1	14
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	37	—	1	1	—	—	4
Gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy	330	—	—	—	—	—	—
På ski, spark eller kjelke mot kjøretøy	26	—	—	—	—	—	—
Barn under 14 år lekt i kjørebannen	84	—	—	—	—	—	—
— 7 år gått i kjørebannen	226	—	—	—	—	—	—
Gående eller uriktig oppholdt seg i kjørebannen ..	52	—	—	—	—	—	—
Dyr i kjørebannen	48	—	—	—	—	—	—
Annet	120	1	7	8	2	—	20
<i>Bygder</i>	2 570	2	—	184	116	8	736
Forkjøringsrett ikke overholdt	42	—	—	1	2	1	15
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	226	—	—	23	9	1	72
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	7	—	—	—	—	—	1
Kjørt med for stor fart	533	1	—	56	28	1	178
» på feil side av veien	237	—	—	16	2	1	85
» for lite til høyre for møtende kjøretøy	457	—	—	35	41	1	167
» for kloss inntil og uforsiktig under forbi- kjørsel bakfra	110	—	—	9	4	—	34
» forbi bakfra enda veien ikke var fri	57	—	—	1	1	—	23
» forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uover- siktig kurve	30	—	—	1	2	—	9
» for nær etter annet kjøretøy	55	—	—	6	2	—	18
» uforsiktig ut av eiendom eller sidevei	101	—	—	4	—	—	25
» ellers feil fra en vei over i en annen	25	—	—	1	1	—	8

Tabell 13 (forts.). Trafikkfeilene ved ulykkene i 1948 fordelt på de trafikk-

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil
Kjørt uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille	4	—	—	—	—	—	3
» med uforsiktig sving til siden	76	—	—	4	6	—	19
» uforsiktig av syklist over trikke- eller jernbaneskinner	1	—	—	—	—	—	—
Lysset ikke blendet ned for møtende	14	—	—	2	—	—	6
Ikke gitt, eller utilstrekkelig tegn eller signal	99	1	—	6	4	1	16
Ikke vært merksam på signal- eller varselskilter	14	—	—	2	—	—	4
Uforsiktig start	3	—	—	1	—	—	1
» bakking	64	—	—	1	12	—	9
» bremsing	85	—	—	5	1	2	29
» åpnet vogndøren	1	—	—	1	—	—	—
» gått eller hoppet av eller på kjøretøy	4	—	—	—	—	—	—
Hengt på kjøretøy	2	—	—	—	—	—	—
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	23	—	—	5	—	—	4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	11	—	—	—	—	—	1
Gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy	70	—	—	—	—	—	—
På ski, spark eller kjelke mot kjøretøy	9	—	—	—	—	—	—
Barn under 14 år lekt i kjørebanen	33	—	—	—	—	—	—
—» 7 år gått i kjørebanen	74	—	—	—	—	—	—
Gående eller uriktig oppholdt seg i kjørebanen	6	—	—	—	—	—	—
Dyr i kjørebanen	41	—	—	—	—	—	—
Annet	56	—	—	4	1	—	9
<i>Oslo</i>	2 367	4	57	170	115	8	685
Forkjørsrett ikke overholdt	29	—	1	4	3	—	12
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	544	—	11	49	23	2	229
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	10	—	—	2	—	—	2
Kjørt med for stor fart	311	2	12	25	16	1	118
» på feil side av veien	97	—	—	6	4	2	31
» for lite til høyre for møtende kjøretøy	104	—	—	8	15	1	33
» for kloss inntil og uforsiktig under forbi- kjørsel bakfra	151	—	6	17	14	—	48
» forbi bakfra enda veien ikke var fri	62	—	4	5	6	—	16
» forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uover- siktig kurve	46	—	2	4	2	—	21
» for nær etter annet kjøretøy	124	—	5	14	9	—	37
» uforsiktig ut av eiendom eller sidevei	28	—	—	2	—	—	8
» ellers feil fra en vei over i en annen	8	—	—	—	—	—	2
» uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille	21	—	1	1	1	—	11
» med uforsiktig sving til siden	106	—	—	7	4	1	29
» uforsiktig av syklist over trikke- eller jern- baneskinner	3	—	—	—	—	—	—
Lysset ikke blendet ned for møtende	3	—	—	1	—	—	—
Ikke gitt, eller utilstrekkelig tegn eller signal	57	—	—	8	3	—	13
Ikke vært merksam på signal- eller varselskilter	12	—	—	2	—	—	4
Uforsiktig start	74	1	5	5	6	—	27
» bakking	85	1	3	2	5	—	12
» bremsing	19	—	1	1	1	—	12
» åpnet vogndøren	18	—	—	4	2	—	5
» gått eller hoppet av eller på kjøretøy	47	—	—	—	—	—	—
Hengt på kjøretøy	5	—	—	—	—	—	—
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	24	—	—	1	1	1	8
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	8	—	1	—	—	—	1

