NORGES OFFISIELLE STATISTIKK X. 69

TRAFIKKULYKKER

1939 OG 1940

Accidents de circulation

UTGITT AV

STATISTISK SENTRALBYRÅ

OSLO

I KOMMISJON HOS H. ASCHEHOUG & CO.

1943

Pris kr. 1.50.

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

Rekke X. **Trykt 1941.**

Nr. 1. Bureising med statsstotte 1921—36. Telling pr. 20. juni 1938. *(Colonisation en Norvège subventionnée par l'État 1921—36. Recensement au 20 juin 1938.)*

— 2. Forsikringsselskaper 1939. *(Sociétés d'assurances)*

— 3. Syketrygden 1939. *(Assurance-maladie nationale.)*

— 4. Norges bergverksdrift 1939. *(Mines et usines.)*

— 5. Norges private aksjebanker og sparebanker 1939. *(Statistique des banques privées par actions et des caisses d'épargne.)*

— 6. Meieribruket i Norge 1939. *(L'industrie laitière de la Norvège 1939.)*

— 7. Norges jernbaner 1939—40. *(Chemins de fer norvégiens.)*

— 8. Det sivile veterinærvesen 1939. *(Service vétérinaire civil.)*

— 9. Jordbrukstellingen 20. juni 1939. Annet hefte. Eiendomsforholdene, arbeidsstyrken m. v.)*(Recensement agricole du 20 juin 1939. II. Données spéciales sur les exploitations, ouvriers etc.)*

— 10. Skattestatistikken 1940—41. *(épartition d'imp?ts.)*

— 11. epresentativ boligteling 1. november 1938. *(ecensement représentatif d'habitations au 1er novembre 1938.)*

— 12. Sjømannstrygden 1937 og 1938. Fiskertrygden 1937 og 1938. *(Assurances de l'État contre les accidents des marins. Assurances de l'État contre les accidents des marins pêcheurs.)*

— 13. Telegrafverket 1939—40. *(Télégraphes et téléphones de l'État.)*

— 14. Skolestatistikk 1938—39. *(Instruction publique.)*

— 15. Norges postverk 1940. *(Statistique postale.)*

— 16. Norges industri 1939. *(Statistique industrielle de la Norvège.)*

— 17. Norges fiskerier 1939. *(Grandes pêches maritimes.)*

— 18. Folkemengdens bevegelse 1939. *(Mouvement de la population.)*

— 19. Norges kommunale finanser 1937—38. *(Finances des communes.)*

— 20. Norges sivile, geistlige og rettslige inndeling 1. juli 1941. *(Des divisions civiles, ecclésiastiques et judiciaires du royaume de la Norvège le 1er juillet 1941.)*

— 21. Sunnhetstilstanden og medisinalforholdene 1939. *(Rapport sur l'état sanitaire et Médical.)*

— 22. Sinnssykeasylenes virksomhet 1939. *(Statistique des hospices d'aliénés.)*

— 23. Industriarbeidertrygden 1937 og 1938. *(Assurances de l'Etat contre les accidents pour les travailleurs de l'industrie.)*

— 24. Norges Brannkasse 1938—40. *(tatistique de l' ffice national d'assurance contre l'incendie.)*

— 25. Kommunenes gjeld m. v. pr. 30. juni 1941. *(Delte etc. des communes.)*

— 26. Norges bergverksdrift 1940. *(Mines et usines.)*

— Norges private aksjebanker og sparebanker 1940. *(Statistique des banques privées par actions et des caisses d'épargne.)*

— 28. Forsikringsselskaper 1940. *(Sociétés d'assurances.)*

— 29. Det sivile veterinærvesen 1940. *(Service vétérinaire civil.)*

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK X. 69

TRAFIKKULYKKER

1939 OG 1940

Accidents de circulation

UTGITT AV

STATISTISK SENTRALBYRÅ

OSLO

I KOMMISJON HOS H. ASCHEHOUG & CO.

1943

NATIONALTRYKKERIET

INNHOLD

Side

Oversikt:

a) Begrensningen av massen 1
b) De forskjellige landsdeler 4
c) Årstider, ukedager og klokkeslett 10
d) Trafikkenheter som var med i ulykkene 17
e) Ulykkesmåten 20
f) Trafikantenes personlige forhold 25
g) Ulykkenes følger: drepte og skadede mennesker 28
h) Ulykkesstedet 35
i) Vær- og lysforhold 50
j) Trafikkfeil 52
k) Årsakene 56
l) Førernes skyld, kjørerett, alkoholprøver 68

Tabeller for 1939:

1. Trafikkulykker i 1939 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen 75
2. Drepte og skadede personer i 1939 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse 76
3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1939 fordelt etter skadevirkningen særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 78
4. Kollisjoner mellom trafikkenheter i riket i 1939 fordelt etter skadevirkningen . . 79
5. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter måneder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 80
6. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter dager særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 81
7. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter klokkeslett særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 82
8. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter vær- og lysforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 83
9. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer . . 84
10. Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 87
11. Trafikkulykker i bygdene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, kantvernets art og vegkantens fasthet 90
12. Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkens hovedårsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken 92
13. De forskjellige trafikkfeil som ble begått ved ulykkene i 1939 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 96
14. De forskjellige trafikkenheter som var med i ulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten og etter om de var hovedårsak til ulykken eller ikke 102
15. Drepte og skadede fotgjengere i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 106
16. Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder 108
17. Motorkjøretøyer i riket i 1939 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjørerett, edruelighet m. v. 110

Tabeller for 1940: Side

1. Trafikkulykker i 1940 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen 111
2. Drepte og skadede personer i 1940 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse 112
3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1940 fordelt etter skadevirkningen særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 114
4. Kollisjoner mellom trafikkenheter i riket i 1940 fordelt etter skadevirkningen . 115
5. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter måneder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 116
6. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter dager særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 117
7. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter klokkeslett særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 118
8. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter vær- og lysforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 119
9. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, krysninger og andre faremomenter særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 120
10. Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 123
11. Trafikkulykker i bygdene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, kantvernets art og vegkantens fasthet 126
12. Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkens hovedårsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken 128
13. De forskjellige trafikkfeil som ble begått ved ulykkene i 1940 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 132
14. De forskjellige trafikkenheter i kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse i 1940 fordelt etter om de var hovedårsak til ulykken eller ikke 138
15. Drepte og skadede fotgjengere i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer 140
16. Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder 142
17. Motorkjøretøyer i riket i 1940 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjørerett, edruelighet m. v. 141

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Aperçu général:

a) Documents statistiques analysés 1
b) Répartition des accidents sur les différentes provinces 4
c) Répartition des accidents sur les saisons de l'année, les jours de semaine et les heures de la journée 10
d) Moyens de circulation ayant pris part aux accidents 17
e) Mode d'accident 20
f) Catégories des personnes ayant participé aux accidents 25
g) Conséquences des accidents: personnes tuées et blessées 28
h) Analyse des lieux des accidents 35
i) Conditions climatiques 50
j) Fautes de circulation 52
k) Causes des accidents 56
l) Fautes des conducteurs etc., preuve alcoolique 68

Tableaux pour l'année 1939:

1. Accidents de circulation en 1939 dans les différents départements et villes d'importance différente, classés d'après le mode d'accident et l'effet du dommage causé 75
2. Personnes tuées et blessées en 1939 dans les différents départements et villes . . . 76
3. Véhicules ayant pris part aux accidents en 1939, classés d'après l'effet du dommage causé, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes . . 78
4. Collisions entre véhicules dans le royaume en 1939, classées d'après l'effet du dommage causé 79
5. Accidents de circulation en 1939, répartis sur les mois de l'année, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 80
6. Accidents en 1939, classés d'après les jours de la semaine, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 81
7. Accidents en 1939, classés d'après les heures du jour, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 82
8. Accidents en 1939, classés d'après les conditions climatiques, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 83
9. Accidents en 1939, clasés d'après le mode d'accident, genre de route, vue à l'avant croisements et autres éléments de danger, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 84
10. Accidents de circulation en 1939 classés d'après le mode d'accident, genre et condition de la route, largeur et tournants spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 87
11. Accidents de circulation dans les districts ruraux en 1939, groupés d'après le mode d'accident, genre de protection et la dureté du bord de la route 90
12. Accidents de circulation en 1939 groupés d'après la cause principale de l'accident et d'après le véhicule ayant été la cause principale de l'accident 92
13. Les différentes fautes de circulation commises lors des accidents en 1939 groupés suivant les véhicules qui étaient la cause principale des accidents, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 96
14. Les différents véhicules ayant pris part aux accidents en 1939, groupés d'après le mode d'accident et s'ils étaient ou non la cause principale de l'accident 102
15. Piétons tués ou blessés en 1939 groupés d'après cause, sexe et âge, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 106
16. Conducteurs des différents véhicules dans le royaume en 1939 classés d'après cause, sexe et âge 108
17. Voitures à moteur qui en 1939 étaient la cause principale des accidents, classées d'après le permis de conduire, sobriété etc. des conducteurs 110

Tableaux pour l'année 1940: Pages

1. Accidents de circulation en 1940 dans les différents départements et villes d'importance différente, classés d'après le mode d'accident et l'effet du dommage causé 111
2. Personnes tuées et blessées en 1940 dans les différents départements et villes . . . 112
3. Véhicules ayant pris part aux accidents en 1940, classés d'après l'effet du dommage causé, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes . . 114
4. Collisions entre véhicules dans le royaume en 1940, classées d'après l'effet du dommage causé 115
5. Accidents de circulation en 1940, répartis sur les mois de l'année, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 116
6. Accidents en 1940, classés d'après les jours de la semaine, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 117
7. Accidents en 1940, classés d'après les heures du jour, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 118
8. Accidents en 1940, classés d'après les conditions climatiques, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 119
9. Accidents en 1940, classés d'après le mode d'accident, genre de route, vue à l'avant croisements et autres éléments de danger, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 120
10. Accidents de circulation en 1940 classés d'après le mode d'accident, genre et condition de la route, largeur et tournants spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 123
11. Accidents de circulation dans les districts ruraux en 1940, groupés d'après le mode d'accident, genre de protection et la dureté du bord de la route 126
12. Accidents de circulation en 1940 groupés d'après la cause principale de l'accident et d'après le véhicule ayant été la cause principale de l'accident 128
13. Les différentes fautes de circulation commises lors des accidents en 1940 groupés suivant les véhicules qui étaient la cause principale des accidents, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 132
14. Les différents véhicules entrés en collision par rapport au nombre total de véhicules en circulation en 1940 138
15. Piétons tués ou blessés en 1940 groupés d'après cause, sexe et âge, spécialement pour les districts ruraux, la ville d'Oslo et les autres villes 140
16. Conducteurs des différents véhicules dans le royaume en 1940 classés d'après cause, sexe et âge 142
17. Voitures à moteur qui en 1940 étaient la cause principale des accidents, classées d'après le permis de conduire, sobriété etc. des conducteurs 144

Oversikt.

a) Begrensningen av massen.

I 1930 begynte Byrået å hente inn oppgaver fra politiet over motorvognsaker. Det som en hadde i tankene var særlig bilulykkene og stigningen i tallet av den slags ulykker. En kunde derfor ikke begrense statistikken til de saker som ble avsluttet ved at det ble fastslått straffeskyld for noen av de impliserte. En måtte ta med også de henlagte saker, overhodet alle saker hvor det var åpnet etterforsking. No var det nødvendig å ta med i skjemaet noen spørsmål om sakens utfall. Oppgavene måtte derfor gjelde de avsluttede saker. Da saksbehandlingen kan ta tid, var det uunngåelig at oppgavene på denne måten ble litt forsinket. Skjema skulde først og fremst sendes inn hvor saken gjaldt overtredelser av motorvognloven (og forskrifter som er utferdiget i henhold til den) eller motorvognføreres overtredelser av trafikkregler utferdiget i henhold til vegloven. I disse lover og regler er det først og fremst bestemt hvorledes kjøretøyet skal være innrettet og vedlikeholdt, at føreren skal ha førerkort og bestemte egenskaper, og at det skal kjøres på bestemt måte under bestemte forhold. I slike tilfelle behøver det jo ikke være skjedd noen ulykke eller påført noen skade. Men som oftest vil det vel være slik at disse overtredelser først blir påtalt i forbindelse med en ulykke. I de sværeste tilfelle, hvor personer er blitt drept eller skadet eller hvor det er skjedd større eiendomsskade, er det bestemmelsene i den alminnelige straffelov som blir brukt mot den skyldige. Dessuten skulde skjema utfylles hvor en motorvognfører hadde overtrådt loven om pliktmessig avhold i visse stillinger. Også her vilde det kunne komme med saker hvor det ikke var skjedd noen trafikkulykke.

Det var overhodet ingen begrensning etter sakens betydning. Men antallet ble gitt opp særskilt for saker hvor skade var skjedd, og saker hvor ingen skade var skjedd. Antallet av drepte og skadede mennesker ble gitt opp særskilt for seg. Nøyaktige oppgaver over tallet av drepte ved de ulike slags ulykker finnes dessuten i statistikken over folkemengdens bevegelse («voldsomme dødsfall»).

Denne statistikk ble trykt etter hvert i Statistiske Meddelelser, første gang i nr. 5 for 1930 (side 255). Oppgavene forut for 1932 var for en del ufullstendige (se Stat. Medd. 1932, side 68 og 247).

En slik summarisk statistikk gir ikke noen større anledning til analyse av enkelttilfellene. Det eneste en fikk vite om årsaksforholdene, var opplysningene

om hvor mange førere som var blitt straffet (ved dom eller vedtatt forelegg) og hvor mange av disse det ble fastslått for at de hadde vært «alkoholpåvirket» (ikke edru). Byrået torde dengang ikke pålegge politiet mer kompliserte oppgaver.

I denne tid utviklet motorvogntrafikken seg sterkt i de forskjellige land, og særlig i storbyene steg dødsrisikoen fra år til år.[1] Flere og flere land begynte å utgi en spesiell trafikkulykkesstatistikk, Danmark således i 1930, og Sverige i 1935. Folkeforbundets avdeling for kommunikasjons- og transittspørsmål nedsatte i 1936 en komité for å fastslå ensartede former for trafikkulykkesstatistikken, og denne komité avga sin betenkning i 1937 (dokument C. 276. M. 179. 1937. VIII). Også i Norge fant de interesserte myndigheter no at tiden var inne til å få istand en spesiell trafikkulykkesstatistikk på grunnlag av individualoppgaver fra politiet. Skjema ble utarbeidet i samråd med Veidirektoratet, automobilforeningene og andre interesserte. Da det internasjonale utkast kom, ble det tatt mest mulig hensyn til dette. Politiet begynte å sende inn oppgaver fra 1 januar 1939.

Den opprinnelige statistikk fra 1930 hadde en formell j u r i d i s k begrensning, for så vidt den omfattet alle saker som kunde komme inn under bestemte lover og forskrifter. Den nye individualstatistikk har derimot en rent f a k t i s k begrensning for så vidt begrepet «trafikkulykke» ikke er uttrykkelig bestemt av lovgivningen. Statistikken omfatter bare trafikken på landjorden, ulykker på sjøen kommer ikke med. Heller ikke «all» trafikk på landjorden kommer med. Bestemmelsene i motorvognloven gjelder i følge § 19 for kjørselen på «hovedveger, gater og offentlige plasser», trafikkreglene for «all gående, kjørende og ridende trafikk på veg eller gate (plass) som er åpen for alminnelig ferdsel». På liknende måte er også statistikken blitt begrenset til ulykker under trafikk på veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel (herunder f. eks. også jernbanestasjoner). Det er også tatt med grensetilfelle hvor ulykken er foregått ved innkjøring fra offentlig på privat veg. Videre må ulykken ha en viss størrelse for at tilfellet skal komme med i statistikken. Skjemaet blir bare fylt ut for saker hvor mennesker er 1) drept (død innen en måned etter ulykken), 2) alvorlig skadet (brudd, knusninger, alvorlige skår og flenger, indre skader, sjokk som bevirker legebehandling og alle andre skader som har ført til sykehusbehandling), 3) lettere skadet, 4) hvor det er eiendomsskade for minst 100 kr. og 5) hvor kjøretøy ikke kan fortsette ved egen hjelp. Unntatt er altså alle ulykker hvor det bare er tilføyd eiendomsskade på mindre enn 100 kr. Hva dette kan bety, kan en vel noenlunde slutte seg til fra den svenske statistikk («V ä g t r a f i k o l y c k o r», utgitt av S t a t i s t i s k a C e n t r a l b y r å n)

[1] I artikkelen «I n f o r t u n i d a t r a f f i c o d e l l a s t r a d a i n G r a n B r e t a g n a» i P u b b l i c a z i o n i d e l l' U n i v e r s i t à C a t t o l i c a d e l S. C u o r e: C o n t r i b u t i d e l L a b o r a t o r i o d i S t a t i s t i c a, serie quinta (Milano 1939) slår C a r l o M e n g a r e l l i fast: «In alcuni paesi le morti per traffico eccedono in numero su quelle causate da alcune gravi malattie epidemiche. Ad esempio, nel 1935 in Inghilterra e nel Galles vi furono 5987 morti per incidenti della strada, mentre le febbri tifoidee, la rosolia, la scarlattina e la tosse canina ne causarono solo 3680; se vi aggiungiamo la più mortale delle infezioni acute, la difterite, il totale raggiunge 7168 morti.»

som har med også ulykker med mindre skade. Her faller omkring en fjerdepart av alle ulykker på de tilfelle hvor det bare er eiendomsskade på mindre enn 100 kr. Disse tilfelle utgjør videre omkring tre fjerdeparter av alle de ulykker som bare har brakt eiendomsskade på minst 100 kr. Men det forholdsvise antall av slike små saker vil naturligvis veksle fra land til land fordi det vil bero på hva politiet kan overkomme.

Ellers gjelder det forresten også når en jamfører land som bare tar med større saker at statistikken vanskelig kan bli like representativ. Flere eller færre ulykker hvor mennesker har fått en lettere skade eller hvor den materielle skade ikke når videre høyt opp over de 100 kr. vil bli unndratt politietterforsking. I et land som Norge, hvor politidistriktene kan være vidstrakte og tungvinte, og hvor mørketiden er lang i vinterhalvåret, kan dette bli forholdsvis mange saker.

Det er ikke godt å si hvor mange ulykker det er som på denne måten ikke kommer med i politiets oppgaver. Men et visst holdepunkt for å dømme om dette har en i Autotarifforeningens skadestatistikk. Foreningen, som antagelig har omkring 90 pst. av alle forsikringer i sin statistikk, har meddelt at antallet av skader beløp seg til 11 402 i 1937 og 12 187 i 1938. Etter dette kan en vel regne med 13 000 skader i 1939. I dette tall vil det være med et mindre antall skader på under 100 kr. som politiet ikke skal ta med i sine oppgaver. En kan vel derfor ikke regne med mer enn 12 500 skader. Antallet av motorkjøretøyer, som var med i ulykkene etter politioppgavene for 1939, var 7 722. Men det er naturligvis ikke på langt nær så mange som har fått noen skade. Det ser da ut til at politiet ikke får med mer enn høyst halvparten av alle de sakene som egentlig burde ha vært med.

Det utvalg av ulykkene, som kommer med i politioppgavene, er naturligvis ikke representativt. En skulde tro at alle de ulykker, hvor noen er blitt drept, var kommet med, og vel praktisk talt alle de ulykker, hvor noen er kommet alvorlig til skade. De ulykker, som ikke kommer med, vil da være slike, hvor noen har blitt lettere skadet eller hvor det bare er påført materiell skade. En skulde også tro at byene måtte være forholdsvis bedre representert enn landsbygda. Men merkelig nok er ikke prosentfordelingen på landsdelene synderlig forskjellig for skader og ulykker. Etter Autotarifforeningens statistikk (for årene 1936—38 under ett) faller 48 pst. av skadene på bygdene, 31 pst. på Oslo og 21 pst. på de andre byene. Etter nærværende statistikk for 1939 faller 50 pst. av ulykkene på bygdene, 28 pst. på Oslo og 22 pst. på de andre byene. Regner en etter antallet av motorkjøretøyer, blir bygdene enda bedre representert etter politioppgavene med det at 54 pst. av de motorkjøretøyer, som var med i ulykkene, faller på bygdene, 24 pst. på Oslo og 22 pst. på de andre byer. Går en allikevel ut fra at bygdene er underrepresentert i politioppgavene, må dette bety at kollisjoner mellom motorkjøretøyer oftere fører til skade for begge parter på landet enn i byene. En annen forskjell mellom Autotarifforeningens skadestatistikk og politistatistikken er det at i den første er det flere lastebiler (13 354) enn personbiler (11 314), i den siste er det omvendt (2 695 og 3 267).

I den følgende oversikt vil vi først og fremst holde oss til tallene for 1939. Krigsåret 1940 brakte en sterk nedgang i tallene. Det som kan være verd å undersøke for 1940 er, om denne nedgang er fordelt noenlunde jamt over de ulike gruppene, eller om det er noen større avvik. Men heller ikke året 1939 er noe egentlig «normalår». Krigen ute førte allerede fra 1 september med seg rasjonering av forbruket av de forskjellige rekvisiter, først og fremst bensin. Det blev derfor ikke så mange ulykker i de 4 siste måneder av året som det ellers vilde blitt. Men det var ikke noen videre nedgang i det absolutte tall hos oss slik som f. eks. i Danmark. Tallet av ulykker, som er gitt opp, var nemlig 905 i 1. kvartal, 1 228 i 2. kvartal, 1 528 i 3. kvartal og 1 448 i 4. kvartal. Da en ikke kjenner sesongbevegelsen, kan en ikke si hvor høyt tallet for 4. kvartal skulde ligge i forhold til tallet for 3. kvartal hvis ikke noen andre faktorer virket med. Hvis sesongbevegelsen er noenlunde som i de andre skandinaviske land, vilde tallet for 4. kvartal ha ligget ganske normalt i forhold til tallet for 3. kvartal, når en ikke regner med andre faktorer. Men antagelig vilde selve utviklingen og konjunkturene ha brakt tallet langt høyere opp hvis ikke rasjoneringen var kommet. No er det så at et år med gjennomgående sterk stigning i trafikken (uansett sesongen) ikke kan gi noe «normalbilde». Sammensetningen av trafikken og ulykkenes art skifter nemlig til en viss grad fra årstid til årstid. Men da hovedskilnaden for så vidt nærmest ligger mellom sommerhalvåret og vinterhalvåret, og en kan si at kalenderåret både ender og begynner med vinterforhold, vil selv et år med ganske sterk utvikling i trafikken formodentlig gi et bilde som ikke ligger så langt fra det normale hvis det ikke har vært noen andre faktorer som har grepet inn. Men rasjoneringen virket nettop på denne måten, fordi det ble skilt mellom «nødvendig» og «ikke nødvendig» kjøring. Etter den danske statistikk (Statistiske Meddelelser, 4 Række, III Bind, 4 Hæfte: Færdselsuheld 1939) var virkningene i Danmark en forholdsvis sterk nedgang i sammenstøt med private personbiler (i motsetning til drosjer og lastebiler) og en enda sterkere nedgang i sammenstøt med motorsykler, likeså en forholdsvis sterk nedgang i tallet av personer som ble drept eller kom til skade også hvor det var drosjer og lastebiler som kolliderte. Det var stigning i tallet av sammenstøt mellom drosjer og lastebiler på den ene side, og syklister på den annen side, og i tallet av drepte og skadede som følge av slike sammenstøt. Derimot var tallet av sammenstøt og den voldte skade i sammenstøt mellom syklister innbyrdes omtrent like stort etter som før 1 september, og det var sterk nedgang i sammenstøtsgruppen personbil—syklist. Tallet av påkjørte, drepte og skadede fotgjengere var det samme som før, men innenfor denne gruppe steg tallet av tilfelle, hvor syklister var part i saken, ca. 80 pst.

b) *De forskjellige landsdeler.* (Jfr. tab. 1 og 2.)

Den geografiske fordeling skjer etter oppgavene over ulykkesstedet. Det gjelder derfor her som i Sverige (se Vägtrafikolyckor År 1939. Av Statistiska Centralbyrån, s. 4*) at «enär de vid en olycka

delaktiga personerna ofta haft sin hemort annorstädes än där olycksplatsen är belägen, kan av ortsfördelningen näppeligen dragas slutsatser beträffande trafikkulturen inom rikets olika delar». Trafikkulturen har no mest å bety når en jamfører land med land. Innenfor det enkelte land vil det nok være trafikkintensiteten som er den viktigste faktor. Trafikkintensiteten stiger med den gjennomsnittlige hastighet og med tallet av trafikkenheter.[1] Men den stiger i sterkere grad enn antallet av trafikkenheter, fordi mulighetene for sammenstøt vokser sterkere (jfr. nevnte svenske statistikk, side 7*). Tallet av ulykker stiger derfor gjerne med folketettheten. I den første svenske statistikk, som gjelder året 1935, og som forresten bare omfattet motorkjøretøyer, finner en f. eks. følgende oppgaver:

Områden	Motortrafikolyckor pr. km.[2]	Folkmängd pr. km.[2]	Registrerade motorfordon pr. km.[2]	Vägmeter pr. km.[2]
Stockholms stad	18.5	3837.4	156.6	1992.3
Övriga städer med mer än 40 000 inv.	4.3	1399.1	60.1	1172.0
Städer med 20 000—40 000 inv. . . .	1.6	709.5	32.4	955.0
Övriga städer	0.8	449.6	21.7	1055.0
Samtliga städer	2.5	838.1	39.3	1101.9
Rikets landsbygd	0.01	10.1	0.3	199.1

Og den danske statistikk for 1939 har følgende oppgaver over tallet av ulykker pr. 1000 innbyggere:

	1939	1935—1938 gj.snittl.	1930—1934 gj.snittl.
Hovedstaden	7.6	8.1	8.4
Provinsbyer med over 40 000 innb. . . .	5.2	5.2	5.7
—»— 15—40 000 — . . .	4.0	3.9	3.0
—»— 5—15 000 — . . .	2.6	2.5	2.4
—»— under 5 000 — . . .	1.7	2.0	1.6
Provinsbyer i alt	3.6	3.5	3.2
Landkommunene	2.6	2.0	1.8

Tallet av ulykker pr. 1000 innbyggere er noe lavere hos oss. Tallene er nemlig 3.2 for byene, 5.7 for Oslo og 1.3 for bygdene. Her må en da huske på at politioppgavene ikke behøver være like representative i de to land.

For byene finnes det en annen målestokk for trafikkintensiteten, nemlig omsetningen (dvs. verdien) i alminnelig[2] landtransport etter bedriftstellingen av 1936. For byer av forskjellig størrelse stiller tallene seg slik:

[1] I den «Veiledning» som ble sendt til politiet er det gitt følgende definisjon: «Med trafikkenhet menes et hele som beveges samlet. En person som går, er en trafikkenhet, mens føreren av en bil danner en enhet sammen med bilen. Barn, vanføre og husdyr som ledes, gir en enhet sammen med føreren. Personer (eller frie dyr) som går sammen, regnes som så mange trafikkenheter som det er personer (dyr).»

[2] Utenfor faller jernbaner, post, telegraf, telefon, sporvegsdrift og forstadsbaner.

Ulykkeshyppigheten i byene.

Byer	Ulykker i alt	
	pr. 1000 innbyggere	pr. 100 000 kr. omsetning i alm. landtransport
Byer i alt	3.21	4.95
Oslo	5.68	6.58
Bergen	2.97	5.18
Trondheim	2.90	4.16
Stavanger	3.63	9.45
Drammen	2.88	4.62
Byer med 15 til 20 tusen innb.	1.66	3.09
» » 10 » 15 » »	[1] 1.47	[2] 2.33
» » 5 » 10 » »	1.91	4.34
» under 5 tusen innb.	0.47	0.96

[1] Uten Narvik 1.41. [2] Uten Narvik 3.82.

Etter begge disse tallrekker er det en tydelig tendens til at det blir flere ulykker pr. 1000 innbyggere jo større byene er. De viktigste brudd på regelen er Stavanger og byene med 5—10 000 innbyggere. Her er tallene høyere enn en skulde vente. For bygdene er det en annen målestokk, som ligger nærmere, nemlig forholdet mellom tallet av ulykker og lengden av det offentlige vegnett.

Ulykkeshyppigheten i bygdene.

Fylker	Ulykker			
	pr. 1000 innbyggere	pr. mil standardveg [1]	på hovedveg pr. mil hovedveg	på bygdeveg pr. mil bygdeveg
Bygder i alt	1.28	0.57	1.04	0.18
Østfold	1.77	1.07	2.12	0.19
Akershus	2.77	3.19	5.45	1.30
Hedmark	1.12	0.49	0.95	0.10
Opland	0.95	0.42	0.81	0.10
Buskerud	1.86	0.91	1.62	0.32
Vestfold	2.84	1.48	2.75	0.43
Telemark	0.95	0.36	0.74	0.05
Aust-Agder	1.48	0.42	0.92	0.01
Vest-Agder	1.54	0.33	0.66	0.05
Rogaland	1.62	0.81	1.69	0.08
Hordaland	0.85	0.52	1.03	0.10
Sogn og Fjordane	0.46	0.19	0.34	0.06
Møre og Romsdal	0.62	0.23	0.44	0.06
Sør-Trøndelag	0.85	0.44	0.86	0.09
Nord-Trøndelag	0.49	0.15	0.29	0.03
Nordland	0.53	0.23	0.46	0.04
Troms	0.41	0.14	0.26	0.05
Finnmark	0.65	0.10	0.22	-

[1] Veid gjennomsnitt av ulykkeshyppigheten på hovedveg og bygdeveg. (Ulykker på hovedveg pr. mil hovedveg multiplisert med 5, ulykker på bygdeveg pr. mil bygdeveg multiplisert med 6 og det hele dividert med 11.)

i fylket.[1] Her må en skjelne mellom hovedveg og bygdeveg. Da de aller fleste ulykker skjer på hovedvegene, kunde en nøye seg med å regne med kilometerlengde hovedveg. En har imidlertid tatt med også ulykker på bygdeveg, og dessuten et standardmål, en veid ulykkeshyppighet som forteller oss hvor stor ulykkeshyppigheten i hvert fylke vilde ha vært hvis forholdet mellom lengden av hovedvegene og lengden av bygdevegene hadde vært den samme som for hele riket.

Stort sett stemmer de to målene for så vidt som de enkelte fylker får samme plass i rekkefølgen enten en holder seg til det ene eller det andre målet. De viktigste unntak er Akershus, hvor ulykkeshyppigheten blir langt større når en setter ulykkene i forhold til veglengden enn når en setter dem i forhold til folkemengden, og de to Agder-fylkene og Finnmark hvor det er omvendt. Etter begge målene ligger ulykkeshyppigheten høyt (over gjennomsnittet) i Akershus, Vestfold, Østfold og Buskerud, altså i trafikkstrøket omkring Oslofjorden. Lavt ligger hyppigheten i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal og fylkene fra Nord-Trøndelag og nordover.

Fordelingen av antallet av ulykker i det hele tatt gir ikke noe fullstendig bilde av hvor stor betydning ulykkene har i de forskjellige landsdeler. En må også ta i betraktning om ulykkene er store eller små. Det enkleste mål for dette vilde være den hele skadeverdi. Dette har en no ikke, og en kan ikke skaffe det heller, særlig fordi ingen kan regne ut menneskeskaden. En måtte i tilfelle nøye seg med de utbetalte forsikringserstatninger, men her foreligger ikke noen oppgaver for 1939. I tabell 1 er ulykkene delt i 4 klasser etter de følger de har hatt, nemlig ettersom mennesker er blitt drept, alvorlig skadet, lettere skadet, eller det bare er eiendomsskade. Denne inndeling gir bare en løs forestilling om ulykkenes betydning. En ulykke hvor mennesker er blitt lettere skadet kan ha brakt så stor eiendomsskade at den kan komme i klasse med en annen ulykke hvor mennesker er blitt alvorlig skadet, uten at det er voldt noen større eiendomsskade. Men det kan allikevel gi en vegledning å se på fordelingen av disse forskjellige klasser av ulykker. Prosentvis stiller fordelingen på hovedlandsdelene seg slik:

	Alle ulykker	Ulykker hvor mennesker ble:			Ulykker med bare eiendomsskade
		drept	alvorlig skadet	lettere skadet	
Riket	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Bygder	49.8	73.4	52.4	37.4	64.7
Byer	50.2	26.6	47.6	62.6	45.3
Oslo	28.2	11.0	26.3	42.8	21.6
Andre byer . .	22.0	15.6	21.3	57.2	23.7

Fordelingen stiller seg nokså forskjellig, noe som beror på at de ulike klasser er ulike sterkt representert innenfor hver av landsdelene, som en ser det av følgende:

[1] En må naturligvis her se bort fra at vegene er trafikable i vidt forskjellig grad på grunn av de mange bestemmelser om innskrenkninger i kjørselen.

	Pst. av alle ulykker som falt på:			
	ulykker hvor mennesker ble:			ulykker med bare eiendoms-skade
	drept	alvorlig skadet	lettere skadet	
Riket	2.1	12.7	29.1	56.1
Bygder	3.1	13.4	21.9	61.6
Byer	1.1	12.0	36.3	50.6
Oslo	0.8	11.9	44.3	43.0
Andre byer	1.5	12.2	26.1	60.2

Her kan en foreta en dobbelt jamføring som kan gi vink om hvordan forholdene forandrer seg når ulykkesintensiteten stiger. Byene, sett under ett, har nemlig større ulykkeshyppighet enn bygdene, og Oslo har større ulykkeshyppighet enn de andre byene. Etter dette gjelder det som alminnelig regel at prosenten av ulykker hvor mennesker ble l e t t e r e skadet stiger og synker sterkt med ulykkeshyppigheten. Prosenten av alle andre slags ulykker beveger seg i motsatt retning. Men når ulykkeshyppigheten synker, er det prosenten av ulykker hvor noen er drept som stiger mest, prosenten av ulykker med bare eiendomsskade stiger noe mindre og prosenten av ulykker hvor noen er alvorlig skadet stiger forholdsvis minst. Forskjellen mellom områder med ulike ulykkeshyppighet skyldes altså ikke bare at det kommer med forholdsvis flere ulykker, hvor mennesker ble lettere skadet, ettersom ulykkesintensiteten stiger.

Tallene synes i hvert fall å tyde på at fordelingen av s k a d e v e r d i e n på de enkelte landsdeler kan komme til å stille seg annerledes enn fordelingen av u l y k k e n e. Dette er etter o p p g a v e n e. Men oppgavene gir vel ikke noe helt riktig bilde av virkeligheten. Prosenten av ulykker, som ikke kommer med i politioppgavene er vel forskjellig i de ulike landsdeler, og forskjellig for ulike klasser av ulykker. Forholdet er forresten ikke noe som bare gjelder Norge. Etter statistikken for Sverige kan en regne ut følgende fordelingstall for 1939 (den danske statistikk har ikke fordelt ulykkene med skadede personer på hardere og lettere skadede).

	Pst. av alle ulykker som falt på:			
	ulykker hvor mennesker ble:			ulykker med bare eiendoms-skade
	drept	alvorlig skadet	lettere skadet	
Bygder	7.0	15.6	32.9	44.5
Stockholm	2.6	13.6	45.8	38.0
Andre byer	1.5	11.8	54.8	31.9

Med hensyn til fordelingen etter skadens størrelse kan en gå enda et skritt videre. En kan nemlig ta i betraktning hvor mange drepte eller skadede personer det er pr. ulykke. Her kan en regne ut hvor mange drepte det er pr. ulykke med drepte personer, og hvor mange drepte og skadede det er pr. ulykke med

drepte eller skadede personer. No er det ikke så mange flere drepte mennesker enn det er ulykker med drepte. Antallet av drepte pr. ulykke med drepte er i hele riket 1.064, det er altså bare 6.4 pst. flere drepte personer enn ulykker med drepte. Da no også det hele tall av den slags ulykker er lite, vil det lett bli tilfeldige svingninger i relativtallene fra landsdel til landsdel. Bedre er det da å holde seg til det annet relativtall, antallet av drepte og skadede pr. ulykke med drepte eller skadede. Variasjonene i disse tall går i samme retning i de tre skandinaviske land:

	Norge	Sverige	Danmark
Riket	1.155	1.206	1.148
Hovedstaden	1.051	1.126	1.079
Andre byer	1.068	1.158	1.119
Bygder	1.269	1.283	1.285

Disse tall forandrer seg altså i motsatt retning av ulykkeshyppigheten, særlig er de større på landet enn i byene. Det faller derfor en litt større prosent av skadede mennesker på ulykkene i bygdene enn av ulykker med skadede. Prosenten for bygdene er nemlig 55.6 for alvorlig skadede (mot 52.4 for ulykker med alvorlig skadede) og 42.9 for lettere skadede (mot 37.4 for ulykker med lettere skadede).

Antallet av ulykker gikk ned fra 5 109 i 1939 til 3 171 i 1940, en nedgang på 38 pst. Nedgangen i tallet på drepte og skadede var noe mindre, 33 pst. Det var 2 595 i 1939 og 1 731 i 1940. Nedgangen var større i bygdene enn i byene. I bygdene var det i 1939 2 544 ulykker med 1 240 drepte og skadede, i 1940 1 009 ulykker med 443 drepte og skadede. Det vil si at antallet av ulykker gikk ned med 60 pst. og antallet av drepte og skadede med 64 pst. I byene var det 2 565 ulykker med 1 355 drepte og skadede i 1939 og 2 162 ulykker med 1 288 drepte og skadede i 1940. I byene gikk altså tallet av ulykker bare ned med 16 pst., og antallet av drepte og skadede med 5 prosent. Liknende forhold gjorde seg gjeldende i de andre skandinaviske land. I Sverige gikk tallet av ulykker ned med 42 pst. i byene og 60 pst. i bygdene, i Danmark med 30 pst. i byene, og 41 pst. i bygdene. I Norge er det særlig byene som står i en særstilling med forholdsvis liten nedgang. Dette skyldes mest Oslo, hvor antallet av ulykker s t e g fra 1438 i 1939 til 1 464 i 1940, eller med 2 pst., og antallet av drepte og skadede fra 862 til 945, eller med 10 pst. I byene utenfor Oslo gikk tallet av ulykker ned fra 1 127 til 698, eller med 38 pst. Ser en bort fra Oslo, blir således nedgangen i byene og bygdene forholdsvis den samme i Norge som i Sverige. I Oslo var det forholdsvis mange ulykker hvor tyske trafikkenheter var implisert. Når en ikke tar med disse ulykkene, blir det en n e d g a n g i tallet av ulykker på nesten 30 pst.

I de enkelte fylkene varierer nedgangen nokså mye. Bygdene langs kysten

fra Rogaland til Nord-Trøndelag (med unntak av Hordaland, altså distriktet omkring Bergen) hadde en nedgang i tallet av ulykker på 73—80 pst. Minst var nedgangen i Hordaland (47 pst.) og de tre nordligste fylker (3—43 pst). De andre fylkene ligger nærmere gjennomsnittet.

c) Årstider, ukedager og klokkeslett. (Jfr. tab. 5—7).

Hvor mange ulykker det skal bli i en måned beror blant annet på hvor mange helligdager og hverdager det er i måneden. En må derfor først undersøke hvorledes ulykkene fordeler seg på de forskjellige dager. Vi tar først for oss tredelingen i 1) helligdager, 2) dager før og etter helligdager og 3) andre dager. På disse forskjellige slags dager var det følgende antall ulykker pr. dag:

	A. Ulykker i alt			B. Ulykker hvor mennesker ble drept eller skadet		
	Helligdager	Dager før eller etter helligdager	Andre dager	Helligdager	Dager før eller etter helligdager	Andre dager
Riket	10.8	16.8	13.4	5.0	7.4	5.9
Bygder	7.5	7.9	6.3	3.4	3.0	2.3
Oslo	1.6	5.0	4.1	0.8	2.9	2.3
Andre byer	1.7	3.8	3.1	0.8	1.5	1.3

Etter tallene for r i k e t er det dagene før eller etter helligdager som har de høyeste tall, og helligdagene de laveste tall. Det er forholdsvis litt flere ulykker hvor mennesker ble drept eller skadet på helligdagene, så at avstanden mellom helligdager og hverdager ikke er fullt så stor for den slags ulykker som for ulykker i det hele. Men innenfor riket er det stor skilnad mellom bygdene og byene. Det faller forholdsvis langt flere ulykker på helligdagene i bygdene. Helligdagene har der endog flest ulykker med drepte eller skadede mennesker pr. dag. I det hele tatt er det langt mindre forskjell mellom dagene i bygdene enn i byene. I byene er tallene for helligdagene ganske lave. Videre vil en se at det som gjaldt for hele riket om at tallet for ulykker med drepte eller skadede mennesker lå høyt i forhold til tallet for alle ulykker på helligdagene bare gjelder for bygdene og byene utenfor Oslo.

På de forskjellige u k e d a g e r falt det følgende antall ulykker pr. dag[1]:

	Alle dager	Søn-dager	Man-dager	Tirs-dager	Ons-dager	Tors-dager	Fre-dager	Lør-dager
Riket	14.0	11.2	13.1	12.1	13.4	13.3	15.0	19.9
Bygder	7.0	7.8	6.4	5.8	6.0	6.4	7.1	9.4
Oslo	3.9	1.7	3.8	3.7	4.1	4.0	4.5	5.9
Andre byer	3.1	1.7	2.9	2.6	3.3	3.0	3.5	4.6

[1] Summen av tallene for landsdelene stemmer ikke alltid med tallet for riket på grunn av desimalforhøyelsene.

Riket hadde således i 1939 14 ulykker pr. dag, hvorav halvparten inntraff i bygdene, og halvparten i byene. I 1940 gikk tallet for riket ned til under 9 ulykker pr. dag (nøyaktig 8.7), og tallet for bygdene gikk ned noe mer (til 2.8) enn tallet for byene utenfor Oslo, som falt til 1.8, mens tallet for Oslo steg litt (til 4.0).

Ser en no på tallene for de enkelte dager for r i k e t, finner en at søndagen har det laveste tall. Over det gjennomsnittlige ligger fredagen, og særlig lørdagen som har det høyeste tall. I bygdene derimot ligger også søndagen over det gjennomsnittlige, og den har her høyere tall enn fredagen, mens det er lørdagen som har det høyeste tall også her. Tallene for byene følger tallene for riket, bare at søndagen har forholdsvis lavere tall og til gjengjeld hverdagene, og særlig fredagene og lørdagene forholdsvis høyere tall. Da innskrenkningene i 1940 særlig rammet lysttrafikken, er det ikke rart at det var tallene for søndagene og lørdagene som gikk ned mest, tallet for søndagene med 61 pst. og tallet for lørdagene med 48 pst., mens tallene for de andre dagene bare gikk ned med fra 23 til 36 pst. Innskrenkningene begynte jo med bensinknappheten i september 1939. En må derfor gå ut fra at tallene for søndager og lørdager vilde ha ligget høyere hvis ikke disse innskrenkninger i slutten av året var kommet.

Den svenske statistikk for 1939 har fordelt tallet av trafikkenheter, som var med i ulykkene, etter ukedagene. Fordelingen av ulykkene i det hele er i hovedsaken som fordelingen i Norge. Men ukekurven for de ulike trafikkenheter stiller seg noe forskjellig, og avvikelsene fra kurven for alle ulykker peker mot at det er forholdet mellom y r k e s kjøring og l y s t kjøring som veksler og betinger at kurven blir forskjellig for land og by. Den prosentvise fordeling på ukedagene var f. eks. i bygdene og byene for personbiler og lastebiler:

	Søn-dager	Man-dager	Tirs-dager	Ons-dager	Tors-dager	Fre-dager	Lør-dager	Alle dager
Bygdene:								
Personbiler	20.5	11.6	9.6	12.6	11.2	12.7	21.8	100.0
Lastebiler	6.1	13.4	13.8	16.5	15.8	16.7	17.7	100.0
Byene:								
Personbiler	13.0	12.6	12.8	12.8	13.3	14.1	21.4	100.0
Lastebiler	2.3	15.6	15.6	16.2	14.7	16.4	19.2	100.0

I byene er det mange personbiler med om lørdagene, men ellers er det ikke noen av dagene som utmerker seg noe større framfor de andre. Men i bygdene har søndagene omtrent likeså stort tall som lørdagene. Lastebilene har også noe høyere tall om lørdagene enn ellers, men ikke i den grad som personbilene. Her er det at tallene går så sterkt ned om søndagene, mest i byene.

No vil en få et riktigere inntrykk av fordelingen på ukedagene hvis en tar hensyn til at enkelte helligdager og festdager faller på andre dager enn søndag, slik at trafikken på disse dager skifter karakter. For å se hva dette betyr kan en gjøre følgende beregning for hver enkelt ukedag: En finner ut hvor mange

ganger i løpet av året dagen har vært helligdag, dag før eller etter helligdag og alminnelig hverdag. Så regner en ut hvor mange ulykker det vilde falle på hvert slags dager hvis det gjennomsnittlig falt likeså mange ulykker pr. dag på hvert slags som det gjorde etter de foregående beregninger for alle ukedager under ett. De faktiske tall kan en så jamføre med disse beregnede tallene. Den store forskjell som det er mellom lørdagene og mandagene tyder forresten på at det hadde vært bedre å skille mellom dagene f ø r og dagene e t t e r helligdager. Men dette hadde kostet mer arbeid fordi en da hadde måttet revidere oppgavene nøyere. Regner én ut hvor mange prosent de faktiske tall utgjør av de beregnede, får en:

	Søndager	Mandager	Tirsdager	Onsdager	Torsdager	Fredager	Lørdager
Bygder	104	81	90	94	100	111	119
Byer	103	80	86	104	99	113	119

Forholdet stiller seg noenlunde ens i bygder og byer. Men tallene for søndagen, mandagen og lørdagen sier nokså lite. Tallene for søndagen forteller bare hvor mange ulykker er inntruffet på søndager jamført med det gjennomsnittlige antall på alle helligdager, og tallene for mandagen og lørdagen sier hvor mange ulykker er inntruffet på mandager og lørdager jamført med det gjennomsnittlige antall på alle dager før og etter helligdag. Forskjellen mellom disse tre slags dager er gitt på forhånd. Det er mulig at selve ulykkesrisikoen stiger når det følger en rekke av hverdager på hverandre, altså i alminnelighet fra mandag til lørdag, men det lar seg ikke bevise på denne måten.

Antallet av ulykker pr. dag i r i k e t gikk ned med 38 pst. fra 1939 til 1940. Nedgangen er, som en måtte vente, størst for søndagene og lørdagene. Det er nemlig en nedgang på 61 pst. for søndagen og 48 pst. for lørdagen. Ellers veksler nedgangen mellom 24 og 35 pst.

Når en no videre skal jamføre tallene for de enkelte m å n e d e r med hverandre, bør en først undersøke hva det kan ha å si at de inneholder et forskjellig antall fest- og helligdager. En går da fram på samme måte som for ukedagene, og finner ut hvor mange pst. det faktiske tall utgjør av det beregnede. Resultatet for de ulike landsdeler er at en ikke vinner noe som betyr noe ved en slik beregning. Sesongbevegelsen og bevegelsen i det hele tatt i de faktiske tall er så utpreget at de forskyvninger, som omregningen bringer, ikke kan forandre bildet. Eksempelvis hitsetter en tallene for hele riket:

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.
Antall ulykker	408	307	370	367	522	537	567	641	218	344	390	438
Do. i pst. av de beregnede tall	94	78	86	89	121	128	130	148	52	79	93	102

Vi kan derfor simpelthen holde oss til tallet av ulykker p r. d a g i de enkelte måneder. Dette var [1]:

[1] Se note 1, side 10.

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.
Riket	13.2	11.0	11.9	12.2	16.8	17.9	18.3	20.7	7.3	11.1	13.0	14.1
Bygder	6.5	6.0	6.3	5.9	7.0	8.7	10.3	11.7	2.7	4.8	6.3	7.3
Oslo	2.6	2.0	2.8	3.8	6.0	6.0	4.5	5.3	3.0	4.2	3.8	3.1
Andre byer	4.0	3.0	2.9	2.5	3.9	3.2	3.5	3.6	1.6	2.1	2.9	3.8

Motsetningen mellom sommer og vinter gjør seg gjeldende på den måten at tallene som regel ligger lavere i månedene januar—april enn i månedene mai—august. Sommersesongen er mest utpreget i bygdene hvor tallet kulminerte i august. September vilde antagelig ha brakt litt nedgang selvom ikke trafikkinnskrenkingen var kommet. Det er en liknende forskjell mellom bygdene og byene i de andre skandinaviske land. Mest utpreget er den i Danmark hvor juli måned har hatt det høyeste tall i landdistriktene i alle årene siden statistikken begynte i 1930, mens tallene i byene, særlig hovedstaden, har en mer urolig gang i sommermånedene og de første høstmåneder med kulminasjon snart i en måned og snart i en annen. I bygdene i Sverige kulminerte tallet i august i 1935 og 1936 og i juli i årene 1937—1939. I byene kommer kulminasjonen seinere, i september eller oktober. Normalt vil vel det samme bli tilfellet i Norge. Dette forklarer vel for en stor del at septembernedgangen her var forholdsvis så meget sterkere på landet enn i byene.

I 1940 var bevegelsen i tallene preget av krigen. I gjennomsnitt for månedene januar—mars lå tallene 18 pst. under tallene for de samme måneder i 1939. Men februar 1940 hadde merkelig nok litt høyere tall enn februar 1939 (en liknende relativ forskyvning går igjen i tallene for bygdene og byene utenfor hovedstaden i Sverige og Danmark). I april—juni kom tallene for 1940 ned i omkring tredjedelen av nivået i 1939, men steg så til henimot halvparten av dette nivå i august. I september ligger tallet atskillig høyere i 1940 enn i 1939, men så synker tallene for 1940 mer og mer under tilsvarende tall for 1939 fordi det var en sterk stigning ut over mot slutten av året i 1939.

I tabellen neste side er trafikkulykkene fordelt etter k l o k k e s l e t t e t da de inntraff med det en har regnet ut hvormange av 1000 som falt på de enkelte klokkeslett (0—24).

Det er en del forskjell mellom helligdagene og de andre dagene. På h e l l i g-dagene er det forholdsvis f l e r e ulykker om n a t t e n, regnet fra kl. 18 til kl. 6, og forholdsvis f æ r r e ulykker om d a g e n, regnet fra kl. 6 til kl. 18. Forholdsvis høyest tall, jamført med andre dager, har helligdagene i tiden etter midnatt, særlig kl. 2—3 (i Oslo kl. 1—2). Forskjellen mellom helligdagene og hverdagene er i det hele minst utpreget i bygdene.

I riket faller det gjennomsnittlig 0.58 ulykke pr. time, altså omtrent en ulykke annen hver time, når en regner alle dager under ett. Men det er voldsom forskjell mellom den døde tid i de «små morgentimer» og den livlige trafikktid ut på ettermiddagen. Av tabellen neste side kan en se hva klokkeslett maksimum og minimum faller på. Men tallene er små, og gangen i dem så urolig at den må

Klokkeslett	Riket				Bygder				Oslo				Andre byer			
	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager
0— 0,59	11	27	13	5	15	33	17	8	10	20	17	4	4	9	2	2
1— 1,59	9	30	8	5	9	22	6	6	8	71	4	3	12	28	17	5
2— 2,59	8	36	5	4	12	37	6	6	4	20	4	3	6	47	2	2
3— 3,59	3	11	2	2	4	15	2	1	2	-	2	3	3	-	2	3
4— 4,59	2	6	2	1	3	4	4	2	-	-	-	-	3	19	-	2
5— 5,59	4	8	4	2	5	9	7	3	2	-	-	4	2	9	2	-
6— 6,59	9	8	8	11	8	11	5	8	15	-	17	15	5	-	2	8
7— 7,59	20	11	23	20	19	13	24	17	21	-	18	26	20	9	27	17
8— 8,59	40	14	40	46	29	13	30	34	58	20	57	64	40	9	37	48
9— 9,59	50	21	50	57	42	22	42	50	61	20	52	73	51	19	63	48
10—10,59	60	45	67	59	61	46	63	67	55	61	68	45	64	28	76	63
11—11,59	69	67	62	75	70	59	62	79	61	61	56	65	78	113	71	77
12—12,59	75	65	82	73	68	59	68	71	72	92	79	64	91	66	115	88
13—13,59	72	60	81	69	63	63	64	61	66	61	81	55	102	47	115	103
14—14,59	85	65	88	88	81	76	87	79	95	22	103	99	81	57	71	92
15—15,59	73	65	72	74	75	70	68	83	73	41	79	72	64	66	71	58
16—16,59	94	89	91	98	99	102	98	98	111	71	98	124	66	49	66	63
17—17,59	86	59	88	92	84	67	89	87	88	31	90	94	88	47	80	100
18—18,59	63	66	66	60	70	54	81	69	47	61	54	41	66	123	51	67
19—19,55	56	63	49	58	56	65	46	59	64	82	59	65	44	38	41	47
20—20,59	41	68	36	37	45	67	46	36	33	82	20	36	42	66	37	42
21—21,59	29	50	22	29	35	43	27	37	23	61	18	20	26	66	20	23
22—22,59	24	39	22	21	28	24	35	25	17	82	11	13	25	66	12	27
23—23,59	17	27	19	14	19	26	23	14	14	41	13	12	17	19	20	15
0— 5,59	37	118	34	19	48	120	42	26	26	111	27	17	30	112	25	14
6—17,59	733	569	752	762	699	601	700	734	776	480	798	796	750	510	797	765
18—23,59	230	313	214	219	253	279	258	240	198	409	175	187	220	378	191	221
I alt	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

være preget sterkt av tilfeldighetene. Sterke forskyvninger fra år til år kan derfor ventes. Disse tilfeldighetene kan en utjevne ved å beregne maksimum og minimum for en noe lengere tid, f. eks. tre timer. Men på den måten kan det hende at maksimum og minimum flytter seg. Vi vil derfor føre opp to tall hvor det er nødvendig, nemlig ved siden av tallet for de tre timer omkring timen med maksimum eller minimum også tallet for de tre timer som faktisk har det største eller minste tall (hvis flere klokkeslett, som følger etter hverandre, har like høye tall, er de betraktet som et sammenhengende tidsrom i klokkeslettangivelsen). Tabellen neste side viser tallet av u l y k k e r p r. t i m e.