Tabell 13 (forts.). Trafikkfeilene ved ulykkene i 1948 fordelt på de trafikk-

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Priv. personbil
Gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy	171	—	—	—	—	—	—
På ski, spark eller kjelke mot kjøretøy	7	—	—	—	—	—	—
Barn under 14 år lekt i kjørebanen	35	—	—	—	—	—	—
—»— 7 år gått i kjørebanen	89	—	—	—	—	—	—
Gående eller uriktig oppholdt seg i kjørebanen . .	29	—	—	—	—	—	—
Dyr i kjørebanen	6	—	—	—	—	—	—
Annet	34	—	5	2	—	—	6
<i>Andre byer</i>	1 354	1	20	99	49	1	302
Forkjørsrett ikke overholdt	47	—	—	4	3	—	12
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	291	—	4	30	10	—	101
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	7	—	—	1	—	—	3
Kjørt med for stor fart	173	—	6	19	6	—	47
» på feil side av veien	83	—	—	6	5	—	20
» for lite til høyre for møtende kjøretøy	68	—	—	3	6	—	24
» for kloss inntil og uforsiktig under forbi- kjørsel bakfra	50	—	2	3	2	—	8
» forbi bakfra enda veien ikke var fri	20	—	—	2	2	—	5
» forbi bakfra i veikryss, veimøte eller uover- siktig kurve	23	—	—	5	1	—	6
» for nær etter annet kjøretøy	40	—	2	2	4	—	10
» uforsiktig ut av eiendom eller sidevei	23	—	—	1	1	—	6
» ellers feil fra en vei over i en annen	7	—	—	—	—	—	2
» uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille	7	—	1	1	1	—	1
» med uforsiktig sving til siden	39	—	—	1	1	—	11
» uforsiktig av syklist over trikke- eller jern- baneskinner	6	—	—	—	—	—	—
Lysset ikke blendet ned for møtende	1	—	—	—	—	—	1
Ikke gitt, eller utilstrekkelig tegn eller signal . . .	58	—	1	4	2	—	9
Ikke vært merksam på signal- eller varselskilter . .	16	—	1	2	—	1	7
Uforsiktig start	31	—	1	3	2	—	4
» bakking	75	—	—	7	2	—	6
» bremsing	12	—	—	2	—	—	7
» åpnet vogndøren	2	—	—	—	—	—	2
» gått, eller hoppet av eller på kjøretøy	12	—	—	—	—	—	—
Hengt på kjøretøy	6	—	—	—	—	—	1
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	13	—	—	—	—	—	2
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	18	—	—	1	—	—	2
Gått eller løpt fram eller inn mot kjøretøy	89	—	—	—	—	—	—
På ski, spark eller kjelke mot kjøretøy	10	—	—	—	—	—	—
Barn under 14 år lekt i kjørebanen	16	—	—	—	—	—	—
—»— 7 år gått i kjørebanen	63	—	—	—	—	—	—
Gående eller uriktig oppholdt seg i kjørebanen . .	17	—	—	—	—	—	—
Dyr i kjørebanen	1	—	—	—	—	—	—
Annet	30	1	2	2	1	—	5

enheter som har begått feilene. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Løstebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Almindelig sykkel	Hestekjøretøy	Mennesker				Husdyr			Annet	Uoppklart	Uoppgitt
								Til hest	På ski, kjeite eller spark	Gående	Passasjer	Hund	Andre husdyr fri	Andre husdyr som leies			
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	4	-	-	2	29	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	1	-	-
6	1	2	-	-	-	1	-	-	-	5	5	4	1	1	1	-	-
351	101	25	8	37	11	116	5	1	25	186	11	-	-	-	5	-	-
12	9	-	-	1	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
77	29	7	1	11	2	16	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-
1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
39	6	4	4	10	2	26	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
15	3	3	3	5	2	17	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
21	5	3	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	4	-	-	2	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	2	-	-	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	2	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	2	-	-	1	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	6	1	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	9	2	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
13	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
49	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-
7	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
13	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88	-	-	-	-	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	-
5	2	-	-	-	-	6	1	-	1	-	3	-	-	-	1	-	-

Tabell 14 (forts.). De forskjellige trafikkenheter som var med i ulykkene i 1948
(Riket, enkelte hovedtall for bygdene,

Ulykkesmåten Trafikkenheter som var hovedårsak	Trafikk- enheter som var hoved- årsak	Trafikk- enheter som var med ellers								
			Jern- bane- tog	Trikk	Drosje- bil	Rute- bil	Utleie- bil	Privat person- bil	Laste- bil	Lukket varebil
<i>Kollisjoner mellom tra- fikkenheter i bevegelse</i>										
<i>Bygder</i>	1 636	1 685	15	—	159	114	12	524	478	90
Privat personbil	483	493	5	—	40	26	3	182	123	20
Lastebil	416	429	6	—	45	40	1	102	125	25
Motorsykkel	52	55	—	—	6	2	—	14	16	3
Alminnelig sykkel	116	117	—	—	13	3	1	35	36	4
<i>Osto</i>	1 809	1 856	8	178	175	94	8	583	317	150
Privat personbil	513	530	—	44	44	24	1	195	90	44
Lastebil	345	356	1	38	26	19	—	103	65	34
Motorsykkel	31	30	—	—	3	1	—	12	6	1
Alminnelig sykkel	98	102	—	4	10	5	6	30	15	3
<i>Andre byer</i>	900	927	5	47	138	55	6	205	199	86
Privat personbil	205	208	—	15	34	12	—	48	45	16
Lastebil	205	211	—	8	31	13	2	54	32	22
Motorsykkel	23	24	—	—	2	1	—	4	3	5
Alminnelig sykkel	78	79	1	1	15	5	—	20	13	3

fordelt etter ulykkesmåten og etter om de var hovedårsak til ulykken eller ikke. Oslo og de andre byer.)

Annen bil	Herav						Mennesker				Husdyr				Ulykker hvor ingen annen trafikk-enhet var med
	Motor-sykkel med side-vogn	Motor-sykkel uten side-vogn	Annet motor-kjøretøy	Alm. sykkel	Heste-kjøretøy	til hest	på spark, kjelke, eller ski	gående	passa-sjer	Hund fri ell. i bånd	Andr. hus-dyr s. leies	Andre husdyr fri	Annet		
56	3	66	7	71	29	—	5	44	3	—	2	6	1	—	
18	1	20	4	19	14	—	1	13	—	—	—	4	—	—	
17	1	11	—	34	3	—	1	14	2	—	1	1	—	—	
—	—	2	—	5	4	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
4	—	12	—	3	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—	
37	6	35	5	146	3	1	7	93	5	—	—	—	5	—	
11	—	12	—	38	1	1	—	23	1	—	—	—	1	—	
6	4	7	1	21	2	—	1	28	—	—	—	—	—	—	
—	—	1	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
1	1	2	—	10	—	—	4	10	—	—	—	—	1	—	
17	2	22	2	68	4	—	2	60	1	—	—	3	5	—	
2	—	6	1	20	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	
2	—	6	—	15	1	—	1	22	—	—	—	—	2	—	
—	—	—	1	6	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
2	—	3	—	7	1	—	—	8	—	—	—	—	—	—	