Det vanligste høydepunkt inntreffer mellom kl. 16 og 17 om ettermiddagen. Det gjelder for alle slags dager i hele riket og i bygdene. I Oslo er tidspunktet på dager før og etter helligdag (vel mest på grunn av lørdagstrafikken) rykket fram til kl. 14—15. I småbyene er det allerede etter tallene for de enkelte klokkeslett en utpreget tendens til en totoppet kurve. For alle dager under ett er maksimum kl. 13—14. Men det er et sekundært maksimum kl. 17—18 (med 0.27 ulykker). Om helligdagene kommer de to toppene kl. 11—12 og kl. 18—19,

	Riket				Bygder			
	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager
Maksimum	1.29	0.94	1.49	1.30	0.67	0.75	0.75	0.60
Kl.	16-16,59	16-16,59	16-16,59	16-16,59	16-16,59	16-16,59	16-16,59	16-16,59
3 timer omkring maks.	1.15	0.76	1.38	1.17	0.58	0.60	0.69	0.54
Kl.	15-17,59	14-16,59	14-16,59	15-17,59	15-17,59	14-16,59	16-18,59	15-17,59
Minimum	0.027	0.063	0.028	0.015	0.019	0.032	0.019	0.005
Kl.	4-4,59	4-4,59	4-4,59	4-4,59	4-4,59	4-4,59	3-3,59	3-3,59
3 timer omkring min.	0.040	0.074	0.043	0.024	0.027	0,058	0.028	0.010
Kl.	3-5,59	4-6,59	3-5,59	3-5,59	3-5,59	4-6,59	2-4,59	3-5,59
Gjennomsnitt	0.58	0.45	0.70	0.56	0.29	0.31	0.33	0.26

	Oslo				Andre byer			
	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dager før og etter helligdager	Andre dager
Maksimum	0.43	0.14	0.52	0.51	0.31	0.20	0.44	0.32
Kl.	16-16,59	12-12,59	14-14,59	16-16,59	13-13,59	18-18,59	12-13,59	13-13,59
						0.18		0.31
						11-11,59		17-17,59
3 timer omkring maks.	0.36	0.11	0.47	0.40	0.28	0.12	0.38	0.29
Kl.	14-16,59	11-13,59	14-16,59	14-16,59	12-14,59	11-13,59	11-14,59	12-14,59
		0.12				18-20,59		0.24
		18-22,59						16-18,59
Minimum	-	-	-	-	0.005	-	-	-
Kl.	4-4.59	3-7,59	4-5,59	4-4,59	5-5,59	3-3,59	4-4,59	5-5,59
						6-6,59		
3 timer omkring min.	0.005	-	0.003	0.007	0.007	0.010	0.006	0.005
Kl.	3-5,59	3-7,59	3-5,59	2-4,59	3-5,59	5-8,59	2-6,59	3-5,59
Gjennomsnitt	0.16	0.07	0.21	0.17	0.13	0.07	0.16	0.13

og er da praktisk talt jamhøye. Om hverdagene kommer de kl. 13—14 og kl. 17—18. Men dagene før og etter helligdag har da en mindre utpreget sekundær topp kl. 17—18 (0.31 ulykker pr. time). I Sverige, hvor en regner med dobbelttimer, er det tiden 16—18 som har det høyeste tall (det er ikke særskilte tall for de mindre byer). Tallene for tretimersgjennomsnittene skulde kunne gi oss vink om hvor sikre tallene for de enkelte klokkeslett er. Det minst sikre av alle maksima er da helligdagstoppen kl. 12—13 i Oslo. Her er det sannsynlig at tilfeldigheter kan ha spilt inn. Etter tretimerstallene skulde hovedtoppen snarere ligge omkring kl. 20½ (med en bitopp omkring kl. 12). Forholdet er

formodentlig noenlunde det samme i de andre byene, bare at hovedtoppen her faller tidligere om ettermiddagen (omkring kl. 19). Derimot er det vel sikkert at toppen på alminnelige hverdager i byene utenfor Oslo faller omkring kl. 13½ og ikke omkring kl. 17½. Videre kan en merke: Etter tallene for riket for de enkelte klokkeslett inntreffer maksimum på samme tid (kl. 16—17) på alle slags dager. Men tretimerstallene viser at det må være en tilbøyelighet til at tallet kulminerer seinere på alminnelige hverdager enn på andre dager. Noe som en ikke kan se av tabellen foran fordi en må ta i betraktning større deler av tallrekken, er at en må regne med at toppen et og annet år vil komme tidligere på lørdagene enn på søndagene. Tretimerstallene for dager før og etter helligdager holder seg nemlig høye helt fram til kl. 13—14 (gjennomsnittet for tiden 12—14.59). Etter tretimerstallene for bygdene skulde toppen ha tendens til å komme en time tidligere om helligdagene, og en time seinere på dagene før og etter helligdagene enn på de alminnelige hverdager hvor toppen faller sammen med den vanlige (16—16.59). For Oslo viser tretimerstallene, som nevnt, et høydepunkt omkring kl. 20½. Forholdet mellom dagene ellers er omtrent det samme etter begge tallrekker. Også om de andre byene gjelder det at helligdagene har et høydepunkt til, kl. 18½, og at forholdet ellers er omtrent det samme etter begge tallrekker.

Det vanligste minimum inntreffer kl. 4—5 om morgenen. Det er noen få unntak etter tallene for de enkelte klokkeslett. Men tretimerstallene kan tyde på at de beror på tilfeldigheter. Etter disse tallene ser det ut til at minimum kan ha en tendens til å falle 1—2 timer seinere om helligdagene alle steder. Dette stemmer med resultatene av statistikken i Sverige for 1939 hvor minimum om hverdagene falt ved 4-tiden (2—4 eller 4—6), mens det om søndagen falt på tiden kl. 6—8. Den svenske statistikk har en helt gjennomført statistikk for ukedager og (totimers-)klokkeslett samtidig. Søndagene og lørdagene er det som mest skiller seg ut. Søndagene har forholdsvis mange ulykker (som hos oss helligdagene) fra kl. 18 til kl. 6 og særlig kl. 0—2, og til gjengjeld forholdsvis få ulykker mellom kl. 6 og 14 og mellom kl. 16 og 18 (derimot ikke kl. 14—16). Lørdagene har forholdsvis høye tall kl. 12—16 og kl. 18—24, særlig kl. 14—16, men lave tall kl. 8—10 og 16—18. Den svenske statistikk har også slått fast at fordelingen etter klokkeslett blir vesentlig den samme for de ulike slags trafikkenheter.

Innskrenkningene i 1940 gikk særlig ut over trafikken om natten, og det var derfor også ulykkene om natten som gikk mest ned i tall. Det hele tall ulykker gikk, som før nevnt, ned med 38 pst. Tallet av ulykker om natten (kl. 18—5.59) gikk derimot ned med 51 pst. (fra 1 342 til 656) og tallet av ulykker om dagen (kl. 6—17.59) med 33 pst. (fra 3 664 til 2 454). Sterkest var nedgangen for ulykker i tiden 1—5.59 om morgenen, som gikk ned fra 132 til 38 (det vil si med 71 pst.). Liten nedgang var det for ulykker i tiden 6—8.59, nemlig fra 343 til 305 (11 pst.) og ulykker kl. 0—0.59, nemlig fra 56 til 46 (18 pst.).[1]

[1] Antall ulykker med uoppgitt klokkeslett var 103 av 5 109 i 1939 og 60 av 3 170 i 1940, eller ca. 2 pst. i begge år.

d) Trafikkenheter som var med i ulykkene. (Jfr. tab. 3.)

Det er her ikke spørsmål om tallet av de ulike slags enheter som var s k y l d i ulykkene. Summerer en sammen alle enheter som hadde hovedskylden, får en ut alle u l y k k e n e. Denne fordeling vil vi komme tilbake til i å r s a k s-undersøkelsen. Da de fleste ulykker beror på sammenstøt mellom to (eller undertiden flere) trafikkenheter, blir tallet av trafikkenheter omtrent dobbelt så stort som tallet av ulykker:

	Trafikkulykker		Trafikkenheter		Enh. pr. 100 ulykker	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940
Riket	5109	3171	9979	6298	195	199
Bygder	2544	1009	4912	2007	193	199
Oslo	1438	1464	2818	2918	197	199
Andre byer	1127	698	2239	1373	199	197

Fordelingen av alle enheter på de ulike slags i 1939 framgår av følgende:

Trafikkenheter	Prosentvis fordeling på de ulike slags *enheter*				Prosentvis fordeling på *landsdelene*			
	Riket	Bygder	Oslo	Andre byer	Riket	Bygder	Oslo	Andre byer
Alle	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	49.2	28.4	22.4
Jernbanetog	0.2	0.2	0.1	0.1	100.0	68.8	12.5	18.7
Trikk	2.3	0.1	6.2	2.2	100.0	2.6	75.5	21.9
Personbiler	44.5	52.4	35.2	38.8	100.0	58.0	22.4	19.6
Lastebiler	27.0	26.8	23.9	31.4	100.0	48.8	25.1	26.1
Andre biler	1.1	1.1	1.0	1.3	100.0	50.0	24.5	25.5
Motorsykler	4.0	4.4	3.7	3.3	100.0	54.7	26.7	18.6
Andre motorkjøretøyer	0.8	0.7	1.0	0.9	100.0	40.7	33.3	26.0
Alminnelig sykkel	8.4	5.7	12.7	8.8	100.0	33.5	42.9	23.6
Hestekjøretøy	1.1	1.5	0.3	1.2	100.0	67.9	7.6	24.5
Gående	9.0	5.4	14.3	10.5	100.0	29.3	44.8	25.9
Andre	1.6	1.7	1.6	1.5	100.0	50.6	28.8	20.6

I den danske statistikk [1] finner en tilsvarende prosenttall for årene 1935—38 under ett. Der er s y k l i s t e n e forholdsvis langt tallrikere (22.6 pst.).

Motorkjøretøyene utgjør flertallet av de enheter som var med i ulykkene. I hele riket falt det 77.4 pst. på disse kjøretøyer, hvorav 72.6 pst. på bilene, og 4.8 pst. på syklene. Holder en utenfor de mer p a s s i v e trafikkenheter, mennesker og dyr som ferdes i trafikkvegen, drakjerrer, barnevogner m. v. («andre»), stiger prosenten av motorvognkjøretøyer til 86.5. En vil se av tabellen foran at det er en god del forskjell mellom prosenttallene for de enkelte landsdeler. Prosenten av motorkjøretøyer er så høy som 85.4 i bygdene mot 75.7 i byene utenfor Oslo, og 64.8 i Oslo. Men her blir jamføringen igjen mindre sikker fordi politiet på de ulike steder antagelig ikke får med forholdsvis like

[1] Den svenske statistikk teller bare opp hvor ofte de ulike slags enheter har vært med i ulykker. Det blir f. eks. regnet med e n bil når to personbiler har kollidert.

mange av de forskjellige slags trafikkenheter. I Danmark har en således ment at når det var forholdsvis flere motorkjøretøyer og færre syklister pr. 100 ulykker i bygdene enn i byene, berodde dette sikkert på «at mindre sykkelulykker neppe i samme utstrekning gir anledning til opptaing av politirapport på landet som i byene». Etter tallene i annen avdeling av tabellen foran, utmerker bygdene seg ved forholdsvis mange jernbanetog, hestekjøretøyer, personbiler og motorsykler. Mens bygdene har 49 pst. av alle trafikkenheter, har de 69 pst. av jernbanetogene, 68 pst. av hestekjøretøyene, 58 pst. av personbilene og 55 pst. av motorsyklene. Gående mennesker er forholdsvis svakt representert der, 29 pst. av disse faller på bygdene (dessuten har bygdene selvsagt et rent ubetydelig tall, 2.6 pst., for trikkene). Byene utenfor Oslo er forholdsvis jevnt representert for alle slags trafikkenheter. Oslo har 76 pst. av trikkene, 45 pst. av de gående, 43 pst. av alminnelige sykler, 28 pst. av alle trafikkenheter, 12—13 pst. av jernbanetogene og 7—8 pst. av hestekjøretøyene. Som en ser er det mest arten av trafikken som preger tallene.

Tallet av de forskjellige slags motorkjøretøyer som var med i ulykkene 1939 kan en jamføre med tallet av registrerte kjøretøyer i følge tabell 136 i Statistisk Årbok for 1940. Da omtrent $^3/_4$ av bilinnførselen i 1939 falt på første halvår, regner vi likeså godt med tallene pr. $^{31}/_{12}$ 1939. Inndelingen er ikke så fullstendig som i ulykkesstatistikken, men feilene i relativtallene blir vel ikke av noen betydning. Tallet av ulykker pr. 100 registrerte kjøretøyer blir da: drosjebiler 14.9, rutebiler 11.9, lastebiler 7.7, alminnelige personbiler 6.0, personbiler og drosjebiler regnet under ett 6.7, motorsykler 2.0. Tallene — eller forholdet mellom dem — svarer nokså godt til det som er funnet i dansk og svensk statistikk. I Danmark var prosenttallene for årene 1935—38 for drosjebiler 23.0, for rutebiler 22.8, for lastebiler 12.4, personbiler 7.5, motorsykler 5.9, i Sverige for 1939 for omnibusser 19.8, for lastebiler 9.3, for personbiler 6.4 og for motorsykler 1.8. Relativtallene er overalt høyest for de utpregede ervervskjøretøyer. Her må en da ta i betraktning at disse vil ha den største gjennomsnittlige kjørelengde pr. år, og være forholdsvis meget brukt i de sterkest trafikkerte strøk. Tallene gir derfor ikke noe bilde av den virkelige ulykkesrisiko.

Som før nevnt har det interesse å kjenne ikke bare fordelingen av selve ulykkestallet, men også fordelingen av skaden. Dette er det no ikke noen direkte tall for. Men en kan iallfall undersøke om de mer alvorlige [1] ulykker, ulykker hvor mennesker er drept eller skadet, fordeler seg på samme måte som det hele antall ulykker. Det er en undersøkelse som hadde mindre betydning da det gjaldt ulykkenes fordeling i tiden fordi variasjonene i fordelingstallene her er forholdsvis små. Derimot har selvsagt trafikkenhetens art stor betydning for skadens størrelse. Men dessverre gjelder det her, som så ofte ellers, at statistikken ikke kan bli helt representativ fordi det nettop blant annet avhenger av skadens størrelse hvor ofte politiet griper inn. Mange mindre sykkelulykker blir f. eks.

[1] I beregningene på side 29 vil en finne skillelinjen mellom mer og mindre alvorlige ulykker trukket litt annerledes.

oversett, og den alminnelige sykkel får derfor i statistikken en altfor høy prosent ulykker hvor mennesker er blitt drept eller skadet, særlig i bygdene.

Etter tallene for riket i 1939 hadde 43.6 pst. av alle trafikkenheter vært med i ulykker hvor mennesker ble drept eller skadet, mens 56.4 pst. hadde vært med i ulykker hvor det bare ble eiendomsskade. Tilsvarende fordelingstall er for bygdene 38.0 og 62.0 pst., for Oslo 55.9 og 44.1 pst. og for de andre byer 40.4 og 59.6 pst. Fordelingen for trafikkenhetene er altså omtrent den samme som fordelingen av ulykkene (se side 8). Prosenttallene var for de ulike slags trafikkenheter i riket 1939 følgende. En setter til antallet av trafikkenheter fordi en må vite hvor store de absolutte tall er for å kunne dømme om hvor sikre relativtallene er. Når det i det hele tatt bare var med en eneste rytter, er det sikkert nok et tilfelle om bare hesten eller både rytteren og hesten ble drept eller skadet.

Trafikkenheter	Antall trafikk-enheter	Prosent som var med i ulykker		
		I alt	hvor mennesker ble drept eller skadet	med bare eiendomsskade
Jernbanetog	16	100	62.5	37.5
Trikk	233	100	45.5	54.5
Personbil (alle slags)	4439	100	27.8	72.2
Drosjebil	649	100	29.6	70.4
Rutebil	410	100	29.3	70.7
Utleiebil	113	100	26.5	73.5
Privat personbil	3267	100	27.4	72.6
Lastebil (alle slags)	2695	100	30.9	69.1
Alminnelig lastebil	2168	100	31.4	68.6
Lukket varebil	527	100	29.2	70.8
Annen bil	110	100	40.0	59.1
Motorsykkel	397	100	73.5	26.4
Motorsykkel uten sidev.	24	100	62.5	37.5
» med »	373	100	74.3	25.7
Annet motorkjøretøy	81	100	56.8	43.2
Alminnelig sykkel	838	100	87.1	12.9
Hestekjøretøy	106	100	42.5	57.5
Rytter	1	100	-	100.0
Gående	904	100	98.7	1.3
Hund, fri eller i bånd	6	100	41.7	58.3
Husdyr som leies	7	100	42.9	57.1
» » går fri	21	100	21.7	78.3
Sparkstøtting	5	100	100.0	-
Annet	40	100	87.9	12.1

Prosenten av enheter som var med i ulykker hvor mennesker ble drept eller skadet er naturligvis særlig høy hvor det gjelder gående og sparkstøttinger og forskjellige enheter som kommer inn under «annet», som drakjerrer og barnevogner. Foruten de alminnelige syklene har også motorsyklene en forholdsvis høy prosent. Deretter kommer jernbanetogene. Forholdsvis lav er prosenten for bilene, og her er den litt lavere for personbilene enn for lastebilene. Tallene for bygdene ligger gjennomgående lidt lavere slik som tilfellet er med

prosenten for alle enheter under ett (bygdene 38.0, riket 43.6). For personbiler er den f. eks. 25.8, for lastebiler 28.7. Når den ligger høyere for alminnelige sykler (91.5), motorsykler (78.3) og hestekjøretøyer (48.6), kan det komme av at forholdsvis mange ulykker på landet hvor det bare er eiendomsskade ikke kommer med i statistikken. I Oslo er det vesentlig bare den alminnelige sykkel som har lavere tall enn den har i riket i det hele (82.5 i Oslo mot 87.1 i riket). For personbiler var tallet der 35.7 pst., for lastebiler 41.0, for motorsykler 75.4 pst. I byene utenfor Oslo var prosenten 24.9 for personbiler, 25.5 for lastebiler og 56.8 for motorsykler. Høyere tall enn for riket i det hele var det særlig for den alminnelige sykkel (89.4) og for hestekjøretøyet (76.9). Men for den slags trafikkenheter er jamføringen svært usikker av den førnevnte grunn.

Fra 1939 til 1940 gikk tallet av trafikkenheter, som var med i ulykkene, ned fra 9 979 til 6 298, eller med 37 pst. Men forholdet stiller seg vidt forskjellig for de ulike trafikkenheter. Når tallet likefram s t i g e r fra 110 til 294 for «andre biler» og fra 24 til 35 for motorsykler med sidevogn (og fra 1 til 3 for ryttere), skyldes vel dette krigen. Trafikksituasjonen, som fulgte med okkupasjonen, er vel også årsak til at tallene steg fra 16 til 21 for jernbanetog, og fra 233 til 347 for trikker. Omleggingen av trafikken til mindre effektive enheter må være årsak til at tallet for alminnelige sykler bare gikk ned med 9 pst., fra 838 til 762, og for hestekjøretøyer likeledes med 9 pst., fra 106 til 96, mens tallet for sparkstøttinger steg fra 9 til 11. På den annen side var nedgangen i tallet størst for motorsykler uten sidevogn, nemlig 76 pst. (fra 373 i 1939 til 88 i 1940) og for private personbiler, nemlig 66 pst. (fra 3 267 til 1 095). Lastebilenes tall gikk derimot bare ned fra 2 168 til 1 615 (26 pst.) og tallet for lukkede varebiler fra 527 til 358 (32 pst.).

e) Ulykkesmåten. (Jfr. tab. 4 og 10.)

Undersøkelsen av ulykkesmåten henger nøye sammen med undersøkelsen av årsaks- og skyldspørsmålet. Det første en spør etter her er om hvor mange trafikkenheter det er som er blandet inn i saken. Hvor det er flere som er blandet inn, vil det som regel foreligge et kollisjonstilfelle. Et unntak vil det f. eks. være hvor en bil skal kjøre unna for en møtende og følgen blir at den kjører mot en stabbestein. For å få undersøkt skyldspørsmålet kommer også den uskadde bilen med i saken. Men det er ikke noen kollisjon mellom kjøretøyer. Hvis den bilen som skulde kjøre unna, bare veltet, er det ikke engang noen kollisjon. Når en bil kjører inn i en parkert bil, står denne ulykke rent fysisk sett i klasse med slike tilfelle som at en bil kjører på rekkverk, stabbesteiner og liknende. Danskene slår også alle disse tilfelle sammen. Men juridisk sett må en si at det her er to klasser. Når en bil kjører på en parkert bil, kan det jo bli spørsmål om et dobbelt skyldforhold. Av trafikkenheter er det egentlig tre hovedklasser, kjøretøyer, gående og dyr som er på kjørebanen. Det faller rimeligst å regne mennesker og dyr som er på kjørebanen som trafikkenheter selvom de sto stille i kollisjonsøyeblikket. Sammenstøt med dyr er ikke skilt ut som egen gruppe hverken i svensk eller dansk statistikk. Den slags sammenstøt spiller ikke noen

stor rolle, men de står ubetinget i en klasse for seg. Når det bare er en enkelt trafikkenhet som er med i saken, kan ulykken igjen være av forskjellig slags. Det kan være et sammenstøt med en eller annen «fast gjenstand». Tar en uttrykket «fast gjenstand» i videste forstand, kunde det være grunn til å skjelne mellom gjenstander på kjørebanen og gjenstander utenfor kjørebanen. Hvis det er løsøre som er glemt eller midlertidig satt bort i kjørebanen, vil skyldspørsmålet komme i en annen stilling enn hvor det gjelder sammenstøt med rekkverk, tre, husvegger og andre ting utenfor banen. Men de forholdsvis sjeldne tilfelle hvor det dreide seg om gjenstander i kjørebanen (parkerte kjøretøyer unntatt) er ikke blitt skilt ut fra restgruppen «andre tilfelle». I Sverige har de derimot gruppen «körning mot stillastående fordon eller annat hinder på körbanan». Det er ikke opplyst om svenskene regner med her avsperringer for vegreparasjoner og annet. Hos oss blir dette regnet med til ting utenfor banen. Vanskeligst å plasere er noen sammensatte tilfelle. To biler kan støte sammen, og en gående, som kommer imellom, blir drept. Eller to biler støter sammen, den ene skjærer ut til siden og havner i grøften, eller støter mot en stabbestein. Tre biler kan støte sammen f. eks. på den måten at den ene vil kjøre forbi den annen og samtidig møter de den tredje. Det siste tilfelle er no i grunnen ikke sammensatt etter arten, det går glatt inn i gruppen «kjøretøyer kjørte på hverandre». I de andre tilfelle har en ordnet seg på den måten at en har tatt hensyn til skadens betydning og kollisjonenes rekkefølge. Hvor det har vært sammenstøt mellom flere trafikkenheter, og den ene har vært en gående person, har en derfor ført tilfellet på gruppen «kjøretøy kjørte på person». Hvor en bil har kjørt på en annen bil, og deretter på et rekkverk, har en gått ut fra at den siste skade var den avgjørende, og altså ført tilfellet på gruppen «kjøretøy kjørte på rekkverk, tre, husvegg og liknende». Bedre vilde det kanskje ha vært å lage en egen gruppe av disse sammensatte tilfelle. Mindre heldig vilde det vel være å putte dem inn i restgruppen som danskene har gjort («andre og komplicerede tilfælde»).

Skjønt inndelingen er forskjellig i enkelthetene, vil vi allikevel stille sammen resultatene av statistikken for 1939 i de tre nordiske land. Vi fører opp prosenttallene for de ulike gruppene. Etter tallet for riket i sin helhet fører vi opp i parentes først tallet for bygdene og så tallet for byene (se neste side).

I hovedtrekkene er fordelingen nokså lik i de tre land. Alle steder er det slik at over halvparten av ulykkene skjer på den måte at kjøretøyer kjører på hverandre. Omkring sjetteparten av ulykkene foregår ved at det blir kjørt på faste gjenstander eller stillestående kjøretøyer. Men i Norge er det forholdsvis flere tilfelle hvor mennesker ble påkjørt enn i de to andre land. Særlig er prosenten av disse tilfelle stor i byene i Norge. En videre likhet mellom de tre land er det at forholdet mellom prosenten i bygdene og prosenten i byene går i samme retning i alle land, hvor prosenten er høyest i det ene land, der er den også høyest i de to andre land. Et unntak fra dette er prosenten for sammenstøt mellom kjørende. I Norge er prosenten høyere i bygdene enn i byene, i de to andre land er det omvendt. Det er vanskelig å tenke seg at dette kan skyldes en ulike begrensning av gruppen i de tre land. Det som her ligger nærmest å tenke er at

Norge		*Sverige*		*Danmark*	
Kjøretøyer kjørte på hverandre	56.7 (61.4, 52.0)	Sammanstötning mellan fordon i rörelse	62.4 (56.0, 67.5)	Sammenstød mellem Kørende	59.7 (57.1, 60.8)
Kjøretøyer kjørte på person	19.0 (12.6, 25.3)	Påkörning av fotgängare	10.3 (7.9, 12.2)	Paakørsel af Fodgænger	10.4 (8.5, 11.3)
Kjøretøy veltet	0.9 (1.3, 0.6)	Kullkörning	2.4 (2.5, 2.3)	Uheld uden Sammenstød [1]	8.9 (9.0, 8.8)
		Nedkörning i dike	8.7 (17.3, 1.8)		
Kjøretøy kjørte på annet stillestående kjøretøy	11.0 (9.4, 12.6)	Körning mot stillastående fordon eller annat hinder på körbanan	7.4 (6.0, 8.5)	Paakørsel af fast Genstand (herunder parkerede Køretøjer)	16.3 (16.5, 16.2)
Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg og liknende	5.2 (7.3, 3.1)	Körning mot stolpe, träd, räcke, byggnad eller annat föremål invid körbanan	7.3 (8.4, 6.4)		
Kjøretøy kjørte på dyr	1.0 (1.6, 0.4)	Annan art	1.9 (2.2, 1.7)	Andre og komplicerede Tilfælde	4.7 (8.9, 3.0)
Andre tilfelle	6.2 (6.4, 6.0)				

[1] Væltning af Køretøjer, Køren i Grøften, Brand- og Eksplosionsuheld, Ulykker ved Sammenbrud af Materiel etc.

forholdsvis mange tilfelle av sammensatte kollisjoner (sammenstøt mellom kjøretøyer forenet med sammenstøt mellom kjøretøyer og andre ting eller personer eller ulykker av annen art) som i Norge var ført over i gruppen «andre tilfelle», og at dette særlig gjaldt for byene. Men da gruppen «andre tilfelle» i det hele bare utgjør 6 pst., kan dette i hvert fall ikke være avgjørende.

Prosenten av sammenstøt mellom kjøretøyer er lavere i Oslo enn i de andre byene, 49.8 mot 54.9. Det samme er tilfelle i Danmark hvor prosenten er 59.6 for hovedstaden og 63.1 for provinsbyene (Sverige har ikke tilsvarende tall). I Danmark bryter tallene den naturlige regel at småbyene står nærmere landsbygden enn storbyene. I Oslo er det forholdsvis mange «andre tilfelle», 8.8 pst. mot 2.3 pst. i de andre byene. Holder en disse tilfelle utenfor, er det ikke så stor forskjell mellom prosenten for sammenstøt mellom kjøretøyer (av resten) i Oslo og i de andre byene, den blir 54.5 i Oslo og 56.2 i de andre byene. Derimot er det avgjort forholdsvis færre tilfelle i Oslo hvor kjøretøyer er kjørt på annet stillestående kjøretøy (11.0 mot 14.6 pst.) eller på faste gjenstander langs kjørebanen (1.8 mot 4.8 pst.). Hvor det gjelder påkjøring av parkerte kjøretøyer står småbyene ugunstigere enn både Oslo og bygdene. Med hensyn til påkjøring av personer følger prosenten den naturlige regel med ekstremtall for bygdene og Oslo, med det bygdene har 12.6 pst. for disse tilfelle (sett i forhold til alle ulykker i bygdene), byene utenfor Oslo 22.5 pst. og Oslo 27.5 pst. I Danmark er de tilsvarende tall 8.5, 11.4 og 11.2, altså lavest tall i byene (og særlig i hovedstaden), jamført med Norge. Prosenten av tilfelle hvor kjøretøy er veltet eller hvor det er kjørt på dyr er lav både i Oslo (henholdsvis 0.8 og 0.3 pst.) og i de andre byene (henholdsvis 0.4 og 0.5 pst.).

De ulike slags ulykker er delt i ulykker med dødelig utgang og ulykker uten dødelig utgang. Prosenten av ulykker med dødelig utgang er naturligvis høyest hvor det er sammenstøt med gående personer, 6.3 i Riket, 12.1 i bygdene, 4.7 i

byene utenfor Oslo og 2.5 i Oslo. I bygdene er det forholdsvis mange ulykker med dødelig utgang hvor kjøretøyer kjørte mot tre, stabbesteiner og liknende nemlig 6.5 pst. og hvor kjøretøyer veltet, 6.3 pst. Dette gir også en forholdsvis høy prosent i disse tilfelle for hele riket, nemlig henholdsvis 4.9 og 4.3 pst. Prosenten er også høy hvor det gjelder de ikke spesifiserte tilfelle («andre ulykker») i bygdene, 6.7 og i byene utenfor Oslo, 11.5. Ellers viser en til avsnittet om ulykkenes følger, side 28.

På side 9 så vi at tallet av ulykker gikk ned fra 1939 til 1940 med 38 pst. i riket og 60 pst. i bygdene, 38 pst. i byene utenfor Oslo, mens det steg med 2 pst. i Oslo. Det er forholdsvis minst nedgang i tallet av tilfelle hvor kjøretøyer veltet, nemlig bare 21 pst. Det var nesten dobbelt så mange ulykker av den slags i Oslo i 1940 jamført med 1939. Nesten likeså liten var den relative nedgang i de tilfelle hvor kjøretøy kjørte på person, nemlig 24 pst. Men dette kommer mest av at den slags ulykker er forholdsvis tallrike i Oslo hvor totaltallet har steget. Ser en på landsdelene, er det ikke noe merkelig ved bevegelsen i tallene for den slags ulykker (Oslo 7 pst. stigning, andre byer 40 pst. fall og bygdene 51 pst. fall). I bygdene er det videre forholdsvis liten nedgang i ulykker med påkjørte dyr (25 pst.). Forholdsvis størst var nedgangen i riket for ulykker hvor det ble kjørt på rekkverk, tre, husvegger og liknende, nemlig 56 pst. Men forholdet stiller seg her forskjellig for de ulike landsdeler. Det var en forholdsvis stor nedgang i den slags ulykker i bygdene, 72 pst., men forholdsvis liten nedgang i byene utenfor Oslo, 26 pst. Prosenttallene for sammenstøt mellom kjørende skiller seg ikke noe vesentlig fra tallene for alle ulykker. De er 41 for riket, 0 for Oslo, 37 for byene utenfor Oslo og 61 for bygdene.

Når nedgangen er så forskjellig for de ulike slags ulykker, kommer dette mer eller mindre av at trafikkinnskrenkingen rammet noen trafikkenheter mer enn andre. Fra 1939 til 1940 gikk f. eks. antallet av biler, som var med i ulykkene, ned fra 7 244 til 3 985, altså nesten til det halve, mens antallet av alminnelige sykler bare gikk ned fra 838 til 762. Men no vet en iallfall fra svensk statistikk at syklene er mer utsatt for å velte enn bilene. Og nettopp denne slags ulykker var det vi så gikk så lite ned.

Resultatene av den svenske og danske statistikk går i samme retning. Etter den svenske statistikk kan en regne ut følgende nedgangsprosenter: kullkörning 17, körning mot stillastående fordon eller annat hinder på körbanan 27, påkörning av fotgängare 33, körning mot stolpe, träd, räcka, byggnad eller annat föremål invid körbanan 39, sammanstötning mellan fordon i rörelse 53, nedkörning i dike 70. Etter den danske statistikk: Uheld uden Sammenstød 0.4, Paakørsel af Fodgænger 29, Paakørsel af fast Genstand 29, Sammenstød mellem Kørende 40.

For å beskrive kollisjonene nærmere, må en ta for seg oppgavene over hva det er som har kollidert.[1] Med dette kommer en egentlig ut over beskrivelsen av ulykkesmåten, nemlig når en deler opp sammenstøtene mellom kjøretøyer etter de forskjellige slags kjøretøyer som har støtt sammen. I tabell 4

[1] I de få tilfelle hvor det har vært flere trafikkenheter, har en bare tatt hensyn til de to som var de viktigste etter politioppgavene.

har en bare tatt med kollisjoner mellom trafikkenheter (herunder også stillestående kjøretøyer). Kollisjoner med faste gjenstander er altså ikke med.

Tallet av sammenstøt mellom to ulike slags kjøretøyer kommer først og fremst til å avhenge av hvor mange det i det hele tatt er med av den slags kjøretøyer i ulykkene. Det er f. eks. mange private personbiler og lastebiler med i ulykkene, og det blir derfor også mange kollisjoner mellom private personbiler innbyrdes, mellom private personbiler og lastebiler og mellom lastebiler innbyrdes. Det er få jernbanetog, og det er derfor også få kollisjoner mellom jernbanetog og andre trafikkenheter. Det som en har mest interesse av å vite, er da om det er mange eller få kollisjoner mellom to bestemte slags kjøretøyer i forhold til det en skulde vente etter sannsynlighetsregningen.

Ved disse beregninger kan en ikke sette alle slags trafikkenheter på like linje. Det er en del trafikkenheter som aldri er kommet i kollisjon med trafikkenheter av samme slags, og hvor slike kollisjoner etter sakens natur vanskelig kan bli alvorlige nok til å komme under politietterforskning. Det er de «passive» trafikkenheter, som blir påkjørt av kjøretøyer, nemlig ryttere, gående, husdyr, sparkstøttinger, drakjerrer osv. Hovedberegningen kommer til å gjelde de «aktive» trafikkenheter, kjøretøyene.[1]

Da tallene oftest er små, kan en ikke bli sikker på resultatene før en får tilsvarende beregninger for en årrekke. Det mest karakteristiske av resultatene er det forholdsvis lave tall av sammenstøt mellom trafikkenheter av samme slags. En stiller her opp tallene for «aktive» disse tilfelle både for 1939 og 1940 (riket):

Trafikkenheter	1939		1940	
	Faktisk	Beregnet	Faktisk	Beregnet
Privat personbil — privat personbil	584	737	152	175
Drosjebil — drosjebil	31	42	11	18
Rutebil — rutebil	5	17	5	9
Utleiebil — utleiebil	9	1	5	(0.5)
Lastebil — lastebil	227	344	191	301
Lukket varebil — lukket varebil	30	24	15	20
Annen bil — annen bil	-	1	3	14
Motorsykkel med sidevogn — motorsykkel med sidevogn	2	(0.1)	-	(0.2)
Motorsykkel uten sidevogn — motorsykkel uten sidevogn	6	12	-	1
Annet motorkjøretøy — annet motorkjøretøy	-	(0.6)	-	(0.5)
Trikk — trikk	3	4	1	7
Alminnelig sykkel — alminnelig sykkel	21	60	47	70
Hestekjøretøy — hestekjøretøy	-	1	-	1

Den eneste avvikelse fra regelen i begge år er sammenstøt mellom utleibiler. Det er det flere av enn en skulde vente. Forholdsvis få sammenstøt finner en for rutebilene (trass i at tallene er små) i begge år. Hvor tallene er store, er prosentforholdet mellom faktiske og teoretiske forventede tall nokså likt i begge år. Således er prosenten for private personbiler 79 i 1939 og 87 i 1940,

[1] Jernbanetog er holdt utenfor fordi de vesentlig har sine egne begrensede kjørebaner.

og prosenten for lastebiler 66 i 1939 og 63 i 1940. En del av forklaringen ligger vel i at små kjøretøyer har lettere for å unngå hverandre. Sammenstøt mellom forskjelligartede kjøretøyer skulde da fortrinsvis bli sammenstøt mellom store og små. Fartsforskjellen kan vel også spille inn. Også førernes personlige forhold kan en tenke seg har betydning. Synker eller stiger kvaliteten hos grosset av førere av en bestemt slags, må dette vise seg i at det blir forholdsvis flere eller færre sammenstøt mellom trafikkmidler av denne slags. Dette kan forklare at prosenten for syklistene steg fra 35 i 1939 til 67 i 1940.

En får bekreftet disse resultatene når en foretar liknende beregninger etter den svenske og danske statistikk. Etter den svenske statistikk finner en for følgende kombinasjoner: bil mot bil 5 908 mot ventet 6 600, tyngre motorcykel mot tyngre motorcykel 10 mot 34, lättvikts motorcykel mot lättvikts motorcykel 19 mot 32, cykel mot cykel 295 mot 580, annat fordon mot annat fordon 24 mot 73. Etter den danske statistikk finner en: Personbil—Personbil 1 311 mot ventet 1 702, Rutebil—Rutebil 2 mot 5, Lastbil-Lastbil 434 mot 622, Motorcykle—Motorcykle 39 mot 102, Cyklist—Cyklist 754 mot 961, Andet Køretøj—andet Køretøj 25 mot 45.

f) Trafikantenes personlige forhold (jfr. tab. 16 og 17).

Trafikantene er dels selv trafikkenheter (gående), dels representerer de trafikkenheter (førere av transportmidler, ryttere, dyrevoktere) og dels hører de med til trafikkenheter (passasjerer). Trafikantenes «trafikkstilling» har selvsagt stor betydning for årsaks- og skyldforholdene. Enkelte oppgaver om personlige forhold som er tatt inn i avsnittet om «særlige opplysninger om førere, gående m. v.» på skjemaet er bare bearbeidet for s k y l d i g e førere og blir behandlet i avsnittet om skyldforholdene (side 68). Dette er oppgavene over førerkort, over hvor mange timer føreren hadde kjørt, over resultatene av alkoholprøvene og over tiltalte førere. I avsnittet om skyldforholdene må en naturligvis også søke oppgavene over slike personlige forhold som bare er oppgitt for skyldige i skjemaets årsaksavdeling (personlige mangler av ymse slag).

Etter skjemaet skulde det også være gitt opp om bilføreren var yrkessjåfør eller ikke. Der er det naturligvis mange tvilsomme tilfelle, dobbeltstillinger hvor det ikke er så lett å avgjøre om sjåførstillingen er den viktigste eller ikke.[1] Spørsmålet er derfor ofte ubesvart.[2] En kommer vel også ganske nær det riktige når en simpelthen regner etter tallet av de forskjellige slags trafikkmidler. En kan da gå ut fra at det er en yrkessjåfør på hver enkelt av følgende slags biler: drosjebiler, rutebiler, lastebiler, lukkede varebiler og spesialbiler (brannbiler, sykebiler, politibiler, vannsprøyter, renovasjonsbiler, turbiler osv.). Tallet av yrkessjåfører vil da bli 3 864, andre bilførere 3 380, motorsyklister 397, syklister 838. I den svenske statistikk er spesifiseringen ikke så gjennomført. Men en kan vel regne med 7 700 yrkessjåfører, 14 638 andre bilførere, 2 047 motor-

[1] På skjemaet er det bare gitt følgende anvisning: «Som yrkessjåfør regnes bare de hvis næring det er å kjøre bil (f. eks. ikke selgere som samtidig kjører sin bil).

[2] F. eks. for 902 (11.3 pst.) av de 7 966 førere som det er opplyst om at de er m e n n.

syklister og 4 048 syklister. I Danmark var det 6 576 yrkessjåfører, 6 495 andre bilførere, 1 683 motorsyklister og 6 156 syklister. Jamført med fordelingen i Norge er det særlig forholdsvis få yrkessjåfører i Sverige og mange motorsyklister og framfor alt syklister i Danmark. Men det kommer an på om politiet får forholdsvis like mange med av de ulike slags trafikanter i de forskjellige land.

I Norge var det forholdsvis mange yrkessjåfører og forholdsvis mange syklister med i byene jamført med hva det var på landet. I byene var det 1 966 yrkessjåfører, 1 332 andre bilførere, 180 motorsyklister og 557 syklister. I bygdene var tallene henholdsvis 1 898, 2 048, 217 og 281. I de andre land er forskjellen mellom by og land ikke så stor med hensyn til fordelingen av sjåførene, men det er også der forholdsvis flest syklister i byene.

Etter det som er opplyst på side 20 må vi i 1940 vente en sterk nedgang i Norge for motorsyklister og andre bilførere enn yrkessjåfører og en liten nedgang for syklister. En finner i 1940 2 838 yrkessjåfører, 1 147 andre bilførere, 123 motorsyklister og 762 syklister. Nedgangen er 9 pst. for syklister, 27 pst. for yrkessjåfører, 66 pst. for andre bilførere og 69 pst. for motorsyklister. I bygdene var det i 1940 1 068 yrkessjåfører, 512 andre bilførere; 28 motorsyklister og 149 syklister. I byene var tallene henholdsvis 1 770, 635, 95 og 613. I bygdene var nedgangen 87 pst. for motorsyklister, 75 pst. for andre bilførere enn yrkessjåfører, 47 pst. for syklister og 44 pst. for yrkessjåfører. I byene var det 52 pst. nedgang for andre bilførere enn yrkessjåfører, 47 pst. for motorsyklister og 10 pst. for yrkessjåfører, mens antallet av syklister s t e g med 10 pst. Nedgangen i tallet av syklister, og særlig i tallet av motorsyklister, var noe mindre i Norge enn i de andre skandinaviske land. Tallet av yrkessjåfører gikk ned med 27 pst. i Norge, 26 pst. i Sverige og 29 pst. i Danmark, tallet av andre bilførere med 66 pst. i Norge, 68 pst. i Sverige og 65 pst. i Danmark, tallet av motorsyklister med 69 pst. i Norge, men med 87 pst. i Sverige og 82 pst. i Danmark, og tallet av syklister med 9 pst. i Norge, 18 pst. i Sverige og 11 pst. i Danmark.

Også spørsmålet om f ø r e r n e s [1] a l d e r var i forholdsvis svært mange tilfelle ubesvart.[2] Når en holder menn og kvinner hver for seg under denne fordeling, må en også holde utenfor de tilfelle hvor førerens k j ø n n var uoppgitt.[3] De m a n n l i g e førere som var med i ulykkene i riket i 1939 fordelte seg prosentvis efter alderen som følger:

Alder	Alle	Jernbanetog Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel	Annet motorkjøretøy	Alm. sykler
I alt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Under 18 år	3.1	-	-	0.3	-	0.2	0.3	-	4.5	6.1	34.4	43.5
18—20 år . .	8.3	0.9	0.3	0.3	10.1	8.1	9.2	11.-	2.3	18.8	21.9	13.6
21—29 » . .	36.2	13.9	22.6	29.7	48.5	33.4	45.1	46.3	30.3	54.3	15.6	21.5
30—49 » . .	44.-	67.8	63.-	64.6	33.3	46.3	41.1	38.1	58.4	19.8	21.9	15.4
50 år og over .	8.4	17.4	14.1	5.1	8.1	12.0	4.3	4.6	4.5	1.0	6.2	6.0

[1] Her er ikke tatt med alminnelige kjørere (hestekjøretøyer) og ryttere.

[2] For 503 av 7 064 mannlige førere og 69 av 277 kvinnelige førere.

[3] Det er i alt 8 384 førere med i ulykkene, hvorav 567 med uoppgitt kjønn.

Omkring 80 pst. av de mannlige førere var altså i alderen fra 20 til 50 år. Vel 8 pst. var minst 50 år gamle, og resten, 12 pst., under 20 år, hvorav vel 3 pst. under 18 år. Etter loven må den som skal føre motorvogn være minst 18 år gammel. Enkelte motorkjøretøyer som lokomobiler, jordbruks- og vegarbeidsmaskiner og motorvogner i brannvesenets tjeneste, kommer ikke inn under loven. Av de 249 førere under 18 år var derfor det overveiende antall syklister, nemlig 194, eller førere av «annet motorkjøretøy», nemlig 22. Dessuten var det 1 rutebilfører, 5 førere av private personbiler, 5 førere av lastebiler, 4 førere av andre biler og 18 motorsyklister.

Av 208 k v i n n e l i g e førere, som det er oppgaver for, var omkring 70 pst. i alderen 20—50 år og bare 5 pst. minst 50 år. Det var forholdsvis langt flere av de unge, 26 pst. var under 20 år, 14 pst. under 18 år. Men de fleste av disse kvinner var enten private bilister (117) eller syklister (71). Også av de kvinnelige bilister var det forholdsvis mange unge, idet 14.5 pst. var under 20 år og 36.8 pst. mellom 20 og 30 år. Bare 6.0 pst. var minst 50 år. Aldersfordelingen for syklistene er derimot omtrent den samme for kvinnene som for mennene.

Etter de foreløbige beregninger i Byrået over den heimehørende befolkning ved utgangen av 1939 var den prosentvise fordeling for menn (kvinner): 15—18 år 7.7 (6.9), 18—20 år 5.5 (5.0), 20—30 år 24.2 (22.3), 30—50 år 36.2 (36.2), minst 50 år 26.4 (29.6). Etter dette var det forholdsvis mange mannlige førere mellom 18 og 30 år, noe færre mellom 30 og 50 år og forholdsvis få under 18 og over 50 år. Av kvinnelige førere var det forholdsvis flest mellom 18 og 20 år, noe færre mellom 15 og 18 og mellom 20 og 30 år, enda færre mellom 30 og 50 år og forsvinnende få på minst 50 år. Aldersfordelingen i den svenske og danske statistikk er noe annerledes så en kan ikke så godt jamføre tallene direkte.

Aldersfordelingen er, som en straks ser, forskjellig for de ulike slags førere. Yrkesførere som lokomotivførere, trikkeførere, drosjebilførere og rutebilførere er forholdsvis eldre folk. Men rutebilførerne er forholdsvis sterkt konsentrert på den kraftigste alder, 20—50 år, i alderen over 50 er det forholdsvis få av dem. Syklister, motorsyklister og førere av andre motorkjøretøyer er derimot forholdsvis yngre. Særlig merker en seg den høye prosent for alderen under 18 år hos syklister og førere av annet motorkjøretøy.

Bevegelsen i tallene fra 1939 til 1940[1] er også her preget av at den «nødvendige» kjøring har holdt seg best oppe. Nedgangen kommer derved til å stå i omvendt forhold til den gjennomsnittlige ervervsdyktighet. Jo større en kan gå ut fra at denne er i en gruppe, desto mindre er nedgangen. Tar en alle menn under ett, er nedgangen 55.3 pst. for gruppen under 20 år, 51.7 pst. for gruppen 20—30 år, 46.9 pst. for gruppen 30—50 år og 50.1 pst. for gruppen på minst 50 år. For mannlige førere av private personbiler var de tilsvarende tall: 91.8, 72.2, 69.1 og 73.8, for mannlige førere av lastebiler: 52.0, 41.5, 32.0 og 35.8. Blant syklistene er det sterk oppgang i de høyere aldersgrupper. Det er 29.5 pst.

[1] Oppgavene er ikke like representative for begge år. Alderen er gitt opp for 88.3 pst. av mennene i 1939, men bare for 72.7 pst. i 1940. For kvinnene er disse prosenttall 75.1 og 90.5.

nedgang for gruppen under 18 år, 25.0 pst. nedgang for gruppen 18—20 år, 7.3 pst. oppgang for gruppen 20—30 år, 103.4 pst. oppgang for gruppen 30—50 år og 104.3 pst. oppgang for gruppen på minst 50 år. For kvinnelige bilister finner en følgende nedgangsprosenter: under 20 år: 88.2, 20—30 år: 79.1, 30—50 år: 64.0, minst 50 år: 71.4.

g) Ulykkenes følger: drepte og skadede mennesker (jfr. tab. 1, 2 og 15).

Som nevnt før er skadeomfanget en tellingsgjenstand som en kan regne for likeverdig med antallet av ulykker. En kan derfor ikke unngå å komme inn på dette emne på noe punkt av statistikken.

Hovedinndelingen etter skadens art er følgende (jfr. foran side 2): 1) mennesker drept, 2) mennesker alvorlig skadet, 3) mennesker lettere skadet, 4) eiendomsskade for minst 100 kr., 5) kjøretøyet kan ikke fortsette ved egen hjelp. Ved bearbeidingen av statistikken har en slått den siste, fåtallige, gruppen sammen med den nestsiste. I virkeligheten er det naturligvis mange kombinasjoner her. I samme ulykke kan mennesker bli både drept og skadet samtidig med at det blir stor eiendomsskade, noen mennesker kan bli skadet samtidig med eiendomsskade osv. En har ikke funnet det nødvendig å telle opp alle disse tallene, men fulgt den vanlige regel bare å ta hensyn til det v i k t i g s t e som er skjedd i ulykken. En får da den enklere spaltning: 1) ulykker hvor mennesker ble drept, 2) ulykker hvor noen ble alvorlig skadet, men ingen ble drept, 3) ulykker hvor noen ble lettere skadet, men ingen ble drept eller alvorlig skadet og 4) ulykker med bare eiendomsskade.

Som en ser av teksttabellen på side 8, var det de fleste ulykkene som bare førte til eiendomsskade, nemlig ca. 56 pst. av alle ulykker. Videre synker prosenttallene ettersom en går mot grupper med alvorligere karakter. Den er ca. 29 for ulykker hvor mennesker ble lettere skadet,[1] 13 for ulykker hvor noen ble alvorlig skadet[2] og 2 hvor noen ble drept.[3] Det er forholdsvis mange tilfelle med bare eiendomsskade i Norge. I Danmark var prosenten i 1939 49, i Sverige 40 (når en ikke regner med ulykker med mindre skade enn 100 kr.). Dette henger for en del sammen med at det er forholdsvis flere ulykker med bare eiendomsskade i bygdene enn i byene. Men også prosenttallet for bygdene ligger høyere i Norge enn i de andre land. Dette kan igjen komme av at politiet får forholdsvis færre ulykker med i statistikken hos oss. Sverige utmerker seg framfor de andre land ved en høy prosent ulykker med dødelig utgang, nemlig 4.5 i 1939 mot 2.3 i Danmark og 2.1 i Norge. Men som før nevnt er jamføringen mellom ulike land ikke sikker fordi det kommer an på politiets effektivitet hvor mange av de mindre ulykker med bare eiendomsskade som blir med.

Nedgangen i tallet av ulykker av de ulike slags fra 1939 til 1940 stiller seg slik prosentvis:

[1] Sjokk tar en ikke med hvis lægebehandling ikke har vært nødvendig.

[2] Her tar en med brudd, knusninger, alvorlige skår og flenger, indre skader, sjokk som bevirket lægebehandling og alle andre skader som førte til sykehusbehandling.

[3] Døde innen en måned etter ulykken.

	Alle ulykker	Med drepte mennesker	Med alvorlig skadede mennesker	Med lettere skadede mennesker	Med bare eiend. skade	Med drepte eller alvorlig skadede mennesker	Andre ulykker
Riket	÷38	÷28	÷16	÷36	÷44	÷18	÷41
Bygder	÷60	÷41	÷59	÷66	÷59	÷56	÷61
Byer utenfor Oslo . .	÷38	+18	÷13	÷40	÷44	÷ 9	÷43
Oslo	÷15	0	+66	÷ 8	÷ 6	+62	÷ 7

Som før nevnt gikk antallet av ulykker mest ned i bygdene og mer i småbyene enn i Oslo. Dette gjelder også for ulykker av de ulike slags når en ser bort fra det ene unntak at bevegelsen i antallet av ulykker med drepte stiller seg ugunstigere for byene utenfor Oslo enn for Oslo. Innenfor hver landsdel veksler forholdet mellom prosenttallene en god del. Men stort sett kan en nok si at det er en tendens til at bevegelsen stiller seg gunstigere etterhvert som en går fra de mer til de mindre alvorlige ulykker. En kan kanskje ha rett til å slå sammen ulykker hvor noen ble drept med ulykker hvor noen ble alvorlig skadet som en klasse m e r a l v o r l i g e u l y k k e r og på den annen side ulykker hvor noen ble lettere skadet med ulykker hvor det bare var eiendomsskade som en klasse m i n d r e a l v o r l i g e u l y k k e r. For disse klasser gjelder det da som regel uten noe unntak at bevegelsen ikke var så gunstig for de mer alvorlige som for de mindre alvorlige ulykker. Men forskjellen i denne retning er forholdsvis lite utpreget i bygdene.

Som nevnt side 9 gjaldt det for alle de tre skandinaviske land at tallet av ulykker gikk ned mest i bygdene. Ser en på forholdet mellom hovedstaden og de andre byene, skiller Danmark seg ut med noe større nedgang i Kjøbenhavn (31 pst.) enn i provinsbyene (27 pst.). Går en videre til tallene for de ulike slags ulykker blir det mindre samsvar mellom de tre land. I Sverige var forholdene som i Norge forsåvidt nedgangen var jevnere over det hele i bygdene enn i byene. Det er også den, kanskje mer tilfeldige, likhet at bevegelsen i hovedstaden var ugunstigst for saker med alvorlig skadede og i de andre byene for saker med drepte.

Etter oversikten på side 19 er det stor forskjell mellom de ulike trafikkenheter med hensyn til fordelingen på større og mindre ulykker, og av andre beregninger vet en at innskrenkningene i trafikken i 1940 rammet de ulike enheter i vidt forskjellig grad (se side 4). Men når det ble forholdsvis flere mer alvorlige enn mindre alvorlige ulykker igjen i 1940, skyldes dette ikke bare at innskrenkningene i trafikken gikk mest ut over de minst farlige trafikkenheter. Tar en for seg de største grupper av trafikkenheter, så stiger nemlig prosenten av «alvorligere» saker (saker hvor mennesker ble drept eller alvorlig skadet) innenfor hver enkelt av disse gruppene. Tar en f. eks. alle slags biler under ett, var prosenten for dem 9 i 1939 og 12 i 1940, for private personbiler var den henholdsvis 9 og 10, for lastebiler 11 og 13. Tar en på den annen side de alminnelige sykler, var tallene her henholdsvis 25 og 33. Det eneste unntak, som er verd å nevne, er de enkle motorsykler, hvor prosenten gikk ned fra 33 til 32.

I spørreskjemaet, som ble sendt politiet, er det oppgaver over de drepte og skadede personers «t r a f i k k s t i l l i n g». Det er skilt mellom følgende grupper: passasjerer, yrkessjåfører, bilførere ellers, motorsyklister, syklister, gående og andre (folk som kjører eller rider, folk på sparkstøtting, ski, kjelke eller med drakjerre og liknende, folk som arbeider i kjørebanen og som altså ikke er trafikanter). For hver person skulde det gis opp alderen, for syklister og gående dessuten heimlandet (hvis de var fra utlandet). Disse oppgaver har vært så ufullstendige at de ikke har vært bearbeidet, unntatt aldersoppgavene som er bearbeidet for gående.

Prosentvis fordelte de drepte og skadede i 1939 seg slik:

	Yrkes-førere	Bilførere ellers	Motor-sykkelf.	Syklister	Passa-sjerer	Gående	Andre	I alt
Drepte og skadede								
Riket	2.3	5.3	8.9	23.4	20.4	23.9	5.8	100.0
Bygder	3.4	8.9	11.7	19.3	28.7	20.5	7.5	100.0
Oslo	1.5	1.9	7.0	26.2	15.0	45.8	2.6	100.0
Andre byer . .	0.6	2.7	5.4	28.3	9.8	45.4	7.8	100.0
Drepte								
Riket	3.5	6.2	8.8	14.9	14.9	41.2	10.5	100.0
Bygder	4.8	6.0	12.0	15.7	16.9	30.1	14.5	100.0
Oslo	-	-	-	15.4	15.4	69.2	-	100.0
Andre byer . .	-	11.1	-	11.1	5.6	72.2	-	100.0
Skadede								
Riket	2.2	5.3	8.9	23.8	20.6	33.6	5.6	100.0
Bygder	3.3	9.2	11.6	19.6	29.6	19.8	6.9	100.0
Oslo	1.6	1.9	7.2	26.3	15.0	45.4	2.6	100.0
Andre byer . .	0.6	2.4	5.6	29.0	10.0	44.4	8.0	100.0

I den danske statistikk er passasjerer ikke skilt ut. En kan derfor ikke godt jamføre med den danske statistikk. Derimot har den svenske statistikk en inndeling som svarer noenlunde til den norske. Fordelingen av de drepte og skadede etter trafikkstilling er lidt annerledes i Sverige enn i Norge. Det var således i Sverige forholdsvis flere bilførere, nemlig 8.8 mot i Norge 7.6 pst. Dette skyldes det forholdsvis store tall av l e t t e r e skadede bilførere i Sverige. Også motorvognførere var det forholdsvis flere av i Sverige, 14.0 pst. mot 8.9 pst. i Norge. Den relative overvekt i Sverige er her størst blant de d r e p t e. Noenlunde tilsvarende er forholdet med hensyn til de alminnelige syklister. De utgjør 31.6 pst. av alle i Sverige mot 23.4 pst. i Norge. Også passasjerer er det forholdsvis mer av i Sverige, nemlig 21.3 pst. mot 20.4 pst. i Norge. Derimot er det forholdsvis flest «p å k j ø r t e» i Norge. Her er det f. eks. 33.9 pst. gående mot bare 20.7 pst. i Sverige. Og av gruppen «andre drepte og skadede» er det 5.8 pst. i Norge mot 3.6 pst. i Sverige. Denne gruppe inneholder forresten ikke bare «påkjørte» (folk som arbeider i kjørebanen, skiløpere, folk med drakjerre, barnevogn o. l.), men også «påkjørende» (hestekjøretøyer). Denne forskjell mellom de to land henger sammen med den tidligere (side 22) nevnte forskjell med hensyn til ulykkesmåten, at det er forholdsvis nesten dobbelt så mange tilfelle hvor kjøretøy kjørte på person i Norge som i Sverige.

Fordelingen av de kjørende trafikanter henger naturligvis sammen med mengden av de ulike slags trafikkmidler som er i bruk i de forskjellige land. En direkte sammenlikning mellom fordelingstallene for drepte og skadede i de forskjellige land har derfor mindre interesse. Større interesse har det å jamføre hyppighetstallene.

Regner en med de førnevnte (side 25) tall for bilførere, motorsyklister og syklister, får en følgende hyppighetstall for Norge:

	1939		1940	
	Pst. drepte	Pst. skadede	Pst. drepte	Pst. skadede
Yrkessjåfører . . .	0.1	1.3	0.1	1.3
Andre bilførere . .	0.2	3.7	0.3	3.0
Motorsyklister . . .	2.5	53.4	0.8	42.3
Syklister	2.0	67.7	2.8	62.6

For bilførere er hyppighetstallene ikke så meget forskjellige i Norge og Sverige. I Norge er det 0.15 pst. drepte og 2.5 pst. skadede, i Sverige henholdsvis 0.16 og 3.3 pst. For motorsyklister kan en for Sverige regne ut tallene 5.6 og 53.3, for syklister 4.0 og 63.9. Det er altså forholdsvis flere drepte syklister og motorsyklister i Sverige. Som nevnt side 20 var det en sterk nedgang i 1940 i tallet av motorsykler uten sidevogn som var med i ulykkene. Teller en sammen alle motorsykler, gikk tallet ned til under tredjeparten av hva det var i 1939, en nedgang som er langt sterkere enn for noen av de andre trafikkmidlene. Som en ser, er det også en sterk nedgang i prosenten av skadede, og særlig i prosenten av drepte motorsyklister.

Vi så på side 22 at ulykker med påkjøring av personer var forholdsvis tallrikst i byene, særlig i Oslo. Det er derfor naturlig at det er forholdsvis flest drepte og skadede forgjengere i byene. Omvendt er det forholdsvis flest drepte og skadede passasjerer på landet. Da fordelingstallene for de ulike slags trafikanter beror på fordelingen av trafikkmidlene, vil en få en klarere jamføring også her når en holder seg til hyppighetstallene som viser hvor mange pst. av dem som var med i ulykkene ble drept eller skadet.

	Yrkes-sjåfører		Andre sjåfører		Motor-syklister		Syklister	
	Pst. drepte	Pst. skadede	Pst. drepte	Pst. skadede	Pst. drepte	Pst. skadede	Pst. drepte	Pst. skadede
Bygder	0.2	1.9	0.2	4.8	4.6	58.1	4.6	75.4
Byer utenfor Oslo	0.0	0.3	0.3	1.9	0.0	35.1	1.0	67.7
Oslo	0.0	1.4	0.0	2.2	0.0	56.6	0.6	61.6

Tendensen ser ut til å gå i retning av større tall i bygdene enn i byene. Men tallene er for det meste så små at det er vanskelig å si noe bestemt med sikkerhet.

Dødsrisikoen for dem som overhodet blir rammet, er iallfall størst i bygdene, som følgende tall viser. Antallet av drepte i prosent av antallet av drepte og skadede var:

	Alle	Yrkes-førere	Bilførere ellers	Motor-syklister	Syklister	Passa-sjerer	Gående	Andre
Riket	4.6	7.1	5.3	4.5	2.9	3.3	5.5	8.2
Bygder	7.1	10.0	4.8	7.4	5.8	4.2	10.5	13.8
Byer utenfor Oslo	3.8	0.0	15.4	0.0	1.5	2.1	6.3	0.0
Oslo	1.5	0.0	0.0	0.0	0.9	1.6	2.3	0.0

Det er et utpreget unntak fra regelen, nemlig den høye prosent drepte blant andre bilførere enn yrkessjåfører i byene utenfor Oslo. Men dette beror på tilfeldigheter. I 1940 var det 4 drepte av den slags førere og alle i bygdene.

Hyppighetstallene ligger gjennomgående litt høyere i de andre skandinaviske land. I Danmark var prosenten av drepte 1.7 i Kjøbenhavn, 3.8 i provinsbyene og 7.5 på landet, i Sverige 2.4 i Stockholm, 3.9 i de andre byene og 10.3 på landet. Da risikoen er litt forskjellig for de ulike trafikkmidler, blir jamføringen ikke helt nøyaktig. Jamfører en tallene for de ulike slags trafikanter, får en følgende resultat. For bilførere (under ett) har Norge en så høy prosent drepte som 5.8. I Sverige var prosenten 4.6. I Danmark er prosenten for alle «automobilister» 3.4. No har førere en høyere prosent enn passasjerer. For Sverige kan en regne ut at prosenten for førere ligger om lag 20 pst. høyere enn prosenten for førere og passasjerer under ett. Hvis forholdet var det samme for Danmark, vilde prosenten for bilførere der være 4.1. Ellers ligger tallene lavere i Norge enn i de to andre land. For motorsyklister er prosenten 4.5 i Norge og 9.4 i Sverige. I Danmark er den 4.8 for alle motorsyklister (etter en liknende beregning som for bilistene skulde den bli 5.1 for førere). For syklister er tallene 2.9 i Norge, 5.9 i Sverige og 3.2 i Danmark, for fotgjengere 5.5 i Norge, 9.3 i Sverige og 5.9 i Danmark, for passasjerer 3.3 i Norge og 3.7 i Sverige.

Nedgangen i tallene fra 1939 til 1940 speiler igjen nedgangen i de ulike slags trafikkmidler (se side 20) og andre endringer i trafikken (flere passasjerer pr. trafikkmiddel). Nedgangen i antallet av skadede er f. eks. langt mindre for yrkessjåfører enn for andre bilførere. I hele riket gikk antallet ned med 27 pst. for yrkessjåfører, men med 73 pst. for andre førere. Forskjellen var minst utpreget i bygdene hvor antallet av skadede yrkessjåfører gikk ned med 69 pst., og antallet av andre førere som ble skadet med 78 pst. I byene derimot s t e g antallet av skadede yrkessjåfører med 69 pst. mens antallet av andre bilførere som ble skadet gikk ned med 56 pst. Med hensyn til antallet av drepte er forholdet omvendt. I hele riket gikk f. eks. antallet av drepte yrkessjåfører ned med 50 pst., mens antallet av andre bilførere som ble drept gikk ned med 43 pst. Men de absolutte tallene er jo her ganske små. Som en måtte vente er nedgangen størst for motorsyklistene, nemlig 75 pst. for skadede og 90 pst. for drepte etter tallene for hele riket. Det er heller ikke underlig at nedgangen var

minst for syklistene. Antallet av skadede i hele riket gikk ned med bare 16 pst., mens antallet av drepte endog s t e g med 24 pst. I Oslo steg også antallet av skadede syklister, nemlig med 18 pst. Nedgangen i antallet av skadede passasjerer var atskillig mindre enn nedgangen i antallet av personbilførere, nemlig bare 43 pst. for riket. I Oslo s t e g tallet med 33 pst. Det samme gjelder med hensyn til antallet av drepte i byene. Antallet av gående som ble drept eller skadet gikk ned forholdsvis lite, antallet av drepte med 28 pst., antallet av skadede med 20 pst. (i riket). I Oslo var det også her litt stigning for de skadede, nemlig 8 pst.

Blant de drepte og skadede er det langt flere m e n n enn k v i n n e r. Etter den danske statistikk for 1939 var det over 3 ganger så mange menn som kvinner blant de drepte, og nesten dobbelt så mange menn som kvinner blant de skadede. I 1940 var det forholdsvis flere kvinner, ca. 40 pst., blant de skadede (på grunn av en forholdsvis liten nedgang i antallet av skadede kvinnelige syklister). I Norge er prosenten av skadede kvinner noe lavere enn i Danmark. Den var nemlig 31.1 i 1939 og 29.8 i 1940 mot henholdsvis 36.3 og 42.3 i Danmark. Blant de drepte er det annerledes. Her var det i 1939 21.6 pst. kvinner i Norge og 22.0 pst. kvinner i Danmark, i 1940 henholdsvis 29.1 og 22.7 pst.

I 1939 var prosenten av kvinner hos oss litt større for lettere skadede enn for alvorlig skadede, nemlig 31.7 mot 29.5. Men i 1940 er forholdet det omvendte, 29.2 mot 30.9. Forholdet mellom landsdelene kan en ikke få fastslått med sikkerhet for de drepte, da tallene er så små (en må slå sammen flere, helst normale år). Både blant de alvorlig og de lettere skadede er det forholdsvis flest kvinner i småbyene, mens bygdene har de laveste prosenttall, unntagen for lettere skadede i 1938, da Oslo hadde det laveste tall.

De drepte og skadede f o t g j e n g e r e er fordelt etter k j ø n n og a l d e r. Det lar seg jo ikke gjøre å regne ut hyppighetstall i forhold til den krets av personer som har vært «i faresonen». De fotgjengere, som i det hele tatt kommer med i ulykkene og oppgavene, er enten drept eller skadet.

Det er forholdsvis få k v i n n e r blant de drepte og skadede fotgjengere. Prosenten i hele befolkningen var etter de foreløbige beregninger i Byrået omkring 51, mens prosenten blant de drepte og skadede bare var 42. Det er særlig få kvinner blant de eldste (39 mot 55 pst.) og blant barn under 15 år (39 mot 49). Det er også forholdsvis få kvinner blant de drepte, 30 pst. Nedgangen i 1940 var relativt større for skadede kvinner enn for skadede menn, 31 mot 19 pst. Derimot s t e g antallet av d r e p t e kvinner mens antallet av drepte menn gikk ned.

Den prosentvise fordeling etter a l d e r e n stiller seg som følger for riket i sin helhet. (Se tabell neste side.)

Da det alt i alt er så få drepte, avviker tallene for summen av drepte og skadede ikke noe videre fra tallene for skadede. De skadede er forholdsvis sterkt konsentrert på den ervervsdyktigste alder, 15—59 år. 52 pst. av de skadede kvinner og 46 pst. av de skadede menn er i denne alder. Av drepte er det bare 29—30 pst. i denne alder. Etter fordelingen av hele befolkningen skulde en ha ventet flere i denne alder om risikoen hadde vært den samme for alle aldrer. En kan regne med at omkring 65 pst. av hele befolkningen er i alderen 15—59 år.

Alder (år)	Drepte og skadede fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadede fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Under 5	11.1	12.6	8.9	23.4	24.2	21.4	10.3	11.8	8.3
5— 7	10.4	10.8	10.0	10.6	12.1	7.1	10.4	10.6	10.2
8—14	10.8	10.5	11.2	8.5	9.1	7.1	11.0	10.6	11.4
15—24	11.8	11.2	12.7	4.3	6.1	0.0	12.3	11.6	13.2
25—59	35.8	33.8	38.6	25.5	24.2	28.6	36.5	34.5	39.1
Minst 60	20.1	21.1	18.6	27.7	24.3	35.8	19.5	20.9	17.8
I alt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Over 60 år er ikke mer enn i høyden 14 pst. av hele befolkningen. I denne alder er det derfor mange, særlig drepte fotgjengere. Også av barn er det forholdsvis mange, særlig drepte. Det ser ut til at det er barn under skolepliktig alder, som ferdes på egen hånd, altså barn i alderen 5—7 år, som er mest utsatt.[1]

Jamført med de andre skandinaviske land er det forholdsvis få g a m l e blant de drepte i Norge. Det er ikke så stor skilnad mellom de tre land med hensyn til prosenten av gamle i hele befolkningen, det kan dreie seg om etpar prosent. Blant de drepte er det 27.7 pst. på minst 60 år i Norge mot 45.2 pst. i Sverige og 47.8 pst. i Danmark. For skadede er prosenttallene henholdsvis 19.5, 20.6 og 24.8.

Fordelingen av de drepte og skadede fotgjengere etter alderen er noe forskjellig i byene og bygdene. I byene er det forholdsvis få unge, særlig i alderen 8—24 år og forholdsvis mange i eldre alder. Også dette henger jo sammen med fordelingen av hele befolkningen. For drepte og skadede menn og kvinner under ett var prosenttallene i 1939: Bygdene 11.7 under 5 år, 12.5 5—7 år, 15.4 8—14 år, 16.7 15—24 år, 27.0 25—59 år og 16.7 60 år eller mer. For byene er tallene henholdsvis 10.8, 9.6, 8.9, 9.8, 39.5 og 21.4. Da det er en større prosent drepte i yngste alder, stiller forholdet seg litt annerledes for de drepte, det blir forholdsvis flere drepte smågutter og -piker i byene. Det var nemlig 27.8 pst. under 5 år og 11.1 pst. 5—7 år i byene mot 20.7 og 10.3 pst. på landet. Skadede under 5 år er det praktisk talt forholdsvis like mange av i byene (10.3 pst.) som på landet (10.4 pst.). På grunn av de forholdsvis mange drepte barn, blir prosenten av drepte i høyeste alder (minst 60 år) lavere i byene (22.2) enn i bygdene (31.1).

Nedgangen fra 1939 til 1940 for de forskjellige aldersklasser viser det samme forhold som vi fant for førerne (side 26). Nedgangsprosenten var nemlig (for begge kjønn under ett)[2]: under 5 år: 55, 5—7 år: 40, 8—14 år: 44, 15—24 år: 23, 25—59 år: 9, 60 år og over: 18. Nedgangsprosenten er overalt større for kvinner enn for menn når en ser bort fra gruppene under 5 år og 15—24 år.

[1] Den prosentvise fordeling av befolkningen ved utgangen av 1939 var etter beregningene i Byrået følgende. En fører opp først tallet for menn og kvinner under ett, så tallet for menn og tilslutt tallet for kvinner: Under 5 år 7.1, 7.4, 6.9, 5—7 år: 2.7, 2.8, 2.6, 8—14 år: 12.6, 13.1, 12.1, 15—24 år: 18.9, 19.6, 18.3, 25—59 år: 46.1, 45.7, 46.6, 60 år og over: 12.6, 11.4, 13.5.

[2] Alderen var uoppgitt for 4.3 pst. av de drepte og skadede fotgjengere i 1939 og 5.2 pst. i 1940.

h) Ulykkesstedet (jfr. tab. 9, 10 og 11).

I avsnitt b) har vi undersøkt den geografiske fordeling av ulykkene. Gjennom den får vi først og fremst et innblikk i hvorledes ulykkestallet varierer med trafikken. Her i dette avsnitt er det spørsmål om de lokale forhold på ulykkesstedet. Gjennom dem kommer en nærmere inn på de mer spesielle årsaker til ulykkene, og deriblant årsaker som det er mulig å arbeide imot. Men også her er det nødvendig å ta en viss geografisk spaltning. Forholdene er så ulike i bygder og byer at det ikke vil lønne seg å regne ut noen sumtall for riket under ett.

En grov forestilling om kjørebanens kvalitet får en gjennom oppgavene om ulykken er skjedd på riksveg, fylkesveg, bygdeveg, privat veg m. v. (på landet). Med dette har en også et grovt mål for trafikkmengden (jfr. side 7) likesom gjennom fordelingen av ulykkene på gater og plasser i byene. I samme retning går videre oppgavene om ulykken er skjedd på gate eller veg med eller uten envegskjøring, med eller uten forkjørselsrett, med enkelt eller delt kjørebane, på plass med eller uten rundkjøringsanlegg. Farlige punkter skal angis særskilt (gatekryss, skinnegang i gata, jernbanekryssing, utganger fra forsamlingssteder). Et eget fareelement er det om stedet er bebygd helt inn til gata (vegen).

Nærmere forestilling om kjørebanens kvalitet får en gjennom oppgavene om vegdekkets art og vegdekkets forfatning (islagt, huller, homper, telegroper osv.). Videre har en oppgaver over kurve- og stigningsforholdene og om det har vært mer eller mindre god oversikt på stedet. I en klasse for seg står oppgavene over vegbredden og vegbegrensningen (grøft, fast eller løs kant, rekkverk, stabbesteiner osv.).

Mest bestemt blir stedet fiksert ved oppgaver over om ulykken skjedde i selve kjørebanen, på fortau, vegkant, i veggrøft eller annet angitt sted. Disse oppgaver møtes nærmest med oppgavene over ulykkesmåten (avsnitt e).

I bygdene inntreffer de fleste ulykker på riksveg. Det var i 1939 66.7 pst. av alle ulykker, 32.3 pst. inntraff på fylkes- og bygdeveg og bare 1.0 pst. (24 ulykker) på privat veg. Fordelingen er omtrent den samme i 1940. Antallet gikk ned med 61 pst. for ulykker på riksveg og 58 pst. for ulykker på fylkes- og bygdeveg.[1] Ulykkene på de forskjellige slags veger er fordelt etter ulykkesmåten i tabell 9. Men det viser seg at de ulike slags ulykker inntreffer forholdsvis omtrent like hyppig på det ene som på det annet slags veger.

For byene har en delingen i ulykker på gater og ulykker på plasser. Det er naturligvis forholdsvis få av ulykkene som er skjedd på en plass, det er 3.2 pst. av ulykkene i Oslo og 2.2 pst. av ulykkene i de andre byer (1939). Bevegelsen fra 1939 til 1940 var ugunstigst for ulykker på plasser,[2] i Oslo steg tallet

[1] Det var 4.2 pst. ulykker i 1939 og 2.5 pst. i 1940 som det ikke var oppgitt for hva slags veg ulykken skjedde på.

[2] Pst. med uoppgitt sted i Oslo 2.6 pst. i 1939 og 0.0 pst. i 1940, i de andre byer 4.6 pst. i 1939 og 0.1 pst. i 1940.

fra 45 til 57 (mens ulykker på gater bare steg med 4 pst.). Tallene for ulykker som fant sted på plasser er så små at fordelingen etter ulykkesmåten for det enkelte år blir sterkt påvirket av tilfeldigheter. Slår en sammen tallene for 1939 og 1940, ser det ut som om påkjørsel av personer finner sted forholdsvis litt hyppigere på plass enn på gate. Den slags ulykker utgjorde nemlig i Oslo 28.3 pst. av de tilfelle hvor ulykken inntraff på gate og 30.4 pst. av de (102) tilfelle hvor den inntraff på plass, mens de tilsvarende tall for de andre byer er 21.8 og 30.0 pst. (40 tilfelle på plasser). Men det trenges flere år for å få dette bekreftet.

For ulykker på plassene i byene skulde det gis opp om det var rundkjøringsanlegg eller ikke. Men dette spørsmålet er gjennomgående likeså ofte ubesvart som besvart. I 1939 er det i det hele tatt bare gitt opp 3 ulykker, hvorav 2 i Oslo, på plasser med rundkjøringsanlegg, i 1940 er det 7, hvorav 6 i Oslo. Oppgavene over gater med og uten envegskjøring,[1] forkjørselsrett og delt kjørebane har en ikke funnet at det lønte seg å bearbeide. Det samme gjelder, både for byer og bygder, spørsmålene om ulykken skjedde i kjørebanen, på fortauet eller ved kanten av banen.

Fareelementer. I bygdene var det i 1939 40.9 pst. av ulykkene som skjedde på veg hvor det ikke var noen fareelementer. Et relativt like stort antall ulykker skjedde ved vegkryss eller vegmøte, 25.2 pst. ved vegkryss og 20.2 pst. ved vegmøte. I Danmark hendte i 1939 32.6 pst. av ulykkene ved «vejkryds», og Sverige 22.2 pst. ved «vägkorsning». Det nestviktigste fareelement er bruene. På eller ved bru inntraff 6.8 pst. av alle ulykker, under bru 0.5 pst. (5 ulykker). Ved utganger fra skoler og andre forsamlingssteder inntraff 3.0 pst. av ulykkene. Ved jernbanekryssinger var det 5 ulykker i alt, 3 ved bevoktet og 2 ved ubevoktet kryssing, på veg med skinnegang 2 ulykker. Flere fareelementer i forening forekom i 8 tilfelle (0.8 pst.). Også i Sverige er det oppgaver over ulykker ved jernbanekryssing. Da jernbanenettet er tettere der, er det ikke så rart at prosenten av ulykker ved jernbanekryssinger er større der, nemlig 3.3 (mot 0.5 i Norge).

Det kan være noen skilnad mellom de ulike slags vegene med hensyn til betydningen av de forskjellige fareelementer. Hovedforskjellen mellom riksveger og fylkes- og bygdeveger ser ut til å være den at det er forholdsvis langt flere av ulykkene på fylkes- og bygdevegene som finner sted ved vegkryssene (vel for en stor del ved kryssene med riksvegene hvor det blant annet er hastighetsforskjell mellom de kjørende). På riksvegene var det 40.9 pst. av ulykkene som skjedde på alminnelig veg og 20.6 pst. ved vegkryss, på fylkes- og bygdevegene inntraff bare 28.6 pst. av ulykkene på alminnelig veg, men 30.6 pst. ved vegkryss. Ulykkene på private veger er så få (12 i 1939 og 9 i 1940) at fordelingen lett blir tilfeldig. Men det kan ha sin interesse at det inntraff 2 ulykker i 1939 og 1 i 1940 ved ubevoktet jernbanekryssing og samme antall ved utganger fra skoler og andre forsamlingssteder.

[1] I Sverige inntraff i 1939 13.7 pst. av ulykkene i byene på steder med «enkelriktad trafik».

Fra 1939 til 1940 var nedgangen forholdsvis minst for ulykker på alminnelig veg. Disse ulykker gikk ned med 40.6 pst. på riksvegene og med 11.7 pst. på fylkes- og bygdevegene. Ulykker på veg med fareelementer gikk ned med 62.1 pst. på riksvegene og med 72.4 pst. på fylkes- og bygdevegene.[1]

I b y e n e spiller gatekryssene som rimelig kan være forholdsvis langt større rolle enn vegkryssene (og vegmøtene) på landet. I 1939 var det i Oslo bare 13.2 pst. av ulykkene som fant sted på gate[2] uten fareelementer, mens 60.8 pst. fant sted ved gatekryss eller gatemøte. For de andre byene var prosenttallene henholdsvis 21.2 og 64.5. Prosenten for ulykker ved gatekryss når ikke på langt nær så høyt opp i de andre skandinaviske land, selv om den også der ligger høyere enn prosenten av ulykker ved vegkryss på landet. I Danmark var prosenten av ulykker ved gatekryss 45.5 for provinsbyene og for Kjøbenhavn endog så lav som 35.6, i Sverige var prosenten for alle byene under ett 46.5.

Som en vil se er prosenten av ulykker på alminnelig gate og gatekryss (eller -møte), lagt sammen, 85.7 i byene utenfor Oslo og bare 74.0 i Oslo. Forklaringen på forskjellen finner en i at det er forholdsvis mange flere tilfelle med flere fareelementer i Oslo, nemlig 12.3 pst., mot bare 2.5 pst. i de andre byene. Den viktigste kombinasjon av fareelementer er naturligvis gatekryss med skinnegang. Hadde den slags kryss vært telt med, vilde prosenten av ulykker ved gatekryss antagelig blitt litt høyere i Oslo enn i de andre byene. Prosenten av ulykker i gate med skinnegang er 10.3 i Oslo mot 8.4 i de andre byene. Ellers er det viktigste fareelement i byene utgangene fra skoler og andre forsamlingssteder hvor det inntraff 2.0 pst. av alle ulykker i Oslo og 1.9 pst. i de andre byene. Dette fareelement hadde altså forholdsvis lidt mindre betydning i byene enn på landet På eller ved bru hendte 1.4 pst. av ulykkene i Oslo og 1.2 pst. av ulykkene i de andre byene. Ellers forekom bare et forholdsvis ubetydelig antall ulykker ved jernbanekryssinger, 1 ulykke ved bevoktet kryssing i Oslo og 3 ulykker ved ubevoktede kryssinger i de andre byene.

Bevegelsen fra 1939 til 1940 var den samme i byene som i bygdene for så vidt som den var minst gunstig for ulykker på gate u t e n fareelementer. Antallet av disse ulykker steg i Oslo med ca. 80 pst., mens antallet av ulykker på gate m e d fareelementer bare steg med ca. 6 pst. I byene utenfor Oslo steg antallet av ulykker på gate uten fareelementer med 6 pst., mens antallet av ulykker på gate med fareelementer gikk ned med 35 pst. Forskjellen i bevegelsen ligger imidlertid særlig mellom ulykker på alminnelig gate og ulykker på gatekryss, som gikk ned med 14 pst. i Oslo og 43 pst. i de andre byene. Derimot steg f. eks. ulykker i gate med skinnegang i Oslo med 69 pst. og ulykker

[1] Det er forholdsvis mange tilfelle hvor det ikke er gitt opp om det var fareelementer eller ikke. Beregningene er heller ikke like sikre for begge år. Uoppgitthetsprosenten var i 1939 41.8 for ulykker på riksveg og 35.6 for ulykker på fylkes- og bygdeveg, i 1940 henholdsvis 30.7 og 36.3.

[2] Tilsvarende beregninger er ikke foretatt for ulykker på plassene fordi totaltallene her er så små.

med flere fareelementer med 52 pst. Ellers kan det være rimelig nok at fareelementene får forholdsvis mindre betydning i tider med minsket trafikk.[1]

Både i bygdene og i byene er kollisjoner forholdsvis hyppigere hvor det er noen fareelementer. Etter tallene for 1939 utgjorde kollisjonene i bygdene 58 pst. av de ulykker som inntraff på alminnelig veg, mens de utgjorde 77 pst. av alle ulykker ved vegkryss og 74 pst. av alle ulykker ved vegmøte, dessuten 69 pst. av alle ulykker på og ved bru og 65 pst. av alle ulykker ved utgangen fra skoler, kirker, fabrikker og liknende steder. I byene utgjorde kollisjonene bare 36 pst. av alle ulykker på alminnelig gate mot 68 pst. av alle ulykker ved gatekryss eller gatemøte, 41 pst. av alle ulykker på eller ved bru og 41 pst. av ulykker ved utgangen av skoler m. v. De ulykker som er tallrikst på alminnelig gate i byene er personpåkjøringer. Disse utgjorde 42 pst. av alle ulykker på alminnelig gate. Men prosenten av personpåkjøringer var allikevel større for ulykker på eller ved bru, nemlig 52. Derimot var prosenten så pass lav som 33 for ulykker ved utgangen av skoler o. l. Til gjengjeld var det her en høy prosent tilfelle hvor kjøretøy kjørte mot stillestående kjøretøy, nemlig 23, mens prosenten ellers holdt seg omkring 10.[2] På landet var det derimot forholdsvis mange personpåkjørsler ved utgangen av skoler o. l., nemlig 19 pst., mens den var 15 pst. for ulykker på alminnelig veg og ellers under 10. Av ulykker på eller ved bru var det her forholdsvis mange tilfelle hvor kjøretøy kjørte mot rekkverk o. l., nemlig 15 pst. mot 10 pst. av ulykker på alminnelig veg og ellers høyst 4 pst.

Mangler ved oversikten. Det er særlig på landet at oversikten møter hindringer. Her var det bare fri oversikt i 55.4 pst. av tilfellene, mens oversikten er oppgitt som mindre fri i 37.1 pst. av tilfellene og det var ingen oversikt i 7.5 pst. av tilfellene. Avgjørelsen må i mange tilfelle bero på et skjønn. Men fordelingen er omtrent den samme etter oppgavene for 1940. For byene utenfor Oslo[3] var prosenttallene 71.8, 25.9 og 2.3, for Oslo[3] 83.7, 15.0 og 1.3. I Oslo er det etter oppgavene inntrådt en sterk forskyvning i 1940, idet antallet av tilfelle hvor det var fri oversikt skal være gått ned fra 806 til 790, mens antallet av tilfelle med mindre fri oversikt skal være steget fra 145 til 213.[4] Sverige og Danmark har ikke tilsvarende oppgaver. Men det er gitt opp for Sverige at 20.6 pst. av ulykkene på landet, og 6.5 pst. i byene hendte på steder med «skymd sikt».

[1] Prosenten av uoppgitte tilfelle var i Oslo 14.2 pst. i 1939 og 4.4 pst. i 1940, i de andre byene henholdsvis 18.7 og 7.6. Prosenten var for det meste atskillig høyere for ulykker på plasser.

[2] Også i 1940 var prosenten av personpåkjøringer i byene lavere for ulykker ved utgangen av skoler o. l. enn for ulykker på alminnelig gate, nemlig 25 mot 39. Prosenten av tilfelle hvor kjøretøy kjørte på stillestående kjøretøy var 18 for ulykker ved utgangen av skoler o. l. og 17 for ulykker på alminnelig gate.

[3] I byene er oppgavene bare bearbeidet for gater, ikke for plasser.

[4] Prosenten av tilfelle hvor det ikke er opplyst noe om oversikten var i Oslo 29.0 i 1939 og 27.8 i 1940, det vil si forholdsvis høy, men fast. Prosenten var henholdsvis 9.1 og 8.2 i de andre byene og 8.5 og 9.1 i bygdene.

Likesom kollisjoner er forholdsvis hyppigere hvor det er noen fareelementer, er de også hyppigere hvor oversikten ikke er fri. I bygdene utgjorde kollisjonene i 1939 bare 52 pst. av alle ulykker på steder med fri oversikt mot 73 pst. av ulykkene på steder med mindre oversikt og 83 pst. av ulykkene på steder hvor oversikten manglet. De tilsvarende tall for byene var 46, 79 og 65. Hvor oversikten var fri, var det til gjengjeld forholdsvis mange personpåkjøringer. Forholdet ser også ut til å gjelde særskilt for alminnelig veg eller gate, og for veg- eller gatekryss skjønt det er unntak hvor tallene er små.

Vegdekkets art. Det typiske vegdekke på landet er grusen. I 1939 foregikk 61.6 pst. av alle ulykkene i bygdene på gruslagt veg. Deretter kommer åsfalt og asfaltbehandlet makadam med 27.9 pst. Ellers er prosenten lav, 4.1 for brustein, 3.9 for alminnelig makadam og 2.5 for betong. I byene er det derimot brusteinen som spiller hovedrollen. I Oslo var det 68.2 pst. og i de andre byene 41.9 pst. av ulykkene som inntraff på gate eller plass med brustein. Det nesthyppigste dekke er også i byene asfalt og asfaltbehandlet makadam, med 24.4 pst. i Oslo og 31.2 pst. i de andre byene. I byene utenfor Oslo, spiller også grusen en del rolle, med en prosent på 17.0, mot bare 1.9 i Oslo. Alminnelig makadam har 8.2 pst. i byene utenfor Oslo og 4.3 pst. i Oslo, betong 1.6 pst. i byene utenfor Oslo og 1.2 pst. i Oslo, trebrulegging overhodet bare 1 ulykke (0.1 pst.) i en av byene utenfor Oslo.

Den svenske statistikk har tilsvarende oppgaver, men skjelner bare mellom «grusväg», «gatsten», «cementbetong» og «asfaltbeläggning». Det karakteristiske der er den høye prosent ulykker på asfaltdekket i byene. Den er (1939) 45.5, mens gatesteinsdekket har 43.4 pst. På landet har grusvegene 68.9 pst. og asfaltvegene 17.8 pst. Vegvesenet i Sverige har kunnet gi oppgaver over den hele veglengde særskilt for «grusveger»[1] og «andre veger». Etter disse oppgaver er det regnet ut hyppighetstall. I 1939 var det 0.6 ulykker pr. mil grusveg og 5.6 ulykker pr. mil annen veg. Men heller ikke disse hyppighetstallene gir noen forestilling om det som det egentlig kommer an på, nemlig antallet av ulykker pr. lengdeenhet kjørt veg.[2]

Forandringene i tallene fra år til år beror mest på forandringene i trafikken i de ulike landsdeler (jfr. side 9) og på forandringene i vegdekkets art (som en ikke har oppgaver over). I bygdene gikk tallet av ulykker på alminnelig makadamisert veg nesten ikke ned i 1940 (bare 1 pst.), mens ulykker på veg med annet slags dekke gikk ned med fra 63 til 77 pst. I byene var det praktisk talt ikke

[1] «Härvid ha til grusvägarna räknats dels vanliga grus- og makadamvägar, dels grus- og makadamvägar som behandlats med dammbindande medel, såsom oljor, sulfitlut och hygroskopiska salter, vanligen utan at pågrusning därefter skett. Til den andra väggruppen ha räknats vägar med huvudsakligen permanenta eller halvpermanenta beläggningar.»

[2] «Orsaken till den stora skillnaden mellan frekvenstalen er säkerligen att tillskriva den omständigheten, att trafikintensiteten är betydligt större på vägarna med permanent och halvpermanent beläggning än på grusvägarna.» «Vägtrafikolyckor. År 1939. Av Statistiska Centralbyrån,» side 23*.

nedgang for ulykker på alminnelig makadam og brustein (0 og 3 pst. henholdsvis), men ellers en nedgang på fra 34 til 48 pst.[1]

Ser en etter hvorledes de forskjellige slags ulykker fordeler seg etter vegdekkets art, ser det nærmest ut som om det ikke skulde være noen vesentlig skilnad mellom de ulike vegdekkene. I byene var f. eks. prosenten av kollisjoner i 1939 (1940) for grus 48 (57), alminnelig makadam 57 (62), asfalt og asfaltbehandlet makadam 54 (53), betong 50 (33), brustein 53 (50). Det eneste en kan si er at den alminnelige makadam har den høyeste prosent i begge år. Men en må regne med at dette kan skyldes tilfeldigheter siden tallene er så små. I bygdene var prosenttallene for grus 60 (58), alminnelig makadam 64 (61), asfalt og asfaltbehandlet makadam 64 (65), betong 68 (63), brustein 58 (57). Også her er tallene tildels små. Ellers ser det ut til at kollisjonsprosenten gjennomgående er høyest på de mer moderne veger, noe som kan komme av at trafikkintensiteten er størst der.

Når disse ting har vært drøftet i avisene, har det gjerne vært framholdt at de ulike slags vegdekker ikke er like praktiske under forskjellige føreforhold. Tallene for et enkelt eller et par år blir imidlertid for små når en skal kombinere spaltningen etter vegdekkets art med spaltningen etter føreforholdene for å få belyst dette. Vegenes forfatning spiller jo også noen rolle, og denne kan gjennomgående være dårligere for det ene enn for det annet slags vegdekke.

Vegdekkets forfatning. Også føret har som sagt betydning for kjørbarheten. Men med vegdekkets «forfatning» tenker en her nærmest på vedlikeholdstilstanden eller følgene av slitet. Her er oppgavene svært usikre.[2] Skjemaet er redigert slik at en skulde få svar i alle tilfelle: «Vegdekkets forfatning: Tørt, vått, islagt, snødekt. — Homp eller hull i vegen, telegrop. — Annet (angis) . . . Ikke noe å bemerke til vegdekket.» Et eller annet alternativ skal her være streket under når oppgaven er besvart nøyaktig. Men i de mange tilfelle hvor det ikke var noen understrekinger, kan en ikke være sikker på om dette betyr at det mangler opptegnelser eller om det betyr at det ikke har vært noe å bemerke om vegdekket. At prosenten av uoppgitte tilfelle er så meget høyere når det gjelder vedlikeholdsfeilene enn når det gjelder føret, viser i hvert fall at disse feilene ikke spiller så stor rolle.

Vedlikeholdsfeil er det forholdsvis mest av på landet. Homp eller hull i vegen var det i bygdene i 22 tilfelle i 1939 og 8 tilfelle i 1940. Dette er 3.2, henholdsvis 4.8 pst. av alle ulykker som spørsmålet er besvart for. Går en

[1] Antallet av tilfelle hvor det ikke var opplyst noe om vegdekket, var i pst. av det hele antall ulykker: i bygdene 4.2 pst. i 1939 og 9.9 pst. i 1940, i Oslo 16.3, henholdsvis 16.7 pst., i byene utenfor Oslo 3.2, henholdsvis 6.6 pst.

[2] Prosenten av uoppgitte tilfelle var:

	Bygder		Oslo		Andre byer	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940
Føreforholdene	6.5	6.3	25.0	55.1	3.6	5.4
Vegvedlikehold	73.0	83.4	86.7	83.5	79.4	71.3

ut fra at det ikke var noe å bemerke i de tilfelle hvor spørsmålet ikke er besvart, og regner ut prosenten av alle ulykker, blir den bare 0.9 for 1939 og 0.8 for 1940. I byene utenfor Oslo er gitt opp 5 tilfelle i 1939 og 4 tilfelle i 1940. Dette blir 2.2 pst. av de oppgitte og 0.4 pst. av alle tilfelle i 1939, og 2.0, henholdsvis 0.6 pst. i 1940. I Oslo var det ikke noen tilfelle i 1939, men 3 tilfelle i 1940 (1.2 pst. av de oppgitte, 0.2 pst. av alle tilfelle). Telegrop er enda sjeldnere. Det er gitt opp 2 tilfelle i bygdene og 1 tilfelle i Oslo i 1939, 1 tilfelle i bygdene i 1940. Under «annet» er gitt opp slike mangler som «løst grus» og «vegkanten glidd ut». Men her er ført opp mange ting som ikke angår vegdekkets art (f. eks. skinnegang i gata). Også hvor «annet» bare er streket under (uten nærmere opplysninger), kan det være tenkt på slike uvedkommende ting. De tallene som finnes ført opp under «annet» i tabellene, er derfor sikkert for høye, likesom de tallene som finnes ført opp under «ingen slike feil» er for lave, som nevnt foran.

I den svenske statistikk for 1939 finner en 2.0 pst. tilfelle på landet og 0.7 pst. tilfelle i byene hvor det var «sand, grus eller stenar på vägen» og 1.9, henholdsvis 0.1 pst. tilfelle hvor det var «svag vägkant».

En kunde tro at slike mangler som homper, huller og groper i vegen oftest vilde virke til at kjøretøyene veltet. Men dette er bare skjedd i 3 av de 46 tilfelle med slike mangler i begge årene. Det hyppigste er også her at kjøretøyer kjører i hverandre (15 tilfelle) og at kjøretøy kjører på person (11 tilfelle).

Føreforhold. Føreforholdene varierer bl. a. med årstiden, klokkeslettet og værforholdene. Men så lenge tallene er så små, er det uråd å behandle alt dette kombinert. I 1939 er høstmånedene, i 1940 vårmånedene forholdsvis svakt representert. For så vidt gir ingen av årene noe normalbilde. Tar en ut som de verste vintermåneder januar, februar, mars og desember, finner en at bare 30 pst. av ulykkene falt på disse måneder i 1939 (på grunn av den store sommertrafikk i dette år), men nesten 40 pst. i 1940. Begge tallene tyder på en høy ulykkesintensitet i vintertiden, tatt i betraktning at disse måneder utgjør tredjeparten av året og at trafikkintensiteten må være atskillig lavere om vinteren enn om sommeren. Det ble også forholdsvis flere ulykker på vanskelige føreforhold i 1940 enn i 1939.[1] Men skilnaden mellom årene er så stor at den vel for en del må skyldes at vinterføret har holdt seg lengere i 1940 enn i 1939. I bygdene inntraff 55.7 pst. av ulykkene på tørr veg og 13.7 pst. på våt veg i 1939, mens tallene for 1940 er 33.5 og 8.4. På islagt veg hendte 17.9 pst. av ulykkene i 1939, men 23.5 pst. i 1940, på snødekt veg henholdsvis 12.7 og 34.6 pst. Liknende forskyvning i prosenttallene er det også i byene utenfor Oslo. Prosenten sank for ulykker på tørr veg fra 58.8 til 45.3 og for ulykker på våt veg fra 20.3 til 16.1. Derimot steg den for ulykker på islagt veg fra 10.3 til 16.7, for ulykker på snødekt veg fra 10.6 til 21.9. I Oslo, hvor is og snø slites av fort og etterlater et vått veidekke, var det bare prosenten av ulykker på tørt dekke som gikk ned, nemlig fra 72.4 til 50.8, mens prosenten av ulykker på vått dekke steg fra 14.4 til 21.7, prosenten av ulykker på islagt dekke fra 9.5 til 16.7 og

[1] Jfr. side 52.

prosenten av ulykker på snødekt dekke fra 3.7 til 10.8. Som følge av dette finner en at det hendte flere ulykker på snødekt bane i 1940 enn i 1939, og i byene også flere ulykker på islagt bane i 1940 enn i 1939, mens det er større eller mindre nedgang i antallet av ulykker på annet slags føre.[1]

Den svenske statistikk viser samme bevegelse i prosenttallene. Prosent ulykker på «torr bana» var i Sverige på landet 60.3 i 1939 og 38.8 i 1940, i byene henholdsvis 69.0 og 52.5. For «våt bana» var tallene 11.6 og 8.7 på landet og 15.5 og 12.8 i byene, for «isbelagd bana» 12.5 og 27.1 på landet og 7.1 og 19.3 i byene, for «snøbelagd bana» 18.8 og 45.8 på landet og 9.1 og 30.0 i byene.

I 1939 var det forholdsvis mange tilfelle hvor kjøretøy var kjørt på annet stillestående kjøretøy blant ulykkene på islagt og snødekt kjørebane både på landet og i byene. Men skilnaden kommer ikke fram i 1940. På landet var det et høyt prosenttall for personpåkjøringer blant ulykker på tørt føre i 1939, men heller ikke denne skilnad har holdt seg. I byene har en derimot høye prosenttall for personpåkjøringer blant ulykker på tørr bane både i 1939 og 1940. Prosenten var nemlig 27 i 1939 mot ellers 12—21 og 30 i 1940 mot ellers 11—19.

Vegbredde, kurver, bakker. Med vegbredden mener en den effektive kjørebredde, slik at en f. eks. ikke regner med fortau, snøkant eller avsperringer. Den prosentvise fordeling av ulykkene i 1939 etter vegbredden var i bygdene:

Under 3 meter	3-3,9 m	4-4,9 m	5-5,9 m	6-6,9 m	7-7,9 m	8-8,9 m	9 m. eller mer	I alt
2.0	12.1	27.5	28.1	18.3	6.8	2.8	2.4	100.0

Den typiske vegbredde på landet ligger øyensynlig omkring 5 meter for ulykkesmengden såvel som formodentlig også for trafikken. Over halvparten av ulykkesstedene hadde en vegbredde på mellom 4 og 6 meter. Nesten trekvart (73.9 pst.) hadde en vegbredde på mellom 4 og 7 meter. I den svenske statistikk er det bare opplyst om vegen var «smal», det vil si under 6 meter i bredde. På slike steder inntraff i Sverige 43.5 pst. av ulykkene på landet, mens det inntraff 69.7 pst. av ulykkene på liknende steder hos oss.

Nedgangen i ulykkene i 1940 falt særlig på de bredeste vegene. Nedgangsprosenten var nemlig henholdsvis 31, 59, 53, 67, 61, 78, 81 og 76.[2]

I byene var prosentfordelingen følgende i 1939:

	Under 4 meter	4-6,9 m	7-8,9 m	9-10,9 m	11-12,9 m	13-14,9 m	15 m. eller mer	I alt
Oslo	0.8	8.5	38.5	29.7	12.1	4.9	5.5	100.0
Andre byer	3.4	39.2	30.4	12.8	6.8	1.5	5.9	100.0

[1] Uoppgittprosenten er stor i Oslo, nemlig 25.0 i 1939 og 55.1 i 1940. I de andre byene er den 3.6, henholdsvis 5.4, i bygdene 6.5, henholdsvis 6.3. Beregningen for Oslo vilde derfor være høyst usikker hvis den ikke ble støttet av beregningene for de andre landsdeler.

[2] Uoppgittsprosenten er 7.5 for 1939 og 10.4 for 1940.

Den typiske bredde for kjørebanen (på gater og plasser) synes å ligge mellom 8 og 9 meter i Oslo og mellom 6 og 7 meter i de andre byene. Omkring to tredjedeler av ulykkene i 1939 hendte hvor banen var mellom 7 og 11 meter i Oslo, og mellom 4 og 9 meter i de andre byene. I de svenske byene inntraff samme år 10.6 pst. av ulykkene hvor gata var under 6 m. Hos oss ligger vel det tilsvarende tall omkring 17.0.

Fordelingen etter kjørebanens bredde i byene er ikke så meget annerledes i 1940 idet det ikke er noen bestemt tendens i nedgangsprosenten her som i bygdene.[1]

I bygdene var det i 1939 forholdsvis ofte at et kjøretøy hadde kjørt på rekkverk o. l. eller veltet hvor vegen var ganske smal.[2] Tar en prosenten for alle ulykker, så er det i 1939 7.5 pst. tilfelle hvor kjøretøy hadde kjørt på rekkverk o. l., mens prosenten er 17 for veger med under 3 meters bredde. Og blant alle ulykker var det bare ca. 1 prosent tilfelle hvor kjøretøy hadde veltet, mens prosenten er 6 for veger med under 3 meters bredde. I 1940 var det i 5 pst. av alle tilfelle at kjøretøy hadde kjørt på rekkverk o. l., men i 7 pst. av de tilfelle hvor vegen var under 3 meter bred, og det var i vel 1 pst. av alle tilfelle at kjøretøy hadde veltet, men i 7 pst. av de tilfelle hvor vegen var mindre enn 3 meter bred. Videre ser det ut til å være karakteristisk at prosenten av tilfelle hvor kjøretøy er kjørt på annet stillestående kjøretøy stiger med vegbredden. Samler en ulykkene i tre større grupper ettersom vegbredden er under 4 m, 4—7 m og minst 7 meter, blir prosenten av de nevnte tilfelle i 1939 henholdsvis 6, 9 og 13, i 1940 henholdsvis 9, 9 og 13. Med hensyn til kollisjoner og andre ulykkesmåter ser det derimot ut til at de er forholdsvis like hyppige (etter prosenten av alle ulykker) enten vegen er bred eller smal.