Tabell 15. Drepte og skadde fotgjengere i 1948 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Årsaksforhold Alder	Drepte og skadde fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadde fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
<i>Riket</i>	808	454	354	62	32	30	746	422	324
<i>A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	599	353	246	51	26	25	548	327	221
Under 5 år	148	84	64	26	12	14	122	72	50
5-7 »	66	40	26	4	—	4	62	40	22
8-14 »	46	33	13	2	2	—	44	31	13
15-24 »	27	10	17	1	1	—	26	9	17
25-59 »	124	75	49	5	3	2	119	72	47
60 år og over	113	62	51	12	8	4	101	54	47
Uoppgitt alder	75	49	26	1	—	1	74	49	25
<i>B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	209	101	108	11	6	5	198	95	103
Under 5 år	8	2	6	1	—	1	7	2	5
5-7 »	8	5	3	1	1	—	7	4	3
8-14 »	13	5	8	1	1	—	12	4	8
15-24 »	17	11	6	1	1	—	16	10	6
25-59 »	76	33	43	3	1	2	73	32	41
60 år og over	54	32	22	4	2	2	50	30	20
Uoppgitt alder	33	13	20	—	—	—	33	13	20
<i>Bygder</i>	165	91	74	24	12	12	141	79	62
<i>A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	119	68	51	20	11	9	99	57	42
Under 5 år	48	26	22	12	6	6	36	20	16
5-7 »	14	8	7	1	—	1	13	8	5
8-14 »	8	5	3	—	—	—	8	5	3
15-24 »	5	3	2	1	1	—	4	2	2
25-59 »	10	4	6	—	—	—	10	4	6
60 år og over	18	10	8	5	4	1	13	6	7
Uoppgitt alder	16	12	4	1	—	1	15	12	3
<i>B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	46	23	23	4	1	3	42	22	20
Under 5 år	2	—	2	1	—	1	1	—	1
5-7 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-14 »	2	—	2	—	—	—	2	—	2
15-24 »	4	3	1	—	—	—	4	3	1
25-59 »	18	10	8	1	—	1	17	10	7
60 år og over	12	9	3	2	1	1	10	8	2
Uoppgitt alder	8	1	7	—	—	—	8	1	7