For byene har en følgende prosentberegninger som viser hvor ofte de forskjellige slags ulykkesmåter inntrådte på gater (og plasser) av ulike bredde:

Ulykkesmåter	Gate- (plass-) bredde:					
	1) under 7 meter		2) 7—11 meter		3) minst 11 meter	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940
Oslo						
Kjøretøyer kjørt i hverandre	44.8	51.1	54.4	60.2	62.3	56.4
Kjøretøy kjørt på stillestående kjøretøy . . .	10.4	8.5	13.6	9.4	9.9	9.0
Kjøretøy kjørt mot rekkverk o. l. eller veltet .	3.0	8.5	2.2	3.9	1.9	3.0
Kjøretøy kjørt på person	35.8	27.7	24.4	22.9	20.4	24.1
Andre byer.						
Kjøretøyer kjørt i hverandre	53.2	58.1	54.5	53.5	60.3	63.5
Kjøretøy kjørt på stillestående kjøretøy . . .	13.3	13.6	16.5	11.5	11.6	11.8
Kjøretøy kjørt mot rekkverk o. l. eller veltet .	7.1	7.2	4.3	6.5	3.4	2.4
Kjøretøy kjørt på person	23.2	18.5	21.9	26.2	21.9	18.8

[1] Uoppgittprosenten er i Oslo 49.9 i 1939 og 61.5 i 1940, i de andre byene henholdsvis 9.1 og 12.6.

[2] Men dette kan bero på at disse vegene så ofte har kurver, jfr. seinere (side 45).

På grunnlag av disse tallene kan en nokså sikkert slutte at de tilfelle hvor kjøretøy kjører på rekkverk o. l. eller velter blir forholdsvis sjeldnere jo bredere kjørebanen er, i byene likesåvel som i bygdene. I 1939 gjaldt det også at kollisjoner ble forholdsvis hyppigere og personpåkjøringer forholdsvis sjeldnere jo bredere kjørebanen var. Men disse tendensene kommer ikke så tydelig fram i 1940. Her trenger en derfor fortsatte erfaringer. Det er ingen tendens i tallene for påkjøringer av stillestående kjøretøy.

K u r v e r treffer en hyppigst på vegene på l a n d e t. Over halvparten av ulykkene skjer her på mer eller mindre krum veg. Den nøyaktige fordeling i 1939 var 47.6 pst. ulykker på rett veg, 32.2 pst. på veg med slak kurve og 20.2 pst. på veg med skarp kurve. Et spørsmål om den skarpe kurve var utstyrt med overhøyde er bare besvart i 206 av 428 tilfelle. Det var 89 tilfelle m e d og 117 tilfelle u t e n overhøyde (1940: 49 tilfelle med og 118 tilfelle uten overhøyde). Fordelingstallene er omtrent de samme for 1940: 47.2 pst. på rett veg, 32.3 pst. på veg med slak kurve og 20.5 pst. på veg med skarp kurve. I Sverige er «kurva» gitt opp for 30.1 pst. av ulykkene på landet i 1939. Også i b y e n e hvor gatene jo for det meste er rette, er det ikke så ganske få ulykker i krummet kjørebane. Dette gjelder naturligvis mest småbyene. Byene utenfor Oslo hadde i 1939 prosenttallene 77.2 for rett veg, 16.3 for slak kurve, og 6.5 for skarp kurve, Oslo hadde henholdsvis 91.7, 5.6 og 2.7 pst. Også her er fordelingstallene nesten de samme i 1940.[1] I Sverige var det i 1939 4.6 pst. ulykker på veg med kurver i 1939.

Ulykkesmåtene ser ut til å variere med kurveforholdene.[2] For b y g d e n e gjelder det både etter tallene for 1939 og etter tallene for 1940 at kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse er forholdsvis hyppigere, mens påkjøring av personer og dyr er forholdsvis sjeldenere hvor det er kurve. Påkjøring av rekkverk o. l. er også hyppigere hvor det er kurve. Prosenten av kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse var i 1939 54 for rett veg, 65 for veg med slak kurve og 72 for veg med skarp kurve. Prosenten av personpåkjøringer var henholdsvis 20, 8 og 4, prosenten av påkjøringer av dyr var 3, 1 og 0.2. Prosenten av tilfelle hvor kjøretøy kjørte på rekkverk o. l. var henholdsvis 5, 9 og 9. Her som ellers må en vokte seg for å misforstå disse prosentberegninger. De sier naturligvis ingenting om det ene og det annet slags ulykker inntreffer hyppigere når vegen er krummet enn når den er rett eller omvendt. De forteller bare om det ene slags ulykker inntreffer hyppigere j a m f ø r t m e d a n d r e ulykker på det ene enn på det annet slags veg. Det kan godt være at det skjer f l e r e personpåkjøringer pr. m i l k r u m veg enn det skjer pr. m i l r e t t veg. Men antallet av kollisjoner pr. m i l vokser da enda sterkere når en går over fra rett til krum veg.

I b y e n e er det i det hele tatt så få ulykker i gater med kurve, at en enda

[1] Det er mange tilfelle hvor det ikke er opplyst noe om kurveforholdene. Men uoppgittprosenten er omtrent den samme i de to år, i Oslo 43.7 i 1939 og 39.4 i 1940, i byene utenfor Oslo 30.5, henholdsvis 30.8, i bygdene 16.8, henholdsvis 19.0.

[2] Jfr. nærmere i det følgende (side 45).

ikke kan få sikre resultater med hensyn til fordelingen av de ulike slags ulykker. Men en kan nevne at det er et høyt prosenttall for personpåkjøringer på gate u t e n kurve. Slår en alle byene sammen, var prosenten i 1939 28 for gate uten kurve, 20 for gate med slak kurve og 15 for gate med skarp kurve. I 1940 var tallene henholdsvis 25, 9 og 5. Prosenten for kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse var derimot ikke merkbart høyere hvor det var kurve enn hvor det var rett bane. Men som nevnt før spiller gatekryssene langt større rolle i byene enn vegkryssene på landet, og kollisjonsprosenten er høyere for gate- og vegkryss enn for alminnelig gate eller veg.

Tilsvarende prosentberegninger for kurver med og kurver uten overhøyde gir ikke sikre resultater fordi tallene er for små.

På l a n d e t er det de smale vegene som er mest krokete. Dette kan en se av følgende tabell som gir prosentfordelingen av ulykkene på veg med og uten kurve for ulike vegbredder:

Vegbredde	1939				1940			
	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve	I alt	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve	I alt
Under 4 meter . . .	27.5	43.4	29.1	100.0	40.8	33.8	25.4	100.0
4—7 »	49.2	32.0	18.8	100.0	46.4	33.4	20.2	100.0
Minst 7 »	61.1	22.2	16.7	100.0	63.8	23.4	12.8	100.0

De smale vegene er naturligvis gjennomgående mindre trafikerte og har av den grunn færre ulykker pr. kjøremil enn de brede vegene. Men både fordi de er smale og fordi de er krokete stiger ulykkesrisikoen slik at de kommer til å nærme seg de brede vegene med hensyn til antall ulykker pr. mil.

Tar en særskilt ut de r e t t e eller k u r v e f r i vegene, vil en derfor finne at de b r e d e s t e vegene der har forholdsvis flere av ulykkene. I 1939 var f. eks. den prosentvise fordeling av ulykkene i bygdene:

	Vegbredde								I alt
	Under 3 m	3-3,9 m	4-4,9 m	5-5,9 m	6-6,9 m	7-7,9 m	8-8,9 m	Minst 9 m	
Alle veger	2.0	12.1	27.5	28.1	18.3	6.8	2.8	2.4	100.0
Veger uten kurve . .	0.9	7.6	20.1	33.5	23.7	8.4	3.5	2.3	100.0

Vegene på minst 5 meters bredde har 58.4 pst. av alle ulykker, når en regner med alle veger. Men tar en for seg vegene uten kurve, har vegene på minst 5 meter ikke mindre enn 71.4 pst. av ulykkene. Som en ser gjelder ikke regelen unntaksfritt. Men for de aller bredeste vegene blir antallet av ulykker så lite at tallstørrelsen kommer til å bero meget på hvor den enkelte veg ligger og følgelig hvor trafikert den er.

Siden kurvene er så ulike fordelt på de brede og de smale vegene, kan en ikke være sikker på at den ulike fordeling av de forskjellige slags ulykker, som

er påvist foran, virkelig henger sammen med det moment som den er påvist for. Vi vil nøye oss med å undersøke dette for de to viktigste ulykkesmåter, nemlig kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse og personpåkjøringer. Her er tallene så pass store at det kan være utsikt til å komme fram til et resultat.

Vi har funnet at prosenten av kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse er høyere og prosenten av personpåkjøringer lavere hvor det er kurve enn hvor det ikke er kurve. Derimot så det ikke ut til at prosenten varierte med vegbredden. Med vegene fordelt både etter bredde og kurveforhold får en no følgende prosenttall:

Vegbredde	Kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse						Personpåkjøringer					
	1939			1940			1939			1940		
	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve	Ikke kurve	Slak kurve	Skarp kurve
Under 4 meter	45.7	71.9	82.6	47.2	68.2	72.7	16.0	1.6	1.2	26.4	4.5	-
4—7 »	54.4	62.9	70.6	53.5	64.1	71.7	20.4	8.8	2.9	24.4	8.6	0.8
Minst 7 »	64.4	67.3	62.2	53.3	63.6	50.0	14.8	14.3	5.4	23.3	18.2	16.7

For 1940 er de absolutte tallene ofte små også for kollisjoner. I de tre gruppene med vegbredden «minst 7 meter» er de minste tallene, nemlig henholdsvis bare 16, 7 og 3 kollisjoner. Tallene for personpåkjøringer er i det hele tatt i minste laget, når en ser bort fra vegene uten kurve på mellom 4 og 7 meter. Tallene blir derfor nokså sterkt påvirket av tilfeldigheter.

Den regelen som vi fant før for kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse, nemlig at prosenten steg med vegkrumningen, må vi no endre litt. Den gjelder øyensynlig ikke for de b r e d e s t e vegene. Her gjør det for så vidt lite til eller fra om det er kurve på vegen. Derimot gjelder det unntaksfritt at prosenten av personpåkjøringer er lavere hvor det er kurve, og særlig hvor det er skarp kurve, enn hvor det ikke er kurve.

Men når en på denne måten skiller vegene etter kurveforholdet, kommer det videre fram at prosenttallene for en del varierer også med v e g b r e d d e n. Hvor det ikke er kurve, s t i g e r prosenten av kollisjoner med vegbredden. Dette tør være en følge av den stigende trafikkintensitet, siden stigningen i prosenten er langt mindre i 1940 enn i 1939. På den annen side s y n k e r prosenten av kollisjoner med vegbredden hvor det er skarp kurve. Her er vel faremomentet det overveiende siden bevegelsen i tallene er like sterk i 1940 som i 1939. Om personpåkjøringene gjelder det at prosenten s t i g e r med vegbredden hvor det er kurve. Det er i svingene på de smaleste vegene at det er så forholdsvis få personpåkjøringer.

S t i g n i n g s f o r h o l d. Dette er et element i vegbygnaden som kan ha betydning likesåvel som vegbredden og kurvene. Egentlig skulde derfor dette moment vært kombinert med de foregående. Men tallene vilde da bli altfor små, og en har funnet det viktigere å kombinere kurveforholdet enn stigningsforholdet med vegbredden.

Det skjelnes mellom bratte bakker, ikke bratte bakker, bakketopp, bakkefot, jevnt stigende veg, gate eller plass og horisontal veg, gate eller plass. Prosentfordelingen for alle ulykker i 1939 er:

	Bakke, bratt	Bakke, ikke bratt	Bakke-topp	Bakke-fot	Jevnt stigende bane	Horison-tal bane	I alt
Bygder	2.0	8.4	2.9	1.1	25.9	59.7	100.0
Byer utenfor Oslo	2.9	6.9	0.6	0.7	22.8	66.1	100.0
Oslo	1.2	7.4	0.6	4.3	32.5	54.0	100.0

Det er merkverdig liten skilnad mellom landsdelene. Prosenten av tilfelle hvor ulykken er inntruffet på eller ved bakke er 14.4 i bygdene, 11.1 i byene utenfor Oslo og 13.5 i Oslo. I den svenske statistikk er det oppgaver over hvor mange ulykker som er skjedd på «brant backe» og «backkrön». Jamføringen er ikke sikker fordi det beror på et skjønn hva som er bakke og bratt bakke. I Sverige var det i 1939 2.9 pst. av ulykkene på landet, og 2.2 pst. av ulykkene i byene som skjedde i bratt bakke, mens 3.8 pst., henholdsvis 0.4 pst. skjedde på toppen av en bakke. Tallene er ikke så meget avvikende fra våre.

Nedgangen i antallet av ulykker i 1940 fordeler seg tildels noe forskjellig etter stigningsforholdet. Men dette kan henge sammen med så mange andre forhold at det ikke kan ha noen større interesse å gå nærmere inn på det.[1]

I bygdene var det forholdsvis mange k o l l i s j o n e r mellom kjøretøyer i bevegelse blant de ulykker som hendte på en b a k k e t o p p. Prosenten var nemlig 75 i 1939 og 80 i 1940, mens den var ca. 60 for alle slags veger under ett. Men de absolutte tallene er svært små så det er for tidlig å si noe sikkert om dette. Slår en sammen alle ulykker som hendte i eller ved bakke, blir prosenten av kollisjoner 63 i 1939 mot 64 for jevnt stigende veg og 59 for horisontal veg. Disse tall tyder ikke på at bakkeforholdet har noen betydning for ulykkesmåten.

R e k k v e r k o g a n n e t k a n t v e r n. På skjemaet sondres det slik: «Rekkverk, sammenhengende, murt, støpt, tre, stabbesteiner med/uten planker eller rør, intet rekkverk.» Ved bearbeidingen har en valgt den enklere firedeling: A. Sammenhengende murt eller støpt rekkverk, B. Annet rekkverk, C. Stabbesteiner, D. Intet «rekkverk». Oppgavene er bare bearbeidet for bygdene og i kombinasjon med oppgavene over vegbredden.

Det er ikke så lange vegstrekninger med sammenhengende rekkverk, og det er derfor forholdsvis få av ulykkene som inntreffer på slike steder. I 1939 var det 3.1 pst. av ulykkene som skjedde på sted med sammenhengende murt eller støpt rekkverk, 4.5 pst. hvor det var annet rekkverk, 17.6 pst. hvor det var stabbesteiner og hele 74.8 pst. hvor det ikke var noe slags kantvern. Det er ikke tilsvarende oppgaver i den danske og svenske statistikk som en kan jamføre med.

I 1940 gikk antallet av ulykker sterkest ned på veger uten vern. Prosenttallene for 1940 blir derfor litt annerledes, nemlig henholdsvis 5.6, 6.0, 18.1 og 70.3.[2]

[1] Uoppgittprosenten var i Oslo 33.2 i 1939 og 28.7 i 1940, i de andre byene 16.4, henholdsvis 16.9, i bygdene 14.2, henholdsvis 18.5.

[2] Uoppgittprosenten er 30.4 i 1939 og 35.8 i 1940.

Utstyret med rekkverk eller annen slags kantvern stiller seg forskjellig for veger med ulike bredde som en vil se av følgende prosentfordeling:

Vegbredde	1939					1940				
	Sammenhengende murt eller støpt rekkverk	Annet rekkverk	Stabbesteiner	Intet rekkverk o. l.	I alt	Sammenhengende murt eller støpt rekkverk	Annet rekkverk	Stabbesteiner	Intet rekkverk o. l.	I alt
Under 4 meter	5.5	2.8	32.8	58.9	100.0	7.7	6.8	21.4	64.1	100.0
4—7 »	3.0	4.6	16.4	76.0	100.0	5.3	6.0	17.6	71.1	100.0
Minst 7 »	1.1	5.8	6.9	86.2	100.0	5.0	2.5	7.5	85.0	100.0

Jo bredere vegene er desto oftere mangler det rekkverk eller annet kantvern. Det er noen likhet mellom denne fordelingen og fordelingen etter kurveforholdet. På samme måte som de bredeste vegene uten kurve har forholdsvis flere ulykker enn de bredeste vegene i det hele tatt, har også de bredeste vegene uten vern forholdsvis flere ulykker enn de bredeste vegene overhodet. Som nevnt hadde vegene på minst 5 meters bredde i 1939 58.4 pst. av alle ulykker. Når en bare tar med vegene uten rekkverk eller annet vern, finner en derimot prosenten 63.3 for vegene på minst 5 meter. For de enkelte breddetrinn er prosenttallene i 1939 henholdsvis 1.3, 10.6, 24.8, 29.8, 20.6, 7.6, 3.1 og 2.2.

Med hensyn til de forskjellige ulykkesmåter må vi vente å finne forholdsvis mange tilfelle hvor kjøretøyer har kjørt på rekkverk, stabbesteiner, tre og andre faste gjenstander ved vegkanten der hvor det er rekkverk eller annet kantvern. I 1939 var også prosenten av disse tilfelle 13 på veger med vern, og 6 på veger uten vern, i 1940 var tallene henholdsvis 15 og 3. Likesom det var forholdsvis mange kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse hvor det var kurve og forholdsvis mange personpåkjøringer hvor det ikke var kurve, således er det også forholdsvis mange kollisjoner hvor det er kantvern, og forholdsvis mange personpåkjøringer hvor det ikke er kantvern. I 1939 var det 67 pst. kollisjoner blant ulykkene på veg med vern og 60 pst. på veg uten vern, i 1940 var det henholdsvis 61 og 60 pst. Som en ser er også her forskjellen mindre i 1940 enn i 1939. Av personpåkjøringer var det i 1939 5 pst. blant ulykkene på veg med vern, og 14 pst. på veg uten vern, i 1940 var det henholdsvis 9 og 17 pst. I følgende tabell er prosenttallene beregnet særskilt for veger av ulike bredde. Da tallene for veger med vern blir svært små i 1940, har en ikke foretatt særskilt beregning for dette år, men i stedet tatt en beregning for begge år under ett, skjønt de to år i virkeligheten representerer et forskjellig utvalg av veger i de ulike deler av landet.

Vegbredde	Prosent ulykker hvor kjøretøyer er kjørt i hverandre				Prosent ulykker hvor kjøretøy kjørte på person			
	Veger *med* rekkverk o. l.		Veger *uten* rekkverk o. l.		Veger *med* rekkverk o. l.		Veger *uten* rekkverk o. l.	
	1939	1939 + 40	1939	1939 + 40	1939	1939 + 40	1939	1939 + 40
Under 4 meter	69	64	64	60	4	6	8	10
4 — 7 —	67	67	59	59	5	6	15	16
Minst 7 —	62	57	66	66	-	3	15	15

Regelen om at prosenten av personpåkjøringer er større på veger u t e n vern enn på veger m e d vern gjelder, som en ser, for veger av enhver bredde. Derimot ser det ut til at regelen om høyere prosent kollisjoner på veger m e d vern ikke gjelder på de bredeste vegene. Forholdet vil da være analogt med det som vi fant for kurveforholdet. Det er vanskelig å si noe om prosenttallene stiger eller faller med vegbredden. Her trenger en fortsatte erfaringer.

V e g k a n t e n s f a s t h e t. På skjemaet er det bare spurt om det var «fast», «løs» eller «ingen» vegkant. På enkelte av oppgavene er det opplyst at det var «brøytekant». Da det ikke var uttrykkelig spurt om dette, kan en ikke være sikker på å ha fått alle tilfelle av den slags med. Men prosenten av disse tilfelle er så liten at prosenttallene for de andre grupper blir noe nær det samme enten en tar dem med eller en regner dem som uoppgitte tilfelle og holder dem utenfor. Også disse oppgaver gjelder bare bygdene.

I 1939 var det 59.3 pst. av ulykkene som hendte på steder med f a s t vegkant, 12.1 pst. på steder med l ø s vegkant, 25.0 pst. på steder hvor det i k k e var noen egentlig vegkant og 3.6 pst. på steder med b r ø y t e k a n t. I 1940 var det nesten 5 pst. ulykker på veg med brøytekant. Dette stemmer med det som er sagt før om føreforholdene at prosenten er høyere i 1940 enn i 1939. Ellers er det ikke noen nevneverdige endringer i fordelingen.[1] For Sverige er «svag vägkant» gitt opp med bare 1.9 pst. av tilfellene på landet i 1939.

Også fordelingen av de vegene, hvor ulykker er skjedd, etter kantens beskaffenhet, stiller seg forskjellig for veger av ulike bredde, som en ser av følgende prosenttall (veger med brøytekant er holdt utenfor):

Vegbredde	1939				1940			
	Fast vegkant	Løs vegkant	Ingen kant	I alt	Fast vegkant	Løs vegkant	Ingen kant	I alt
Under 4 meter	59.5	20.8	19.7	100.0	54.2	22.0	23.8	100.0
4—7 »	64.9	12.3	22.8	100.0	66.8	12.6	20.6	100.0
Minst 7 »	45.9	3.8	50.3	100.0	47.1	2.0	50.9	100.0

Det er ikke stor skilnad mellom tallene for de to årene. Fast vegkant er det hyppigste, unntagen på de bredeste vegene hvor det litt oftere ikke er noen kant. Forholdsvis hyppigst ser det ut til at den faste kant er på de middelsbrede vegene. Løs kant er hyppigst på de smaleste vegene, og blir forholdsvis sjeldnere jo bredere vegen er. Steder uten kant er avgjort hyppigere hvor vegen er på minst 7 meter enn hvor den er smalere. Prosenten var i 1939 25 hvor bredden var mellom 6 og 7 m., 43 hvor den var 7—7.9 m, 58 hvor den var 8—8.9 m og 61 hvor den var minst 9 m.

Vegene med og uten kant får derfor en annen fordeling av ulykkene etter bredden enn alle vegene sett under ett. For alle vegene under ett gjelder det for 1939 at 14.1 pst. av ulykkene faller på veger med en bredde på under 4 meter,

[1] Uoppgittprosenten er 18.1 for 1939 og 22.5 for 1940.

73.9 pst. på veger med en bredde på 4—6.9 meter og 12.0 pst. på veger med en bredde på minst 7 meter. For veger med fast kant blir fordelingstallene henholdsvis 13.0, 78,0 og 9.0 pst. Av vegene med fast kant har altså særlig de bredeste forholdsvis færre og de middelsbrede forholdsvis flere av ulykkene. For veger med løs kant er tallene henholdsvis 22.7, 73.5 og 3.8 pst. Av vegene med løs kant har således de bredeste forholdsvis få og de smaleste forholdsvis mange av ulykkene. For veger uten kant er tallene henholdsvis 10.4, 65.8 og 23.8 pst. Av disse vegene har altså de bredeste forholdsvis mange, de middelsbrede og smale forholdsvis få av ulykkene.

Løs vegkant gir nok ofte anledning til at kjøretøyer velter eller kjører ut mot fast gjenstand ved vegkanten. Prosenten av ulykker hvor kjøretøy var kjørt mot rekkverk, tre o. l. var i 1939 7 hvor vegkanten var fast, 15 hvor kanten var løs og 5 hvor det ikke var noen kant. I 1940 er tallene henholdsvis 6, 8 og 7. Prosenten av ulykker hvor kjøretøy veltet var henholdsvis 1, 4 og 1 i begge år. Også prosenten av «andre tilfelle», hvorunder de ulykker hvor kjøretøy er kjørt i grøften uten å velte, er høy for veger med løs kant. Prosenttallene er her henholdsvis 7, 17 og 3 i 1939 og 6, 8 og 3 i 1940. Til gjengjeld blir det da forholdsvis færre kollisjoner og personpåkjøringer på vegene med løs kant. For kollisjoner mellom kjøretøyer i bevegelse er prosenttallene henholdsvis 60, 49 og 66 i 1939 og 59, 55 og 64 i 1940, for personpåkjøringer henholdsvis 13, 8 og 13 i 1939 og 16, 10 og 16 i 1940.

Også disse prosenttall kan no variere igjen med vegbredden. Vi foretar derfor samme beregning som vi hadde for veger med og uten rekkverk o. l.

Vegbredde	Prosent ulykker hvor kjøretøyer kjørte i hverandre						Prosent ulykker hvor kjøretøy kjørte på person					
	Fast vegkant		Løs vegkant		Ingen vegkant		Fast vegkant		Løs vegkant		Ingen vegkant	
	1939	1939 + 1940	1939	1939 + 1940	1939	1939 + 1940	1939	1939 + 1940	1939	1939 + 1940	1939	1939 + 1940
Under 4 meter	66	65	46	49	72	66	10	10	7	10	8	10
4—7 »	60	60	50	52	68	67	13	14	8	8	15	15
Minst 7 »	58	54	44	50	65	67	15	18	11	10	12	12

Regelen om at det er forholdsvis lite av kollisjoner og personpåkjøringer (fordi det er mange tilfelle hvor kjøretøyer kjører på rekkverk, tre o. l., velter eller kjører utfor) gjelder altså uansett vegbredden. Derimot kan en ikke enda si noe sikkert om hvorledes disse prosenttallene varierer med vegbredden. Det spiller jo her inn flere konkurrerende momenter, først og fremst kurveforholdene. For å få helt oppklart dette, måtte en ha en inndeling av ulykkene etter alle disse momenter samtidig. Men det vilde kreve oppgaver for en hel årrekke å få tall som var store nok til det.

i) Vær og lysforhold (jfr. tab. 8).

I skjemaet er det en tredeling etter været. Den første gruppe gjelder siktbarheten: «tett tåke, sjørøyk, (dis) mindre siktbart, siktbart, klarvær»,

den annen nedbøren: «regn, snø, hagl, vekslende oppholdsvær, tørt», den tredje vindstyrken: «storm, sterk vind, svak vind, stille». I tabellen nedenfor er tatt ut som «godvær» alle tilfelle hvor siktbart vær eller klarvær er forenet med vekslende oppholdsvær eller tørt vær, og med svak vind eller stille. Det står da igjen følgende typer av dårlig vær. I. Dårlig vær på grunn av usiktbarhet: tett tåke, sjørøyk, dis; II. Mer eller mindre dårlig vær på grunn av regn: a. regn i storm eller sterk vind, b. regn i svak vind eller stille, (c. regn, vindstyrken uoppgitt), III. Mer eller mindre dårlig vær på grunn av snø eller hagl: a. snø eller hagl i storm eller sterk vind, b. snø eller hagl i svak vind eller stille, (c. snø eller hagl, vindstyrken uoppgitt). IV. Storm eller sterk vind ellers. Værforholdene veksler jo sterkt med stedets beliggenhet og årstiden. Men en oppdeling etter disse forhold vilde gi altfor små tall.

Lys forholdene er angitt slik på skjemaet: «Fullt dagslys, skumring, mørkt med god kunstig belysning, mørkt med dårlig belysning, mørkt uten belysning, mørkt med sterkt måneskinn.» I tabellen på side 52 er de tre siste gruppene slått sammen til en: «mørkt uten god kunstig belysning». Lysforholdene veksler med klokkeslettet, men det har heller ikke vært mulig å ta hensyn til dette.

Været og lysforholdene er ikke helt uavhengige av hverandre. Grensene mellom «fullt dagslys» og «skumring» og mellom «skumring» og «mørkt» kan falle litt forskjellig i godvær og dårlig vær, eller det vil i hvert fall bli oppfattet slik. Dette kommer også fram i tallene på den måten at det er flere tilfelle av kombinasjonen godvær og fullt dagslys enn en skulle vente etter sannsynlighetsregningen. Etter tallene for riket er det omkring 3 pst. flere tilfelle både i 1939 og 1940. Det er også gjennomgående flere tilfelle enn ventet hvor dårlig vær er forbundet med skumring eller mørke og til gjengjeld færre tilfelle enn ventet hvor godvær er forenet med skumring eller mørke og hvor dårlig vær er forenet med fullt dagslys. Avvikelser finner en under den fjerde av de dårlige værtypene: storm eller sterk vind uten nedbør. Det ser nærmest ut som om det har vært usikkerhet i besvarelsen på dette punkt.

I 1939 fordelte ulykkene seg slik prosentvis etter de ulike værtyper:

	Godvær	Tett tåke, sjørøyk, dis	Regn i storm eller svak vind	Regn i svak vind eller stille	Regn, vindstyrke uoppgitt	Snø eller hagl i storm eller sterk vind	Snø eller hagl i svak vind eller stille	Snø eller hagl, vindstyrke uoppgitt	Storm eller vind ellers	I alt
Bygder	85.6	1.9	0.5	4.6	2.0	0.5	2.8	1.2	0.9	100.0
Oslo	89.0	2.4	0.0	3.3	3.0	0.2	1.2	0.6	0.3	100.0
Andre byer . .	85.4	1.0	1.2	5.8	3.5	0.2	1.4	0.7	0.8	100.0

Antallet av ulykker i dårlig vær er så lite at en må være enig i den stående bemerkning i den svenske statistikk at «väderleksförhållandena i och för sig icke spela nämnvärd roll vid vägtrafikolyckorna».

Prosenten varierer en del etter lysforholdene i den retning som ble nevnt foran. I bygdene var f. eks. prosenten av ulykker i godvær 88.8 i fullt dagslys,

77.1 i mørke med god kunstig belysning, 74.8 i mørke uten god kunstig belysning og 74.4 i skumring. I Oslo var de tilsvarende tall 91.1, 80.8, 66.6 og 80.6, i byene utenfor Oslo 89.5, 66.9, 57.8 og 85.7.

Det stemmer med det som er nevnt før om føreforholdene at det var forholdsvis flere ulykker i snøvær i 1940, i alt 5.3 pst. i riket i det hele. På den annen side var det særlig færre ulykker i godvær, nemlig 82.3 pst. De tilsvarende tall for 1939 er 3.3 og 86.4. Men tallene er mindre sikre for 1940.[1]

Etter lysforholdene fordelte ulykkene i 1939 seg slik prosentvis:

	Fullt dagslys	Skumring	Mørkt med god kunstig belysning	Mørkt uten god kunstig belysning	I alt
Bygder	78.0	6.5	3.6	11.9	100.0
Oslo	80.6	6.2	12.4	0.8	100.0
Andre byer . . .	78.4	6.0	13.0	2.6	100.0

Sverige har en noe lavere prosent ulykker i «dagsljus», nemlig 74.7 i 1939 mot 78.8 for hele riket hos oss. Der borte falt det dessuten 4.5 pst. på «halvdager» (6.3 pst. her), 10.4 pst. på mørkt med god kunstig belysning (8.1 pst. her) og 10.4 pst. på mørkt uten god kunstig belysning (6.8 pst. her). Fordelingen etter klokkeslettet er omtrent den samme i de to land. I Sverige falt f. eks. i 1939 27.1 pst. av ulykkene mellom kl. 18 og kl. 6, hos oss 26.7 pst.

Mørkleggingen i 1940 førte med seg at det ble forholdsvis flere ulykker under mørke hvor det manglet god belysning og færre ulykker under god kunstig belysning. Mens tallet av ulykker under fullt dagslys gikk ned med 58 pst. og tallet av ulykker i skumring med 45 pst., sank tallet av ulykker i mørke med god kunstig belysning med hele 79 pst. og tallet av ulykker i mørke uten god kunstig belysning med bare 29 pst.[2] I Danmark ble det særskilt spurt om mørkleggingen som årsak, og det viste seg at den ble ansett som årsak til en tiendedel av alle ulykkene. Det gikk særlig ut over syklistene, i betydelig mindre grad over motorkjøretøyene.[3]

I den svenske statistikk er det en kombinert fordeling av ulykkene etter ulykkesmåten og lysforholdene. «Man finner . . . at sammanstötningarna mellan fordon i rörelse förekomma vid dagsljus i relativt taget större utsträckning än øvriga slag av olyckor. Dikeskörningarna ske til större del än andra olyckor under mörker utan vägbelysning, medan körning mot hinder på körbanan förekommer relativt oftast under mörker med god vägbelysning.»[4]

j) Trafikkfeil (jfr. tab. 13.)

Trafikkfeilene er en av de viktigste årsaker til ulykkene, og det har vært regelen i den utenlandske statistikk å begrense oppgavene over trafikkfeilene til

[1] Uoppgittprosenten er nemlig 40.4 i 1940 mot 13.9 i 1939.

[2] Uoppgittprosenten er 4.6 i 1939 og 9.6 i 1940.

[3] «Færdselsuheld 1940», side 19.

[4] «Vägtrafikolyckor. År 1939», side 21*.

de tilfelle hvor feilene har vært årsaker til ulykkene.[1] Men det er med trafikkfeilene som med manglene ved førerne eller andre personlige forhold, eller som med manglene ved vegene at det har sin selvstendige interesse å vite hvor ofte slike feil har vært tilstede uansett om de har vært årsak eller ikke i det enkelte tilfelle.

Det lønner seg ikke å ta den enkelte ulykke som tellingsenhet her.[2] Det er jo som oftest flere trafikkenheter med i en ulykke, og det kan være flere trafikkfeil hos hver av dem. Da ligger det nærmere å telle opp trafikkenhetene etter hovedfeilen. Men det er ikke alltid at det er noen hovedfeil, eller det kan være tvilsomt hva det er som er hovedfeilen. Det blir derfor det beste å ta selve trafikkfeilen som tellingsenhet.

På skjemaet skulde det gis opp hvis det ikke hadde vært noen feil. Feillisten er nemlig lang, og det var å vente at en eller annen feil kunde bli oversett. I slike tilfelle kunde oppgavegiveren i hvert fall ikke svare «ingen feil». Men posten «ingen feil» har altfor ofte vært oversett den også. Det er derfor ikke mulig å bruke disse oppgavene til å finne ut hvor ofte de ulike slags trafikkenheter, særlig i kollisjoner, har begått noen feil eller ikke. Men en vil nevne at etter oppgavene for 1939, som er de beste, ser det ikke ut til at det er noen større forskjell mellom de ulike trafikkmidler (sett bort fra jernbanetog og trikker som står gunstigere enn de andre) med hensyn til hvor ofte de har begått feil. Derimot ligger den totale feilprosent høyere for gående, ryttere, hunder og andre husdyr.

Fordelingen av de enkelte feil etter arten er ikke så meget forskjellig i de to år. Vi fører derfor her opp tallene for begge årene. Det er naturligvis stor ulikhet mellom trafikkmidlene og de andre trafikkenheter med hensyn til feilenes art. Det er derfor liten nytte i å fordele feilene prosentvis for alle trafikkenheter under ett. Prosentene varierer også en god del fra det ene slags trafikkmidler til det annet. Det er derfor best å regne ut prosenttallene særskilt for hver enkelt slags trafikkenheter. I tabellen neste side finner en tallene for de viktigste trafikkmidler i riket.

Den hyppigste feil er overalt at det blir kjørt med for stor fart. Dette er som regel mellom 20 og 30 pst. av alle tilfelle hvor det har vært begått feil. Ved siden av denne feil er det to andre feil som forekommer ganske ofte. Det er at vike- eller stoppeplikten ikke blir fulgt og at det blir kjørt på feil side av vegen. Det er ikke noe bestemt rangforhold mellom disse to feilene. Men det gjelder for alle trafikkmidler at det er forholdsvis flere tilfelle i 1940 hvor vike- eller stoppeplikten ikke ble fulgt og forholdsvis færre tilfelle hvor det ble kjørt på feil side av vegen. At vike- eller stoppeplikten ikke ble fulgt forekom hyppigst hos personbiler, mens det var de alminnelige syklene som oftest kjørte på feil side av vegen. De andre feilene er ikke på langt

[1] I Sverige tar en fra 1939 med alle feil som forekommer, men bare noen få av de viktigste er spesifisert.

[2] Den svenske statistikk har denne tellingsenhet og kan derfor ikke jamføres med den norske.

Trafikkfeil	Personbiler		Lastebiler		Motorsykler		Alm. sykler	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940
Forkjørselsrett ikke overholdt	0.9	1.0	1.0	0.9	0.0	0.0	0.7	1.4
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	18.0	26.6	17.9	18.4	15.7	22.5	13.6	15.1
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.6
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	27.7	30.6	21.5	23.7	35.0	26.7	26.2	17.9
» på feil side av vegen	19.7	14.4	15.1	11.7	17.1	12.1	20.2	16.8
» for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	4.6	2.4	4.4	5.3	3.0	9.7	1.5	2.5
» forbi bakfra enda vegen ikke var fri	3.2	2.3	3.0	4.1	6.0	6.5	2.6	3.1
» forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	2.2	2.3	1.7	1.5	5.2	8.9	1.1	3.4
» for nær etter annet kjøretøy	2.9	1.8	3.5	4.9	3.0	1.6	3.9	3.9
» uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	2.1	1.2	2.6	2.0	0.0	0.0	4.6	3.4
» ellers feil fra en veg over i en annen	1.0	1.0	1.2	1.1	1.5	0.8	3.3	1.1
» uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	0.4	0.9	1.3	1.6	1.9	2.4	2.0	2.2
» med uforsiktig sving til siden	3.8	3.6	5.8	5.1	2.2	4.0	9.2	10.1
Lyset ikke blendet ned for møtende	0.5	0.0	0.3	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	2.7	2.0	5.0	3.5	1.9	0.8	3.3	4.5
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	0.8	1.2	1.4	1.4	1.5	3.2	0.7	2.5
Uforsiktig start	1.1	1.0	1.5	1.2	0.4	0.0	0.0	0.0
» bakking	1.4	1.5	5.6	5.0	0.4	0.0	0.0	0.0
» bremsing	4.1	4.7	3.2	2.9	1.1	0.8	1.5	0.8
» åpnet vognd0ren, gått uforsiktig av eller på	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.6
Hengt på kjøretøy	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.3
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	0.4	0.4	0.7	1.3	0.7	0.0	0.4	1.4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	0.1	0.0	1.1	2.2	1.5	0.0	0.0	0.0
Andre feil	1.7	0.5	1.9	1.7	1.5	0.0	3.0	8.4
I alt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

nær så hyppige. Alle de tre vanlige feilene treffer en forholdsvis hyppigere hos personbiler enn hos lastebiler. Det samme gjelder om uforsiktig bremsing og etpar andre sjeldnere feil. Ellers finner en de sjeldnere feilene forholdsvis hyppigere hos lastebilene. Det gjelder særlig uforsiktig bakking, uforsiktig sving til siden, at det ikke er gitt tilstrekkelig tegn eller signal, at det er kjørt uforsiktig forbi trikk eller bil og naturligvis at kjøretøyet er uforsvarlig lastet. Med hensyn til uforsiktig bakking står lastebilene i det hele tatt avgjort i en særstilling. Med hensyn til uforsvarlig lasting treffer en derimot også et forholdsvis høyt tall hos motorsykler i 1939. Motorsyklene har ellers forholdsvis høye tall for de tilfelle hvor det er kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri, og hvor det er kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve. Likesom de alminnelige syklene har de også høye tall for de tilfelle hvor det er kjørt uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille. De alminnelige syklene har særlig høye tall hvor det gjelder uforsiktig sving til siden, at det er kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg, og at det ikke er stanset ved fotgjengerovergang, foruten i det nevnte tilfelle hvor de står ved siden av motorsyklene. Derimot er det forholdsvis sjelden at motorsyklistene har unnlatt å gi tilstrekkelig tegn eller signal, at de har kjørt uforsvarlig ut av eiendom eller sideveg, og at de ikke har overholdt

forkjørselsretten. Likeledes finner en naturlig nok at det overhodet ikke forekom noe tilfelle hvor syklister ikke hadde blendet lyset ned for møtende. Uforsiktig start, bremsing og bakking er forholdsvis sjelden feil både hos motorsyklister og syklister. Hos syklistene er det forholdsvis ofte ikke spesifiserte «andre» feil. Det hyppigste her er det som er særskilt for syklistene, at de kjører uforsiktig over trikkeskinnene i gata slik at forhjulet kommer ned i skinnegangen. Dessuten forekommer også annet, f. eks. at de søker å trenge seg fram mellom fotgjengere og andre syklister.

Den alminneligste feil hos fotgjengerne er at de går eller løper fram foran eller inn mot kjøretøy. Dette var 80.8 pst. av alle feilene i 1939 og 78.3 pst. i 1940. Her er også tatt med barn. Dette var 23.0 henholdsvis 29.1 pst. av disse tilfellene, nemlig 5.5 og 9.4 pst. tilfelle hvor barn under 14 år hadde lekt i kjørebanen, 3.0 og 9.4 pst. tilfelle hvor barn under 7 år hadde gått med tilsyn i kjørebanen og 14.5 og 10.3 pst. tilfelle hvor barn under 7 år hadde gått uten tilsyn i kjørebanen. Så kommer de ulykker hvor en gående ellers har oppholdt seg eller gått på uriktig måte i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau). Det var 11.7 pst. av alle feilene i 1939 og 12.0 pst. i 1940. Av andre feil er det ikke så mange. At den gående ikke var merksam på varselskilt eller signal forekom i 1.8 pst. tilfelle i 1939, og 2.3 pst. tilfelle i 1940, at han hadde hengt på et kjøretøy i 1.5 og 2.3 pst. tilfelle. Så forekommer det endelig et og annet tilfelle hvor den gående har gjort en uforsiktig sving til siden, eller hvor han har gått på feil side. Noe alminnelig straffe-rettslig påbud om å gå på en bestemt side av vegene på landet er det jo ikke. Det var også et spørsmål på skjemaet om «den påkjørte fotgjenger gikk på høyre eller venstre side av vegen, midt i vegen, på fortau eller utenfor kjørebanen». Men dette spørsmål var forholdsvis dårlig besvart, nemlig bare for 126 av 840 påkjørte i 1939, og 47 av 640 i 1940. Det lønner seg derfor ikke å se på disse tallene. Et spørsmål «om fotgjengeren var lyst eller mørkt kledd (hvis ulykken fant sted etter mørkets frembrudd)» var så dårlig besvart at opp-gavene overhodet ikke har vært bearbeidet.

Forholdet i byene og på landet er i enkelte retninger så ulike at det må bli endel skilnad mellom prosenttallene for disse landsdeler. Det er f. eks. ikke så rart at det er en forholdsvis høy prosent tilfelle i Oslo hvor det er kjørt uforsiktig forbi trikk eller rutebil som sto stille. De absolutte tallene blir imidlertid oftest så små at en ikke kan være sikker på om disse prosenttallene kan fortelle oss noe bestemt hvor det gjelder de mindre hyppige trafikkfeilene. For de tre viktigste feilene gir tabellen neste side prosenttallene for de førnevnte trafikkmidlene for 1939.

At det er kjørt med for stor fart er en feil som er forholdsvis hyppigere i bygdene enn i byene hvor det gjelder bilene, men forholdsvis hyppigere i byene hvor det gjelder de alminnelige syklene. Tallene for motorsyklene er praktisk talt de samme for land og by. At det er kjørt på feil side av vegen er en feil som er forholdsvis hyppigst på landet, og dette gjelder for alle slags trafikkmidler. Småbyene har her en mellomstilling mellom Oslo og bygdene.

	Kjørt med for stor fart			Kjørt på feil side av vegen			Vike- eller stoppeplikten ikke fulgt		
	Bygder	Byer utenfor Oslo	Oslo	Bygder	Byer utenfor Oslo	Oslo	Bygder	Byer utenfor Oslo	Oslo
Private personbiler . .	31.8	20.7	21.0	25.6	10.5	9.4	9.3	35.5	28.6
Lastebiler	26.8	15.5	15.8	20.1	11.2	7.6	9.8	24.7	29.9
Motorsykler	34.9	33.9	36.0	21.0	13.2	10.9	4.6	32.0	28.1
Alminnelige sykler . .	20.1	30.3	29.7	29.4	17.5	10.2	6.2	22.0	16.5

Omvendt er det forholdsvis hyppigst i byene at vike- eller stoppeplikten ikke er fulgt. Gjennomgående ser det ut til at denne feil er forholdsvis hyppigere i byene utenfor Oslo enn i Oslo. Men dette kan bero på tilfeldigheter. I 1940 er det ikke noen utpreget skilnad mellom prosenttallene for Oslo og de andre byene. Gjennomsnittsprosenten for disse 4 grupper av trafikkmidler er 16.6 for Oslo og 15.9 for de andre byene.

Med hensyn til de mindre hyppige feilene ble det nevnt at prosenten var forholdsvis høy i Oslo for trafikkmidler som hadde kjørt uforsiktig forbi trikk eller rutebil som holdt stille. Både etter tallene for 1939 og etter tallene for 1940 gjelder det videre at Oslo har en høy prosent tilfelle hvor det er kjørt uforsiktig forbi bakfra i gatekryss, særlig av motorsykler. Prosenttallene var nemlig (for 1939) 3.1 for personbiler, 2.7 for lastebiler, 10.9 for motorsykler og 2.5 for alminnelige sykler, mens de tilsvarende tall for de andre byene var 2.2, 1.4, 1.9 og 0.0. For bygdene var tallene (for tilfelle hvor det er kjørt uforsiktig forbi i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve) 1.9, 1.4, 3.9 og 0.5. Bygdene har både i 1939 og 1940 høye tall for uforsiktig bremsing, men lave tall for uforsiktig start og bakking. I 1939 var tallene her for uforsiktig bremsing 5.5. for personbiler, 4.7 for lastebiler, 1.3 for motorsykler og 1.0 for alminnelige sykler, mens de var henholdsvis 0.9, 0.7, 0.0 og 3.2 i Oslo og 3.4, 2.3, 1.9 og 0.0 i byene utenfor Oslo. Tallene for uforsiktig start i bygdene var i 1939 henholdsvis 0.3, 0.3, 0.0 og 0.0, i Oslo 3.1, 3.8, 0.0 og 0.0 og i byene utenfor Oslo 1.2, 2.0, 1.9 og 0.0, tallene for uforsiktig bakking i bygdene henholdsvis 0.8, 3.3, 0.7 og 0.0, i Oslo 1.7, 7.2, 0.0 og 0.0, i byene utenfor Oslo 3.4, 8.9, 0.0 og 0.0.

k) *Årsakene* (jfr. tab. 12, 14 og 16).

Oftest er det vel så at det er flere årsaker som virker sammen i en ulykke. Men en vil også gjerne kunne peke på en eller annen hoved årsak. Årsaksforholdet kan imidlertid være så innviklet eller usikkert at det ikke er mulig å si hva som er hovedårsaken. Det er derfor gitt den veiledning at «hvis det er motstridende forklaringer, anføres den sannsynligste. Kan det ikke angis noen hovedårsak, beskrives ulykken så nøye som mulig.» Det har naturligvis sin interesse å undersøke forholdet mellom hovedårsaker og biårsaker, se hvor ofte de ulike årsaker opptrer som hovedårsak og hvilke biårsaker som hyppigst

er forenet med bestemte hovedårsaker. Men det har ikke vært anledning til dette. En har måttet nøye seg med å telle opp h o v e d årsakene. Ulykkene er fordelt etter hovedårsaken, det er den enkelte ulykke, ikke den enkelte årsak som er blitt tellingsenheten.

Forskjellig fra årsaksforholdet er spørsmålet om det juridiske ansvar, s k y l d e n. Denne slags p e r s o n l i g e årsaker ligger ofte bak tekniske feil og trafikkfeil. Hvis kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, hvis f. eks. bremsene, rattet eller andre manøvreringsredskaper er i uorden, kan det bli spørsmål om å følge årsaksforholdet bakover til den ansvarshavende person. For sterk fart kan skyldes dumdristighet hos føreren eller en passasjer som hisser ham opp, og den dumdristige kan igjen være alkoholpåvirket. Her kommer en nettopp til det som er sakens kjerne for politiet. Men skyldforholdene vil bli særskilt behandlet i det følgende avsnitt.

Årsaksforholdene i sin alminnelighet vil bare bli behandlet for riket under ett. Den prosentvise fordeling på de ulike hovedgrupper av årsaker stiller seg slik:

	1939	1940
Årsaken hos fører, syklist, gående m. v.	11.0	6.0
— hos kjøretøyet	4.2	3.7
— i vegens tilstand	10.0	7.3
— hos været	1.2	0.7
Feil ved den kjørende eller gående trafikk	71.5	81.0
Andre årsaker	2.1	1.3
I alt	100.0	100.0

I begge år er det t r a f i k k f e i l e n e som er hovedårsak i de fleste tilfelle. Deretter kommer årsaker som ligger hos de trafikkerende eller i vegens tilstand. I 1940 er det forholdsvis flere tilfelle hvor trafikkfeil er gitt opp som hovedårsak, og til gjengjeld forholdsvis færre av alle de andre slags hovedårsaker. Den relative stigning er ikke knyttet til noen enkelte, men til en hel rekke av feil.[1]

For de enkelte trafikkfeil, som har vært gitt opp som hovedårsaker, er prosenttallene i de to år:

Trafikkfeil	1939	1940
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	0.4	0.1
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	12.8	17.6
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	0.1	0.1
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	15.2	13.4
« på feil side av vegen	10.0	8.1
« for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	3.0	3.4
« forbi bakfra enda vegen ikke var fri	2.0	2.0

[1] I 1939 var det 3.8 pst. ulykker hvor årsaken ikke var oppklart og 2.3 pst. ulykker hvor den ikke var gitt opp. I 1940 er disse tallene henoldsvis 1.8 og 5.4.

Trafikkfeil (forts.)	1939	1940
Kjørt forbi bakfra i vegkryss (vegmøte)	1.3	1.4
« for nær etter annet kjøretøy	2.4	2.7
« uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	1.8	1.3
« ellers feil fra en veg over i en annen	0.4	0.3
« uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	0.4	0.7
« med uforsiktig sving til siden	2.4	3.0
Lyset ikke blendet ned for møtende	0.2	0.1
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	1.7	1.2
Ikke vært merksam på signal eller varselskilter	0.5	0.8
Uforsiktig start	1.0	0.8
« bakking	2.3	2.6
« bremsing	1.9	2.0
« åpnet vogndøren, gått uforsiktig ut (inn)	0.5	0.1
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	0.2	0.4
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	0.3	1.0
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	0.1	0.5
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	8.4	11.0
Gående ellers, uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen	0.5	0.8
Dyr i kjørebanen	0.7	0.8
Annet	1.0	4.7
I alt	71.5	81.0

Gjennomgående er det ikke så stor forskjell mellom tallene i de to år. Tallene er oftest så små at det ikke er noen grunn til å legge vekt på forandringene. Men en kan nevne stigningen i prosenten for antallet av tilfelle hvor vike- eller stoppeplikten ikke er fulgt og hvor personer har gått eller løpt foran eller inn mot kjøretøy. Det er i 1940 langt flere barn blant disse personer. I 1939 var det i alt 363 personer som hadde gått eller løpt foran eller inn mot kjøretøy, og deriblant 17 barn under 14 år som hadde lekt i kjørebanen og 19 barn under 7 år (med eller uten tilsyn). I 1940 er det henholdsvis 26 og 70 barn av 324 personer i det hele. Det er også forholdsvis flere ikke spesifiserte feil («annet») i 1940 enn i 1939. Det skyldes for en stor del de mange «andre kjøretøyer» som kom til i 1940, men dessuten også syklene som kjørte i skinneganger (jfr. foran side 55). Ellers kan det kanskje være verd å nevne at tallet av tilfelle hvor kjøretøyer var stilt bort uforsvarlig steg sterkt, ikke bare relativt, men også absolutt. Dette gjaldt særlig lastebilene.

De hyppigste av disse årsakene er de førnevnte viktigste trafikkfeilene: det blir kjørt med for stor fart, vike- eller stoppeplikten blir ikke fulgt, det blir kjørt på feil side av vegen eller det er fotgjengere som går eller løper fram foran eller inn mot kjøretøy. Ellers er det ikke noen av trafikkfeilene som når opp i 5 pst. av totaltallet. Det er heller ikke tilfelle med noen enkelte av de andre slags årsaker.

Når en jamfører med tallene i tabellen på side 54, finner en at fordelingen

av trafikkfeilene som hovedårsaker ikke er ganske den samme som fordelingen av de feil som overhodet forekommer. For stor fart er en feil som avgjort forekommer hyppigere enn noen av de andre. Men som hovedårsak har den ikke denne absolutte forrang. I 1940 er endog en annen feil den hyppigste hovedårsak, nemlig at vike- eller stoppeplikten ikke er fulgt.

For 1939 har en nedenfor beregnet prosentforholdet mellom det antall ganger en feil er oppgitt som hovedårsak, og det antall ganger den har vært gitt opp i det hele tatt. Dette vil enda ikke si det samme som ulykkesrisikoen ved å begå de ulike feil siden det naturligvis er mange tilfelle hvor det blir begått feil uten at det resulterer i noen ulykke.