Tabell 15 (forts.). Drepte og skadde fotgjengere i 1948 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Årsaksforhold Alder	Drepte og skadde fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadde fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
<i>Oslo</i>	422	242	180	19	10	9	403	232	171
<i>A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	324	197	127	15	8	7	309	189	120
Under 5 år	58	37	21	3	2	1	55	35	20
5-7 »	33	25	8	1	—	1	32	25	7
8-14 »	23	17	6	1	1	—	22	16	6
15-24 »	16	5	11	—	—	—	16	5	11
25-59 »	91	55	36	4	2	2	87	53	34
60 år og over	68	38	30	6	3	3	62	35	27
Uoppgitt alder	35	20	15	—	—	—	35	20	15
<i>B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	98	45	53	4	2	2	94	43	51
Under 5 år	3	2	1	—	—	—	3	2	1
5-7 »	4	3	1	—	—	—	4	3	1
8-14 »	6	1	5	—	—	—	6	1	5
15-24 »	9	6	3	1	1	—	8	5	3
25-59 »	39	16	23	2	1	1	37	15	22
60 år og over	28	14	14	1	—	1	27	14	13
Uoppgitt alder	9	3	6	—	—	—	9	3	6
<i>Andre byer</i>	221	121	100	19	10	9	202	111	91
<i>A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	156	88	68	16	7	9	140	81	59
Under 5 år	42	21	21	11	4	7	31	17	14
5-7 »	19	7	12	2	—	2	17	7	10
8-14 »	15	11	4	1	1	—	14	10	4
15-24 »	6	2	4	—	—	—	6	2	4
25-59 »	23	16	7	1	1	—	22	15	7
60 år og over	27	14	13	1	1	—	26	13	13
Uoppgitt alder	24	17	7	—	—	—	24	17	7
<i>B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken</i>									
<i>Alle</i>	65	33	32	3	3	—	62	30	32
Under 5 år	3	—	3	—	—	—	3	—	3
5-7 »	4	2	2	1	1	—	3	1	2
8-14 »	5	4	1	1	1	—	4	3	1
15-24 »	4	2	2	—	—	—	4	2	2
25-59 »	19	7	12	—	—	—	19	7	12
60 år og over	14	9	5	1	1	—	13	8	5
Uoppgitt alder	16	9	7	—	—	—	16	9	7

Tabell 16 (forts.). Førere av de forskjellige kjøretøyer i 1948 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder. (Riket, bygdene, Oslo og de andre byer.)

Årsaksforhold Alder	Bygder: menn					Oslo: menn					Andre byer: menn				
	I alt	Private pers- sonbiler	Lastebiler	Motorsykler	Almindelige sykler	I alt	Private pers- sonbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler	I alt	Private pers- sonbiler	Lastebiler	Motorsykler	Almindelige sykler
<i>Alle førere</i>	3 786	1 191	1 236	146	136	3 516	1 152	789	78	200	1 839	448	533	61	127
<i>Førere som var hovedårsak i ulykken</i>															
<i>Alle</i>	1 900	606	631	74	82	1 646	542	436	34	93	878	221	296	34	71
Under 18 år	38	1	3	2	30	35	2	—	2	30	39	1	—	8	27
18—20 »	90	20	40	9	2	69	28	12	7	5	47	9	22	2	3
21—29 »	537	132	227	31	11	405	104	134	19	7	260	53	107	13	9
30—49 »	878	293	292	22	13	805	277	221	5	20	390	109	131	9	10
50 år og over	212	110	32	4	9	210	103	42	—	8	119	48	30	2	9
Uppgitt alder	145	50	37	6	17	122	28	27	1	23	23	1	6	—	13
<i>Førere som ikke var hovedårsak i ulykken</i>															
<i>Alle</i>	1 879	583	603	71	54	1 856	604	352	42	107	953	225	235	27	54
Under 18 år	27	3	—	4	16	16	—	—	2	14	14	—	—	2	11
18—20 »	70	15	35	1	3	42	13	7	6	11	35	8	8	4	6
21—29 »	545	132	221	32	4	389	112	95	18	11	232	53	72	11	7
30—49 »	937	304	295	28	12	917	309	179	12	33	499	117	137	7	11
50 år og over	185	95	28	4	9	280	119	33	—	9	125	42	11	2	9
Uppgitt alder	115	34	24	2	10	212	51	38	4	29	48	5	7	1	10
<i>Fører hvor hovedårsak var uopplært</i>															
<i>Alle</i>	2	—	1	—	—	2	1	1	—	—	6	2	2	—	2
Under 18 år	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
18—20 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21—29 »	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	2	—	—
30—49 »	1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
50 år og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Uppgitt alder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1
<i>Førere hvor hovedårsak var uoppgitt</i>															
<i>Alle</i>	5	2	1	1	—	12	5	—	2	—	2	—	—	—	—
Under 18 år	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18—20 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21—29 »	3	—	1	1	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	—
30—49 »	2	2	—	—	—	7	4	—	—	—	1	—	—	—	—
50 år og over	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppgitt alder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—

Tabell 17. Motorkjøretøyer i riket i 1948 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjøretett, edruelighet m. v.