Forkjørselsrett ikke overholdt	52.5
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	63.3
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	60.0
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	52.3
» på feil side av vegen	51.6
» for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	63.8
» forbi bakfra enda vegen ikke var fri	62.7
» forbi bakfra i vegkryss (vegmøte)	57.7
» for nær etter annet kjøretøy	72.2
» uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	61.6
» ellers feil fra en veg over i en annen	27.6
» uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	45.5
» med uforsiktig sving til siden	45.4
Lyset ikke blendet ned for møtende	45.0
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	45.6
Ikke vært merksam på signal eller varselskilter	36.5
Uforsiktig start	74.6
» bakking	81.9
» bremsing	47.9
» åpnet vogndøren, gått uforsiktig ut (inn)	81.5
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	62.5
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	46.4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	21.7
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	70.6
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen	33.8

Tallene for 1940 er mer usikre. Men stort sett bekrefter de den rekkefølge mellom feilene som en får etter tallene for 1939. En finner f. eks. også i 1940 høye tall for uforsiktig bakking, uforsiktig start, kjørt for nær etter annet kjøretøy og gått fram foran eller inn mot kjøretøy. Og en finner svært lave tall for ellers feil kjøring fra en veg til en annen, ikke vært merksam på signal- eller varselsskilter og manglende eller utilstrekkelig tegn eller signal. Av hyppigere feil, som prosenten har endret seg noe større for, kan en nevne: vike- eller stoppe-

plikt ikke fulgt med 63.3 pst. i 1939 og 79.2 pst. i 1940, kjørt på feil side av vegen med 51.6 og 60.7 pst., gått fram foran eller inn mot kjøretøy 70.6 og 86.6 pst., uforsiktig sving til siden 45.4 og 56.3 pst., kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra med 63.8 og 73.3 pst., og uforsiktig bremsing med 47.9 og 58.8 pst. For den hyppigste av alle feilene, for stor fart, er prosenten derimot praktisk talt uforandret, 51.1 pst. i 1940 mot 52.3 i 1939. Men en trenger sikkert til å samle et større materiale for å bli trygg på resultatene.

Hvor hovedårsaken til ulykken lå hos en trafikerende var det i 1939 uoppmerksomhet, med 3.2 pst., og alkoholpåvirkning, med 2.7 pst., som var de hyppigste. Etter dem kom dumdristighet eller uforsiktighet med 1.7 pst., og den ting at føreren var uøvd eller ute av trening med 1.2 pst. De andre hovedårsaker, som hører hit, var ganske sjeldne: forvirret av trafikken (0.6), falt eller mistet balansen (0.5), legemlig mangel (0.3), blendet av lyskaster på annet kjøretøy (0.3), nervøsitet (0.1), plutselig sykdom eller illebefinnende (0.1), trett (av annen grunn enn lang tjenestetid eller kjøreveg) (0.1). Trett på grunn av lang tjenestetid eller kjøring ble bare gitt opp som hovedårsak i 2 tilfelle, åndelig mangel bare i 1 tilfelle. Ofte kan det vel være vanskelig å avgjøre hvor en skal regne årsaken hen. Det kan vel forklare at hyppighetstallene varierer forholdsvis sterkt fra år til år. I 1940 er f. eks. uoppmerksomhet hovedårsaken bare i 1.8 pst. av tilfellene, alkoholisme i 1.1 pst. og dumdristighet, uforsiktighet i 1.0 pst., og mangel på øvelse og trening i 0.3 pst. av tilfellene, mens legemlig mangel ble gitt opp i 1.4 pst., nervøsitet og blendet av lyskaster på annet kjøretøy i 1.0 pst. av tilfellene.

Hvor hovedårsaken ligger i vegens tilstand er det i de fleste tilfelle isføre eller annet glatt føre som de kjørende har vært ute for. Nest etter de viktigste trafikkfeilene er det glatte føre den viktigste enkeltårsak. Isføre er gitt opp som hovedårsak i om lag 4 pst. av tilfellene (4.1 pst. i 1939 og 3.6 pst. i 1940), annet glatt føre i om lag 2 pst. (2.3 og 1.6 pst.). Særlig smal veg er gitt opp i henimot 1 pst. av tilfellene (0.8 og 0.6 pst.). Mindre hyppige hovedårsaker er det at oversikten er hindret av kurve (0.7 og 0.2 pst.), løs vegkant (0.7 og 0.1 pst.), dårlig vegdekke (0.3 og 0.3 pst.), utilstrekkelig belysning (0.1 og 0.1 pst.), avsperring eller mangelfull belysning av avsperring (0.0 og 0.2 pst.), telegrop (0.0 og 0.1 pst.). På skjemaet var videre tatt med den årsak at støvskyer hindret oversikten. Men dette er ikke gitt opp i noe tilfelle.

En kan angi så noenlunde hvor ofte enkelte av disse forhold i det hele tatt har forekommet. På den måten kan en komme fram til liknende hyppighetsberegninger som for trafikkfeilene. I 1939 var det således 194 tilfelle hvor hovedårsaken var at trafikkanten hadde glidd på isføre. I 639 tilfelle var det gitt opp at kjørebanen var islagt (avsnitt h). Det skulde bety at isføret var hovedårsaken til ulykken i om lag 30 pst. av de tilfelle hvor det overhodet forekom. Glidd på annet glatt føre var hovedårsaken til 107 av ulykkene. Her kommer i betraktning både snødekt og våt kjørebane, henholdsvis 455 og 703 tilfelle i det hele. Men banen vil ikke ha vært «glatt» i så mange tilfelle. Skulde en regne med alle tilfelle, vilde prosenten ikke nå opp i 10. Regner en f. eks. med halvparten av

de tilfelle hvor det var snø og fjerdeparten av de tilfelle hvor banen var våt blir prosenten 27. Rimeligvis ligger den omkring 20. — Løs vegkant er hovedårsak i 34 tilfelle og gitt opp i det hele i 252 tilfelle. Prosenten blir her 13.5. — Særlig smal veg er hovedårsak til 37 ulykker. Regner en her med alle veger og gater på under 4 meters bredde (jfr. side 42), er det 374 ulykker som er foregått på slike steder, og prosenten blir da om lag 10. Men det er et spørsmål om kjørebanen har vært regnet som særlig smal i alle tilfelle helt opp til 4 meters bredde. På landet var det 29 ulykker hvor hovedårsaken lå i den særlig smale veg, 48 ulykker på veg under 3 meters bredde, og 333 på veg under 4 meters bredde. — At oversikten var hindret av kurve var hovedårsaken i 32 tilfelle. Her må en vel nærmest jamføre med alle de tilfelle hvor det var enten mindre eller ingen oversikt, 1 465 tilfelle i alt. Denne faktor skulde da bare ha vært hovedårsaken i vel 2 pst. av alle de tilfelle hvor den forekom. Det var 208 tilfelle hvor det helt manglet oversikt på ulykkesstedet. Er det så at alle ulykker som var forårsaket av at «kurve hindret oversikten» må søkes her, vilde prosenten bli så høy som 15. — Utilstrekkelig belysning står som hovedårsak i bare 6 tilfelle. Overfor disse ulykker kan en bare stille alle tilfelle hvor det har vært mørkt uten god kunstig belysning, 331 i alt, og en får da en så lav prosent som 2 også her. — I hvert fall kan en gå ut fra at ingen av disse mangler ved kjørebanen har så stor betydning i årsaksrekken som trafikkfeilene gjennomgående har, der hvor de opptrer.

Når det var mangler ved kjøretøyet som var hovedårsak til ulykken, har disse mangler oftest vært enten at bremsene var i uorden eller at det manglet snøkjetting.[1] At bremsene var i uorden ble gitt opp som hovedårsak i 1.3 pst. av tilfellene i 1939 og 0.9 pst. i 1940, snøkjetting manglet i 1.3 pst. av tilfellene i begge år. Mindre hyppige hovedårsaker (høyst 0.4 pst. av alle tilfelle) er at frontglasset var dugget og liknende, at det ikke var lykter eller at lyktene var slokt, at det var brudd på forgaffel, hjul m. v., at rattet eller andre redskaper til manøvrering var i uorden, punktering, at den ene forlykt var slokt, for svak lysføring, motorstopp og at det ikke var baklys. For sterk lysføring forekom ikke i noe av årene.

Været har i det hele ikke så stor betydning (jfr. side 51). Etter oppgavene var det sterk sol som var den hyppigste årsaken her i 1939 (0.7 pst.), men mindre siktbart vær (tett tåke, sjørøyk, dis) i 1940 (0.4 pst.).

Årsaksrekken varierer naturligvis ettersom det ene eller det annen slags trafikkenheter har vært hovedårsak til ulykken. Dette viser tabellen neste side for 1939 som gir prosentfordelingen på årsaksgruppene særskilt for de ulike slags trafikkenheter.

I hovedtrekkene er prosentfordelingen den samme i 1940. Som regel er prosenten høyere for trafikkfeil og lavere for de andre årsakene. Men det er nokså mange trafikkenheter som får høyere prosenttall for de årsaker som ligger

[1] Det er mulig at en har fått med for få tilfelle her og for mange under «glatt føre» som hovedårsak. Det var nemlig ikke utrykkelig spurt om snøkjetting manglet. Tilfellene er skilt ut under bearbeidingen av posten «annen mangel ved materiell».

	Årsak hos fører, syklist, gående m. v.	Årsak hos kjøretøyet	Årsak i vegens tilstand	Årsak hos været	Trafikkfeil	Annet	I alt
Jernbanetog	-	-	50.0	-	50.0	-	100.0
Trikk	11.4	5.7	2.9	-	57.1	22.9	100.0
Drosjebil	4.7	4.7	14.6	1.5	71.9	2.6	100.0
Rutebil	6.8	3.7	26.7	0.5	58.1	4.2	100.0
Utleiebil	6.8	8.5	10.1	0.0	82.9	1.7	100.0
Privat personbil	9.8	4.3	11.7	2.0	70.8	1.4	100.0
Lastebil	7.6	6.2	10.4	1.2	72.7	1.9	100.0
Lukket varebil	10.8	5.2	10.4	0.9	71.8	0.9	100.0
Annen bil	7.5	7.5	25.0	0.0	60.0	0.0	100.0
Motorsykkel med sidevogn	6.7	0.0	13.3	0.0	76.7	3.3	100.0
— uten —	13.5	4.5	6.8	1.1	71.9	2.2	100.0
Annet motorkjøretøy	11.1	4.5	0.0	0.0	82.2	2.2	100.0
Alminnelig sykkel	17.6	4.1	5.8	1.3	67.9	2.2	100.0
Hestekjøretøy	6.5	3.2	6.5	3.2	67.7	12.9	100.0
Gående	19.8	0.0	1.5	0.0	78.0	0.7	100.0
Sparkstøtting	16.6	0.0	4.2	0.0	75.0	4.2	100.0

i vegens tilstand i 1940. En eiendommelig avvikelse er det hos hestekjøretøyer. I 1939 var det 31 ulykker som skyldtes dem, og derav bare 1 tilfelle hvor hovedårsaken var mangler ved kjøretøyet. Men i 1940 var det 32 ulykker med hele 15 hvor det var mangler ved kjøretøyet.

Trafikkfeilene er som regel hovedårsak i over 70 pst. av alle tilfellene. Unntak er, som rimelig kan være, jernbanetog, trikker og rutebiler, hvor førerne er særlig utvalgte folk, og prosenttallene lavere. Forholdet gjentar seg i 1940.

Hos gående og folk på sparkstøtting er det ofte at årsaken ligger hos vedvedkommende person selv (alkoholpåvirkning, uoppmerksomhet, forvirret av trafikken m. v.). Det samme er tilfelle hos syklistene og hos trikkeførerne (uoppmerksomhet, dumdristighet m. v.). Høye tall her hos enkelte andre trafikkenheter kan skyldes tilfellet da tallene ligger atskillig lavere i 1940.

Det kan kanskje være naturlig at en finner forholdsvis mange tilfelle hvor hovedårsaken ligger hos kjøretøyet når det gjelder utleiebiler. Også i 1940 er den høyest hos disse når en ser bort fra det nevnte tilfelle med hestekjøretøyer og «andre motorkjøretøyer».

Vegens tilstand har særlig hatt stor betydning for rutebilene som har vært utsatt for å gli på glatt føre. En ser da bort fra jernbanetog som bare var hovedårsak til 2 ulykker i det hele.

Går en ned til de enkelte spesifiserte årsaker, blir tallene for det meste for små til å kunne si noe sikkert om de fordeler seg forskjellig på de ulike trafikkenheter. Men for de viktigste trafikkenheter har en nedenfor beregnet hvor mange prosent av hele antallet ulykker (med oppgitt hovedårsak) som falt på de hyppigste hovedårsaker hos vedkommende trafikkenhet i 1939. En har da for hver trafikkenhet tatt ut de hovedårsaker som hadde minst 2 pst. av totaltallet. På disse årsaker faller det i alt 70—80 pst. av totaltallet. Slår en derimot

alle trafikkenheter sammen, må en ta med alle årsaker som har minst 1 pst. av totaltallet for å få en relativt like stor masse.

For gående personer er listen langt kortere. Her er det nemlig en altoverveiende hovedårsak, nemlig at personen har gått fram foran eller inn mot et kjøretøy, med 64.8 pst. av alle tilfelle i 1939. De andre årsaker som har mer enn 2 pst. av tilfellene er alkoholpåvirkning med 7.1 pst., uoppmerksomhet med 4.4 pst., uriktig ferdsel i kjørebanen som ikke er nevnt foran med 4.2 pst. og forvirret av trafikken med 2.5 pst.

Felles for de trafikkmidlene som er ført opp i tabellen er det at de tre viktigste trafikkfeilene er de viktigste årsaker i alle tilfelle. Det er for stor fart, vike- eller stoppeplikt ikke fulgt og kjørt på feil side av vegen. Dette er også de eneste hovedårsaker som har mer enn 10 pst. av tilfellene. Nest etter disse trafikkfeilene kommer glatt føre hos bilene. Men denne årsak spiller mindre rolle hos syklene og enda mindre hos motorsyklene. Tallene for 1940 bekrefter dette. På samme måte forholder det seg med den feil at det blir kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra. Men denne feil var forholdsvis hyppigere både hos sykler og hos motorsykler i 1940 enn i 1939. Uforsiktig bremsing er også en utpreget bilfeil. Også i 1940 var den forholdsvis hyppigere hos personbiler

Private personbiler.

Hovedårsaker.	Pst.
1. For stor fart .	17.8
2. Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	15.8
3. Kjørt på feil side av vegen	13.3
4. Glatt føre	7.6
5. Kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra	3.5
6. Uoppmerksomhet	3.2
7. Uforsiktig bremsing	2.7
8. Kjørt for nær etter annet kjøretøy	2.7
9. Uforsiktig sving til siden	2.5
10. Alkoholpåvirkning ...	2.4
11. Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	2.3

Lastebiler.

Hovedårsaker.	Pst.
1. For stor fart .	15.1
2. Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	14.9
3. Kjørt på feil side av vegen	9.9
4. Glatt føre	6.4
5. Uforsiktig bakking	6.1
6. Kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra	4.2
7. Manglende ell. utilstrekkelig tegn ell. signal	3.2
8. Kjørt for nær etter annet kjøretøy	2.8
9. Uforsiktig sving til siden	2.6
10. Alkoholpåvirkning ...	2.6
11. Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	2.5
12. Uoppmerksomhet	2.3
13. Bremser i uorden	2.3
14. Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	2.2

Motorsykler.

Hovedårsaker.	Pst.
1. For stor fart .	24.5
2. Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	13.5
3. Kjørt på feil side av vegen	10.1
4. Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	5.8
5. Kjørt forbi i vegkryss (vegmøte)	4.3
6. Føreren uøvd eller ute av trening	3.8
7. Uforsiktig sving til siden	2.4
8. Kjørt for nær etter annet kjøretøy	2.4
9. Uoppmerksomhet	2.4

Sykler.

Hovedårsaker.	Pst.
1. For stor fart .	18.3
2. Kjørt på feil side av vegen	10.7
3. Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	10.4
4. Uforsiktig sving til siden	5.6
5. Dumdristighet, uforsiktighet .	4.1
6. Kjørt for nær etter annet kjøretøy	4.1
7. Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	3.6
8. Uoppmerksomhet	3.1
9. Kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra	2.8
10. Falt eller mistet balansen ..	2.8
11. Glatt føre	2.8
12. Manglende ell. utilstrekkelig tegn ell. signal	2.3
13. Bremser i uorden	2.3
14. Alkoholpåvirkning ...	2.3
15. Forvirret av trafikken	2.3

enn hos lastebiler. Uforsiktig bakking treffer en derimot hyppigst hos lastebilene. Hos motorsyklene var det hyppig at føreren var uøvd eller ute av trening, mens alkoholpåvirkning var sjelden. Dette kan bero på tilfeldigheter, det gjelder iallfall ikke for 1940. Det samme gjelder om trafikkfeil som at det blir kjørt for kloss inntil under forbikjørsel bakfra, og at det ikke blir gitt tilstrekkelig tegn eller signal. Derimot gjelder det også for 1940 at motorsyklene står godt med hensyn til kjøretøyets tilstand (bremser m. v.). Det er i 1940 overhodet ikke et eneste tilfelle hvor mangler ved kjøretøyet har vært oppgitt som hovedårsak hos motorsykler. Det samme gjelder den trafikkfeil at det blir kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg. Hos syklene er det en del årsaker som en treffer hyppig også etter tallene for 1940. Det er trafikkfeilene at det blir tatt en uforsiktig sving til siden, at det blir kjørt for nær etter annet kjøretøy, og at det blir kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg, og videre enkelte personlige mangler, dumdristighet eller uforsiktighet, syklisten faller eller mister balansen og han blir forvirret av trafikken. De to siste er forholdsvis hyppige også hos gående personer.

Skinnegangskjøretøyer som trikkene har jo ikke så mange muligheter for manøvreringsfeil. Tar en hensyn til begge årene, var de hyppigste årsaker hos trikkene for stor fart, at det ble kjørt for nær inntil annet kjøretøy og uoppmerksomhet hos føreren. Den viktigste trafikkfeil blant årsakene hos hestekjøretøyer er at det blir kjørt på feil side av vegen.

En kan også spørre om det er noen skilnad mellom de ulike trafikkenheter med hensyn til hvor ofte de forskjellige trafikkfeil, som har vært konstatert, er gitt opp som hovedårsaker. Setter en summen av trafikkfeil, som har vært hovedårsaker, i prosentforhold til summen av alle begåtte trafikkfeil, får en prosenttall som ikke varierer noe større, iallfall når en holder seg til tallene for 1939. Prosenten for dette år er nemlig 50 for jernbanetog, 56 for trikker, 55 for drosjebiler, 56 for rutebiler, 57 for utleiebiler, 56 for private personbiler, 55 for lastebiler, 49 for lukkede varebiler, 56 for motorsykler, 58 for alminnelige sykler, 49 for hestekjøretøyer og 59 for gående. I 1940 svinger tallene mer, helt fra 70 hos utleiebiler og 69 hos sykler til 43 hos trikker. En kan også undersøke hvordan dette forholdet stiller seg for de enkelte trafikkfeil, men det er enda for tidlig å trekke sikre slutninger fra disse tallene som gjennomgående blir for små.

I den danske statistikk finnes det en fullstendig fordeling av ulykkene etter hovedårsaken som svarer til den norske. En årsak som spiller forholdsvis liten rolle i Danmark er trafikkfeilen for stor fart. I 1939 var denne feil bare gitt opp i 456 av 13 449 tilfelle. Hyppigst var der en annen trafikkfeil, nemlig «uforsiktig manøvre i forbikjørsel» med 2 420 tilfelle. Så var det 2 056 ulykker som skyldtes at vikeplikten ikke ble oppfylt. Andre hyppigere årsaker var uforsiktig utkjørsel fra eiendom eller sideveg med 830 tilfelle, uforsiktig bakking med 532 tilfelle, spirituspåvirkning med 481 tilfelle og kjøring i venstre vegbane med 480 tilfelle. Den danske statistikk teller også opp antallet av medvirkende årsaker. Den viktigste av disse var i 1939 for stor fart med 1 201 tilfelle. «Glat eller fedtet Føre» var også en hyppig medvirkende årsak ,nemlig i 481 tilfelle, mens det var hovedårsak bare i 296 tilfelle.

I k o l l i s j o n e r vil alltid en av de trafikkenheter som er med bli gitt opp som hovedårsak.[1] Hvor de enheter som kolliderer ikke er av samme slags, har det interesse å se hvor ofte det ene eller det annet er hovedårsaken. Gjelder det f. eks. kollisjoner mellom trikker og biler, kan en regne ut i hvor mange prosent av disse tilfelle hovedårsaken ligger hos trikken og i hvor mange prosent av tilfellene den ligger hos bilen. Tallene i tabell 14 gir ikke anledning til fullt så nøyaktige beregninger siden telleenheten her er trafikkenheten og ikke ulykken, og det av og til er flere enn to enheter med i en og samme sak. Men en kan jamføre det antall ganger da en trafikkenhet har vært m e d i ulykker uten å være hovedårsak med det antall ganger den har vært hovedårsak.

I tabell 14 for 1939 er det to kollisjonsgrupper. Det er for det første sammenstøt mellom trafikkenheter i bevegelse.[2] For det annet er det sammenstøt mellom trafikkenhet i bevegelse og stillestående kjøretøy. I denne siste slags sammenstøt vil det vel oftest være det kjøretøy som er i bevegelse som blir ansett for hovedårsak. Men det k a n også være det stillestående. Alt en kan få vite av tabellen om dette er derfor om det ene eller det annet slags kjøretøyer har vært hovedårsak eller bare vært m e d uansett om det har vært påkjørende eller påkjørt. Her vil en da finne som alminnelig regel at et bestemt slags trafikkenheter omtrent likeså ofte er hovedårsak som ikke.

Går en så over til kollisjonene mellom trafikkenheter i b e v e g e l s e, har en her tall både for 1939 og 1940. Forholdet stiller seg naturligvis forskjellig ettersom de kolliderende er kjøretøyer begge to eller den ene part er et menneske (i tilfelle på «spark», kjelke eller ski eller med håndkjerre o. l.) eller dyr. Det er klart allerede på forhånd at i de sistnevnte sammenstøt er det som oftest den langsomste part, mennesket eller dyret, som er hovedårsaken. Det har derfor interesse å skille ut en snevrere gruppe, sammenstøt mellom kjøretøyer. Helt nøyaktig kan dette ikke bli fordi enkelte kollisjoner omfatter både kjøretøyer og mennesker eller dyr.

Ser en på tallene for sammenstøt mellom trafikkenheter i det hele tatt i 1939, vil en finne som gjennomgående regel at mennesker og dyr oftest er hovedårsaken der hvor de er med. Det er da naturlig at kjøretøyene oftest bare er med uten å være hovedårsak. I særlig grad er dette tilfelle med jernbanetog og trikker, videre for hestekjøretøyer, drosjebiler, rutebiler, lukkede varebiler og «andre biler». Unntak fra regelen er motorsykler og «andre motorkjøretøyer» som oftere er hovedårsak enn ikke. Tallene for 1940 bekrefter stort sett alt dette. Men det er en del forskjell mellom krigsåret og det foregående år. Det viser seg først og fremst hos gruppen «andre biler» hvor det blir forholdsvis mange som har vært hovedårsak i 1940. Også de private personbiler, utleiebilene og lastebilene er forholdsvis oftere hovedårsak i 1940. Omvendt var «andre motorkjøretøyer» forholdsvis sjeldnere hovedårsak i 1940. I begge år er det en del unntak,

[1] En bruker denne uttrykksmåten for korthets skyld. Meningen er naturligvis at årsaken er knyttet til vedkommende trafikkenhet.

[2] Herunder alle kollisjoner mellom kjøretøyer og mennesker eller dyr selv om disse ikke er i bevegelse.

Trafikkenheter	1939				1940			
	Sammenstøt mellom trafikkenheter overhodet		Sammenstøt mellom kjøretøyer		Sammenstøt mellom trafikkenheter overhodet		Sammenstøt mellom kjøretøyer	
	Med som hovedårsak	Andre som var med	Med som hovedårsak	Andre som var med	Med som hovedårsak	Andre som var med	Med som hovedårsak	Andre som var med
Jernbanetog	-	11	-	10	1	11	1	7
Trikk	20	134	19	103	21	194	15	116
Drosjebil	226	315	210	270	85	166	78	134
Rutebil	143	161	132	135	65	116	61	92
Utleiebil	40	44	36	42	26	20	23	18
Privat personbil	1319	1357	1225	1182	490	384	455	336
Lastebil	831	888	749	717	612	601	532	477
Lukket varebil	194	221	176	183	84	169	76	135
Annen bil	29	68	26	55	151	84	124	67
Motorsykkel med sidevogn	8	6	7	4	18	14	13	10
Motorsykkel uten sidevogn	158	151	133	115	49	25	38	20
Annet motorkjøretøy	44	29	42	26	19	21	17	21
Alminnelig sykkel	307	345	268	289	249	340	197	269
Hestekjøretøy	28	63	22	61	21	51	18	45
Mennesker til hest	1	-			1	1		
» gående	560	277			405	234		
Hund(er) fri eller i bånd	6	4			4	1		
Husdyr som leies	3	-			2	3		
Husdyr som går fri	14	-			15	1		
Annet	14	21			17	14		

særlig hvor det gjelder sammenstøt mellom enheter som begge er forholdsvis hyppig eller forholdsvis sjelden hovedårsak eller hvor enheter som har en ganske liten overvekt av tilfelle hvor det enten er eller ikke er hovedårsak, støter sammen med enheter som har en stor overvekt av de motsatte tilfelle. Hestekjøretøyer er f. eks. forholdsvis sjelden hovedårsak. I 1939 finner en derfor at både drosjebiler, private personbiler, lastebiler og lukkede varebiler oftest er hovedårsaken i sammenstøt med dem, mens disse biler i sin alminnelighet oftest bare er med uten å være hovedårsak.

Ser en så på tallene for de sammenstøt som det bare har vært kjøretøyer med i, finner en som ventet for det meste at det er forholdsvis flere tilfelle hvor vedkommende kjøretøy har vært hovedårsak. I 1939 blir det f. eks. flest tilfelle hvor kjøretøyet har vært hovedårsak når det gjelder private personbiler og lastebiler, mens disse biler oftest i k k e hadde vært hovedårsak når en regnet med a l l e sammenstøt.

Også tallene i tabell 16 kan kaste lys over dette spørsmål. De gir anledning til å beregne forholdstall mellom antallet av f ø r e r e på kjøretøyer som har vært hovedårsak i ulykkene, og det hele antall av førere på den slags kjøretøyer (som årsaksspørsmålet er på det rene for). En kan med det samme få undersøkt om førernes a l d e r har noen betydning for forholdet. Prosentberegningen er bare utført for 1939 og bare for mannlige førere:[1]

[1] En strek betyr at det ikke er noen grunnmasse (førere i det hele). Parentes om tallet betyr at grunnmassen er mindre enn 10.

Alder	Alle	Jernbanetog, Trikker	Drosjebiler	Rutebiler	Utleiebiler	Private personbiler	Lastebiler	Lukkede varebiler	Andre biler	Motorsykler	Andre motorkjøretøyer	Alm. sykler
Alle	50.9	15.8	45.3	52.2	57.1	52.5	52.6	48.5	41.4	59.9	61.4	51.7
Under 18 år .	53.1	-	-	(100.-)	-	(80.-)	(80.-)	-	(100.0)	64.7	60.-	47.8
18—20 » .	57.8	(0.0)	(100.0)	(100.-)	60.-	63.6	58.3	54.9	50.-	47.3	61.5	44.-
21—29 » .	52.4	35.7	53.4	45.9	58.7	51.9	54.8	47.8	46.2	55.-	66.7	46.8
30—49 » .	48.9	18.1	43.-	58.3	50.-	50.2	48.6	46.8	42.3	72.4	66.7	50.9
50 år og over .	50.9	11.8	42.3	37.5	(62.5)	53.1	60.5	42.1	(25.-)	(66.7)	(75.-)	59.1

Ser en på tallene for alle aldersgrupper under ett, finner en i det store og hele den samme skilnad mellom de ulike kjøretøyer som etter tabellen på side 66. Det er f. eks. svært lave tall for jernbanetog og trikker, forholdsvis lave tall hos «andre biler» og drosjebiler og høye tall hos «andre motorkjøretøyer» og motorsykler.

Større interesse har prosenttallene for de enkelte aldersgrupper. Ser en først på tallene for alle slags kjøretøyer under ett, finner en at tallet er lavest hos førerne i den «beste alder», 30—49 år. Derfra stiger det både når alderen tiltar og — enda sterkere — når den avtar. Det er det tilsynelatende unntak at tallet er lavere i alderen under 18 år enn i alderen 18—20 år. Dette skyldes bare den forskjellige fordeling av disse aldersgrupper på de ulike slags trafikkmidler. I aldersgruppen 18—20 år er om lag to tredjedeler av førerne på private personbiler og lastebiler som har langt høyere tall enn syklene, hvor tre kvart av personene under 18 år var førere. Tar en bare med private personbiler, lastebiler, motorsykler, andre motorkjøretøyer og alminnelige sykler, hvor det var forholdsvis mange førere i begge aldersgrupper, og går en ut fra at fordelingen av førerne på disse trafikkmidler er den samme i gruppen 18—20 år som i gruppen under 20 år, blir den standardiserte gjennomsnittsprosent 46.8 for gruppen 18—20 år og 52.1 for gruppen under 18 år.

Denne alminnelige regel gjelder imidlertid ikke for de enkelte trafikkmidler. Den gjelder for de to viktigste, de private personbiler og lastebilene. Går en over til trafikkmidlene med de mest utpregede yrkesførere, jernbanetog, trikker, drosjebiler og rutebiler, vil en derimot se at det er den h ø y e s t e alder, 50 år og over, som har den laveste prosent. Det samme gjelder om lukkede varebiler. Om motorsykler og sykler gjelder det at minimumstallet ligger i en så lav aldersgruppe som 18—20 års-gruppen.

Det samme forhold som gjelder for førerne når en ser dem under ett, finner en også hos de drepte og skadede f o t g j e n g e r e. I riket 1939 utgjorde de fotgjengere som ble ansett for hovedårsak til ulykken i pst. av alle de fotgjengere som var med (ble drept eller skadet):

	Alle	Under 5 år	5-7 år	8-14 år	15-24 år	25-59 år	60 år og over
Alle	66	90	82	75	60	52	66
Menn	69	86	84	80	63	59	69
Kvinner . . .	60	97	79	68	56	44	62

Ser en bort fra de aller yngste, ligger prosenten overalt lavere hos kvinner enn hos menn. Men hos begge kjønn er det tydelig at prosenten av ulykker hvor den drepte eller skadede fotgjenger var hovedårsak stiller seg gunstigst for den beste alder, 25—59 år, og stiger både mot lavere og mot høyere alder.

Det er liknende oppgaver i den danske statistikk. Prosenten av drepte og skadede fotgjengere «uden egen Skyld» blir i Danmark i 1939:

	Alle	Høyst 5 år	6-14 år	15-59 år	Minst 60 år
Menn	34	7	14	53	39
Kvinner	49	24	26	60	48

Forholdet ser ut til å være det samme som i Norge i hovedsaken, med det det er forholdsvis flere som selv «var skyld i» ulykken i høyeste og laveste alder.

l) Førernes skyld, kjørerett, alkoholprøver (jfr. tab. 17).

På det skjema som ble brukt i årene 1939 og 1940 ble det spurt om «fører, gående m. v. er satt under tiltale». En skulde da få gitt opp a n t a l l e t a v t i l t a l t e (herunder personer som hadde vedtatt forelegg etter tiltalebeslutningen), men derimot ikke de som hadde vedtatt forelegg uten tiltalebeslutning. Det er no ikke sikkert at oppgaven alltid er blitt forstått slik. Det kan være at det her og der også er blitt tatt med personer som har vedtatt forelegg uten tiltalebeslutning. Men i det store og hele er det nok bare de tiltalte som er kommet med.[1] Det kan en se ved å jamføre med den svenske statistikk. I Sverige er det nemlig ikke mindre enn omkring 70 pst. av ulykkene som leder til «åtal», mens vi etter tallene hos oss i hvert fall ikke kommer høyere opp enn til 20 à 30 pst.

Når det kan være usikkerhet om prosenten, kommer dette av at det er så mange tilfelle hvor det overhodet ikke er svart på spørsmålet. I 1939 var det 3 734 førere. Spørsmålet var ubesvart for ikke mindre enn 1 160 av disse. De som spørsmålet var besvart for fordelte seg med 952 som var «satt under tiltale» og 1 622 som det ikke ble tatt noe slikt skritt mot. I 1940 er det 2 047 førere, 1 111 som spørsmålet ikke er besvart for, 238 som ble «satt under tiltale» og 698 som ikke ble «satt under tiltale». Tar en bare med de sakene hvor spørsmålet er besvart, vil en finne at 37.0 pst. av førerne for trafikkmidler, som var hovedårsak til ulykker, er satt under tiltale i 1939. Men går en ut fra at det ikke har vært noen slike tilfelle blant de sakene som spørsmålet ikke er besvart for, synker prosenten til 25.5. På samme måte får en tallene 25.4 og 11.6 for 1940. Hvorledes antallet av personer som er satt under tiltale forholder seg til det virkelige antall av strafferettslig ansvarlige lovovertredere, vet en ikke noe om. Av dem som blir satt under tiltale vil det være en del som blir frifinnet, og de som blir dømt i en underinstans kan bli frifunnet i overinstansen. På den annen side er

[1] Det er også tatt med noen få saker hvor det heter at «tiltale vil bli reist».

bet ikke alle skyldige som blir dratt til ansvar. Også hvor tiltale er utferdiget, hender det ofte at saken blir lagt hen «på grunn av bevisets stilling». I 1939 ble politiet spurt om sakenes utfall i de tilfelle hvor ulykken hadde ført til at noen dle drept. Det var i alt 42 saker (42 av de 109 ulykkene med drepte personer). Det viste seg at 14 av disse 42 sakene var blitt lagt hen på grunn av bevisets stilling. I 16 saker var forelegg blitt vedtatt etter at tiltalebeslutningen var utferdiget. Det blir da bare 12 saker igjen som gikk til doms. Tiltale ble dømt i 11 tilfelle og frifunnet i 1 tilfelle. Utfallet vil naturligvis stille seg noe forskjellig etter sakens betydning og etter hva slags overtredelser det er tiltalen går ut på. Beviset kan f. eks. bli vanskeligere hvor det gjelder overtredelse av straffelovens § 239 (uaktsomt drap) enn hvor det gjelder overtredelse av motorvognlovens § 17, 2net punktum (uforsiktig kjøring). Men såsant det er skjedd en trafikkulykke, vil tiltale etter strl. § 239 alltid bli forenet med tiltale etter motorvognloven eller vegloven og trafikkreglene. Av de nevnte 28 saker som ble avgjort i realiteten var det bare 4 hvor tiltalen også omfattet strl. § 239. 2 av disse tiltalte ble dømt for overtredelse av denne bestemmelse, og 1 ble frifunnet, men dømt for overtredelse av motorvognloven. For den fjerde ble saken lagt hen på grunn av bevisets stilling for så vidt angikk denne del av tiltalen. Det var ikke ofte at det var tiltale etter motorvognlovens § 17, annet ledd, som inneholder bestemmelsene om at ingen må kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru), trett eller for øvrig i sådan tilstand at han ikke anses skikket til å føre vognen. Dette var tilfelle i bare 3 av de 28 saker (i alle tilfelle ble tiltalte dømt etter tiltalen).

Selvom prosenttallene for førere som er satt under tiltale er usikre, kan det likevel hende at en kan trekke slutninger fra de tall som lar seg beregne for førere av de ulike slags kjøretøyer.[1] Ulikhetene med hensyn til besvarelsen av spørsmålet fordeler seg jo geografisk, og det vil i hovedsaken bli en ganske jevn fordeling av de forskjellige trafikkmidler på de ulike grupper av distrikter, distriktene med fullstendig og riktig og distriktene med ufullstendig eller uriktig besvarelse. For førere av de ulike kjøretøyer blir prosenttallene:

År	Alle	Jernbanetog, trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel	Annet motorkjøretøy
1939.....	37	13	40	25	49	34	42	47	13	41	29
1940.....	25	9	24	15	18	30	27	24	14	18	0

Det er naturlig at tallene er lave for lokomotiv-, trikk- og rutebilførere. De ligger da også forholdsvis lavt i begge årene. Tallene for drosjebilførere ligger også naturlig nok litt høyere i begge årene. Men det er også uoverensstemmelser som er vanskelige å forklare og som kan bero på tilfeldigheter, f. eks. de lave tall for utleiebiler, «andre biler, motorsykler og andre motorkjøretøyer» eller de høye tallene for private personbiler i 1940.

[1] Hestekjøretøyer og alminnelige sykler er holdt utenfor i denne statistikk.

K j ø r e r e t t. Bil- og motorsykkelførerne må etter loven ha førerkort, og det er spørsmål på skjemaet om dette. Også disse spørsmål er ofte ubesvart, særlig i 1940. I 1939 var det ikke svar i 246 av 3 696 tilfelle, i 1940 var det ikke svar i 657 av 2 009 tilfelle. Antagelig kan en gå ut fra at kjøreretten som regel har vært i orden i de tilfelle hvor ikke det motsatte er uttrykkelig opplyst. Det blir da ikke så mange tilfelle hvor kjøreretten ikke har vært tilstede. I 1939 var det 28 tilfelle hvor føreren vel hadde førekort, men «ikke til dette kjøretoy», og 93 tilfelle hvor han ikke hadde førerkort, i 1940 er det bare gitt opp 25 tilfelle hvor føreren ikke hadde førerkort. Regner en med det h e l e antall tilfelle, var det 2.5 pst. tilfelle hvor fører ikke hadde kort i 1939, regner en bare med de tilfelle hvor det har vært svart, blir prosenten 2.9. I Danmark, hvor en har tilsvarende oppgaver, var prosenten lavere (bare vel 1) med det det var 84 tilfelle hvor det ikke var «Førerbevis» i 1939 mot i alt 7 971 tilfelle (hvorav 577 «uoplyst»).

Det er særlig motorsyklistene som mangler førerkort. I 1939 var det 17 pst. av dem som ikke hadde riktig førerkort, og 9 pst. som slett ikke hadde kort, i 1940 var det 18 pst. som ikke hadde kort. Også i Danmark er det motorsyklistene som har den høyeste prosent, men avstanden mellom dem og de andre er ikke så stor der.

Etter loven er et førerkort ikke gyldig når det er over 5 år gammelt. Men i 1939 var nesten halvparten, 48.8 pst., av kortene så gamle, i 1940 endog over halvparten, 53.6 pst. I 1939 var 7.1 pst. av kortene under ½ år gamle, 5.7 pst. ½—1 år, 38.4 pst. 1—5 år og altså 48.8 pst. over 5 år gamle. I 1940 var det naturlig nok langt færre kort som var utstedt mindre enn 6 måneder før ulykken, nemlig bare 2.4 pst., 7.7 pst. var ½—1 år, 36.3 1—5 år og 53.6 pst. over 5 år. Ikke så meget forskjellig var fordelingen i Danmark i 1939: 12.6 pst. under 1 år, 29.8 1—5 år og 57.6 pst. over 5 år gamle da ulykken inntraff.

Det er særskilte oppgaver over når førerkortet siste gang er blitt fornyet. Hvis en no visste nøyaktig hvor mange kort som skulde ha vært fornyet, kunde en ha beregnet prosenten av tilfelle hvor fornyelse ikke hadde funnet sted. I tabell 17 er visstnok gitt opp antallet av «førerkort som skulde ha vært fornyet». Men disse tallene er framkommet ved å legge sammen antall kort som var over 5 år gamle og antall tilfelle hvor det ikke er opplyst noe om kort eller alderen på kortet. Tallene for «ikke fornyet» gir antallet av de tilfelle hvor det uttrykkelig er skrevet til på skjemaet at kortet ikke er blitt fornyet. Da det ikke er spurt direkte om dette, kan en ikke være sikker på at en virkelig har fått med alle tilfelle. Legger en sammen antallet av tilfelle hvor fornyelsesdatum er gitt opp og antallet av tilfelle hvor det er skrevet til at kortet ikke er blitt fornyet, kan en regne ut hvor mange prosent de siste tilfelle utgjør av denne sum for å få et inntrykk av hvor ofte det er at kortene ikke blir fornyet. Prosenten blir 6.3 for 1939 og 5.5 for 1940. Bruker en derimot som grunnmasse tallene i tabell 17, blir prosenttallene lavere, 2.2 i 1939 og 3.7 i 1940.

A l k o h o l p r ø v e r. I avsnittet om årsakene er det nevnt at alkoholpåvirkning var gitt opp (side 60) som hovedårsak i 2.7 pst. av alle tilfelle i 1939,

og 1.1 pst. i 1940. Prosenten er også meddelt for førerne av de viktigste kjøretøyer for så vidt denne hovedårsak kom med blant de viktigste (side 63). Prosenten er særlig høy hvor hovedårsaken til ulykken ligger hos en gående person. Her er det 7.1 pst. tilfelle i 1939 og 3.3 pst. tilfelle i 1940 hvor hovedårsaken var at den påkjørte var alkoholpåvirket. I 1939 var prosenten videre særlig høy i ulykker med dødelig utgang. Det var 103 slike ulykker som det er gitt opp noen bestemt hovedårsak for, og i 13 av disse tilfelle var hovedårsaken alkoholpåvirkning (4 av 31 tilfelle hvor hovedårsaken lå hos gående personer). I 1940 er forholdene etter oppgavene jamnere (1 av 77 ulykker m e d dødelig utgang, og 31 av 2 878 ulykker u t e n dødelig utgang).

Det beror jo på politiets skjønn om en trafikant blir erklært for «alkoholpåvirket» eller ikke, likesom det beror på et skjønn om denne påvirkning i tilfelle blir gitt opp som hovedårsak eller ikke. Et bestemt mål for påvirkningsgraden får en der hvor det blir tatt blodprøver. Men utvalget av personer som blir underkastet prøven beror igjen på et skjønn. Det heter i loven: «Fører som kjører motorvogn eller befinner seg i umiddelbar nærhet av motorvogn som han nettopp har kjørt eller skal til å sette i gang kan politiet fremstille til undersøkelse av læge, som kan ta blodprøve når det er grunn til å anta at han er påvirket av alkohol (ikke edru).»

I 1939 var det 185 førere av motorkjøretøyer som ble alkoholprøvd etter oppgavene. Det er derimot bare 79 tilfelle hvor alkoholpåvirkning hos fører av motorkjøretøy er gitt opp som hovedårsak til ulykken. Spørsmålet om alkoholprøve var ubesvart for 411 av de 3 696 førere av motorkjøretøyer som var hovedårsak til ulykkene. Holder en de uoppgitte utenfor, vil det bli 5.7 prosent av førerne som ble prøvd, regner en de uoppgitte med til de ikke prøvde, blir det bare 5.0 pst. I 1940 var det 50 førere av motorkjøretøyer som ble alkoholprøvd, mens det var 13 tilfelle hvor alkoholpåvirkning hos fører av motorkjøretøy var gitt opp som hovedårsak til ulykken. Spørsmålet om alkoholprøve var ubesvart for 683 av de 2 009 førere av motorkjøretøyer som var hovedårsak til ulykkene Prosenten av førere som ble prøvd blir 3.8 når en holder de uoppgitte utenfor, og 2.5 når en regner dem med til de ikke prøvde.

Også når det gjelder utfallet av prøvene er det mange uoppgitte tilfelle, nemlig 89 av 185 i 1939 og 22 av 50 i 1940. Fordelingen etter alkoholpromillen kan derfor ikke bli sikker. Loven har hos oss maksimumsgrensen ½ promille. Det heter: «Ingen må kjøre eller forsøke å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru). Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 promille, regnes han i alle tilfelle for å være påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov.» Det var ikke så få av de alkoholprøvde som hadde en mindre konsentrasjon enn ½ promille, nemlig 25 av de 96 med oppgave, eller 26 pst. i 1939 og 10 av de 28 eller 36 pst. i 1940. Regner en med at det var forholdsvis likeså mange blant de uoppgitte, blir det 137 førere i 1939 og 34 førere i 1940 som hadde en større konsentrasjon enn ½ promille. Disse tall ligger også, som en vil se, atskillig høyere enn tallene på de tilfelle hvor alkoholpåvirkning hos føreren ble gitt opp som hovedårsak.

Den fullstendige prosentfordeling for de alkoholprøvde førere, som promillen er gitt opp for, var i 1939: 26.0 pst. under 0.5, 21.9 pst. 0.5—0.9, 39.6 pst. 1.0—1.9, 11.5 pst. 2.0—2.9 og 10 pst. 3.0 promille eller mer, i 1940 henholdsvis 35.7, 28.6, 32.1, 3.6 og 0.0 pst. Tallene for førere av de ulike slags motorkjøretøyer er så små at det vilde være uforsiktig å trekke slutninger av dem.

Går en ut fra de førere som etter oppgavene var alkoholpåvirket, og hvor dette var hovedårsaken til ulykken, var det 72.9 pst. av dem i 1939 og 71.4 pst. i 1940 som ble «satt under tiltale». I begge tilfelle ble over 90 pst. alkoholprøvd. Det er de mulkterte uten tiltalebeslutning som kommer med blant de alkoholprøvde som ikke er satt under tiltale. Hos alle de alkoholprøvde, som promillen er gitt opp for, var den over 0.5. Ja, det viser seg videre at promillen ikke i noe tilfelle var under 0.8, en konsentrasjonsgrad som mange har foreslått som maksimum.

Endelig er det undersøkt hvilke årsaker som oftest er forenet med alkoholpåvirkning. Tar en for seg de tilfelle hvor alkoholpåvirkning er hovedårsaken, og føreren er satt under tiltale, var det to av de overhodet hyppigste trafikkfeilene, at farten har vært for stor og at det er blitt kjørt på feil side av vegen, som er de hyppigste av alle «biårsaker» (utløste mellomårsaker). Av alle de årsaker som var nevnt ved siden av alkoholpåvirkning i disse tilfelle i 1939 utgjorde for stor fart 26 pst. og kjørt på feil side av vegen 17 pst. Den tredje store trafikkfeil, at vike- eller stoppeplikten ikke er fulgt, var derimot langt mindre hyppig med det den bare utgjorde 5 pst. av alle tilfelle. Hyppigere var da de personlige feil dumdristighet med 14 pst. og uoppmerksomhet med 11 pst. Hvor føreren ikke var satt under tiltale, finner en dumdristighet med 23 pst., for stor fart med 18 pst., kjørt på feil side av vegen med 13 pst., kjørt for kloss inntil under forbikjøring bakfra med 10 pst., vike- og stoppeplikt ikke fulgt med 8 pst. av tilfellene. Hvor alkoholpåvirkning bare var en underordnet årsak, viste det seg at hovedårsakene falt svært spredt når en ser bort fra den viktigste av trafikkfeilene, for stor fart, som utgjorde om lag 36 pst. av alle tilfelle.

Da alkoholpåvirkning er en særlig viktig årsak sosialt sett, har det interesse å undersøke hvorledes massen av disse tilfelle fordeler seg etter ulykkesmåten, ulykkestiden, ulykkens omfang og førernes personlige forhold. En har foretatt slike undersøkelser for 1939. Det er riktignok ikke mange tilfelle, men resultatene er likevel karakteristiske nok i mange retninger. En har tatt med alle de tilfelle hvor det er påvist alkohol i blodet (alltid minst 0.8 promille) hos fører av motorkjøretøy som hadde vært hovedårsak til ulykken, uansett om tiltale har vært reist eller ikke. Når tiltale ikke har vært reist i disse sakene, har vel grunnen vært at siktede har vedtatt forelegg eller at føreren er blitt drept i ulykken (alkoholprøven foretatt etter døden). Det er derfor ikke noen grunn til å holde utenfor disse sakene. Etter u l y k k e s m å t e og s k a d e v i r k n i n g fordeler sakene seg slik som tabellen neste side viser.

Som en måtte vente seg er det forholdsvis ofte at ulykken får en alvorligere karakter hvor noen av de trafikerende var alkoholpåvirket. Ordner en sakene etter virkningene av ulykken på samme måte som i tabell 1, finner en at det er

Ulykkesmåter og skadevirkning	Biler	Motor-sykler
I. Kjøretøyer kjørte i hverandre: i alt	26	3
hvor føreren og 2 passasjerer ble alvorlig skadet	1	-
- - ble alvorlig skadet, annen fører lettere	-	1
- - ble alvorlig skadet	-	2
- annen fører og 2 passasjerer ble alvorlig skadet	1	-
- - - ble alvorlig skadet	1	-
- - - ble lettere skadet	5	-
- passasjer - - -	1	-
- det bare ble eiendomsskade	17	-
II. Kjøretøy kjørte på annet kjøretøy som stod stille: i alt	3	1
hvor føreren og 1 passasjer ble alvorlig skadet	-	1
- det bare ble eiendomsskade	3	-
III. Kjøretøy kjørte på person: i alt	7	1
hvor påkjørte ble drept	2	-
- - - alvorlig skadet	3	1
- - - lettere skadet	2	-
IV. Kjøretøy kjørt på fast gjenstand (kantvern, hus, port, stolpe, tre)	13	1
hvor føreren ble drept og 2 passasjerer lettere skadet	1	-
- - - -	-	1
- føreren ble alvorlig skadet	2	-
- - - lettere skadet	1	-
- det bare ble eiendomsskade	9	-
V. Kjøretøy kjørt utfor vegen[1]	6	-
hvor føreren og en passasjer ble drept	1	-
- - ble lettere skadet og 2 passasjerer drept	1	-
- - - alvorlig skadet	1	-
- - - lettere skadet	3	-

[1] I tilfelle etter å ha kjørt mot fast gjenstand, f. eks. mot stabbestein.

6 saker hvor noen er drept, 14 hvor det er alvorlig skadede, 12 hvor det er lettere skadede og 29 hvor det bare er eiendomsskade. For alle ulykker er de tilsvarende tall etter tabell 1: 109, 649, 1 488 og 2 863. Hvor ulykken bare har voldt eiendomsskade, er det altså bare 1 pst. som kommer med under de her behandlede tilfelle av alkoholpåvirkning hos føreren av motorvogn. Men prosenten stiger opp gjennom rekken til den blir nesten 6 hvor ulykken har hatt dødelig utgang. Riktigere vilde det ha vært å jamføre med de ulykker hvor hovedårsaken lå hos et motorkjøretøy. Men denne masse er ikke fordelt etter skadevirkningen. Det er derimot trafikkenhetene i tabell 3. Av motorkjøretøyer var det følgende antall med: i ulykker hvor mennesker ble drept 107, hvor det var alvorlig skadede 729, hvor det var lettere skadede 1 617, hvor det var bare eiendomsskade 5 269. Resultatet blir det samme, prosenten stiger ettersom en går fra de mindre til de mer alvorlige ulykker.

Videre er det forholdsvis mange drepte eller alvorlig skadede personer i sakene. I alt er det 8 drepte (hvorav 3 skyldige førere, 3 passasjerer og 2 gående), 19 alvorlig skadede (8 skyldige førere, 2 andre førere, 5 passasjerer og 4 gående)

og 13 lettere skadede (2 skyldige førere, 6 andre førere, 3 passasjerer og 2 gående). I følge tabell 2 var det i alle ulykker 116 drepte, 729 alvorlig skadede og 1 750 lettere skadede. Etter dette er det forholdsvis litt flere drepte og alvorlige skadede i de her behandlede ulykker enn en skulde vente etter antallet av ulykker med drepte og alvorlig skadede. Prosentforholdet for personer er 6.9 for drepte, 2.6 for alvorlig skadede og 0.9 for lettere skadede, men 5.5 for ulykker med drepte, 2.3 for ulykker med alvorlig skadede og 1.1 for ulykker med lettere skadede. Særlig alvorlige er motorsykkelulykkene hvor føreren ikke er edru. I alle disse 6 sakene hendte det at noen ble drept eller alvorlig skadet.

Etter sin «trafikkstilling» deler de drepte og skadede seg i 16 skyldige førere (hvorav 5 motorsyklister), 7 andre førere (1 i sak mot motorsyklist), 11 passasjerer (1 på motorsykkel) og 8 gående (1 i sak mot motorsyklist). Fordeler en hver av disse grupper mellom drepte, alvorlig og lettere skadede, er det ikke annet å bemerke enn at de påkjørte, ikke skyldige førere har sloppet lettest. Blant disse var det nemlig ingen drepte, bare 2 alvorlig skadede og 6 lettere skadede.

Fordeler en de 61 ulykkene på u k e d a g e n e, viser det seg at 9 falt på søndag, 11 på mandag, 8 på tirsdag, 6 på onsdag, 4 på torsdag, 8 på fredag og 15 på lørdag. Tilsvarende fordeling har en ikke for de ulykker hvor motorkjøretøy har vært hovedårsaken. Men feilene blir neppe så store om en jamfører med tallene i tabell 6 for alle ulykker. En får da det resultat at det falt følgende prosent på de her behandlede ulykker: søndag 1.7, mandag 1.6, tirsdag 1.3, onsdag 0.9, torsdag 0.6, fredag 1.0 og lørdag 1.5. Som en kunde tenke seg er det på søndagene og dagene nærmest at det er forholdsvis flest alkoholpåvirkede motorvognførere som gir årsak til ulykkene.