Kjøretett, edruelighet m. v.	Alle	Jernbanetog og trikk	Drosje- bil	Rute- bil	Utleie- bil	Privat- person- bil	Laste- bil	Lukket varebil	Annen bil	Motor- sykkel	Annet motorkjøretøy
<i>A. Førerkortet.</i>											
<i>Alle førere</i>	4 408	—	410	328	22	1 531	1 440	339	155	149	34
Føreren hadde førerkort	4 087	—	395	324	21	1 407	1 352	321	138	111	18
Føreren hadde førerkort, men ikke til dette kjøretøy	6	—	1	1	—	2	—	2	—	—	—
Føreren hadde ikke f.kort	85	—	—	2	1	31	23	2	2	18	6
Uppgitt	230	—	14	1	—	91	65	14	15	20	10
Førerkort utstedt første gang	4 093	—	396	325	21	1 409	1 352	323	138	111	18
Mindre enn 6 mnd. før ulykken	243	—	18	12	1	86	77	21	6	21	1
6 mnd. til og med 1 år ..	435	—	22	24	3	149	142	44	16	31	4
Over 1 år til og med 5 år	856	—	49	73	6	276	309	90	31	18	4
Over 5 år	2 228	—	280	181	9	779	728	153	73	18	7
Uppgitt	331	—	27	35	2	119	96	15	12	23	2
Førerkort som skulle ha vært fornyet	2 228	—	280	181	9	779	728	153	73	18	7
Herav: Fornyet	2 126	—	265	178	8	731	700	150	69	18	7
Ikke fornyet ..	20	—	1	1	—	10	6	1	1	—	—
Uppgitt	82	—	14	2	1	38	22	2	3	—	—
<i>B. Alkoholprøve</i>											
<i>Alle førere</i>	4 408	—	410	328	22	1 531	1 440	339	155	149	34
Alkoholprøvd	160	—	10	11	1	58	46	12	7	13	2
Ikke alkoholprøvd	3 716	—	355	286	19	1 272	1 244	280	123	112	25
Uppgitt	532	—	45	31	2	201	150	47	25	24	7
Før de alkoholprøvede førere viste prøven ..	160	—	10	11	1	58	46	12	7	13	2
Under 0,5 pro mille ..	52	—	5	3	—	19	15	3	3	4	—
0,5—0,99 —>— ..	5	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—
1,0—1,99 —>— ..	31	—	1	1	—	10	12	3	1	3	—
2,0—2,99 —>— ..	10	—	1	—	—	5	2	1	—	1	—
3,0 og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppgitt	62	—	3	7	1	22	14	5	3	5	2
<i>C. Antall timer føreren hadde kjørt</i>											
<i>Alle førere</i>	4 499	91	410	328	22	1 531	1 440	339	155	149	34
Under 6 timer	18	1	5	3	—	3	3	1	1	—	1
6—6,9 »	11	1	2	—	—	5	3	—	—	—	—
7—7,9 »	9	—	2	1	—	1	4	—	1	—	—
8—8,9 »	5	—	1	—	—	2	2	—	—	—	—
9—9,9 »	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
10—10,9 »	5	—	1	1	—	2	1	—	—	—	—
11 timer og over ...	12	—	5	—	—	4	2	—	1	—	—
Uppgitt	4 438	89	394	323	22	1 513	1 425	338	152	149	33
<i>D. Tiltale. Alle førere ..</i>											
Føreren satt under tiltale	4 499	91	410	328	22	1 531	1 440	339	155	149	34
Føreren ikke satt under tiltale	982	5	79	49	2	307	370	95	33	35	7
Uppgitt	1 702	41	148	160	13	590	514	123	60	43	10
Uppgitt	1 815	45	183	119	7	634	556	121	62	71	17