En fordeling etter k l o k k e s l e t t e t ga det resultat at 9 av disse ulykker skjedde mellom kl. 0 og 6, 3 mellom kl. 6 og 12, 19 mellom kl. 12 og 18 og 30 mellom kl. 18 og 24. Jamfører en her (under samme forbehold) med tallene i tabell 7, får en følgende prosenttall: 4.8 for tiden 0—6, 0.2 for tiden 6—12, 0.8 for tiden 12—18 og 2.6 for tiden 18—24. Ulykkene med de ikke edru motorvognførere er altså ganske sterkt konsentret på den mørke halvdel av døgnet, først og fremst på de tidlige morgentimer.

A l d e r e n var gitt opp for 58 av de 61 førerne, alle menn. Det var 3 under 20 år, 28 mellom 20 og 30 år, 16 mellom 30 og 40 år, 8 mellom 40 og 50 år, og 3 mellom 50 og 60 år, ingen over 60 år. De ikke edru er sterkt konsentret på alderen 20—50 år når en jamfører med tallene for motorvognførere i tabell 16. Prosentvis er det 0.9 for alderen under 20, 2.3 for alderen 20—30, 1.7 for alderen 30—50 og 1.1 for alderen over 50 (litt høyere for alderen 50—60 og 0.0 for alderen over 60).

Statistisk Sentralbyrå, 9 september 1943.

Gunnar Jahn.

E i l i f G j e r m o e.

Tabell 1. Trafikkulykker i 1939 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen.

Fylker Byer	Ulykker i alt	Kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse	Kollisjoner mellom trafikkenhet i bevegelse og stillestående kjøretøy	Andre kollisjoner	Andre ulykker	Ulykker hvor mennesker ble:				Ulykker med skade på:		
						drept eller skadet	drept	alvorlig skadet	lettere skadet	bare eiendom	både mennesker og eiendom	eiendom i alt
Riket	**5 109**	**4 204**	**282**	**258**	**365**	**2 246**	**109**	**649**	**1 488**	**2 863**	**592**	**3 455**
Bygder	**2 544**	**2 054**	**112**	**184**	**194**	**977**	**80**	**340**	**557**	**1 567**	**385**	**1 951**
Østfold	212	175	10	17	10	92	10	35	47	120	33	153
Aker	391	338	19	20	14	129	5	42	82	262	45	307
Rest av Akershus	264	216	24	17	7	93	10	33	50	171	32	203
Hedmark	168	140	5	9	14	85	5	21	59	83	39	122
Opland	120	101	4	7	8	42	8	12	22	78	14	92
Buskerud	197	161	5	16	15	82	7	36	39	115	32	157
Vestfold	237	188	7	25	17	86	6	26	54	151	43	194
Telemark	83	70	4	2	7	30	1	9	20	53	13	66
Aust-Agder	80	61	3	3	13	30	1	11	18	50	15	65
Vest-Agder	82	67	3	6	6	26	-	13	13	56	10	66
Rogaland	160	138	6	10	6	62	4	24	34	98	27	125
Hordaland	137	106	8	7	16	55	5	17	33	82	15	97
Sogn og Fjordane	41	29	1	3	8	13	2	5	6	28	5	33
Møre og Romsdal	79	50	3	11	15	37	6	12	19	42	15	57
Sør-Trøndelag	102	81	1	9	11	44	4	19	21	58	18	76
Nord-Trøndelag	43	35	3	2	3	16	2	4	10	27	4	31
Nordland	86	62	1	11	12	33	1	13	19	53	15	68
Troms	33	24	1	4	4	14	1	6	7	19	3	22
Finnmark	29	12	4	5	8	8	2	2	4	21	7	28
Byer	**2 565**	**2 150**	**170**	**74**	**171**	**1 269**	**29**	**309**	**931**	**1 296**	**207**	**1 503**
Østfold	63	55	4	4	-	22	2	8	12	41	7	48
Akershus	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	1
Oslo	1 438	1 173	104	21	140	820	12	171	637	618	103	721
Hedmark	16	15	1	-	-	7	-	3	4	9	-	9
Opland	30	25	1	2	2	6	1	3	2	24	2	26
Buskerud	105	92	7	3	3	40	-	20	20	65	16	81
Vestfold	90	83	4	3	-	26	1	9	16	64	12	76
Telemark	56	48	5	3	-	22	1	5	16	34	9	43
Aust-Agder	9	7	-	1	1	3	1	1	1	6	-	6
Vest-Agder	37	32	1	1	3	12	1	3	8	25	3	28
Rogaland	201	175	14	8	4	76	1	20	55	125	11	136
Bergen	291	245	17	16	13	137	6	40	91	154	23	177
Sogn og Fjordane	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
Møre og Romsdal	38	22	8	6	2	20	1	4	15	18	2	20
Sør-Trøndelag	159	148	4	5	2	63	1	17	45	96	18	114
Nord-Trøndelag	3	3	-	-	-	2	-	1	1	1	-	1
Nordland	16	15	-	-	1	5	-	1	4	11	-	11
Troms	10	9	-	1	-	5	1	2	2	5	-	5
Finnmark	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-
Oslo	1 438	1 173	104	21	140	820	12	171	637	618	103	721
Bergen	291	245	17	16	13	137	6	40	91	154	23	177
Trondheim	159	148	4	5	2	63	1	17	45	96	18	114
Stavanger	168	146	11	7	4	69	1	15	53	99	11	110
Drammen	73	69	2	2	-	23	-	12	11	50	7	57
Byer med												
15—20 000 innb.	115	100	11	3	1	46	3	10	33	69	8	77
10—15 000 »	154	131	9	11	3	46	2	17	27	108	15	123
5—10 000 »	130	108	9	8	5	47	4	19	24	83	19	102
under 5 000 innb.	37	30	3	1	3	18	-	8	10	19	3	22

Tabell 2. Drepte og skadede personer i 1939 i de

Fylker Byer	Drepte og skadede ialt	Drepte										
		I alt	Menn	Kvinner	Yrkes-sjåfører	Bilførere ellers	Motor-syklister	Syklister	Passasjerer	Gående	Andre	Uoppgitt
Riket	**2 595**	**116**	**91**	**25**	**4**	**7**	**10**	**17**	**17**	**47**	**12**	**2**
Bygder	**1 240**	**85**	**72**	**13**	**4**	**5**	**10**	**13**	**14**	**25**	**12**	**2**
Østfold	117	10	10	-	-	-	1	2	1	4	1	1
Aker	153	5	3	2	-	1	1	-	1	1	-	1
Rest av Akershus	118	11	11	-	-	1	3	3	-	3	1	-
Hedmark	115	5	3	2	1	-	-	2	-	1	1	-
Opland	59	8	7	1	1	-	1	-	1	3	2	-
Buskerud	99	8	7	1	-	1	1	2	1	3	-	-
Vestfold	112	6	5	1	-	-	1	-	1	2	2	-
Telemark	42	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Aust-Agder	34	2	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-
Vest-Agder	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rogaland	80	4	4	-	-	-	1	-	2	1	-	-
Hordaland	64	5	4	1	-	-	-	1	1	2	1	-
Sogn og Fjordane	16	2	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Møre og Romsdal	52	8	7	1	-	1	-	1	3	2	1	-
Sør-Trøndelag	55	4	3	1	-	-	-	1	1	-	2	-
Nord-Trøndelag	19	2	1	1	-	-	-	-	-	2	-	-
Nordland	41	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Troms	18	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Finnmark	12	2	2	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Byer	**1 355**	**31**	**19**	**12**	-	**2**	-	**4**	**3**	**22**	-	-
Østfold	25	3	2	1	-	-	-	-	-	3	-	-
Akershus	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	862	13	7	6	-	-	-	2	2	9	-	-
Hedmark	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opland	8	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Buskerud	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vestfold	32	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Telemark	28	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Aust-Agder	3	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Vest-Agder	13	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Rogaland	79	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Hordaland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bergen	142	6	5	1	-	-	-	1	-	5	-	-
Sogn og Fjordane	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Møre og Romsdal	22	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Sør-Trøndelag	71	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Nord-Trøndelag	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nordland	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Troms	6	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Finnmark	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	862	13	7	6	-	-	-	2	2	9	-	-
Bergen	142	6	5	1	-	-	-	1	-	5	-	-
Trondheim	71	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Stavanger	72	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Drammen	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Byer med												
15—20 000 innb.	52	3	1	2	-	-	-	-	-	3	-	-
10—15 000 »	50	3	1	2	-	1	-	-	-	2	-	-
5—10 000 »	63	4	4	-	-	1	-	-	1	2	-	-
under 5 000 innb.	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse.

I alt	Skadede																
	Menn	Kvinner	alvorlig			lettere			Yrkessjåfører	Bilførere ellers	Motorsyklister	Syklister	Passasjerer	Gående	Andre	Uoppgitt
			I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner								
2 479	**1 709**	**770**	**729**	**514**	**215**	**1 750**	**1 195**	**555**	**52**	**126**	**212**	**567**	**492**	**800**	**134**	**96**
1 155	**810**	**345**	**405**	**295**	**110**	**750**	**515**	**235**	**36**	**99**	**126**	**212**	**320**	**214**	**75**	**73**
107	69	38	43	30	13	64	39	25	2	9	9	29	26	20	6	6
148	100	48	46	32	14	102	68	34	3	9	16	28	18	32	16	26
107	86	21	41	31	10	66	55	11	3	16	16	18	17	20	11	6
110	81	29	23	19	4	87	62	25	3	13	11	21	42	13	5	2
51	41	10	17	12	5	34	29	5	2	5	3	6	17	11	6	1
91	60	31	39	23	16	52	37	15	2	7	7	13	29	20	6	7
106	72	34	38	28	10	68	44	24	1	12	11	16	37	19	7	3
41	27	14	10	6	4	31	21	10	3	1	4	5	17	9	2	-
32	18	14	13	9	4	19	9	10	1	5	6	7	6	3	1	3
34	23	11	15	10	5	19	13	6	-	5	6	6	9	6	-	2
76	54	22	26	22	4	50	32	18	-	5	13	12	17	26	3	-
59	45	14	18	16	2	41	29	12	2	3	9	19	10	7	1	8
14	10	4	5	3	2	9	7	2	1	1	1	5	3	2	-	1
44	31	13	17	12	5	27	19	8	4	1	3	5	25	4	2	-
51	31	20	23	16	7	28	15	13	-	3	2	9	14	12	6	5
17	14	3	4	4	-	13	10	3	1	1	4	2	6	2	-	1
40	30	10	15	11	4	25	19	6	5	3	5	7	13	4	1	2
17	12	5	8	8	-	9	4	5	-	-	-	3	8	4	2	-
10	6	4	4	3	1	6	3	3	3	-	-	1	6	-	-	-
1 324	**899**	**425**	**324**	**219**	**105**	**1 000**	**680**	**320**	**16**	**27**	**86**	**355**	**172**	**586**	**59**	**23**
22	12	10	8	4	4	14	8	6	-	1	3	4	6	6	1	1
2	2	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-
849	598	251	175	120	55	674	478	196	13	16	60	221	126	381	22	10
7	4	3	3	2	1	4	2	2	-	-	1	5	-	1	-	-
7	7	-	4	4	-	3	3	-	-	-	1	1	1	1	3	-
46	28	18	20	17	3	26	11	15	1	3	2	7	10	20	2	1
31	23	8	11	8	3	20	15	5	-	1	5	9	3	12	1	-
27	19	8	8	7	1	19	12	7	-	1	2	11	3	2	8	-
2	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-
12	7	5	5	2	3	7	5	2	-	1	-	5	-	5	-	1
78	39	39	20	13	7	58	26	32	-	1	6	24	3	36	4	4
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
136	92	44	40	26	14	96	66	30	-	2	3	35	10	76	7	3
1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
21	15	6	5	3	2	16	12	4	1	-	-	9	2	7	2	-
70	43	27	17	8	9	53	35	18	1	1	3	22	8	28	4	3
2	1	1	1	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-
5	4	1	1	-	1	4	4	-	-	-	-	1	-	1	3	-
5	3	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-	3	2	-
1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
849	598	251	175	120	55	674	478	196	13	16	60	221	126	381	22	10
136	92	44	40	26	14	96	66	30	-	2	3	35	10	76	7	3
70	43	27	17	8	9	53	35	18	1	1	3	22	8	28	4	3
71	35	36	15	9	6	56	26	30	-	2	5	21	3	32	4	4
23	14	9	12	9	3	11	5	6	1	-	1	2	3	15	1	-
49	33	16	14	10	4	35	23	12	-	2	-	22	4	14	7	-
47	30	17	18	9	9	29	21	8	1	1	5	12	3	17	7	1
59	44	15	23	21	2	36	23	13	-	3	9	16	14	11	6	-
20	10	10	10	7	3	10	3	7	-	-	-	4	1	12	1	2

Tabell 3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1939 fordelt etter skadevirkningen særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Trafikkenheter	I alle ulykker	I ulykker hvor mennesker ble			bare eiendomsskade	I alle ulykker	I ulykker hvor mennesker ble			bare eiendomsskade
		drept	alvorlig skadet	lettere skadet			drept	alvorlig skadet	lettere skadet	
	Riket:					Bygder:				
Alle enheter	**9 979**	**196**	**1 264**	**2 892**	**5 627**	**4 912**	**142**	**654**	**1 070**	**3 046**
Jernbanetog	16	3	2	5	6	11	2	1	2	6
Trikk	233	1	32	73	127	6	-	-	2	4
Drosjebil	649	3	51	138	457	290	1	24	49	216
Rutebil	410	4	43	73	290	237	3	29	31	174
Utleiebil	113	3	5	22	83	79	2	5	17	55
Privat personbil	3 267	24	261	609	2 373	1 969	18	167	318	1 466
Lastebil	2 168	43	188	449	1 488	1 091	34	107	178	772
Lukket varebil	527	4	38	112	373	225	3	21	35	166
Annen bil	110	5	15	25	65	55	4	7	11	33
Motorsykkel med sidevogn	24	-	4	11	9	11	-	1	5	5
Motorsykkel uten sidevogn	373	18	105	154	96	206	16	64	84	42
Annet motorkjøretøy	81	3	19	24	35	33	3	7	12	11
Alminnelig sykkel	838	26	180	524	108	281	19	87	151	24
Hestekjøretøy	106	-	14	31	61	72	-	12	23	37
Rytter	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1
Gående	904	52	270	570	12	265	31	101	131	2
Hund fri eller i bånd	12	-	2	3	7	6	-	1	1	4
Husdyr som leies	7	-	-	3	4	7	-	-	3	4
Husdyr som går fri	23	-	2	3	18	21	-	-	3	18
Annet	117	7	33	63	14	46	6	20	14	6
	Oslo:					Andre byer:				
Alle enheter	**2 828**	**24**	**332**	**1 225**	**1 247**	**2 239**	**30**	**278**	**597**	**1 334**
Jernbanetog	2	-	1	1	-	3	1	-	2	-
Trikk	176	1	24	68	83	51	-	8	3	40
Drosjebil	167	1	6	59	101	192	1	21	30	140
Rutebil	91	1	9	28	53	82	-	5	14	63
Utleiebil	17	1	-	4	12	17	-	-	1	16
Privat personbil	721	4	52	191	474	577	2	42	100	433
Lastebil	521	2	40	175	304	556	7	41	96	412
Lukket varebil	155	1	10	49	95	147	-	7	28	112
Annen bil	27	-	3	12	12	28	1	5	2	20
Motorsykkel med sidevogn	8	-	3	4	1	5	-	-	2	3
Motorsykkel uten sidevogn	98	1	23	49	25	69	1	18	21	29
Annet motorkjøretøy	27	-	7	7	13	21	-	5	5	11
Alminnelig sykkel	359	2	47	247	63	198	5	46	126	21
Hestekjøretøy	8	-	1	3	4	26	-	1	5	20
Rytter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gående	405	9	98	295	3	234	12	71	144	7
Hund fri eller i bånd	4	-	1	2	1	2	-	-	-	2
Husdyr som leies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Husdyr som går fri	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-
Annet	42	1	7	31	3	29	-	6	18	5

Tabell 4. Kollisjoner mellom trafikkenheter[1] i riket i 1939 fordelt etter skadevirkningen.

Trafikkenheter	Alle[3]	Jernbanetog	Trikk	Priv. personbil	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Lastebil med lasteplan	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy
A. Alle ulykker.															
Alle enheter[2]	**4 486**	**13**	**194**	**2349**	**352**	**178**	**38**	**898**	**180**	**21**	**18**	**97**	**12**	**129**	**7**
Jernbanetog	-	-													
Trikk	3	-	3												
Privat personbil	635	4	47	584											
Drosjebil	247	-	13	203	31										
Rutebil	185	-	14	137	29	5									
Utleiebil	59	1	2	33	8	6	9								
Lastebil med lasteplan	1 044	5	47	568	100	86	11	227							
Lukket varebil	311	2	12	132	30	16	5	84	30						
Annen bil	73	-	3	29	8	3	1	25	4	-					
Motorsykkel m. sidev.	13	-	1	6	-	-	-	1	3	-	2				
Motorsykkel u. sidev.	234	-	1	119	26	9	1	53	15	2	2	6			
Annet motorkjøretøy	56	-	-	21	8	-	1	20	2	2	2	-	-		
Alm. sykkel	608	-	11	216	43	17	4	209	48	3	2	31	3	21	
Hestekjøretøy	89	-	-	36	10	5	-	23	7	1	1	3	1	2	-
Rytter	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Akende, sparkst.	9	-	-	3	-	1	-	3	2	-	-	-	-	-	-
Gående	820	1	38	230	48	22	6	220	61	11	7	55	8	106	7
Hund fri eller i bånd	2	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Husdyr som går fri	6	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	-	-
Husdyr som leies	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Andre trafikkenheter	86	-	2	32	10	6	-	25	7	2	2	-	-	-	-
B. Ulykker med menneskeskade.															
Alle enheter[2]	**1 903**	**6**	**67**	**727**	**140**	**67**	**12**	**498**	**118**	**20**	**15**	**88**	**11**	**127**	**7**
Jernbanetog	-	-													
Trikk	-	-	-												
Priv. personbil	60	1	3	56											
Drosjebil	33	-	4	24	5										
Rutebil	26	-	-	20	3	3									
Utleiebil	11	1	1	5	2	1	1								
Lastebil med lasteplan	99	2	6	55	10	11	1	14							
Lukket varebil	31	1	3	12	2	2	1	10	-						
Annen bil	10	-	-	5	2	-	-	3	-	-					
Motorsykkel m. sidev.	4	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1				
Motorsykkel u. sidev.	155	-	1	77	16	8	-	38	8	1	2	4			
Annet motorkjøretøy	34	-	-	13	6	-	-	11	-	2	2	-	-		
Alm. sykkel	516	-	9	193	35	14	3	170	38	3	2	27	3	19	
Hestekjøretøy	35	-	-	11	4	1	-	12	2	1	1	1	-	2	-
Rytter	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Akende, sparkst.	9	-	-	3	-	1	-	3	2	-	-	-	-	-	-
Gående	812	1	37	227	46	22	6	219	61	11	7	54	8	106	7
Hund fri eller i bånd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Husdyr som går fri	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Husdyr som leies	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Andre trafikkenheter	64	-	2	24	9	4	-	17	6	2	-	-	-	-	-

[1] Hvor det har vært med flere enn to enheter, er det bare regnet med de to som sto først på skjemaet hvor de forskjellige enheter skulde føres opp i samme rekkefølge som i denne tabellen og to av samme slags etter deres andel i ulykken.

[2] Sumtall for kollisjoner mellom vedkommende enhet og enheter av samme slags eller enheter som er ført opp etterpå i rekken.

[3] Sumtall for kollisjoner mellom vedkommende enhet og enheter av samme slags eller enheter som er ført opp foran i rekken.

Tabell 5. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter måneder særskilt for 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
Riket	**63**	**5 109**	**683**	**1 818**	**2 608**	**2 246**	**314**	**794**	**1 138**
Januar	5	408	48	147	213	134	20	45	69
Februar	4	307	24	100	183	93	5	27	61
Mars	4	370	29	93	248	146	14	38	94
April	8	367	65	150	152	184	33	76	75
Mai	8	522	89	226	207	265	45	122	98
Juni	4	537	77	157	303	276	44	70	162
Juli	5	567	88	239	240	231	41	87	103
August	4	641	111	190	340	306	59	89	158
September	4	218	14	86	118	125	9	46	70
Oktober	5	344	28	137	179	190	16	81	93
November	5	390	48	136	206	160	12	67	81
Desember	7	438	62	157	219	136	16	46	74
Bygder	**62**	**2 544**	**475**	**855**	**1 214**	**977**	**213**	**320**	**444**
Januar	5	201	28	65	108	69	9	20	40
Februar	4	168	15	58	95	41	4	14	23
Mars	4	194	21	46	127	58	8	13	37
April	8	178	45	63	70	83	23	25	35
Mai	7	216	54	94	68	102	27	43	32
Juni	4	260	52	73	135	122	30	30	62
Juli	5	320	72	129	119	118	34	45	39
August	4	364	87	102	175	159	45	44	70
September	4	81	11	34	36	35	7	14	14
Oktober	5	148	16	48	84	71	8	27	36
November	5	189	32	66	91	61	9	27	25
Desember	7	225	42	77	106	58	9	18	31
Oslo	**63**	**1 438**	**99**	**548**	**791**	**820**	**53**	**316**	**451**
Januar	5	82	9	27	46	30	5	11	14
Februar	4	56	3	15	38	26	-	3	23
Mars	4	87	4	26	57	52	3	16	33
April	8	115	14	58	43	71	6	41	24
Mai	8	186	15	85	86	114	10	58	46
Juni	4	181	16	57	108	113	9	31	73
Juli	5	138	12	66	60	67	5	29	33
August	4	165	9	51	105	98	6	29	63
September	4	90	3	34	53	63	2	22	39
Oktober	5	130	5	60	65	80	4	37	39
November	5	113	6	39	68	67	2	25	40
Desember	7	95	3	30	62	39	1	14	24
Andre byer	**63**	**1 127**	**109**	**415**	**603**	**449**	**48**	**158**	**243**
Januar	5	125	11	55	59	35	6	14	15
Februar	4	83	6	27	50	26	1	10	15
Mars	4	89	4	21	64	36	3	9	24
April	8	74	6	29	39	30	4	10	16
Mai	8	120	20	47	53	49	8	21	20
Juni	4	96	9	27	60	41	5	9	27
Juli	5	109	4	44	61	46	2	13	31
August	4	112	15	37	60	49	8	16	25
September	4	47	-	18	29	27	-	10	17
Oktober	5	66	7	29	30	39	4	17	18
November	5	88	10	31	47	32	1	15	16
Desember	7	118	17	50	51	39	6	14	19

Tabell 5 (forts.). Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter måneder særskilt for bygdene, Oslo og andre byer.

Måneder	Riket		Bygder		Oslo		Andre byer	
	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade
1939								
Januar—April	1 452	557	741	251	340	179	371	127
Mai—Oktober	2 829	1 393	1 389	607	890	535	550	251
November—Desember	828	296	414	119	208	106	206	71
1940								
Januar—April	1 024	318	465	107	269	125	290	86

Tabell 6. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter dager særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ukedager	Ulykker i alt	Ulykker på:			Ulykker med menneske-skade i alt	Ulykker med menneske-skade på:		
		helligdager	dagen før eller etter helligdag	andre dager		helligdager	dagen før eller etter helligdag	andre dager
Riket	**5 109**	**683**	**1 818**	**2 608**	**2 246**	**314**	**794**	**1 138**
Mandag	679	23	656	-	300	9	291	-
Tirsdag	629	10	54	565	274	1	29	244
Onsdag	698	23	36	639	294	10	14	270
Torsdag	694	20	22	652	295	11	7	277
Fredag	782	16	14	752	363	9	7	347
Lørdag	1 036	-	1 036	-	446	-	466	-
Søndag	591	591	-	-	274	274	-	-
Bygder	**2 544**	**475**	**855**	**1 214**	**977**	**213**	**320**	**444**
Mandag	331	14	317	-	125	7	118	-
Tirsdag	302	10	16	276	111	1	12	98
Onsdag	310	11	20	279	116	6	7	103
Torsdag	332	15	11	306	118	11	3	104
Fredag	367	13	1	353	145	6	-	139
Lørdag	490	-	490	-	180	-	180	-
Søndag	412	412	-	-	182	182	-	-
Oslo	**1 438**	**99**	**548**	**791**	**820**	**53**	**316**	**451**
Mandag	197	2	195	-	114	1	113	-
Tirsdag	193	-	28	165	107	-	16	91
Onsdag	214	6	8	200	119	3	4	112
Torsdag	206	1	2	203	109	-	-	109
Fredag	234	2	9	223	146	2	5	139
Lørdag	306	-	306	-	178	-	178	-
Søndag	88	88	-	-	47	47	-	-
Andre byer	**1 127**	**109**	**415**	**603**	**449**	**48**	**158**	**243**
Mandag	151	7	144	-	61	1	60	-
Tirsdag	134	-	10	124	56	-	1	55
Onsdag	174	6	8	160	59	1	3	55
Torsdag	156	4	9	143	68	-	4	64
Fredag	181	1	4	176	72	1	2	69
Lørdag	240	-	240	-	88	-	88	-
Søndag	91	91	-	-	45	45	-	-

Tabell 7. Trafikkulykker i 1939 fordelt etter klokkeslett særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Klokkeslett	Alle dager	Helligdager	Dagen før eller etter søn- og helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dagen før eller etter søn- og helligdager	Andre dager
	Riket				Bygder			
Alle	**5 109**	**683**	**1 818**	**2 608**	**2 544**	**475**	**855**	**1 214**
0—0.59	56	18	24	14	38	15	14	9
1—1.59	46	20	14	12	22	10	5	7
2—2.59	42	24	8	10	29	17	5	7
3—3.59	16	7	4	5	10	7	2	1
4—4.59	10	4	3	3	7	2	3	2
5—5.59	18	5	7	6	13	4	6	3
6—6.59	46	5	14	27	19	5	4	10
7—7.59	98	7	41	50	46	6	20	20
8—8.59	199	9	71	119	71	6	25	40
9—9.59	248	14	89	145	104	10	35	59
10—10.59	302	30	120	152	152	21	52	79
11—11.59	346	45	110	191	172	27	51	94
12—12.59	376	43	146	187	167	27	56	84
13—13.59	361	40	144	177	154	29	53	72
14—14.59	425	43	157	225	200	35	72	93
15—15.59	360	43	128	189	186	32	56	98
16—16.59	472	59	161	252	244	47	81	116
17—17.59	431	39	156	236	208	31	74	103
18—18.59	315	44	117	154	174	25	67	82
19—19.59	278	42	87	149	138	30	38	70
20—20.59	206	46	64	96	112	31	38	43
21—21.59	147	33	40	74	86	20	22	44
22—22.59	121	26	40	55	69	11	29	29
23—23.59	87	18	34	35	48	12	19	17
Uoppgitt	103	19	39	45	75	15	28	32
	Oslo				Andre byer			
Alle	**1 438**	**99**	**548**	**791**	**1 127**	**109**	**415**	**603**
0—0.59	14	2	9	3	4	1	1	2
1—1.59	11	7	2	2	13	3	7	3
2—2.59	6	2	2	2	7	5	1	1
3—3.59	3	-	1	2	3	-	1	2
4—4.59	-	-	-	-	3	2	-	1
5—5.59	3	-	-	3	2	1	1	-
6—6.59	21	-	9	12	6	-	1	5
7—7.59	30	-	10	20	22	1	11	10
8—8.59	83	2	31	50	45	1	15	29
9—9.59	87	2	28	57	57	2	26	29
10—10.59	78	6	37	35	72	3	31	38
11—11.59	87	6	30	51	87	12	29	46
12—12.59	102	9	43	50	107	7	47	53
13—13.59	93	6	44	43	114	5	47	62
14—14.59	135	2	56	77	90	6	29	55
15—15.59	103	4	43	56	71	7	29	35
16—16.59	158	7	53	98	70	5	27	38
17—17.59	125	3	49	73	98	5	33	60
18—18.59	67	6	29	32	74	13	21	40
19—19.59	91	8	32	51	49	4	17	28
20—20.59	47	8	11	28	47	7	15	25
21—21.59	32	6	10	16	29	7	8	14
22—22.59	24	8	6	10	28	7	5	16
23—23.59	20	4	7	9	19	2	8	9
Uoppgitt	18	1	6	11	10	3	5	2

Tabell 8. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter vær og lysforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Fullt dagslys	Skumring	Mørkt		Uoppgitt
				med god kunstig belysning	uten god kunstig belysning	
Riket	**5 109**	**3 840**	**307**	**396**	**331**	**235**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	81	39	13	13	15	1
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	23	6	5	8	2	2
b. » i svak vind ell. stille	201	142	16	22	19	2
c. » vindstyrken uoppgitt	115	73	7	23	4	8
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	14	9	2	2	1	-
b. —»— i svak vind ell. stille	92	51	8	15	17	1
c. —»— vindstyrken uoppgitt	41	18	3	4	12	4
4. Storm ell. sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	31	21	2	1	6	1
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	3 799	3 063	206	257	206	67
6. Uoppgitt	712	418	45	51	49	149
Bygder	**2 544**	**1 910**	**159**	**88**	**292**	**95**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	44	22	6	2	13	1
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	10	4	4	-	1	1
b. » i svak vind ell. stille	104	75	11	7	11	-
c. » vindstyrken uoppgitt	46	32	2	3	3	6
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	10	6	2	1	1	-
b. —»— svak vind ell. stille	64	35	7	4	17	1
c. —»— vindstyrken uoppgitt	28	11	3	-	11	3
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	20	12	-	1	6	1
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	1 936	1 557	102	61	187	29
6. Uoppgitt	282	156	22	9	42	53
Oslo	**1 438**	**1 062**	**82**	**164**	**10**	**120**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	26	12	7	6	1	-
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	-	-	-	-	-	-
b. » svak vind ell. stille	36	30	1	2	1	2
c. » vindstyrken uoppgitt	32	18	4	8	-	2
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	2	2	-	-	-	-
b. —»— i svak vind ell. stille	13	6	-	7	-	-
c. —»— vindstyrken uoppgitt	6	4	-	2	-	-
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	3	3	-	-	-	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt ell. svak vind ell. stille	958	770	50	105	4	29
6. Uoppgitt	362	217	20	34	4	87
Andre byer	**1 127**	**868**	**66**	**144**	**29**	**20**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	11	5	-	5	1	-
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	13	2	1	8	1	1
b. » i svak vind ell. stille	61	37	4	13	7	-
c. » vindstyrken uoppgitt	37	23	1	12	1	-
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	2	1	-	1	-	-
b. —»— i svak vind ell. stille	15	10	1	4	-	-
c. —»— vindstyrken uoppgitt	7	3	-	2	1	1
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	8	6	2	-	-	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	905	736	54	91	15	9
6. Uoppgitt	68	45	3	8	3	9

Tabell 9. Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
1. Riksveg	**1 626**	**1 019**	**136**	**126**	**18**	**181**	**32**	**114**
a. Alminnelig veg	387	232	22	39	6	48	9	31
b. Vegkryss	195	145	17	6	2	20	1	4
c. Vegmøte	200	153	13	8	1	18	2	5
d. På bru og ved bru	64	48	-	11	2	2	1	-
e. Under bru	5	2	-	-	-	1	1	1
f. Jernbanekryssing, bevoktet	3	1	-	1	-	1	-	-
g. Jernbanekryssing, ubevoktet	2	1	-	1	-	-	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	28	19	3	-	-	4	-	2
i. Skinnegang	2	-	1	-	-	-	1	-
j. Flere fareelementer sammen	8	7	-	-	-	1	-	-
k. Annet	53	32	6	3	-	6	-	6
l. Uoppgitt	679	379	74	57	7	80	17	65
Riksveg med fri oversikt	838	452	72	73	10	137	23	71
med mindre oversikt	558	415	43	37	6	23	5	29
med ingen oversikt	96	78	4	7	1	3	-	3
med uoppgitt om oversikt	134	74	17	9	1	18	4	11
2. Fylkes- eller bygdeveg	**787**	**479**	**83**	**52**	**13**	**106**	**8**	**46**
a. Alminnelig veg	145	80	8	12	3	27	1	14
b. Vegkryss	155	122	11	1	2	13	-	6
c. Vegmøte	106	75	19	5	-	4	2	1
d. På bru og ved bru	29	18	3	3	2	1	-	2
e. Under bru	3	3	-	-	-	-	-	-
f. Jernbanekryssing, bevoktet	3	-	1	2	-	-	-	-
g. Jernbanekryssing, ubevoktet	7	5	1	1	-	-	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	20	12	1	-	-	6	-	1
i. Skinnegang	-	-	-	-	-	-	-	-
j. Flere fareelementer sammen	8	6	2	-	-	-	-	-
k. Annet	31	17	1	1	-	7	-	5
l. Uoppgitt	280	141	36	27	6	48	5	17
Fylkes- eller bygdeveg med fri oversikt	367	172	43	32	6	80	6	28
med mindre fri oversikt	284	210	30	13	4	16	1	10
med ingen oversikt	74	64	2	3	1	3	-	1
med uoppgitt om oversikt	62	33	8	4	2	7	1	7
3. Privat veg	**23**	**10**	**3**	**2**	**-**	**3**	**-**	**-**
a. Alminnelig veg	4	2	-	-	-	2	-	-
b. Vegkryss	-	-	-	-	-	-	-	-
c. Vegmøte	3	2	-	-	-	1	-	-
d. På bru og ved bru	1	-	-	-	-	1	-	-

Tabell 9 (forts.). Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
e. Under bru	-	-	-	-	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, bevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Jernb.kryssing, ubevoktet	2	2	-	-	-	-	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk ..	2	1	1	-	-	-	-	-
i. Skinnegang.....	-	-	-	-	-	-	-	-
j. Flere fareelementer sammen	-	-	-	-	-	-	-	-
k. Annet	-	-	-	-	-	-	-	-
l. Uoppgitt	11	3	2	2	-	4	-	-
Privat veg								
med fri oversikt	15	5	1	2	-	7	-	-
med mindre fri oversikt	2	1	1	-	-	-	-	-
med ingen oversikt .	2	2	-	-	-	-	-	-
med uoppgitt om oversikt.....	4	2	1	-	-	1	-	-
4. Ulykkessted uoppgitt	**108**	**53**	**18**	**5**	**1**	**27**	**-**	**4**
Veg								
med fri oversikt.....	69	35	9	3	1	18	-	3
med mindre fri oversikt	21	9	7	1	-	4	-	-
med ingen oversikt .	2	1	-	-	-	-	-	1
med uoppgitt om oversikt.....	16	8	2	1	-	5	-	-
Oslo	**1 438**	**726**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
1. Gate	**1 356**	**681**	**147**	**25**	**11**	**376**	**4**	**112**
a. Gate (uten fareelement)	154	52	18	8	1	65	-	10
b. Gatekryss, gatemøte	708	449	74	8	2	130	3	42
c. På bru og ved bru	17	6	1	-	-	10	-	-
d. Under bru	-	-	-	-	-	-	-	-
e. Jernb.kryssing, bevoktet	1	1	-	-	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, ubevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Utg. fra skole, kirke, fabrikk ..	21	8	7	-	-	6	-	-
h. Skinnegang.....	120	42	9	1	4	34	-	30
i. Flere fareelementer sammen	143	65	22	1	1	37	-	17
j. Uoppgitt	192	58	16	7	3	94	1	13
Gate								
med fri oversikt	806	368	95	13	8	247	2	73
med mindre fri oversikt	145	112	17	2	-	11	-	3
med ingen oversikt .	12	9	2	-	-	1	-	-
uoppgitt om oversikt	393	192	33	10	3	117	2	36
2. Plass	**45**	**14**	**7**	**1**	-	**13**	-	**10**
a. Gatemøte	12	8	3	-	-	1	-	-
b. Utgang fra skole kirke, fabrikk ..	1	-	1	-	-	-	-	-

Tabell 9 (forts.). Trafikkulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
c. Gårdsplass (fabrikktomt)	6	2	1	-	-	1	-	2
d. Skinnegang	2	1	-	-	-	-	-	1
e. Annet	9	1	1	-	-	2	-	5
f. Uoppgitt	15	2	1	1	-	9	-	2
Plass								
med rundkjøringsanlegg	2	-	1	-	-	-	-	1
uten rundkjøringsanlegg	18	9	5	1	-	1	-	2
uoppgitt om rundkjøringsanlegg	25	5	1	-	-	12	-	7
3. Ulykkesstedet uoppgitt	**37**	**21**	**4**	-	-	**7**	-	**5**
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
1. Gate	**1 051**	**585**	**152**	**50**	**3**	**234**	**6**	**21**
a. Gate (uten fareelementer)	181	64	19	11	-	79	-	8
b. Gatekryss, gatemøte	551	405	70	9	1	57	3	6
c. På bru og ved bru	10	5	1	-	-	4	-	-
d. Under bru	-	-	-	-	-	-	-	-
e. Jernb.kryssing, bevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, ubevoktet	3	1	-	1	-	1	-	-
g. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	16	7	1	1	-	7	-	-
h. Skinnegang	72	31	8	7	1	21	1	3
i. Flere fareelementer sammen	21	8	7	1	-	5	-	-
j. Uoppgitt	197	64	46	20	1	60	2	4
Gate								
med fri oversikt	686	313	112	40	3	196	6	16
med mindre fri oversikt	247	199	20	8	-	17	-	3
med ingen oversikt	22	13	1	-	-	7	-	1
uoppgitt om oversikt	96	60	19	2	-	14	-	1
2. Plass	**24**	**12**	**3**	**1**	-	**4**	-	**4**
a. Gatemøte	4	3	1	-	-	-	-	-
b. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	1	1	-	-	-	-	-	-
c. Gårdsplass (fabrikktomt)	2	1	-	-	-	1	-	
d. Skinnegang	-	-	-	-	-	-	-	-
e. Annet	2	1	-	-	-	-	-	1
f. Uoppgitt	15	6	2	1	-	3	-	3
Plass								
med rundkjøringsanlegg	1	-	-	-	-	1	-	-
uten rundkjøringsanlegg	13	8	2	1	-	1	-	1
uoppgitt om rundkjøringsanlegg	10	4	1	-	-	2	-	3
3. Ulykkesstedet uoppgitt	**52**	**22**	**9**	**3**	**1**	**16**	-	**1**

Tabell 10. Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Vegdekkets art								
Riket	**5 109**	**2 896**	**562**	**265**	**47**	**972**	**50**	**317**
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
Grus	1 501	898	116	129	27	168	32	131
Alm. makadam	94	60	11	8	-	10	2	3
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	680	433	83	34	5	99	4	22
Betong	60	41	7	2	-	9	-	1
Brustein	102	59	15	6	-	18	-	4
Uoppgitt	107	70	8	6	-	18	2	3
Oslo	**1 438**	**716**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
Grus	23	10	-	4	-	6	-	3
Alm. makadam	52	26	3	-	-	17	1	5
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	294	147	30	3	2	87	2	23
Betong	15	8	2	-	-	4	-	1
Brustein	819	419	105	15	9	210	1	60
Uoppgitt	235	106	18	4	-	72	-	35
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
Grus	187	91	21	16	1	48	1	9
Alm. makadam	89	55	9	5	-	18	-	2
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	340	196	54	11	-	73	2	4
Betong	17	8	3	-	-	5	-	1
Brustein	457	256	69	16	3	100	3	10
Trebrulegning	1	-	1	-	-	-	-	-
Uoppgitt	36	13	7	6	-	10	-	-
Føreforholdene								
Riket	**5 109**	**2 896**	**562**	**265**	**47**	**972**	**50**	**317**
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
Tørt	1 326	798	72	111	24	196	27	98
Vått	327	216	35	23	2	24	4	23
Islagt	425	269	74	25	2	31	6	18
Snødekt	301	185	49	11	3	39	2	12
Uoppgitt	165	93	10	15	1	32	1	13
Oslo	**1 438**	**716**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
Tørt	781	410	75	13	7	212	2	62
Vått	155	80	21	4	4	32	-	14
Islagt	102	51	27	4	-	19	-	1
Snødekt	40	21	9	1	-	9	-	-
Uoppgitt	360	154	26	4	-	124	2	50
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
Tørt	639	341	66	33	2	177	5	15
Vått	221	136	35	7	1	35	-	7
Islagt	112	51	28	6	1	25	-	1
Snødekt	114	68	29	5	-	10	1	1
Uoppgitt	41	23	6	3	-	7	-	2

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Feil ved vegdekket.								
Riket	**5 109**	**2 896**	**562**	**265**	**47**	**972**	**50**	**317**
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
Homp ell. hull i vegen	22	8	1	4	2	3	-	4
Telegrop	2	-	1	-	-	-	-	1
Annet	207	118	25	19	4	23	2	16
Ingen slike feil	455	273	30	36	3	66	10	37
Uoppgitt	1 858	1 162	183	126	23	230	28	106
Oslo	**1 438**	**716**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
Homp ell. hull i vegen	-	-	-	-	-	-	-	-
Telegrop	1	-	-	-	-	-	-	1
Annet	39	20	7	2	-	6	-	4
Ingen slike feil	151	82	10	5	4	39	-	11
Uoppgitt	1 247	614	141	19	7	351	4	111
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
Homp ell. hull i vegen	5	-	-	-	1	3	-	1
Telegrop	-	-	-	-	-	-	-	-
Annet	49	26	10	1	-	10	1	1
Ingen slike feil	178	103	14	8	-	51	1	1
Uoppgitt	895	490	140	45	3	190	4	23
Bakke- og stigningsforhold.								
Riket	**5 109**	**2 896**	**562**	**265**	**47**	**972**	**50**	**317**
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
Bakke, bratt	44	25	7	4	2	5	-	1
Bakke, ikke bratt	183	109	16	16	3	21	6	12
Bakketopp	63	47	2	4	1	7	-	2
Bakkefot	23	16	4	-	-	1	-	2
Jevnt stigende veg	566	364	65	37	10	50	3	37
Horisontal veg	1 303	772	118	99	12	193	25	84
Uoppgitt	362	228	28	25	4	45	6	26
Oslo	**1 438**	**716**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
Bakke, bratt	12	7	-	1	1	2	-	1
Bakke, ikke bratt	71	31	14	2	1	16	-	7
Bakketopp	6	5	-	-	-	-	-	1
Bakkefot	41	17	9	1	1	12	-	1
Jevnt stigende gate	312	166	45	2	2	84	-	13
Horisontal gate	519	249	57	10	2	153	-	48
Uoppgitt	477	241	33	10	4	129	4	56
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
Bakke, bratt	27	12	2	4	1	5	-	3
Bakke, ikke bratt	65	36	6	8	-	14	-	1
Bakketopp	6	3	3	-	-	-	-	-
Bakkefot	7	4	1	-	-	2	-	-
Jevnt stigende gate	215	119	32	7	-	51	1	5
Horisontal gate	622	329	92	30	2	149	5	15
Uoppgitt	185	116	28	5	1	33	-	2

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Vegbredde, kurveforhold.								
Riket	**5 109**	**2 896**	**562**	**265**	**47**	**972**	**50**	**317**
Bygder	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
Under 3 m	48	24	2	8	3	7	1	3
3—3.9 »	285	198	18	23	3	15	4	24
4—4.9 »	646	408	55	51	7	57	14	54
5—5.9 »	659	392	55	57	11	96	11	37
6—6.9 »	431	262	51	22	1	67	5	23
7—7.9 »	161	103	20	9	-	21	1	7
8—8.9 »	67	46	8	1	1	8	-	3
9 m og over	55	33	8	5	1	6	-	2
Uoppgitt bredde	192	95	23	9	5	45	4	11
Ikke kurve	1 007	546	99	54	13	200	26	69
Slak kurve	681	441	60	62	12	53	5	48
Skarp kurve	428	307	33	39	6	15	1	27
Uoppgitt om kurve	428	267	48	30	1	54	8	20
Av tilfelle hvor det var skarp kurve var det k. med overhøyde	89	67	9	5	2	-	-	6
k. uten overhøyde	117	82	8	9	2	8	-	8
ikke oppgitt om overhøyde	222	158	16	25	2	7	1	13
Oslo	**1 438**	**716**	**158**	**26**	**11**	**396**	**4**	**127**
Under 4 m	6	3	-	-	-	3	-	-
4— 6.9 »	61	27	7	2	-	21	-	4
7— 8.9 »	277	146	34	5	2	75	1	14
9—10.9 »	214	121	33	3	1	45	2	9
11—12.9 »	87	53	10	-	1	19	-	4
13—14.9 »	35	23	3	1	-	7	-	1
15 m og over	40	25	3	1	-	7	-	4
Uoppgitt bredde	718	318	68	14	7	219	1	91
Ikke kurve	743	379	79	10	8	215	-	52
Slak kurve	45	21	6	1	-	11	-	6
Skarp kurve	22	10	2	-	-	4	-	6
Uoppgitt om kurve	628	306	71	15	3	166	4	63
Andre byer	**1 127**	**619**	**164**	**54**	**4**	**254**	**6**	**26**
Under 4 m	35	14	5	2	-	13	-	1
4— 6.9 »	401	218	53	29	-	88	2	11
7— 8.9 »	311	167	56	13	1	66	3	5
9—10.9 »	131	74	17	3	2	31	1	3
11—12.9 »	70	42	10	2	-	16	-	-
13—14.9 »	15	11	1	-	-	2	-	1
15 m og over	61	35	6	3	-	14	-	3
Uoppgitt bredde	103	58	16	2	1	24	-	2
Ikke kurve	604	311	89	22	1	161	5	15
Slak kurve	128	63	18	19	2	23	1	2
Skarp kurve	51	30	9	3	-	7	-	2
Uoppgitt om kurve	344	215	48	10	1	63	-	7

Tabell 11. Trafikkulykker i bygdene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegbredden, kantvernets art og vegkantens fasthet.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Alle	**2 544**	**1 561**	**240**	**185**	**32**	**322**	**40**	**164**
A. Sammenh. murt ell. støpt rekkverk	**55**	**36**	**3**	**7**	-	**6**	**2**	**1**
Under 3 m	-	-	-	-	-	-	-	-
3—3.9 »	14	12	-	2	-	-	-	-
4—4.9 »	18	10	2	3	-	2	-	1
5—5.9 »	14	9	-	2	-	2	1	-
6—6.9 »	6	3	1	-	-	1	1	-
7—7.9 »	1	1	-	-	-	-	-	-
8—8.9 »	1	1	-	-	-	-	-	-
9 m. og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	1	-	-	-	-	1	-	-
B. Annet rekkverk	**78**	**54**	**8**	**7**	-	**5**	**1**	**3**
Under 3 m	1	-	-	-	-	1	-	-
3—3.9 »	6	2	1	2	-	-	-	1
4—4.9 »	15	12	1	-	-	1	1	-
5—5.9 »	23	17	2	2	-	2	-	-
6—6.9 »	20	14	2	1	-	1	-	2
7—7.9 »	9	6	2	1	-	-	-	-
8—8.9 »	2	2	-	-	-	-	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	2	1	-	1	-	-	-	-
C. Stabbestelner	**312**	**206**	**22**	**45**	**2**	**12**	**2**	**23**
Under 3 m	14	6	1	2	1	1	1	2
3—3.9 »	69	52	3	6	-	2	-	6
4—4.9 »	127	89	6	22	-	1	1	8
5—5.9 »	55	32	6	9	1	6	-	1
6—6.9 »	22	14	4	2	-	-	-	2
7—7.9 »	6	4	1	1	-	-	-	-
8—8.9 »	6	1	1	1	-	-	-	3
9 m og over	1	1	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	12	7	-	2	-	2	-	1
D. Intet rekkverk	**1 325**	**792**	**119**	**81**	**21**	**189**	**20**	**103**
Under 3 m	16	9	-	3	2	2	-	-
3—3.9 »	133	87	8	9	2	10	2	15
4—4.9 »	313	189	26	18	5	29	9	37
5—5.9 »	375	221	29	27	6	63	4	25
6—6.9 »	260	148	28	17	1	47	4	15
7—7.9 »	96	57	11	5	-	17	-	6
8—8.9 »	39	32	3	-	1	3	-	-
9 m og over	28	19	3	1	-	4	-	1
Uoppgitt	65	30	11	1	4	14	1	4
E. Uoppg. om rekkverk	**774**	**473**	**88**	**45**	**9**	**110**	**15**	**34**
Under 3 m	19	9	1	4	-	4	-	1
3—3.9 »	67	46	5	3	1	8	2	2
4—4.9 »	170	105	22	8	2	19	3	11
5—5.9 »	190	113	18	17	4	23	6	9
6—6.9 »	123	83	17	2	-	18	-	3
7—7.9 »	47	35	5	2	-	3	1	1
8—8.9 »	19	10	4	-	-	5	-	-
9 m og over	26	13	5	4	1	2	-	1
Uoppgitt	113	59	11	5	1	28	3	6

Tabell 11 (forts.). Trafikkulykker i bygdene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten, vegbredden, kantvernets art og vegkantens fasthet.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på annnet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
A. Fast vegkant	**1 237**	**745**	**116**	**86**	**16**	**163**	**25**	**86**
Under 3 m	17	10	1	1	-	2	-	3
3—3.9 »	137	92	9	6	2	13	1	14
4—4.9 »	336	219	25	26	2	29	10	25
5—5.9 »	352	202	31	34	8	51	7	19
6—6.9 »	236	136	29	12	1	41	5	12
7—7.9 »	69	43	9	3	-	9	1	4
8—8.9 »	23	13	3	-	1	3	-	3
9 m og over	15	6	-	3	1	4	-	1
Uoppgitt	52	24	9	1	1	11	1	5
B. Løs vegkant	**252**	**124**	**12**	**38**	**9**	**21**	**5**	**43**
Under 3 m	15	5	-	5	2	2	1	-
3—3.9 »	39	20	1	9	1	2	-	6
4—4.9 »	85	44	4	8	3	4	3	19
5—5.9 »	66	32	4	10	1	7	1	11
6—6.9 »	24	12	-	4	-	3	-	5
7—7.9 »	5	2	-	1	-	1	-	1
8—8.9 »	2	1	1	-	-	-	-	-
9 m og over	2	1	1	-	-	-	-	-
Uoppgitt	14	7	1	1	2	2	-	1
C. Ingen vegkant	**521**	**346**	**56**	**27**	**4**	**70**	**5**	**13**
Under 3 m	13	7	-	2	1	3	-	-
3—3.9 »	38	30	2	2	-	1	2	1
4—4.9 »	105	72	12	5	2	10	-	4
5—5.9 »	132	88	10	8	1	23	-	2
6—6.9 »	87	60	9	3	-	14	-	1
7—7.9 »	55	34	9	3	-	7	-	2
8—8.9 »	35	25	4	1	-	5	-	-
9 m og over	27	17	5	2	-	2	-	1
Uoppgitt	29	13	5	1	-	5	3	2
D. Uoppgitt om vegkant	**460**	**299**	**42**	**32**	**3**	**58**	**5**	**21**
Under 3 m	5	2	1	-	-	2	-	-
3—3.9 »	53	38	3	6	-	3	1	2
4—4.9 »	95	57	10	11	-	9	1	7
5—5.9 »	90	62	7	4	1	9	3	4
6—6.9 »	78	56	8	3	-	7	-	4
7—7.9 »	28	21	3	2	-	2	-	-
8—8.9 »	7	7	-	-	-	-	-	-
9 m og over	12	9	2	1	-	-	-	-
Uoppgitt	92	47	8	5	2	26	-	4
E. Brøytekanter	**74**	**47**	**14**	**2**	-	**10**	-	**1**
Under 3 m	-	-	-	-	-	-	-	-
3—3.9 »	21	19	2	-	-	-	-	-
4—4.9 »	22	15	5	1	-	-	-	1
5—5.9 »	17	8	3	1	-	5	-	-
6—6.9 »	7	1	4	-	-	2	-	-
7—7.9 »	2	1	-	-	-	1	-	-
8—8.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	5	3	-	-	-	2	-	-

Tabell 12. Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkens hoved-

Årsaker	Alle	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rute-bil	Utleie-bil	Privat person-bil
Riket	**5 109**	**2**	**36**	**275**	**193**	**61**	**1 598**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	**527**	-	**4**	**13**	**13**	**4**	**157**
Var uøvd eller ute av trening	57	-	-	-	-	1	21
Hadde ikke nok kjennskap til denne bil, sykkel, hest m. v.	3	-	-	-	-	-	1
Alkoholpåvirket	130	-	-	4	-	1	37
Trett på grunn av lang tjenestetid eller kjøring	2	-	-	-	-	-	2
Trett av annen grunn	5	-	-	-	1	-	2
Legemlig mangel	12	-	-	-	-	-	-
Plutselig sykdom eller illebefinnende	6	-	-	-	-	-	2
Nervøsitet	6	-	-	-	-	-	1
Åndelig mangel	1	-	-	-	-	-	-
Blendet av lyskaster på annet kjøretøy	12	-	-	-	-	-	9
Forvirret av trafikken	28	-	-	-	1	-	3
Uoppmerksomhet (f. eks. ikke sett seg om)	152	-	4	7	7	-	51
Dumdristighet, uforsiktighet	82	-	-	2	3	2	23
Falt eller mistet balansen	24	-	-	-	1	-	1
Annen årsak hos fører, syklist, gående, passasjer	7	-	-	-	-	-	4
Årsak til ulykken hos kjøretøyet	**202**	-	**2**	**13**	**7**	**5**	**68**
Bremser i uorden	69	-	-	1	2	2	22
Ratt eller andre redskaper til manøvrering i uorden	13	-	-	-	2	2	2
Ingen lykter, lyktene slokt	10	-	-	-	-	-	7
Den ene forlykt slokt	4	-	-	1	-	-	1
Intet baklys	-	-	-	-	-	-	-
For svak lysføring	3	-	-	1	-	-	1
For sterk lysføring	-	-	-	-	-	-	-
Brudd på forgaffel, hjul m. v.	9	-	-	-	1	1	-
Punktering	14	-	-	1	-	-	10
Motorstopp	4	-	-	1	-	-	1
Frontglass dugget o. l.	14	-	-	1	-	-	7
Annen mangel ved materiell	62	-	2	7	2	-	17
Årsak til ulykken i vegens tilstand	**478**	**1**	**1**	**40**	**51**	**6**	**186**
Isføre	194	-	-	19	24	4	82
Annet glatt føre	107	1	1	10	7	-	39
Dårlig vegdekke	15	-	-	1	-	-	3
Løs vegkant	34	-	-	-	-	2	17
Telegrop eller annen grop	2	-	-	-	-	-	-
Særlig smal veg	37	-	-	1	11	-	10
Støvskyer hindret oversikten	1	-	-	-	-	-	-
Oversikten hindret av kurve	32	-	-	1	4	-	19
Uoversiktlig ellers	-	-	-	-	-	-	-
Utilstrekkelig belysning av vegen, vegkryss (møte)	6	-	-	2	-	-	1
Avsperring (hel, delvis). Mangelfull belysning av avsperring o. l.	2	-	-	-	-	-	-
Annet	48	-	-	6	5	-	15
Årsak til ulykken hos været	**59**	-	-	**4**	**1**	-	**32**
Tett tåke, sjørøyk, dis (mindre siktbart)	13	-	-	1	-	-	7
Sterk sol	37	-	-	2	1	-	22
Annet	9	-	-	1	-	-	3

årsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken.

Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Annet	Uoppklart	Uoppgitt
1 043	**231**	**41**	**10**	**199**	**45**	**395**	**31**	**1**	**575**	**79**	**188**	**106**
79	**25**	**3**	**2**	**24**	**5**	**69**	**2**	**1**	**113**	**13**	-	-
12	7	-	-	8	1	7	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	4	-	-	6	-	9	1	-	39	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	1	-	-	10	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2	-	-
1	-	-	-	1	-	1	-	-	2	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-	9	-	1	14	-	-	-
24	10	2	-	4	2	12	-	-	25	4	-	-
11	2	1	1	3	2	16	1	-	10	5	-	-
-	-	-	-	2	-	11	-	-	9	-	-	-
-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-
65	**12**	**3**	**1**	**7**	**2**	**16**	**1**	-	-	-	-	-
24	7	-	-	1	1	9	-	-	-	-	-	-
5	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	4	3	1	2	1	2	1	-	-	-	-	-
108	**24**	**10**	-	**16**	-	**23**	**2**	-	**9**	**1**	-	-
46	11	2	-	-	-	3	-	-	3	-	-	-
20	7	5	-	4	-	8	1	-	4	-	-	-
5	1	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-
8	1	2	-	2	-	1	-	-	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
13	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
5	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	1	-	-	6	-	5	1	-	1	1	-	-
12	**2**	-	-	**2**	-	**5**	**1**	-	-	-	-	-
3	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
8	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-

Tabell 12 (forts.). Trafikkulykker i 1939 fordelt etter ulykkens hoved-

Årsaker	Alle	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rute-bil	Utleie-bil	Privat person-bil
Årsak til ulykken trafikkfeil	**3 428**	**1**	**20**	**197**	**111**	**43**	**1 128**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	21	-	-	1	-	-	10
Vikeplikt ikke fulgt	619	-	-	36	25	10	252
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	6	-	-	-	-	-	3
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	728	-	7	57	25	17	283
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	478	-	-	40	14	6	212
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	146	-	1	10	11	2	56
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	96	-	-	2	4	1	39
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmote eller uoversiktlig kurve	60	-	-	6	-	-	24
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	117	-	3	6	6	-	43
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	85	-	-	2	2	-	26
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	21	-	-	-	-	-	4
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	19	-	-	2	-	-	4
Kjørt med uforsiktig sving til siden	114	-	-	7	3	1	40
Lyset ikke blendet ned for møtende	9	-	-	1	-	1	4
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	83	1	3	1	-	1	24
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	23	-	1	1	-	2	6
Uforsiktig start	47	-	1	6	3	-	12
Uforsiktig bakking	109	-	2	5	8	-	21
Uforsiktig bremsing	90	-	2	10	6	1	43
Uforsiktig åpnet vogndøren	22	-	-	-	1	1	7
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	10	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	13	-	-	1	3	-	4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	5	-	-	-	-	-	1
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	401	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	17	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med uten tilsyn i kjørebanen	19	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	25	-	-	-	-	-	1
Dyr i kjørebanen (f. eks. los hest eller hund)	33	-	-	1	-	-	1
Annet	48	-	-	2	-	-	8
Andre arsaker til ulykken	**102**	-	**8**	**7**	**8**	**1**	**22**
Uoppklart	**198**	-	-	-	**1**	-	**4**
Uoppgitt	**115**	-	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**
Bygder	**2 544**	**1**	**1**	**129**	**101**	**46**	**992**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	236	-	-	8	6	3	96
—»— i vegens tilstand	338	-	-	22	30	6	154
—»— trafikkfeil	1 641	1	1	85	57	30	655
Oslo	**1 438**	**1**	**26**	**85**	**50**	**8**	**326**
Årsak til ulykken hos, fører, syklist, gående m. v.	171	-	3	2	1	-	26
—»— i vegens tilstand	71	1	1	8	9	-	13
—»— trafikkfeil	972	-	13	66	31	7	266
Andre byer	**1 127**	-	**9**	**61**	**42**	**7**	**280**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	120	-	1	3	6	1	35
—»— i vegens tilstand	69	-	-	10	12	-	19
—»— trafikkfeil	815	-	6	46	23	6	207

årsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken.

Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Annet	Uoppklart	Uoppgitt
755	**166**	**24**	**6**	**145**	**37**	**267**	**21**	-	**448**	**59**	-	-
8	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
155	49	4	-	28	9	41	6	-	1	3	-	-
-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
157	37	6	1	50	13	72	1	-	1	1	-	-
103	21	2	1	20	6	42	4	-	4	3	-	-
44	6	-	-	4	1	11	-	-	-	-	-	-
26	3	-	-	12	1	6	-	-	-	2	-	-
13	2	2	-	9	1	3	-	-	-	-	-	-
29	6	1	-	5	2	16	-	-	-	-	-	-
23	5	1	-	-	-	14	-	-	4	8	-	-
4	4	-	-	2	-	5	1	-	1	-	-	-
6	-	-	1	2	-	4	-	-	-	-	-	-
27	6	1	1	4	1	22	-	-	1	-	-	-
1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	6	1	-	2	2	9	-	-	-	-	-	-
7	-	-	1	3	1	-	-	-	1	-	-	-
16	5	1	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-
63	7	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
16	2	1	-	2	-	7	-	-	-	-	-	-
4	2	-	-	-	-	1	-	-	3	3	-	-
-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	-
4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	391	9	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	14	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	1	-	-
1	-	-	-	-	-	-	7	-	5	18	-	-
11	3	-	-	1	-	3	1	-	8	11	-	-
20	**2**	-	**1**	**4**	**1**	**13**	**4**	-	**5**	**6**	-	-
2	-	-	-	**1**	-	**2**	-	-	-	-	**188**	-
2	-	**1**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**106**
526	**103**	**17**	**4**	**105**	**18**	**154**	**19**	-	**148**	**52**	**47**	**81**
41	13	-	1	13	2	26	1	-	20	6	-	-
77	15	8	-	10	-	9	1	-	5	1	-	-
356	69	8	3	73	15	110	12	-	123	43	-	-
239	**63**	**10**	**23**	**35**	**13**	**164**	**4**	**1**	**254**	**27**	**97**	**12**
18	8	2	-	5	1	30	-	1	65	9	-	-
17	3	1	4	1	-	12	-	-	1	-	-	-
176	46	6	18	26	11	101	4	-	184	17	-	-
278	**65**	**14**	**3**	**39**	**14**	**77**	**8**	-	**149**	**24**	**44**	**13**
20	4	1	1	6	2	13	1	-	24	2	-	-
14	6	1	-	1	-	2	1	-	2	1	-	-
223	51	10	2	29	11	56	5	-	123	17	-	-

Tabell 13. De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Riket	**6 031**	**2**	**36**	**357**	**199**	**76**	**2 008**	**1 366**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	40	-	-	2	-	-	19	14
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	978	-	-	81	39	13	360	244
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	10	-	-	-	-	-	6	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	1 391	1	17	100	53	33	554	295
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	926	-	1	68	27	9	392	207
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	229	-	1	16	20	3	93	60
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	153	-	-	4	7	2	65	41
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	104	-	-	6	2	1	44	23
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	162	-	3	6	5	-	58	48
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	138	-	-	4	3	-	43	36
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	76	-	-	2	-	-	21	17
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	44	-	-	3	1	-	8	18
Kjørt med uforsiktig sving til siden	251	-	-	14	6	4	76	79
Lyset ikke blendet ned for møtende	20	-	1	1	-	1	10	4
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	182	1	3	7	3	2	54	68
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	63	-	4	1	2	2	16	19
Uforsiktig start	63	-	-	7	3	-	22	20
» bakking	133	-	3	5	7	-	29	76
» bremsing	188	-	3	23	11	3	83	44
» åpnet vogndøren	27	-	-	1	2	1	9	3
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	16	-	-	-	-	-	-	1
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	28	-	-	1	4	-	8	9
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	23	-	-	-	-	-	2	15
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	535	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	42	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	20	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	79	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	74	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	37	-	-	-	-	-	1	1
Annet	140	-	-	5	4	2	35	24
Bygder	**3 122**	**1**	-	**162**	**113**	**47**	**1 228**	**726**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	23	-	-	1	-	-	9	11
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	275	-	-	20	8	4	114	71
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	1	-	-	-	-	-	1	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	861	-	-	53	39	24	391	195
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	681	-	-	45	23	7	315	146
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	117	-	-	10	10	1	54	27
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	95	-	-	1	5	2	44	23
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	45	-	-	1	1	-	23	10
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	62	-	-	1	1	-	25	22

i 1939 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uoppgitt
336	**74**	**12**	**257**	**58**	**454**	**42**	**1**	**625**	**7**	**3**	**21**	**97**	-
1	1	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
101	12	1	41	12	62	7	-	-	-	-	-	5	-
1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
73	19	3	91	19	119	3	-	-	-	-	-	11	-
45	9	2	44	12	92	8	-	-	-	-	-	10	-
12	5	-	8	3	7	-	-	-	-	-	-	1	-
4	1	-	16	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-
6	2	-	14	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-
8	6	-	8	2	18	-	-	-	-	-	-	-	-
14	1	-	-	-	21	2	-	-	-	-	-	14	-
8	3	-	4	1	15	1	-	-	-	-	-	4	-
-	-	2	3	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-
12	5	-	6	2	42	3	-	1	-	-	-	1	-
-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	4	-	5	3	15	4	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	4	-	3	-	-	11	-	-	-	-	-
6	2	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
9	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	3	-	7	1	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	6	-
-	-	-	-	-	6	-	-	9	-	-	-	-	-
2	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	505	1	-	2	27	-
-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	9	-
-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	72	-	-	-	7	-
-	-	-	-	-	-	-	-	74	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	6	-	1	6	3	17	1	-
8	-	1	3	1	12	6	1	21	-	-	-	17	-
144	**29**	**6**	**146**	**21**	**193**	**29**	**1**	**205**	**4**	**3**	**18**	**46**	-
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
29	2	-	7	3	12	3	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43	11	2	51	4	39	2	-	-	-	-	-	7	-
29	7	-	32	8	57	7	-	-	-	-	-	5	-
1	3	-	8	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	12	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	7	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 13 (forts.). De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	108	-	-	-	-	-	35	31
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	40	-	-	2	-	-	9	9
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	17	-	-	1	-	-	3	6
Kjørt med uforsiktig sving til siden	116	-	-	6	2	1	37	34
Lyset ikke blendet ned for møtende	17	-	-	1	-	1	10	4
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	101	1	-	3	3	1	32	37
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	30	-	-	-	2	-	7	9
Uforsiktig start	7	-	-	1	-	-	4	2
» bakking	40	-	-	1	4	-	10	24
» bremsing	133	-	-	12	6	3	68	34
» åpnet vogndøren	4	-	-	-	2	1	1	-
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	7	-	-	-	-	-	-	1
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	19	-	-	1	3	-	8	5
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	11	-	-	-	-	-	-	9
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	182	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	15	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	12	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	29	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	22	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. los hest eller hund)	30	-	-	-	-	-	1	1
Annet	78	-	-	2	4	2	27	15
Oslo	**1 580**	**1**	**28**	**105**	**49**	**16**	**456**	**291**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	5	-	-	-	-	-	3	1
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	365	-	-	30	19	4	131	87
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	6	-	-	-	-	-	4	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	288	1	14	24	7	5	96	46
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	107	-	-	11	1	1	43	22
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	55	-	1	2	6	1	21	14
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	29	-	-	2	2	-	9	8
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	41	-	-	3	1	1	14	8
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	63	-	2	4	3	-	26	13
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	17	-	-	3	1	-	4	4
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	22	-	-	-	-	-	8	5
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	19	-	-	2	1	-	5	5
Kjørt med uforsiktig sving til siden	78	-	-	7	3	3	31	18
Lyset ikke blendet ned for møtende	1	-	1	-	-	-	-	-
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	37	-	2	2	-	1	14	11
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	23	-	4	-	-	-	9	5
Uforsiktig start	41	-	-	5	2	-	14	11
» bakking	41	-	2	2	2	-	8	21
» bremsing	22	-	2	6	1	-	4	2
» åpnet vogndøren	18	-	-	-	-	-	7	3

i 1939 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Alm. sykkel	Heste-kjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i band	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uoppgitt
11	1	-	-	-	16	2	-	-	-	-	-	12	-
5	1	-	2	1	8	1	-	-	-	-	-	2	-
-	-	2	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
2	2	-	4	2	23	2	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	1	-	4	1	10	4	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	3	-	2	-	-	6	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-
1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	166	-	-	2	14	-
-	-	-		-	-	-	-	11	-	-	-	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	3	-	-	4	3	16	1	-
4	-	1	3	-	7	5	1	4	-	-	-	3	-
90	**23**	**3**	**61**	**17**	**153**	**5**	-	**261**	**1**	-	-	**20**	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
39	6	1	17	2	26	2	-	-	-	-	-	1	-
1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
15	2	1	22	8	47	-	-	-	-	-	-	-	-
5	1	1	6	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	7	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-
2	2	-	1	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	2	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
3	2	-	1	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-
5	2	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	5	1	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	6	-

Tabell 13 (forts.). De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	6	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	2	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	4	-	-	-	-	-	1	3
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	215	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	12	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	6	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	20	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	30	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	1	-	-	-	-	-	-	-
Annet	44	-	-	2	-	-	4	4
Andre byer	**1 329**	-	**8**	**90**	**37**	**13**	**324**	**349**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	12	-	-	1	-	-	7	2
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	338	-	-	31	12	5	115	86
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	3	-	-	-	-	-	1	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	242	-	3	23	7	4	67	54
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	138	-	1	12	3	1	34	39
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	57	-	-	4	4	1	18	19
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	29	-	-	1	-	-	12	10
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	18	-	-	2	-	-	7	5
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	37	-	1	1	1	-	7	13
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	13	-	-	1	2	-	4	1
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	14	-	-	-	-	-	4	3
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	8	-	-	-	-	-	-	7
Kjørt med uforsiktig sving til siden	57	-	-	1	1	-	8	27
Lyset ikke blendet ned for møtende	2	-	-	-	-	-	-	-
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	44	-	1	2	-	-	8	20
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	10	-	-	1	-	2	-	5
Uforsiktig start	15	-	-	1	1	-	4	7
» bakking	52	-	1	2	1	-	11	31
» bremsing	33	-	1	5	4	-	11	8
» åpnet vogndøren	5	-	-	1	-	-	1	-
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	3	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	7	-	-	-	1	-	-	4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	8	-	-	-	-	-	1	3
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	138	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	15	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	2	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	37	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	22	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	6	-	-	-	-	-	-	-
Annet	18	-	-	1	-	-	4	5

i 1939 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uoppgitt
-	-	-	-	-	5	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	213	1	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	1	4	-	-	13	-	-	-	12	-
102	**22**	**3**	**50**	**20**	**108**	**8**	-	**159**	**2**	-	**3**	**31**	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	4	-	17	7	24	2	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
15	6	-	18	7	33	1	-	-	-	-	-	4	-
11	1	1	6	4	19	1	-	-	-	-	-	5	-
6	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-
1	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	3	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-
2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
7	1	-	1	-	9	1	-	-	-	-	-	1	-
-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	1	-	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	126	-	-	-	12	-
-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	5	-
-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	2	-	1	2	-	1	-	-
-	-	-	-	-	1	1	-	4	-	-	-	2	-

Tabell 14. De forskjellige trafikkenheter som var med i ... om de var hovedårsak

Trafikkenheter	Trafikkenhet som var hovedårsak	Trafikkenheter som var med ellers	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Riket	**5 109**	**5 160**	**14**	**192**	**376**	**216**	**53**	**1 666**	**1 128**
Kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse	**4 204**	**4 627**	**12**	**146**	**337**	**181**	**49**	**1 512**	**1 002**
Trikk	20	21	-	-	-	1	-	4	10
Drosjebil	226	235	-	7	28	12	5	85	43
Rutebil	143	148	-	9	12	2	3	62	28
Utleiebil	40	41	1	1	3	2	8	15	5
Privat personbil	1 319	1 377	2	39	99	49	12	527	270
Lastebil	831	870	6	27	54	43	8	243	208
Lukket varebil	194	200	1	6	15	9	2	50	34
Annen bil	29	30	-	2	6	2	-	8	7
Motorsykkel med sidevogn	8	8	-	-	-	1	-	4	-
Motorsykkel uten sidevogn	158	165	-	2	17	1	-	58	26
Annet motorkjøretøy	44	45	-	-	6	-	-	16	14
Alminnelig sykkel	307	321	-	10	27	9	4	99	67
Hestekjøretøy	28	30	-	-	3	4	-	11	2
Rytter	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Gående	560	571	1	29	41	20	2	169	160
Hund fri eller i bånd	6	6	-	-	-	-	-	2	3
Husdyr som leies	3	5	-	-	-	-	-	-	3
Husdyr som går fri	14	15	-	-	1	4	-	1	3
Annet	14	17	-	2	3	2	-	3	5
Uoppklart	169	339	1	10	16	11	-	85	77
Uoppgitt	90	183	-	2	6	9	5	70	37
Kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse og stillestående kjøretøy	**282**	**318**	-	**10**	**30**	**22**	**3**	**105**	**82**
Jernbanetog	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Trikk	7	8	-	-	1	-	-	3	1
Drosjebil	17	18	-	1	3	2	-	5	5
Rutebil	17	19	-	-	-	1	-	7	3
Utleiebil	4	3	-	-	-	-	1	2	-
Privat personbil	87	92	-	2	9	9	1	36	20
Lastebil	75	81	-	2	6	6	-	20	25
Lukket varebil	20	21	-	1	1	-	1	4	8
Annen bil	2	3	-	-	-	-	-	2	1
Motorsykkel med sidevogn	1	2	-	-	-	-	-	-	-
Motorsykkel uten sidevogn	5	5	-	-	1	-	-	4	-
Annet motorkjøretøy	3	3	-	-	1	-	-	2	-
Alminnelig sykkel	28	33	-	2	3	3	-	7	12
Annet	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Uoppklart	7	14	-	2	3	1	-	8	-
Uoppgitt	7	14	-	-	2	-	-	5	7
Andre kollisjoner (med rekkverk, tre, husvegg o. l.)	**258**	**73**	-	**2**	**2**	**4**	-	**24**	**20**
Drosjebil	10	3	-	-	1	-	-	-	1
Rutebil	16	5	-	-	-	-	-	3	2
Utleiebil	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Privat personbil	113	24	-	1	-	1	-	7	7
Lastebil	66	16	-	-	-	-	-	6	5
Lukket varebil	9	2	-	-	-	-	-	2	-
Annen bil	6	3	-	-	1	-	-	1	-

ulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten og etter til ulykkene eller ikke.

Herav													Ulykker hvor ingen annen trafikkenhet var med
Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	
288	**81**	**10**	**169**	**42**	**445**	**73**	**1**	**361**	**6**	**4**	**6**	**29**	**426**
255	**72**	**8**	**161**	**39**	**408**	**65**	**1**	**341**	**6**	**4**	**6**	**22**	-
2	1	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-
9	5	-	3	4	11	7	-	11	2	-	-	3	-
6	2	-	6	-	7	-	-	7	-	-	-	4	-
1	-	-	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
68	23	4	46	11	107	26	-	86	-	1	3	4	-
36	20	-	23	8	95	17	-	69	1	3	2	7	-
29	-	-	11	1	20	4	-	18	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	2	-
1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
3	3	-	9	1	16	4	-	24	-	-	1	-	-
1	-	-	1	-	4	1	-	2	-	-	-	-	-
24	1	-	14	1	25	1	-	39	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	1	-	-	6	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
36	10	2	33	3	55	1	-	8	-	-	-	2	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
1	1	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
22	3	2	5	6	51	-	-	49	1	-	-	-	-
13	1	-	5	4	12	2	-	15	1	-	-	-	-
25	**4**	-	**3**	**2**	**24**	**5**	-	**3**	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
3	1	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	1	-	1	-	6	2	-	-	-	-	-	-	-
5	1	-	-	1	13	1	-	1	-	-	-	-	-
5	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	1	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	**1**	**1**	**1**	**1**	**4**	**1**	-	**5**	-	-	-	**4**	**190**
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	1	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	3	90
-	-	-	-	-	1	-	-	4	-	-	-	-	50
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3

Tabell 14 (forts.). De forskjellige trafikkenheter som var med om de var hovedårsak

Trafikkenheter	Trafikk-enhet som var hoved-årsak	Trafikk-enheter som var med ellers	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rutebil	Utleie-bil	Privat-person-bil	Lastebil
Motorsykkel med sidevogn	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorsykkel uten sidevogn	8	1	-	-	-	-	-	-	1
Annet motorkjøretøy	5	3	-	-	-	-	-	1	1
Alminnelig sykkel	6	2	-	-	-	-	-	-	1
Hestekjøretøy	1	1	-	-	-	1	-	-	-
Gående	2	2	-	-	-	-	-	-	1
Annet	2	2	-	1	-	-	-	1	-
Uoppklart	2	4	-	-	-	-	-	2	-
Uoppgitt	3	5	-	-	-	2	-	1	1
Andre ulykker	**365**	**142**	**2**	**34**	**7**	**9**	**1**	**25**	**24**
Jernbanetog	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Trikk	9	2	-	-	-	-	-	1	-
Drosjebil	23	4	-	-	1	-	-	1	-
Rutebil	15	1	-	-	-	-	-	-	-
Utleiebil	9	-	-	-	-	-	-	-	-
Privat personbil	79	17	-	1	1	1	-	9	2
Lastebil	69	18	-	-	-	1	-	4	2
Lukket varebil	6	1	-	-	-	-	-	-	-
Annen bil	10	2	-	-	-	-	-	-	-
Motorsykkel med sidevogn	2	1	-	-	-	-	-	-	-
Motorsykkel uten sidevogn	17	1	-	-	-	-	-	-	-
Annet motorkjøretøy	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Alminnelig sykkel	47	12	-	-	1	1	1	3	6
Hestekjøretøy	3	2	-	-	-	-	-	1	-
Gående	27	27	1	16	1	2	-	2	2
Hund fri eller i bånd	1	1	-	-	-	-	-	1	-
Annet	25	24	1	15	1	2	-	-	3
Uoppklart	13	25	-	2	2	1	-	2	9
Uoppgitt	8	4	-	-	-	1	-	1	-
Kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse	**4 204**	**4 627**	**12**	**146**	**337**	**181**	**49**	**1 512**	**1 002**
Bygder	**2 049**	**2 246**	**11**	**5**	**143**	**116**	**31**	**882**	**498**
Privat personbil	788	823	2	2	44	36	10	364	170
Lastebil	408	431	6	1	25	29	7	140	105
Motorsykkel	82	89	-	-	3	1	-	34	14
Alm. sykkel	128	134	-	-	16	6	2	47	29
Oslo	**1 173**	**1 317**	-	**103**	**71**	**30**	**8**	**361**	**249**
Privat personbil	284	296	-	26	23	5	1	95	43
Lastebil	194	204	-	16	10	3	-	41	44
Motorsykkel	48	48	-	2	5	1	-	15	7
Alm. sykkel	110	115	-	8	3	1	1	36	24
Andre byer	**982**	**1 064**	**1**	**38**	**123**	**35**	**10**	**269**	**255**
Privat personbil	246	258	-	11	32	8	1	68	57
Lastebil	229	235	-	10	19	11	1	62	59
Motorsykkel	36	36	-	-	9	-	-	13	5
Alm. sykkel	69	72	-	2	8	2	1	16	14

i ulykkene i 1939 fordelt etter ulykkesmåten og etter til ulykken eller ikke.

Herav													Ulykker hvor ingen annen trafikkenhet var med
Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	**4**	**1**	**4**	-	**9**	**2**	-	**12**	-	-	-	**3**	**236**
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	19
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	14
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	62
1	1	-	-	-	3	1	-	5	-	-	-	-	51
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	5
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
1	-	-	2	-	2	-	-	3	-	-	-	1	-
-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
255	**72**	**8**	**161**	**39**	**408**	**65**	**1**	**341**	**6**	**4**	**6**	**22**	
95	**48**	**4**	**95**	**16**	**115**	**48**	**1**	**116**	**3**	**4**	**6**	**10**	
34	18	2	28	7	44	19	-	37	-	1	3	2	
15	14	-	13	1	28	12	-	27	1	3	2	2	
1	1	-	8	-	8	3	-	15	-	-	1	-	
8	-	-	12	1	5	-	-	8	-	-	-	-	
85	**14**	**3**	**39**	**16**	**176**	**4**	-	**147**	**2**	-	-	**9**	
15	4	1	10	3	35	3	-	31	-	-	-	1	
10	1	-	7	5	41	-	-	24	-	-	-	2	
2	1	-	2	1	6	-	-	6	-	-	-	-	
8	-	-	-	-	12	1	-	21	-	-	-	-	
76	**10**	**1**	**27**	**7**	**117**	**13**	-	**75**	**1**	-	-	**6**	
19	1	1	8	1	28	4	-	18	-	-	-	1	
11	5	-	3	2	26	5	-	18	-	-	-	3	
1	1	-	-	-	2	1	-	4	-	-	-	-	
8	1	-	2	-	8	-	-	10	-	-	-	-	

Tabell 15. Drepte og skadede fotgjengere i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Drepte og skadede fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadede fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Riket	**840**	**490**	**350**	**47**	**33**	**14**	**793**	**457**	**336**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**551**	**340**	**211**	**31**	**23**	**8**	**520**	**317**	**203**
Under 5 år	80	51	29	9	7	2	71	44	27
5— 7 »	69	42	27	4	4	-	65	38	27
8—14 »	65	39	26	3	2	1	62	37	25
15—24 »	57	33	24	1	1	-	56	32	24
25—59 »	151	93	58	8	6	2	143	87	56
60 år og over	107	68	39	6	3	3	101	65	36
Uoppgitt alder	22	14	8	-	-	-	22	14	8
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**289**	**150**	**139**	**16**	**10**	**6**	**273**	**140**	**133**
Under 5 år	9	8	1	2	1	1	7	7	-
5— 7 »	15	8	7	1	-	1	14	8	6
8—14 »	22	10	12	1	1	-	21	9	12
15—24 »	38	19	19	1	1	-	37	18	19
25—59 »	137	64	73	4	2	2	133	62	71
60 år og over	54	30	24	7	5	2	47	25	22
Uoppgitt alder	14	11	3	-	-	-	14	11	3
Bygder	**254**	**160**	**94**	**29**	**23**	**6**	**225**	**137**	**88**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**148**	**99**	**49**	**18**	**15**	**3**	**130**	**84**	**46**
Under 5 år	23	16	7	5	5	-	18	11	7
5— 7 »	28	19	9	3	3	-	25	16	9
8—14 »	23	17	6	2	2	-	21	15	6
15—24 »	20	12	8	1	1	-	19	11	8
25—59 »	28	17	11	4	3	1	24	14	10
60 år og over	20	14	6	3	1	2	17	13	4
Uoppgitt alder	6	4	2	-	-	-	6	4	2
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**106**	**61**	**45**	**11**	**8**	**3**	**95**	**53**	**42**
Under 5 år	5	4	1	1	-	1	4	4	-
5— 7 »	2	2	-	-	-	-	2	2	-
8—14 »	14	6	8	1	1	-	13	5	8
15—24 »	20	10	10	1	1	-	19	9	10
25—59 »	37	20	17	2	2	-	35	18	17
60 år og over	20	12	8	6	4	2	14	8	6
Uoppgitt alder	8	7	1	-	-	-	8	7	1

Tabell 15 (forts.). Drepte og skadede fotgjengere i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Drepte og skadede fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadede fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Oslo	**365**	**213**	**152**	**7**	**4**	**3**	**358**	**209**	**149**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**254**	**158**	**96**	**4**	**3**	**1**	**250**	**155**	**95**
Under 5 år	23	14	9	-	-	-	23	14	9
5— 7 »	15	7	8	-	-	-	15	7	8
8—14 »	23	13	10	-	-	-	23	13	10
15—24 »	23	16	7	-	-	-	23	16	7
25—59 »	97	61	36	3	2	1	94	59	35
60 år og over	62	40	22	1	1	-	61	39	22
Uoppgitt alder	11	7	4	-	-	-	11	7	4
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**111**	**55**	**56**	**3**	**1**	**2**	**108**	**54**	**54**
Under 5 år	1	1	-	-	-	-	1	1	-
5— 7 »	7	4	3	1	-	1	6	4	2
8—14 »	4	1	3	-	-	-	4	1	3
15—24 »	11	6	5	-	-	-	11	6	5
25—59 »	62	29	33	1	-	1	61	29	32
60 år og over	22	12	10	1	1	-	21	11	10
Uoppgitt alder	4	2	2	-	-	-	4	2	2
Andre byer	**221**	**117**	**104**	**11**	**6**	**5**	**210**	**111**	**99**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**149**	**83**	**66**	**9**	**5**	**4**	**140**	**78**	**62**
Under 5 år	34	21	13	4	2	2	30	19	11
5— 7 »	26	16	10	1	1	-	25	15	10
8—14 »	19	9	10	1	-	1	18	9	9
15—24 »	14	5	9	-	-	-	14	5	9
25—59 »	26	15	11	1	1	-	25	14	11
60 år og over	25	14	11	2	1	1	23	13	10
Uoppgitt alder	5	3	2	-	-	-	5	3	2
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**72**	**34**	**38**	**2**	**1**	**1**	**70**	**33**	**37**
Under 5 år	3	3	-	1	1	-	2	2	-
5— 7 »	6	2	4	-	-	-	6	2	4
8—14 »	4	3	1	-	-	-	4	3	1
15—24 »	7	3	4	-	-	-	7	3	4
25—59 »	38	15	23	1	-	1	37	15	22
60 år og over	12	6	6	-	-	-	12	6	6
Uoppgitt alder	2	2	-	-	-	-	2	2	-

Tabell 16. Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder.

	Alle førere	Menn								Kvinner					Kjønn uoppgitt i alt
		I alt	Jernbane-tog/trikk	Private personbiler	Lastebiler	Andre biler	Motorsykler	Andre motorkjøretøyer	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Andre biler	Motorsykler og andre motorkj.t.	Alm. sykler	
Alle	**8 810**	**7 966**	**244**	**2 929**	**2 029**	**1 720**	**354**	**77**	**613**	**277**	**126**	**18**	**4**	**129**	**567**
Førere som var hovedårsak til ulykken.															
Alle	**4 129**	**3 830**	**36**	**1 457**	**1 005**	**786**	**205**	**43**	**298**	**142**	**71**	**6**	**2**	**63**	**157**
Under 18 år	131	112	-	4	4	5	11	12	76	19	-	-	-	19	-
18—20 »	344	323	-	131	98	38	26	8	22	13	9	-	-	4	8
21—29 »	1 321	1 270	5	448	440	251	83	6	37	35	24	2	-	9	16
30—49 »	1 469	1 427	13	595	356	385	42	8	28	32	26	4	1	1	10
50 år og over	292	283	2	164	46	53	2	3	13	8	5	-	-	3	1
Uoppgitt alder	572	415	16	115	61	54	41	6	122	35	7	-	1	27	122
Førere som ikke var hovedårsak til ulykken.															
Alle	**4 171**	**3 698**	**192**	**1 317**	**905**	**842**	**137**	**27**	**278**	**114**	**47**	**10**	**2**	**55**	**359**
Under 18 år	106	99	-	1	1	-	6	8	83	7	-	-	-	7	-
18—20 »	252	236	1	75	70	28	29	5	28	11	6	1	-	4	5
21—29 »	1 221	1 153	9	415	363	253	68	3	42	32	16	4	-	12	36
30—49 »	1 563	1 490	59	590	377	417	16	4	27	34	21	4	2	7	39
50 år og over	279	273	15	145	30	72	1	1	9	2	2	-	-	-	4
Uoppgitt alder	750	447	108	91	64	72	17	6	89	28	2	1	-	25	275
Førere hvor hovedårsaken var uoppklart.															
Alle	**321**	**276**	**14**	**84**	**80**	**55**	**10**	**3**	**30**	**16**	**5**	**2**	-	**9**	**29**
Under 18 år	12	10	-	-	-	-	1	2	7	2	-	-	-	2	-
18—20 »	14	11	-	5	3	-	-	1	2	3	2	-	-	1	-
21—29 »	82	81	2	22	36	10	8	-	3	1	1	-	-	-	-
30—49 »	120	114	4	38	31	38	-	-	3	5	2	2	-	1	1
50 år og over	21	21	3	9	3	5	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt alder	72	39	5	10	7	2	1	-	14	5	-	-	-	5	28
Førere hvor hovedårsaken var uoppgitt.															
Alle	**189**	**162**	**2**	**71**	**39**	**37**	**2**	**4**	**7**	**5**	**3**	-	-	**2**	**22**
Under 18 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18—20 »	12	12	-	9	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21—29 »	47	44	-	17	14	12	-	1	-	3	2	-	-	1	-
30—49 »	67	66	2	30	14	17	-	2	1	1	1	-	-	-	-
50 år og over	12	12	-	6	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt alder	51	28	-	9	6	4	2	1	6	1	-	-	-	1	22

Tabell 16 (forts.). Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1939 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder, særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Bygder: Menn					Oslo: Menn					Andre byer: Menn				
	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler
Alle	**4 055**	**1 770**	**1 018**	**186**	**198**	**2 110**	**638**	**470**	**98**	**276**	**1 801**	**521**	**541**	**70**	**139**
Førere som var hovedårsak til ulykken.															
Alle	**2 050**	**911**	**507**	**105**	**119**	**938**	**286**	**223**	**58**	**123**	**842**	**260**	**275**	**42**	**56**
Under 18 år	35	2	3	3	22	60	-	1	6	45	17	2	-	2	9
18—20 «	170	80	52	12	8	67	28	9	7	10	86	23	37	7	4
21—29 «	689	280	220	37	17	279	88	99	27	11	302	80	121	19	9
30—49 «	781	378	176	24	9	327	104	85	8	12	319	113	95	10	7
50 år og over	153	97	23	1	9	71	39	8	1	1	59	28	15	-	3
Uoppgitt alder	222	74	33	28	54	134	27	21	9	44	59	14	7	4	24
Førere som ikke var hovedårsak til ulykken.															
Alle	**1 797**	**768**	**454**	**76**	**72**	**1 037**	**314**	**212**	**37**	**135**	**864**	**235**	**239**	**24**	**71**
Under 18 år	13	1	-	2	10	61	-	1	2	53	25	-	-	2	20
18—20 »	115	42	41	15	6	62	14	12	9	17	59	19	17	5	5
21—29 »	604	236	194	38	13	265	97	76	17	16	284	82	93	13	13
30—49 »	756	348	174	12	8	372	148	89	1	8	362	94	114	3	11
50 år og over	132	82	7	1	5	66	30	12	-	-	75	33	11	-	4
Uoppgitt alder	177	59	38	8	30	211	25	22	8	41	59	7	4	1	18
Førere hvor hovedårsaken var uoppklart.															
Alle	**82**	**32**	**28**	**3**	**2**	**121**	**34**	**31**	**3**	**16**	**73**	**18**	**21**	**4**	**12**
Under 18 år	1	-	-	-	1	6	-	-	-	4	3	-	-	1	2
18—20 »	5	2	3	-	-	4	3	-	-	1	2	-	-	-	1
21—29 »	29	8	17	3	-	31	9	8	2	3	21	5	11	3	-
30—49 »	29	12	3	-	1	50	15	20	-	-	35	11	8	-	2
50 år og over	7	5	1	-	-	11	3	1	-	1	3	1	1	-	-
Uoppgitt alder	11	5	4	-	-	19	4	2	1	7	9	1	1	-	7
Førere hvor hovedårsaken var uoppgitt.															
Alle	**126**	**59**	**29**	**2**	**5**	**14**	**4**	**4**	-	**2**	**22**	**8**	**6**	-	-
Under 18 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18—20 »	9	7	2	-	-	1	-	1	-	-	2	2	-	-	-
21—29 »	35	16	11	-	-	4	1	2	-	-	5	-	1	-	-
30—49 »	54	25	12	-	1	4	2	1	-	-	8	3	1	-	-
50 år og over	10	5	2	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Uoppgitt alder	18	6	2	2	4	4	1	-	-	2	6	2	4	-	-

Tabell 17. Motorkjøretøyer i riket i 1939 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjørerett, edruelighet m. v.

	Alle	Jernbanetog og trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel	Annet motorkjøretøy
A. Førerkortet.											
Alle [1]	**3 696**	-	**275**	**193**	**61**	**1 598**	**1 043**	**231**	**41**	**209**	**45**
Føreren hadde førerkort	3 329	-	265	178	53	1 453	950	212	38	156	24
Føreren hadde førerkort men ikke til dette kjøretøy	28	-	1	-	-	10	2	-	-	15	-
Føreren hadde ikke førerkort	93	-	-	1	3	30	23	8	-	17	11
Uoppgitt	246	-	9	14	5	105	68	11	3	21	10
Førerkort utstedt første gang:											
Mindre enn 6 md. før ulykken	208	-	4	3	3	118	45	12	1	21	1
6 md. til og med 1 år	165	-	6	1	4	82	36	19	-	17	-
Over 1 år til og med 5 år	1 126	-	56	44	15	482	383	74	10	56	6
Over 5 år	1 429	-	167	105	24	563	395	90	24	46	15
Uoppgitt	768	-	42	40	15	353	184	36	6	69	23
Førerkort som skulle ha vært fornyet	**2 197**	-	**209**	**145**	**39**	**916**	**579**	**126**	**30**	**115**	**38**
Herav: Fornyet	1 391	-	140	99	21	593	370	86	23	45	14
Ikke fornyet	81	-	22	5	2	29	15	4	-	3	1
Uoppgitt	725	-	47	41	16	294	194	36	7	67	23
B. Alkoholprøve.											
Alle [1]	**3 696**	-	**275**	**193**	**61**	**1 598**	**1 043**	**231**	**41**	**209**	**45**
Alkoholprøvd	185	-	12	2	4	86	53	7	1	17	3
Ikke alkoholprøvd	3 100	-	232	169	50	1 345	865	201	36	164	38
Uoppgitt	411	-	31	22	7	167	125	23	4	28	4
For de alkoholprøvde førere viste proven:											
Under 0.5 pro mille	25	-	-	-	-	12	10	-	-	3	-
0.5—0.99 —»—	21	-	3	-	-	10	5	-	-	3	-
1.5—1.99 —»—	38	-	3	-	1	14	11	2	-	5	2
2.0—2.99 —»—	11	-	-	-	-	4	5	2	-	-	-
3.0 og over	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Uoppgitt	89	-	6	2	3	45	22	3	1	6	1
C. Antall timer føreren hadde kjørt.											
Alle [1]	**3 734**	**38**	**275**	**193**	**61**	**1 598**	**1 043**	**231**	**41**	**209**	**45**
Under 6 timer	27	-	2	4	2	7	10	-	1	1	-
6— 6.9 »	17	-	2	1	1	4	5	2	1	1	-
7— 7.9 »	9	-	-	-	-	3	3	1	-	1	1
8— 8.9 »	17	-	2	-	-	3	10	-	1	-	1
9— 9.9 »	2	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
10—10.9 »	4	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
11 timer og over	4	-	2	1	-	-	-	1	-	-	-
Uoppgitt	3 654	38	265	187	58	1 579	1 013	227	38	206	43
D. Tiltale. Alle [1]	**3 734**	**38**	**275**	**193**	**61**	**1 598**	**1 043**	**231**	**41**	**209**	**45**
Føreren satt under tiltale	952	3	79	32	22	375	303	72	4	52	10
Føreren ikke satt under tiltale	1 622	21	118	96	23	737	420	81	26	75	25
Uoppgitt	1 160	14	78	65	16	486	320	78	11	82	10

[1] Her er ikke tatt med 188 tilfelle hvor det ikke er oppklart og 106 tilfelle hvor det ikke er gitt opp hvordan det forholder seg med førerkortet m. v.

Tabell 1. Trafikkulykker i 1940 i de enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse fordelt etter ulykkesmåten og skadevirkningen.

Fylker Byer	Ulykker i alt	Kollisjoner mellom trafikkenheter i bevegelse	Kollisjoner mellom trafikkenhet i bevegelse og stillestående kjøretøy	Andre kollisjoner	Andre ulykker	Ulykker hvor mennesker ble:				Ulykker med skade på:		
						drept eller skadet	drept	alvorlig skadet	lettere skadet	bare eiendom	både mennesker og eiendom	eiendom i alt
Riket	**3 171**	**2 527**	**271**	**114**	**259**	**1 571**	**79**	**543**	**949**	**1 600**	**342**	**1 942**
Bygder	**1 009**	**819**	**79**	**46**	**65**	**374**	**47**	**139**	**188**	**635**	**145**	**780**
Østfold	84	67	6	5	6	31	2	21	8	53	14	67
Aker	90	79	8	2	1	33	3	9	21	57	16	73
Rest av Akershus	145	126	13	2	4	31	3	5	23	114	15	129
Hedmark	73	63	6	1	3	35	9	15	11	38	7	45
Opland	53	46	3	2	2	16	1	2	13	37	7	44
Buskerud	76	60	9	3	4	26	2	12	12	50	7	57
Vestfold	111	90	6	5	10	32	3	14	15	79	14	93
Telemark	35	30	-	4	1	11	-	4	7	24	3	27
Aust-Agder	24	16	2	3	3	14	1	7	6	10	8	18
Vest-Agder	37	30	1	3	3	15	2	6	7	22	6	28
Rogaland	39	31	1	1	6	16	-	6	10	23	6	29
Hordaland	73	54	6	4	9	36	3	11	22	37	16	53
Sogn og Fjordane	11	6	-	3	2	3	1	2	-	8	-	8
Møre og Romsdal	20	16	2	2	-	9	2	3	4	11	3	14
Sør-Trøndelag	27	26	1	-	-	10	3	3	4	17	6	23
Nord-Trøndelag	9	8	-	-	1	5	2	2	1	4	-	4
Nordland	49	37	3	3	6	23	4	6	13	26	7	33
Troms	25	18	4	1	2	15	3	6	6	10	5	15
Finnmark	28	16	8	2	2	13	3	5	5	15	5	20
Byer	**2 162**	**1 708**	**192**	**68**	**194**	**1 197**	**32**	**404**	**761**	**965**	**197**	**1 162**
Østfold	38	31	2	4	1	13	1	5	7	25	4	29
Akershus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	1 464	1 149	115	28	172	880	12	284	584	584	112	696
Hedmark	9	6	2	1	-	3	-	-	3	6	-	6
Opland	23	20	2	-	1	9	-	4	5	14	4	18
Buskerud	39	33	4	1	1	21	2	10	9	18	7	25
Vestfold	49	41	3	5	-	15	3	5	7	34	7	41
Telemark	29	21	6	2	-	14	1	6	7	15	9	24
Aust-Agder	10	7	1	2	-	7	-	4	3	3	-	3
Vest-Agder	27	25	1	1	-	15	-	8	7	12	1	13
Rogaland	95	86	3	2	4	48	3	12	33	47	7	54
Bergen	222	166	26	19	11	101	6	44	51	121	24	145
Sogn og Fjordane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Møre og Romsdal	32	26	3	1	2	17	-	4	13	15	5	20
Sør-Trøndelag	110	86	22	1	1	43	3	12	28	67	15	82
Nord-Trøndelag	5	3	2	-	-	3	-	-	3	2	-	2
Nordland	5	4	-	-	1	4	1	3	-	1	2	3
Troms	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
Finnmark	4	3	-	1	-	3	-	2	1	1	-	1
Oslo	1 464	1 149	115	28	172	880	12	284	584	584	112	696
Bergen	222	166	26	19	11	101	6	44	51	121	24	145
Trondheim	110	86	22	1	1	43	3	12	28	67	15	82
Stavanger	81	74	2	2	3	39	2	9	28	42	4	46
Drammen	31	26	4	1	-	15	2	8	5	16	2	18
Byer med												
15—20 000 innb.	69	58	6	3	2	38	1	12	25	31	10	41
10—15 000 »	84	69	5	9	1	27	3	10	14	57	11	68
5—10 000 »	71	54	10	4	3	31	2	14	15	40	15	55
under 5 000 innb.	30	26	2	1	1	23	1	11	11	7	4	11

Tabell 2. Drepte og skadede personer i 1940 i de

Fylker Byer	Drepte og skadede ialt	Drepte										
		I alt	Menn	Kvinner	Yrkes-sjåfører	Bilførere ellers	Motor-syk-lister	Syk-lister	Passa-sjerer	Gå-ende	Andre	Uopp-gitt
Riket	**1 731**	**86**	**61**	**25**	**2**	**4**	**1**	**21**	**13**	**34**	**10**	**1**
Bygder	**443**	**54**	**38**	**16**	**2**	**4**	**1**	**14**	**9**	**18**	**5**	**1**
Østfold	34	2	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-
Aker	38	3	3	-	-	-	-	2	-	-	-	1
Rest av Akershus	33	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-
Hedmark	53	13	6	7	-	1	-	2	5	5	-	-
Opland	15	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Buskerud	32	2	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Vestfold	38	3	2	1	-	1	-	1	-	-	1	-
Telemark	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aust-Agder	18	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Vest-Agder	16	3	3	-	-	2	-	-	-	1	-	-
Rogaland	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hordaland	46	3	2	1	-	-	-	2	-	1	-	-
Sogn og Fjordane	3	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Møre og Romsdal	9	2	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Sør-Trøndelag	11	3	2	1	-	-	-	1	-	2	-	-
Nord-Trøndelag	6	2	2	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Nordland	26	5	5	-	-	-	-	1	3	1	-	-
Troms	16	3	1	2	-	-	-	1	-	2	-	-
Finnmark	16	4	3	1	1	-	-	1	-	1	1	-
Byer	**1 288**	**32**	**23**	**9**	-	-	-	**7**	**4**	**16**	**5**	-
Østfold	18	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Akershus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	945	12	9	3	-	-	-	2	2	8	-	-
Hedmark	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opland	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buskerud	22	2	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-
Vestfold	18	3	3	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Telemark	14	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Aust-Agder	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vest-Agder	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rogaland	50	3	3	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Hordaland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bergen	111	6	2	4	-	-	-	1	-	5	-	-
Sogn og Fjordane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Møre og Romsdal	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sør-Trøndelag	44	3	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-
Nord-Trøndelag	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nordland	5	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Troms	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finnmark	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	945	12	9	3	-	-	-	2	2	8	-	-
Bergen	111	6	2	4	-	-	-	1	-	5	-	-
Trondheim	44	3	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-
Stavanger	41	2	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Drammen	16	2	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-
Byer med												
15—20 000 innb.	39	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
10—15 000 »	34	3	2	1	-	-	-	2	-	1	-	-
5—10 000 »	34	2	2	-	-	-	-	-	1	-	1	-
under 5 000 innb.	24	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-

enkelte fylker og byer av forskjellig størrelse.

I alt	Menn	Kvinner	Skadede													
			alvorlig			lettere			Yrkessjåfører	Bilførere ellers	Motorsyklister	Syklister	Passasjerer	Gående	Andre	Uoppgitt
			I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner								
1 645	**1 155**	**490**	**586**	**405**	**181**	**1 059**	**750**	**309**	**38**	**34**	**52**	**477**	**281**	**638**	**101**	**24**
389	**287**	**102**	**159**	**116**	**43**	**230**	**171**	**59**	**11**	**22**	**16**	**105**	**84**	**104**	**31**	**16**
32	22	10	21	17	4	11	5	6	2	-	3	8	10	5	4	-
35	22	13	10	7	3	25	15	10	1	2	-	7	3	8	4	10
30	22	8	7	4	3	23	18	5	-	2	-	12	5	7	4	-
40	28	12	22	18	4	18	10	8	1	3	-	6	3	20	3	4
14	12	2	2	2	-	12	10	2	1	2	-	4	2	1	4	-
30	24	6	16	12	4	14	12	2	-	4	1	8	4	9	3	1
35	24	11	16	9	7	19	15	4	-	1	2	11	8	10	3	-
16	13	3	4	3	1	12	10	2	1	-	2	4	6	3	-	-
17	11	6	8	4	4	9	7	2	-	3	-	3	7	4	-	-
13	11	2	6	6	-	7	5	2	-	2	1	1	4	4	1	-
17	15	2	6	6	-	11	9	2	-	1	2	3	4	6	1	-
43	35	8	11	7	4	32	28	4	1	1	2	17	13	7	1	1
2	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
7	3	4	3	-	3	4	3	1	-	-	-	3	-	3	1	-
8	6	2	4	3	1	4	3	1	-	1	-	3	1	3	-	-
4	2	2	3	2	1	1	-	1	-	-	-	2	-	2	-	-
21	15	6	6	5	1	15	10	5	1	-	1	9	8	2	-	-
13	9	4	6	4	2	7	5	2	-	-	1	2	2	6	2	-
12	11	1	6	5	1	6	6	-	3	-	-	2	4	3	-	-
1 256	**868**	**388**	**427**	**289**	**138**	**829**	**579**	**250**	**27**	**12**	**36**	**372**	**197**	**534**	**70**	**8**
17	15	2	9	8	1	8	7	1	1	2	-	4	4	6	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
933	655	278	294	204	90	639	451	188	18	9	21	261	168	413	39	4
3	2	1	-	-	-	3	2	1	-	-	1	1	1	-	-	-
11	9	2	5	3	2	6	6	-	4	-	2	2	1	-	2	-
20	12	8	10	5	5	10	7	3	-	-	2	8	2	6	2	-
15	13	2	7	5	2	8	8	-	-	1	1	5	3	4	1	-
13	6	7	6	2	4	7	4	3	-	-	-	6	1	5	-	1
7	3	4	4	3	1	3	-	3	-	-	-	2	-	4	1	-
15	11	4	8	5	3	7	6	1	-	-	-	12	-	3	-	-
47	25	22	12	8	4	35	17	18	-	-	3	16	4	20	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
105	63	42	49	29	20	56	34	22	4	-	6	31	10	40	13	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	13	5	5	4	1	13	9	4	-	-	-	9	-	6	3	-
41	33	8	12	9	3	29	24	5	-	-	-	11	2	22	4	2
3	2	1	-	-	-	3	2	1	-	-	-	2	-	1	-	-
4	2	2	3	1	2	1	1	-	-	-	-	2	1	1	-	-
1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
3	3	-	2	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	1	-
933	655	278	294	204	90	639	451	188	18	9	21	261	168	413	39	4
105	63	42	49	29	20	56	34	22	4	-	6	31	10	40	13	1
41	33	8	12	9	3	29	24	5	-	-	-	11	2	22	4	2
39	20	19	9	6	3	30	14	16	-	-	3	11	4	17	4	-
14	9	5	8	4	4	6	5	1	-	-	1	5	1	5	2	-
38	26	12	13	9	4	25	17	8	-	-	-	22	1	13	2	-
31	27	4	16	14	2	15	13	2	-	2	1	8	7	10	3	-
32	23	9	15	8	7	17	15	2	3	1	4	13	4	5	2	-
23	12	11	11	6	5	12	6	6	2	-	-	10	-	9	1	1

Tabell 3. Trafikkenheter som var med i ulykkene i 1940 fordelt etter skadevirkningen særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Trafikkenheter	I alle ulykker	I ulykker hvor mennesker ble drept	alvorlig skadet	lettere skadet	bare eiendomsskade	I alle ulykker	I ulykker hvor mennesker ble drept	alvorlig skadet	lettere skadet	bare eiendomsskade
	Riket:					Bygder:				
Alle enheter	**6 298**	**167**	**1 076**	**1 899**	**3 156**	**2 007**	**102**	**273**	**376**	**1 256**
Jernbanetog	21	2	5	5	9	11	2	4	-	5
Trikk	347	4	74	144	125	5	-	-	1	4
Drosjebil	332	3	31	62	236	119	2	8	15	94
Rutebil	239	5	26	51	157	123	3	9	21	90
Utleiebil	52	-	3	8	41	34	-	2	5	27
Privat personbil	1 095	8	98	146	843	478	3	45	51	379
Lastebil	1 615	40	177	363	1 035	675	27	58	117	473
Lukket varebil	358	4	39	60	255	89	2	9	12	66
Annen bil	294	8	26	60	200	62	5	3	8	46
Motorsykkel med sidevogn	35	-	5	16	14	7	-	2	3	2
Motorsykkel uten sidevogn	88	3	25	36	24	21	2	8	5	6
Annet motorkjøretøy	47	-	5	16	26	5	-	4	-	1
Alminnelig sykkel	762	29	222	406	105	149	20	55	63	11
Hestekjøretøy	96	3	18	25	50	52	2	9	12	29
Rytter	3	-	1	2	-	2	-	-	2	-
Gående	703	47	256	394	6	121	27	41	52	1
Hund(er) fri eller i bånd	6	-	1	1	4	3	-	-	-	3
Husdyr som leies	6	-	1	1	4	6	-	1	1	4
Husdyr som går fri	17	-	1	1	15	16	-	-	1	15
Annet	182	11	62	102	7	29	7	15	7	-
	Oslo:					Andre byer:				
Alle enheter	**2 918**	**23**	**565**	**1 167**	**1 163**	**1 373**	**42**	**238**	**356**	**737**
Jernbanetog	10	-	1	5	4	-	-	-	-	-
Trikk	293	2	69	137	85	49	2	5	6	36
Drosjebil	106	1	16	26	63	107	-	7	21	79
Rutebil	58	1	12	20	25	58	1	5	10	42
Utleiebil	6	-	1	1	4	12	-	-	2	10
Privat personbil	391	2	31	65	293	226	3	22	30	171
Lastebil	585	4	75	179	327	355	9	44	67	235
Lukket varebil	160	1	21	34	104	109	1	9	14	85
Annen bil	173	1	14	35	123	59	2	9	17	31
Motorsykkel med sidevogn	25	-	2	11	12	3	-	1	2	-
Motorsykkel uten sidevogn	42	-	10	21	11	25	1	7	10	7
Annet motorkjøretøy	27	-	-	7	20	15	-	1	9	5
Alminnelig sykkel	449	3	109	265	72	164	6	58	78	22
Hestekjøretøy	27	-	5	10	12	17	1	4	3	9
Rytter	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Gående	436	8	157	268	3	146	12	58	74	2
Hund(er) fri eller i bånd	2	-	1	1	-	1	-	-	-	1
Husdyr som leies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Husdyr som går fri	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Annet	127	-	40	82	5	26	4	7	13	2

Tabell 4. Kollisjoner mellom trafikkenheter[1] i riket i 1940 fordelt etter skadevirkningen.

Trafikkenheter	Alle[3]	Jernbanetog	Trikk	Priv. personbil	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Lastebil med lasteplan	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Andre trafikkenheter
Alle ulykker.																	
Alle enheter.[2]	**2 797**	**16**	**243**	**860**	**221**	**135**	**24**	**830**	**130**	**90**	**14**	**25**	**8**	**192**	**7**	**1**	**1**
Jernbanetog	1	1															
Trikk	1	-	1														
Privat personbil	181	1	28	152													
Drosjebil	94	-	8	75	11												
Rutebil	78	-	1	59	13	5											
Utleiebil	27	-	1	12	7	2	5										
Lastebil med lasteplan	634	9	60	236	76	52	10	191									
Lukket varebil	206	-	8	78	17	11	1	76	15								
Annen bil	174	-	23	37	15	13	-	59	24	3							
Motorsykkel m. sidev.	21	-	1	4	3	2	-	7	2	2	-						
Motorsykkel u. sidev.	57	-	4	11	3	2	1	30	6	-	-	-					
Annet motorkjøretøy	37	-	-	13	1	1	1	12	3	5	1	-	-				
Alm. sykkel	505	-	10	90	27	15	2	221	31	44	5	9	4	47			
Hestekjøretøy	63	-	12	10	5	2	-	26	2	1	-	1	-	4	-		
Rytter	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Akende, sparkst.	30	1	-	12	4	3	1	6	3	-	-	-	-	-	-		
Gående	630	2	78	63	35	25	3	180	40	30	8	14	4	139	7	1	1
Husdyr som går fri	13	-	-	-	2	1	-	10	-	-	-	-	-	-	-		
Andre trafikkenheter	44	2	8	8	2	1	-	11	4	5	-	1	-	2	-		
B. Ulykker med menneskeskade.																	
Alle enheter[2]	**1 321**	**8**	**123**	**220**	**86**	**57**	**10**	**436**	**82**	**66**	**12**	**21**	**6**	**185**	**7**	**1**	**1**
Jernbanetog	-	-															
Trikk	1	-	1														
Privat personbil	17	1	3	13													
Drosjebil	6	-	-	6	-												
Rutebil	11	-	-	7	2	2											
Utleiebil	2	-	-	1	-	-	1										
Lastebil med lasteplan	74	4	12	24	14	5	3	12									
Lukket varebil	13	-	-	9	-	1	1	-	2								
Annen bil	14	-	2	3	2	3	-	2	2	-							
Motorsykkel m. sidev.	9	-	1	1	-	2	-	4	-	1	-						
Motorsykkel u. sidev.	38	-	2	7	1	2	-	22	4	-	-	-					
Annet motorkjøretøy	14	-	-	6	-	-	-	6	1	1	-	-	-				
Alm. sykkel	409	-	10	61	25	13	1	186	26	32	4	6	2	43			
Hestekjøretøy	25	-	6	5	1	-	-	10	1	-	-	1	-	1	-		
Rytter	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Akende, sparkst.	29	1	-	11	4	3	1	6	3	-	-	-	-	-	-		
Gående	627	2	78	62	35	25	3	178	40	30	8	14	4	139	7	1	1
Husdyr som går fri	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Andre trafikkenheter	30	-	8	4	2	1	-	8	3	2	-	-	-	2	-		

[1] Hvor det har vært med flere enn to enheter, er det bare regnet med de to som sto først på skjemaet hvor de forskjellige enheter skulde føres opp i samme rekkefølge som i denne tabellen og to av samme slags etter deres andel i ulykken.

[2] Sumtall for kollisjoner mellom vedkommende enhet og enheter av samme slags eller enheter som er ført opp etterpå i rekken.

[3] Sumtall for kollisjoner mellom vedkommende enhet og enheter av samme slags eller enheter som er ført opp foran i rekken.

Tabell 5. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter måneder særskilt for 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
Riket i alt	**61**	**3 170**	**276**	**1 067**	**1 827**	**1 570**	**151**	**499**	**920**
Januar	5	313	32	98	183	98	9	28	61
Februar	4	329	30	109	190	82	11	23	48
Mars	8	253	43	95	115	76	17	22	37
April	4	129	9	36	84	62	5	14	43
Mai	7	158	16	52	90	104	11	33	60
Juni	4	199	11	73	115	141	9	54	78
Juli	4	226	17	62	147	151	12	37	102
August	4	292	20	86	186	180	15	51	114
September	5	277	24	98	155	172	16	63	93
Oktober	4	338	24	121	193	197	15	67	115
November	5	339	28	119	192	170	17	58	95
Desember	7	317	22	118	177	137	14	49	74
Bygder i alt	**61**	**1 008**	**118**	**342**	**548**	**373**	**45**	**119**	**209**
Januar	5	151	20	47	84	44	6	12	26
Februar	4	163	22	51	90	31	6	8	17
Mars	8	124	31	49	44	23	11	6	6
April	4	27	2	6	19	9	-	2	7
Mai	7	27	1	4	22	15	1	2	12
Juni	4	49	5	15	29	30	3	11	16
Juli	4	61	6	16	39	37	4	6	27
August	4	70	3	18	49	41	2	12	27
September	5	76	6	35	35	45	1	22	22
Oktober	4	90	6	33	51	40	3	17	20
November	5	89	7	37	45	34	4	14	16
Desember	7	81	9	31	41	24	4	7	13
Oslo	-	**1 464**	**113**	**466**	**885**	**880**	**79**	**269**	**532**
Januar	-	86	7	29	50	38	3	12	23
Februar	-	78	3	28	47	27	1	8	18
Mars	-	48	8	17	23	25	4	8	13
April	-	57	4	15	38	35	3	7	25
Mai	-	98	12	33	53	68	9	22	37
Juni	-	119	5	46	68	91	5	35	51
Juli	-	116	7	29	80	83	5	19	59
August	-	162	10	47	105	110	8	32	70
September	-	161	16	47	98	100	13	31	56
Oktober	-	181	14	57	110	117	10	33	74
November	-	183	18	54	111	101	11	32	58
Desember	-	175	9	64	102	85	7	30	48
Andre byer	-	**698**	**45**	**295**	**394**	**317**	**27**	**111**	**179**
Januar	-	76	5	22	49	16	-	4	12
Februar	-	88	5	30	53	24	4	7	13
Mars	-	81	4	29	48	28	2	8	18
April	-	45	3	15	27	18	2	5	11
Mai	-	33	3	15	15	21	1	9	11
Juni	-	31	1	12	18	20	1	8	11
Juli	-	49	4	17	28	31	3	12	16
August	-	60	7	21	32	29	5	7	17
September	-	40	2	16	22	27	2	10	15
Oktober	-	67	4	31	32	40	2	17	21
November	-	67	3	28	36	35	2	12	21
Desember	-	61	4	23	34	28	3	12	13

Tabell 5 (forts.). Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter måneder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Måneder	Riket		Bygder		Oslo		Andre byer	
	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade	Ulykker i alt	Ulykker med menneske-skade
1939.								
Nov.br.—des.br. ...	828	296	414	119	208	106	206	71
1940.								
Januar—april	1 024	318	465	107	269	125	290	86
Mai—oktober.....	1 490	945	373	208	837	569	280	168
Nov.br.—des.br....	656	307	170	58	358	186	128	63

Tabell 6. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter dager særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ukedager	Ulykker i alt	Ulykker på:			Ulykker med menneske-skade i alt	Ulykker med menneske-skade på:		
		helligdager	dagen før eller etter helligdag	andre dager		helligdager	dagen før eller etter helligdag	andre dager
Riket	**3 170**	**276**	**1 067**	**1 827**	**1 570**	**151**	**499**	**920**
Mandag	470	19	451	-	234	6	228	-
Tirsdag	486	-	31	455	234	-	12	222
Onsdag	453	1	19	433	234	1	7	226
Torsdag.....	489	10	20	459	259	5	14	240
Fredag	503	15	8	480	240	5	3	232
Lørdag	538	-	538	-	235	-	235	-
Søndag	231	231	-	-	134	134	-	-
Bygder.....	**1 008**	**118**	**342**	**548**	**373**	**45**	**119**	**209**
Mandag	141	12	129	-	50	3	47	-
Tirsdag	132	-	9	123	47	-	3	44
Onsdag	135	-	8	127	50	-	1	49
Torsdag.....	149	5	8	136	64	1	6	57
Fredag	169	6	1	162	61	2	-	59
Lørdag	187	-	187	-	62	-	62	-
Søndag	95	95	-	-	39	39	-	-
Oslo	**1 464**	**113**	**466**	**885**	**880**	**79**	**269**	**532**
Mandag	207	3	204	-	128	2	126	-
Tirsdag	236	-	14	222	132	-	7	125
Onsdag	234	1	10	223	138	1	5	132
Torsdag.....	232	5	11	216	151	4	7	140
Fredag	236	7	5	224	140	3	2	135
Lørdag	222	-	222	-	122	-	122	-
Søndag	97	97	-	-	69	69	-	-
Andre byer	**698**	**45**	**259**	**394**	**317**	**27**	**111**	**179**
Mandag	122	4	118	-	56	1	55	-
Tirsdag	118	-	8	110	55	-	2	53
Onsdag	84	-	1	83	46	-	1	45
Torsdag.....	108	-	1	107	44	-	1	43
Fredag	98	2	2	94	39	-	1	38
Lørdag	129	-	129	-	51	-	51	-
Søndag	39	39	-	-	26	26	-	-

Tabell 7. Trafikkulykker i 1940 fordelt etter klokkeslett særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Klokkeslett	Alle dager	Helligdager	Dagen før eller etter søn- og helligdager	Andre dager	Alle dager	Helligdager	Dagen før eller etter søn- og helligdager	Andre dager
	Riket				Bygder			
Alle	**3 170**	**276**	**1 067**	**1 827**	**1 008**	**118**	**342**	**548**
0—0.59	46	9	10	27	16	3	3	10
1—1.59	14	7	3	4	5	3	1	1
2—2.59	12	6	1	5	6	4	1	1
3—3.59	7	4	2	1	4	3	1	-
4—4.59	2	-	1	1	-	-	-	-
5—5.59	3	1	1	1	3	1	1	1
6—6.59	43	-	19	24	10	-	5	5
7—7.59	93	1	28	64	22	-	11	11
8—8.59	169	6	54	109	37	3	12	22
9—9.59	155	9	48	98	42	4	8	30
10—10.59	199	19	70	110	79	9	25	45
11—11.59	238	15	82	141	81	11	24	46
12—12.59	260	19	83	158	92	6	31	55
13—13.59	257	17	94	146	82	8	25	49
14—14.59	270	15	111	144	82	6	33	43
15—15.59	233	16	88	129	80	9	31	40
16—16.59	274	12	84	178	71	7	23	41
17—17.59	263	14	91	158	100	8	36	56
18—18.59	142	13	57	72	38	4	18	16
19—19.59	141	15	49	77	46	8	18	20
20—20.59	117	23	35	59	38	8	12	18
21—21.59	70	21	16	33	22	3	4	15
22—22.59	61	16	15	30	18	2	7	9
23—23.59	41	7	10	24	12	2	4	6
Uoppgitt	60	11	15	34	22	6	8	8
	Oslo				Andre byer			
Alle	**1 464**	**113**	**466**	**885**	**698**	**45**	**259**	**394**
0—0.59	23	5	6	12	7	1	1	5
1—1.59	5	3	-	2	4	1	2	1
2—2.59	3	-	-	3	3	2	-	1
3—3.59	2	1	-	1	1	-	1	-
4—4.59	2	-	1	1	-	-	-	-
5—5.59	-	-	-	-	-	-	-	-
6—6.59	27	-	12	15	6	-	2	4
7—7.59	52	1	10	41	19	-	7	12
8—8.59	93	3	29	61	39	-	13	26
9—9.59	75	3	22	50	38	2	18	18
10—10.59	81	8	28	45	39	2	17	20
11—11.59	102	4	32	66	55	-	26	29
12—12.59	107	9	34	64	61	4	18	39
13—13.59	115	6	46	63	60	3	23	34
14—14.59	109	7	48	54	79	2	30	47
15—15.59	103	1	31	71	50	6	26	18
16—16.59	148	4	41	103	55	1	20	34
17—17.59	106	5	35	66	57	1	20	36
18—18.59	73	8	26	39	31	1	13	17
19—19.59	63	4	21	38	32	3	10	19
20—20.59	54	10	17	27	25	5	6	14
21—21.59	38	16	10	12	10	2	2	6
22—22.59	31	9	6	16	12	5	2	5
23—23.59	21	2	5	14	8	3	1	4
Uoppgitt	31	4	6	21	7	1	1	5

Tabell 8. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter vær og lysforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Fullt dagslys	Skumring	Mørkt		Uoppgitt
				med god kunstig belysning	uten god kunstig belysning	
Riket	**3 170**	**2 150**	**240**	**100**	**375**	**305**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	72	23	13	3	27	6
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	9	6	1	-	2	-
b. » i svak vind ell. stille	67	52	4	1	10	-
c. » vindstyrken uoppgitt	75	45	4	-	15	11
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	18	16	1	1	-	-
b. —»— i svak vind ell. stille	53	39	2	7	5	-
c. —»— vindstyrken uoppgitt	31	18	3	1	5	4
4. Storm ell. sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	24	21	1	1	1	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	1 541	1 215	116	58	136	16
6. Uoppgitt	1 280	715	95	28	174	268
Bygder	**1 008**	**756**	**87**	**18**	**113**	**34**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	22	7	5	-	9	1
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	5	3	-	-	2	-
b. » i svak vind ell. stille	24	18	2	-	4	-
c. » vindstyrken uoppgitt	11	9	-	-	2	-
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	10	9	1	-	-	-
—»— svak vind ell. stille	38	30	1	3	4	-
—»— vindstyrken uoppgitt	11	6	1	-	2	2
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	14	13	1	-	-	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	668	529	56	11	66	6
6. Uoppgitt	205	132	20	4	24	25
Oslo	**1 464**	**861**	**113**	**42**	**192**	**256**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	38	10	5	3	15	5
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	-	-	-	-	-	-
b. » svak vind ell. stille	12	12	-	-	-	-
c. » vindstyrken uoppgitt	46	23	4	-	9	10
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	2	2	-	-	-	-
b. —»— i svak vind ell. stille	5	4	1	-	-	-
c. —»— vindstyrken uoppgitt	15	9	2	1	2	1
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	-	-	-	-	-	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt ell. svak vind ell. stille)	387	298	33	20	31	5
6. Uoppgitt	959	503	68	18	135	235
Andre byer	**698**	**533**	**40**	**40**	**70**	**15**
1. Tett tåke, sjørøyk (dis)	12	6	3	-	3	-
2. a. Regn i storm ell. sterk vind	4	3	1	-	-	-
b. » i svak vind ell. stille	31	22	2	1	6	-
c. » vindstyrken uoppgitt	18	13	-	-	4	1
3. a. Snø ell. hagl i storm ell. sterk vind	6	5	-	1	-	-
b. —»— i svak vind ell. stille	10	5	-	4	1	-
c. —»— vindstyrken uoppgitt	5	3	-	-	1	1
4. Storm, sterk vind utenom tilf. i 2.a. og 3.a.	10	8	-	1	1	-
5. Godvær (siktbart ell. klarvær, veksl. oppholdsvær ell. tørt, svak vind ell. stille)	486	388	27	27	39	5
6. Uoppgitt	116	80	7	6	15	8

Tabell 9. Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
1. Riksveg	**638**	**383**	**61**	**42**	**10**	**101**	**19**	**22**
a. Alminnelig veg	230	122	28	22	3	33	10	12
b. Vegkryss	82	61	3	2	1	11	2	2
c. Vegmøte	78	47	6	2	3	17	1	2
d. På bru og ved bru	24	13	-	4	-	6	-	1
e. Under bru	5	5	-	-	-	-	-	-
f. Jernbanekryssing, bevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Jernbanekryssing, ubevoktet	4	2	-	1	-	1	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	14	6	2	1	-	4	1	-
i. Skinnegang	-	-	-	-	-	-	-	-
j. Flere fareelementer sammen	2	1	-	-	-	1	-	-
k. Annet	3	1	1	-	1	-	-	-
l. Uoppgitt	196	125	21	10	2	28	5	5
Riksveg med fri oversikt	338	159	33	28	7	83	11	17
med mindre oversikt	210	156	22	10	2	9	6	5
med ingen oversikt	29	25	2	1	-	1	-	-
med uoppgitt om oversikt	61	43	4	3	1	8	2	-
2. Fylkes- eller bygdeveg	**331**	**210**	**31**	**9**	**3**	**49**	**8**	**21**
a. Alminnelig veg	128	68	13	5	2	22	7	11
b. Vegkryss	51	42	3	-	-	6	-	-
c. Vegmøte	33	24	5	-	1	3	-	-
d. På bru og ved bru	10	3	1	-	-	6	-	-
e. Under bru	2	2	-	-	-	-	-	-
f. Jernbanekryssing, bevoktet	1	1	-	-	-	-	-	-
g. Jernbanekryssing, ubevoktet	2	2	-	-	-	-	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	1	-	-	-	-	-	-	1
i. Skinnegang	-	-	-	-	-	-	-	-
j. Flere fareelementer sammen	-	-	-	-	-	-	-	-
k. Annet	-	-	-	-	-	-	-	-
l. Uoppgitt	103	68	9	4	-	12	1	9
Fylkes- eller bygdeveg med fri oversikt	136	67	17	4	1	32	7	8
med mindre fri oversikt	140	100	11	5	1	9	1	13
med ingen oversikt	33	30	2	-	1	-	-	-
med uoppgitt om oversikt	22	13	1	-	-	8	-	-
3. Privat veg	**14**	**7**	-	-	-	**3**	**2**	**2**
a. Alminnelig veg	3	2	-	-	-	-	1	-
b. Vegkryss	3	2	-	-	-	-	-	1
c. Vegmøte	1	-	-	-	-	1	-	-
d. På bru og ved bru	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 9 (forts.). Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
e. Under bru	-	-	-	-	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, bevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Jernb.kryssing, ubevoktet	1	-	-	-	-	1	-	-
h. Utg. fra skole, kirke, fabrikk ..	1	-	-	-	-	1	-	-
i. Skinnegang.....	-	-	-	-	-	-	-	-
j. Flere fareelementer sammen	-	-	-	-	-	-	-	-
k. Annet	-	-	-	-	-	-	-	-
l. Uoppgitt	5	3	-	-	-	-	1	1
Privat veg								
med fri oversikt	6	2	-	-	-	1	2	1
med mindre fri oversikt	5	3	-	-	-	2	-	-
med ingen oversikt .	2	2	-	-	-	-	-	-
med uoppgitt om oversikt.....	1	-	-	-	-	-	-	1
4. Ulykkessted uoppgitt	**25**	**12**	**3**	**1**	-	**6**	**1**	**2**
Veg								
med fri oversikt.....	10	6	-	-	-	3	-	1
med mindre fri oversikt	4	1	2	-	-	1	-	-
med ingen oversikt .	3	2	-	1	-	-	-	-
med uoppgitt om oversikt.....	8	3	1	-	-	2	1	1
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
1. Gate	**1 407**	**692**	**119**	**22**	**21**	**406**	**3**	**144**
a. Gate (uten fareelement)	277	71	46	7	3	119	1	30
b. Gatekryss, gatemøte	607	407	42	7	10	110	-	31
c. På bru og ved bru	20	10	1	1	-	3	-	5
d. Under bru	4	2	-	-	-	-	-	2
e. Jernb.kryssing, bevoktet	1	1	-	-	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, ubevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Utg. fra skole, kirke, fabrikk ..	15	6	5	-	1	2	-	1
h. Skinnegang.....	203	43	12	3	6	102	-	37
i. Flere fareelementer sammen	218	120	10	2	1	50	2	33
j. Uoppgitt	62	32	3	2	-	20	-	5
Gate								
med fri oversikt	790	348	66	15	19	259	2	81
med mindre fri oversikt	213	169	9	1	-	24	-	10
med ingen oversikt .	13	4	4	1	-	4	-	-
uoppgitt om oversikt	391	171	40	5	2	119	1	53
2. Plass	**57**	**21**	**6**	**3**	-	**18**	-	**9**
a. Gatemøte	17	8	1	2	-	4	-	2
b. Utg. fra skole, kirke, fabrikk ..	2	1	-	-	-	1	-	-

Tabell 9 (forts.). Trafikkulykkene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegens art, oversikten, kryssinger og andre fareelementer særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

Ulykkessted	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o.l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
c. Gårdsplass (fabrikktomt)	3	2	-	-	-	1	-	-
d. Skinnegang	1	-	-	-	-	1	-	-
e. Annet	11	3	3	-	-	4	-	1
f. Uoppgitt	23	7	2	1	-	7	-	6
Plass med rundkjøringsanlegg	6	3	1	1	-	1	-	-
uten rundkjøringsanlegg	26	13	1	2	-	7	-	3
uoppgitt om rundkjøringsanlegg	25	5	4	-	-	10	-	6
3. Ulykkesstedet uoppgitt	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
1. Gate	**681**	**385**	**91**	**39**	**3**	**144**	**2**	**17**
a. Gate (uten fareelementer)	192	72	33	11	-	66	2	8
b. Gatekryss, gatemote	315	242	28	15	1	27	-	2
c. På bru og ved bru	17	5	2	3	-	7	-	-
d. Under bru	-	-	-	-	-	-	-	-
e. Jernb.kryssing, bevoktet	1	-	-	1	-	-	-	-
f. Jernb.kryssing, ubevoktet	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	11	6	-	1	-	4	-	-
h. Skinnegang	63	23	10	5	2	20	-	3
i. Flere fareelementer sammen	30	20	6	-	-	4	-	-
j. Uoppgitt	52	17	12	3	-	16	-	4
Gate med fri oversikt	439	205	68	32	3	116	1	14
med mindre fri oversikt	170	137	11	5	-	16	-	1
med ingen oversikt	16	9	2	-	-	5	-	-
uoppgitt om oversikt	56	34	10	2	-	7	1	2
2. Plass	**16**	**7**	-	**1**	-	**8**	-	-
a. Gatemøte	4	3	-	-	-	1	-	-
b. Utg. fra skole, kirke, fabrikk	-	-	-	-	-	-	-	-
c. Gårdsplass (fabrikktomt)	-	-	-	-	-	-	-	-
d. Skinnegang	7	2	-	1	-	4	-	-
e. Annet	5	2	-	-	-	3	-	-
f. Uoppgitt	-	-	-	-	-	-	-	-
Plass med rundkjøringsanlegg	1	1	-	-	-	-	-	-
uten rundkjøringsanlegg	4	4	-	-	-	-	-	-
uoppgitt om rundkjøringsanlegg	11	2	-	1	-	8	-	-
3. Ulykkesstedet uoppgitt	**1**	-	**1**	-	-	-	-	-

Tabell 10. Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Vegdekkets art.								
Riket	**3 170**	**1 717**	**312**	**117**	**37**	**735**	**35**	**217**
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
Grus	562	327	60	32	9	87	17	30
Alm. makadam	93	57	8	7	1	17	2	1
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	211	138	15	11	2	31	6	8
Betong	19	12	4	-	-	3	-	-
Brustein	23	13	-	1	-	8	-	1
Uoppgitt	100	65	8	1	1	13	5	7
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
Grus	11	4	2	-	1	4	-	-
Alm. makadam	67	43	5	-	1	14	-	4
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	169	85	14	2	2	53	1	12
Betong	13	5	1	-	-	6	-	1
Brustein	959	470	85	12	15	280	2	95
Trebrulegning	1	-	-	-	-	1	-	-
Uoppgitt	244	106	18	11	2	66	-	41
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
Grus	127	74	14	7	-	25	-	7
Alm. makadam	74	44	8	5	1	15	-	1
Asfalt og asfaltbehandlet makadam	162	91	22	10	-	36	-	3
Betong	5	1	2	-	-	2	-	-
Brustein	284	155	39	13	2	71	2	2
Uoppgitt	46	27	7	5	-	3	-	4
Føreforholdene.								
Riket	**3 170**	**1 717**	**312**	**117**	**37**	**735**	**35**	**217**
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
Tørt	316	154	35	26	7	61	14	19
Vått	79	45	5	3	1	15	2	8
Islagt	222	144	26	11	2	26	3	10
Snødekt	327	238	25	9	1	41	6	7
Uoppgitt	64	31	4	3	2	16	5	3
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
Tørt	334	163	24	2	5	112	-	28
Vått	143	101	9	3	5	23	-	2
Islagt	110	77	9	5	-	14	-	5
Snødekt	71	50	7	2	1	11	-	-
Uoppgitt	806	322	76	13	10	264	3	118
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
Tørt	299	161	34	14	-	81	1	8
Vått	106	59	18	3	2	21	1	2
Islagt	110	75	17	5	1	10	-	2
Snødekt	145	83	18	11	-	31	-	2
Uoppgitt	38	14	5	7	-	9	-	3

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Feil ved vegdekket								
Riket	**3 170**	**1 717**	**312**	**117**	**37**	**735**	**35**	**217**
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
Homp ell. hull i vegen	8	4	-	-	-	1	-	3
Telegrop	1	-	-	-	-	1	-	-
Annet	39	21	6	2	2	3	-	5
Ingen slike feil	119	67	14	8	-	21	5	4
Uoppgitt	841	520	75	42	11	133	25	35
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
Homp ell. hull i vegen	3	1	-	-	-	2	-	-
Telegrop	-	-	-	-	-	-	-	-
Annet	57	37	4	1	-	12	-	3
Ingen slike feil	181	78	14	-	3	65	1	20
Uoppgitt	1 223	597	107	24	18	345	2	130
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
Homp ell. hull i vegen	4	2	1	-	-	1	-	-
Telegrop	-	-	-	-	-	-	-	-
Annet	10	4	2	2	-	2	-	-
Ingen slike feil	186	94	27	10	-	52	-	3
Uoppgitt	498	292	62	28	3	97	2	14
Bakke- og stigningsforhold.								
Riket	**3 170**	**1 717**	**312**	**117**	**37**	**735**	**35**	**217**
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
Bakke, bratt	20	13	-	-	1	3	-	3
Bakke, ikke bratt	73	52	7	3	-	3	2	6
Bakketopp	20	16	-	1	1	-	2	-
Bakkefot	9	6	1	-	-	1	-	1
Jevnt stigende veg	226	134	23	12	4	37	5	11
Horisontal veg	474	277	45	30	3	82	18	19
Uoppgitt	186	114	19	6	4	33	3	7
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
Bakke, bratt	13	8	1	-	-	3	-	1
Bakke, ikke bratt	84	42	5	1	7	23	-	6
Bakketopp	5	3	-	-	-	1	-	1
Bakkefot	6	5	-	-	-	1	-	-
Jevnt stigende gate	342	173	21	10	5	97	1	35
Horisontal gate	594	299	63	6	5	166	1	54
Uoppgitt	420	183	35	8	4	133	1	56
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
Bakke, bratt	10	6	1	2	-	1	-	-
Bakke, ikke bratt	49	26	3	5	1	14	-	-
Bakketopp	5	2	-	-	-	1	-	2
Bakkefot	4	2	-	1	-	1	-	-
Jevnt stigende gate	157	89	18	8	-	38	-	4
Horisontal gate	355	200	52	20	-	73	2	8
Uoppgitt	118	67	18	4	2	24	-	3

Tabell 10 (forts.). Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegdekkets art og tilstand, føreforholdene, vegbredden, kurve- og bakkeforhold særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på et annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Vegbredde, kurveforhold.								
Riket	**3170**	**1717**	**312**	**117**	**37**	**735**	**35**	**217**
Bygder	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
Under 3 m	33	14	2	2	2	8	1	4
3—3.9 »	117	76	12	2	3	13	5	6
4—4.9 »	302	196	27	20	3	36	6	14
5—5.9 »	219	133	23	9	1	35	8	10
6—6.9 »	170	99	14	13	-	32	5	7
7—7.9 »	36	22	3	1	1	9	-	-
8—8.9 »	13	7	3	-	-	3	-	-
9 m og over	13	9	2	-	-	2	-	-
Uoppgitt bredde	105	56	9	5	3	21	5	6
Ikke kurve	385	203	37	18	6	96	17	8
Slak kurve	264	173	28	19	-	23	6	15
Skarp kurve	167	118	15	11	2	8	2	11
Uoppgitt om kurve	192	118	15	4	5	32	5	13
Av tilfelle hvor det var skarp kurve var det								
k. med overhøyde	49	36	2	2	-	2	-	7
k. uten overhøyde	118	82	13	9	2	6	2	4
ikke oppgitt om overhøyde	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	**1 464**	**713**	**125**	**25**	**21**	**424**	**3**	**153**
Under 4 m	2	1	-	-	-	1	-	-
4— 6.9 »	45	23	4	3	1	12	1	1
7— 8.9 »	214	132	18	2	4	49	-	9
9—10.9 »	170	99	18	2	7	39	-	5
11—12.9 »	71	44	5	1	-	14	-	7
13—14.9 »	20	9	3	-	-	7	-	1
15 m og over	42	22	4	3	-	11	-	2
Uoppgitt bredde	900	383	73	14	9	291	2	128
Ikke kurve	806	394	68	18	8	241	2	75
Slak kurve	55	24	9	3	3	11	1	4
Skarp kurve	26	8	4	-	1	7	-	6
Uoppgitt om kurve	577	287	44	4	9	165	-	68
Andre byer	**698**	**392**	**92**	**40**	**3**	**152**	**2**	**17**
Under 4 m	22	11	6	1	-	3	-	1
4— 6.9 »	243	143	30	17	1	46	-	6
7— 8.9 »	169	94	15	10	2	44	1	3
9—10.9 »	91	45	15	5	-	24	-	2
11—12.9 »	35	26	2	-	-	6	-	1
13—14.9 »	15	9	1	1	-	3	-	1
15 m og over	35	19	7	1	-	7	1	-
Uoppgitt bredde	88	45	16	5	-	19	-	3
Ikke kurve	367	195	50	15	2	96	1	8
Slak kurve	76	38	12	7	1	17	-	1
Skarp kurve	40	26	6	2	-	5	-	1
Uoppgitt om kurve	215	133	24	16	-	34	1	7

Tabell 11. Trafikkulykker i bygdene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegbredden, kantvernets art og vegkantens fasthet.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på annet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
Alle	**1 008**	**612**	**95**	**52**	**13**	**159**	**30**	**47**
A. Sammenh. murt ell. støpt rekkverk	**36**	**23**	**2**	**3**	-	**7**	-	**1**
Under 3 m	2	-	-	-	-	2	-	-
3—3.9 »	6	4	-	1	-	1	-	-
4—4.9 »	12	9	1	-	-	1	-	1
5—5.9 »	9	6	1	1	-	1	-	-
6—6.9 »	4	3	-	-	-	1	-	-
7—7.9 »	2	-	-	1	-	1	-	-
8—8.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
9 m. og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	1	1	-	-	-	-	-	-
B. Annet rekkverk	**39**	**27**	**3**	**5**	**1**	**2**	-	**1**
Under 3 m	1	1	-	-	-	-	-	-
3—3.9 »	6	4	-	2	-	-	-	-
4—4.9 »	11	9	2	-	-	-	-	-
5—5.9 »	13	9	1	1	-	1	-	1
6—6.9 »	4	2	-	2	-	-	-	-
7—7.9 »	1	-	-	-	1	-	-	-
8—8.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	3	2	-	-	-	1	-	-
C. Stabbesteiner	**117**	**68**	**9**	**20**	**1**	**9**	**3**	**7**
Under 3 m	7	2	1	1	1	-	-	2
3—3.9 »	15	7	2	1	-	2	2	1
4—4.9 »	60	38	4	10	-	6	1	1
5—5.9 »	14	9	1	1	-	1	-	2
6—6.9 »	9	5	-	4	-	-	-	-
7—7.9 »	1	-	-	-	-	-	-	1
8—8.9 »	1	1	-	-	-	-	-	-
9 m og over	1	1	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	9	5	1	3	-	-	-	-
D. Intet rekkverk	**455**	**273**	**50**	**12**	**7**	**79**	**14**	**20**
Under 3 m	14	5	-	-	1	6	-	2
3—3.9 »	52	35	7	-	2	4	2	2
4—4.9 »	134	82	14	6	3	17	4	8
5—5.9 »	107	59	13	2	1	23	4	5
6—6.9 »	93	54	8	3	-	22	3	3
7—7.9 »	20	15	1	-	-	4	-	-
8—8.9 »	9	4	3	-	-	2	-	-
9 m og over	5	4	1	-	-	-	-	-
Uoppgitt	21	15	3	1	-	1	1	-
E. Uoppg. om rekkverk	**361**	**221**	**31**	**12**	**4**	**62**	**13**	**18**
Under 3 m	8	6	1	-	-	-	1	-
3—3.9 »	39	22	2	-	1	6	1	3
4—4.9 »	86	59	7	3	-	12	1	4
5—5.9 »	74	49	6	4	-	9	4	2
6—6.9 »	59	34	7	4	-	9	2	3
7—7.9 »	13	7	2	-	-	4	-	-
8—8.9 »	3	2	-	-	-	1	-	-
9 m og over	15	12	1	-	-	2	-	-
Uoppgitt	64	26	5	1	3	19	4	6

Tabell 11 (forts.). Trafikkulykker i bygdene i 1940 fordelt etter ulykkesmåten, vegbredden, kantvernets art og vegkantens fasthet.

	Alle	Kjøretøyer kjørte i hverandre	Kjøretøy kjørte på annnet stillestående kjøretøy	Kjøretøy kjørte mot rekkverk, tre, husvegg o. l.	Kjøretøy veltet	Kjøretøy kjørte på person	Kjøretøy kjørte på dyr	Andre tilfelle
A. Fast vegkant	**468**	**277**	**47**	**27**	**3**	**76**	**12**	**26**
Under 3 m	11	7	1	-	-	1	1	1
3—3.9 »	53	33	6	2	1	5	2	4
4—4.9 »	157	101	14	14	1	17	-	10
5—5.9 »	121	69	12	1	-	28	5	6
6—6.9 »	76	42	8	5	-	14	3	4
7—7.9 »	17	7	3	1	1	4	-	1
8—8.9 »	7	2	2	-	-	3	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	26	16	1	4	-	4	1	-
B. Løs vegkant	**96**	**53**	**10**	**8**	**4**	**10**	**3**	**8**
Under 3 m	6	1	-	-	1	2	-	2
3—3.9 »	20	13	1	-	1	2	2	1
4—4.9 »	35	18	5	4	1	4	1	2
5—5.9 »	23	14	2	3	1	1	-	2
6—6.9 »	9	5	1	1	-	1	-	1
7—7.9 »	1	1	-	-	-	-	-	-
8—8.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	2	1	1	-	-	-	-	-
C. Ingen vegkant	**179**	**114**	**12**	**13**	**2**	**29**	**3**	**6**
Under 3 m	10	2	1	1	1	3	1	1
3—3.9 »	18	13	1	1	1	1	-	1
4—4.9 »	34	18	2	1	-	9	2	2
5—5.9 »	33	23	4	4	-	1	-	1
6—6.9 »	42	28	1	5	-	7	-	1
7—7.9 »	14	11	-	-	-	3	-	-
8—8.9 »	5	4	1	-	-	-	-	-
9 m og over	7	5	2	-	-	-	-	-
Uoppgitt	16	10	-	1	-	5	-	-
D. Uoppgitt om vegkant	**227**	**138**	**23**	**4**	**4**	**40**	**11**	**7**
Under 3 m	6	4	-	-	-	2	-	-
3—3.9 »	16	9	3	-	-	4	-	-
4—4.9 »	59	44	5	1	1	5	2	1
5—5.9 »	33	22	3	1	-	4	3	-
6—6.9 »	39	22	5	2	-	8	2	-
7—7.9 »	6	3	-	-	-	3	-	-
8—8.9 »	1	1	-	-	-	-	-	-
9 m og over	6	4	-	-	-	2	-	-
Uoppgitt	61	29	7	-	3	12	4	6
E. Brøytekanter	**38**	**30**	**3**	-	-	**4**	**1**	-
Under 3 m	-	-	-	-	-	-	-	-
3—3.9 »	9	8	-	-	-	1	-	-
4—4.9 »	20	16	2	-	-	1	1	-
5—5.9 »	6	4	1	-	-	1	-	-
6—6.9 »	2	1	-	-	-	1	-	-
7—7.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
8—8.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-
9 m og over	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	1	1	-	-	-	-	-	-

Tabell 12. Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkens hoved-

Årsaker	Alle	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rute-bil	Utleie-bil	Privat person-bil
Riket	**3 170**	**1**	**37**	**112**	**91**	**30**	**576**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	**176**	-	**5**	**6**	**5**	**1**	**22**
Var uøvd eller ute av trening	9	-	-	1	-	-	3
Hadde ikke nok kjennskap til denne bil, sykkel, hest m. v.	1	-	-	-	-	-	1
Alkoholpåvirket	32	-	-	2	2	1	1
Trett på grunn av lang tjenestetid eller kjøring	-	-	-	-	-	-	-
Trett av annen grunn	1	-	-	-	-	-	1
Legemlig mangel	4	-	-	-	-	-	-
Plutselig sykdom eller illebefinnende	2	-	-	-	-	-	-
Nervøsitet	3	-	-	-	-	-	-
Åndelig mangel	2	-	-	-	-	-	-
Blendet av lyskaster på annet kjøretøy	3	-	-	1	-	-	-
Forvirret av trafikken	17	-	-	-	-	-	1
Uoppmerksomhet (f. eks. ikke sett seg om)	54	-	2	1	2	-	10
Dumdristighet, uforsiktighet	30	-	2	1	1	-	2
Falt eller mistet balansen	8	-	-	-	-	-	-
Annen årsak hos fører, syklist, gående, passasjer	10	-	1	-	-	-	3
Årsak til ulykken hos kjøretøyet	**109**	-	**1**	**6**	**3**	**2**	**20**
Bremser i uorden	26	-	1	-	1	1	7
Ratt eller andre redskaper til manøvrering i uorden	3	-	-	-	-	-	-
Ingen lykter, lyktene slokt	12	-	-	-	-	-	2
Den ene forlykt slokt	2	-	-	1	-	-	1
Intet baklys	2	-	-	-	-	-	-
For svak lysføring	4	-	-	-	-	-	-
For sterk lysføring	-	-	-	-	-	-	-
Brudd på forgaffel, hjul m. v.	7	-	-	-	-	-	-
Punktering	3	-	-	-	-	-	-
Motorstopp	2	-	-	-	-	-	-
Frontglass dugget o. l.	9	-	-	3	-	-	4
Annen mangel ved materiell	39	-	-	2	2	1	6
Årsak til ulykken i vegens tilstand	**215**	-	**4**	**18**	**19**	**4**	**75**
Isføre	107	-	1	8	11	2	42
Annet glatt føre	48	-	1	5	3	2	15
Dårlig vegdekke	7	-	-	-	1	-	3
Løs vegkant	2	-	-	-	1	-	-
Telegrop eller annen grop	3	-	-	-	-	-	2
Særlig smal veg	17	-	-	3	1	-	5
Støvskyer hindret oversikten	-	-	-	-	-	-	-
Oversikten hindret av kurve	5	-	-	-	2	-	1
Uoversiktlig ellers	-	-	-	-	-	-	-
Utilstrekkelig belysning av vegen, vegkryss (møte)	4	-	1	1	-	-	-
Avsperring (hel, delvis). Mangelfull belysning av avsperring o. l.	6	-	-	1	-	-	1
Annet	16	-	1	-	-	-	6
Årsak til ulykken hos været	**22**	-	**3**	**2**	**2**	-	**5**
Tett tåke, sjørøyk, dis (mindre siktbart)	10	-	2	-	1	-	1
Sterk sol	6	-	-	1	1	-	1
Annet	6	-	1	1	-	-	3

årsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken.

Laste-bil	Lukket vare-bil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøre-tøy	Alm. sykkel	Heste-kjøre-tøy	Rytter	Gående	Annet	Uopp-klart	Uopp-gitt
798	**113**	**192**	**19**	**54**	**25**	**317**	**32**	**1**	**418**	**139**	**56**	**159**
31	**3**	**3**	-	**1**	**1**	**43**	**1**	-	**47**	**7**	-	-
4	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	1	-	-	1	-	3	1	-	14	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-
-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	4	-	-	10	-	-	-
11	1	2	-	-	1	12	-	-	8	4	-	-
6	1	1	-	-	-	12	-	-	4	-	-	-
-	-	-	-	-	-	4	-	-	3	1	-	-
1	-	-	-	-	-	2	-	-	2	1	-	-
36	**5**	**4**	-	-	**2**	**15**	**15**	-	-	-	-	-
10	1	1	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	6	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	2	2	-	-	1	-	12	-	-	-	-	-
55	**11**	**10**	-	-	**1**	**9**	**4**	-	**5**	-	-	-
29	4	5	-	-	-	2	1	-	2	-	-	-
10	5	2	-	-	-	3	1	-	1	-	-	-
1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
1	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
3	-	1	-	-	1	-	2	-	2	-	-	-
3	**1**	**2**	-	-	-	**2**	-	-	**2**	-	-	-
2	-	1	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-
1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-

Tabell 12 (forts.). Trafikkulykker i 1940 fordelt etter ulykkens hoved-

Årsaker	Alle	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rute-bil	Utleie-bil	Privat person-bil
Årsak til ulykken trafikkfeil	**2 384**	-	**15**	**78**	**60**	**23**	**448**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	2	-	-	-	-	-	2
Vikeplikt ikke fulgt	519	-	1	21	11	5	158
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	2	-	-	-	-	-	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	391	-	4	24	14	6	112
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	238	-	-	11	6	2	61
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	99	-	1	1	7	2	13
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	59	-	-	3	3	1	13
Kjørt bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	42	-	-	1	2	-	12
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	80	-	6	2	2	2	6
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	38	-	-	-	2	-	6
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	9	-	-	-	2	-	4
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	21	-	-	1	1	-	3
Kjørt med uforsiktig sving til siden	90	-	-	-	-	-	10
Lyset ikke blendet ned for møtende	4	-	-	-	-	-	-
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	35	-	-	1	1	-	3
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	23	-	-	-	-	-	5
Uforsiktig start	24	-	-	-	1	2	8
Uforsiktig bakking	77	-	1	4	3	-	5
Uforsiktig bremsing	60	-	1	6	3	2	21
Uforsiktig åpnet vogndøren	2	-	-	-	-	-	1
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	11	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	29	-	-	1	1	-	3
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	16	-	-	-	-	-	-
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	324	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	26	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med/uten tilsyn i kjørebanen	70	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	28	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	22	-	-	-	-	-	-
Annet	139	-	1	2	1	1	2
Andre årsaker til ulykken	**37**	-	**9**	**1**	**2**	-	**1**
Uoppklart	55	-	-	-	-	-	1
Uoppgitt	172	1	-	1	-	-	4
Bygder	**1098**	**4**	-	**41**	**55**	**17**	**249**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	39	-	-	1	3	1	6
—»— vegens tilstand	134	-	-	11	16	4	52
—»— trafikkfeil	726	3	-	26	35	10	175
Oslo	**1464**	-	**23**	**27**	**19**	**5**	**211**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	103	-	2	2	1	-	10
—»— vegens tilstand	44	-	1	3	1	-	12
—»— trafikkfeil	1097	-	9	20	14	5	182
Andre byer	**698**	-	**14**	**44**	**17**	**8**	**116**
Årsak til ulykken hos fører, syklist, gående m. v.	34	-	3	3	1	-	6
—»— vegens tilstand	37	-	3	4	2	-	11
—»— trafikkfeil	561	-	6	32	11	8	91

årsak og etter den trafikkenhet som var hovedårsak til ulykken.

Laste-bil	Lukket vare-bil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøre-tøy	Alm. sykkel	Heste-kjøre-tøy	Rytter	Gående	Annet	Uopp-klart	Uopp-gitt
669	**92**	**172**	**19**	**51**	**21**	**247**	**12**	**1**	**363**	**113**	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
155	31	63	10	15	6	42	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
122	25	22	3	10	6	43	-	-	-	-	-	-
74	6	13	3	3	1	48	5	-	3	2	-	-
42	4	15	-	6	1	7	-	-	-	-	-	-
30	1	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-
10	-	4	1	9	-	3	-	-	-	-	-	-
38	4	6	1	1	1	10	-	-	1	-	-	-
15	3	1	-	-	-	8	1	-	-	2	-	-
2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
3	1	2	-	1	1	8	-	-	-	-	-	-
31	4	13	-	3	1	23	3	-	1	1	-	-
2	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
14	1	6	-	1	-	8	-	-	-	-	-	-
6	-	3	1	1	-	6	1	-	-	-	-	-
9	2	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
47	6	10	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
20	2	3	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-
18	1	2	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	309	14	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	1	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	67	3	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	27	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	21	-	-
16	1	3	-	-	2	29	-	-	9	72	-	-
3	-	-	-	-	-	**1**	-	-	**1**	**19**	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	-
1	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	2	159
334	**37**	**33**	-	**8**	**4**	**63**	**13**	-	**65**	**36**	**13**	**36**
12	-	-	-	1	-	6	1	-	6	-	-	-
37	5	3	-	-	1	2	2	-	1	-	-	-
258	30	29	-	7	2	52	8	-	58	33	-	-
258	**42**	**126**	**16**	**30**	**13**	**186**	**12**	**1**	**255**	**96**	**27**	**117**
6	3	3	-	-	1	35	-	-	34	6	-	-
10	4	4	-	-	-	5	2	-	1	1	-	-
235	34	115	16	28	12	136	2	1	217	71	-	-
205	**34**	**33**	**3**	**16**	**8**	**68**	**7**	-	**82**	**21**	**16**	**6**
13	-	-	-	-	-	2	-	-	6	-	-	-
8	2	3	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-
175	28	28	3	16	7	59	2	-	74	21	-	-

Tabell 13. De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Riket	**3 632**	**1**	**35**	**130**	**98**	**33**	**775**	**1 020**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	27	-	-	1	1	-	8	9
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	655	-	1	29	17	6	206	189
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	5	-	-	-	-	-	2	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	765	-	13	38	24	14	236	243
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	392	-	-	24	9	2	111	119
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	135	-	1	1	11	1	19	54
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	98	-	-	4	5	1	18	42
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	72	-	-	3	4	-	18	15
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	111	-	6	4	4	1	14	50
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	54	-	-	-	2	-	9	20
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	30	-	-	1	3	-	8	11
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	51	-	1	2	2	1	7	16
Kjørt med uforsiktig sving til siden	160	-	-	-	1	-	28	52
Lyset ikke blendet ned for møtende	5	-	-	-	-	-	-	4
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	94	-	4	3	3	-	16	36
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	63	-	-	1	-	-	9	14
Uforsiktig start	31	-	1	1	1	3	8	12
» bakking	88	-	1	4	3	-	12	51
» bremsing	102	1	3	8	5	2	37	30
» åpnet vogndøren	5	-	-	1	-	-	2	1
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	11	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	27	-	-	1	1	-	3	13
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	26	-	-	-	-	-	-	22
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	374	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	55	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	35	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	37	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	53	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	25	-	-	-	-	-	-	-
Annet	173	-	4	4	2	2	4	17
Bygder	**1 177**	-	**1**	**41**	**55**	**15**	**308**	**425**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	12	-	-	-	1	-	6	3
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	102	-	-	5	5	1	36	34
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	1	-	-	-	-	-	-	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	324	-	1	15	18	9	101	133
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	217	-	-	9	6	1	70	71
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	44	-	-	1	5	-	6	24
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	40	-	-	1	2	1	10	19
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	13	-	-	1	1	-	1	5
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	26	-	-	1	1	1	6	13

i 1940 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Alm. sykkel	Heste-kjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uopp-gitt
156	**264**	**38**	**86**	**31**	**356**	**18**	**1**	**436**	**4**	**4**	**16**	**130**	-
2	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
48	68	11	17	7	54	1	-	-	-	-	-	-	1
-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-
37	54	14	19	7	64	-	-	-	-	-	-	2	-
14	21	5	10	3	60	9	-	1	-	-	-	4	-
6	20	2	10	1	9	-	-	-	-	-	-	-	-
2	7	1	7	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-
-	9	2	9	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-
6	8	1	1	2	14	-	-	-	-	-	-	-	-
5	1	-	-	1	12	1	-	-	-	-	-	3	-
-	1	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-
2	8	-	3	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-
10	22	1	4	2	36	3	-	1	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	11	-	1	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-
4	8	1	3	2	9	2	-	10	-	-	-	-	-
1	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	9	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	7	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	10	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	341	-	-	-	33	-
-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	23	-
-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	3	-
-	-	-	-	-	-	-	-	35	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	53	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	4	16	-	-
1	4	-	-	2	30	-	-	19	-	-	-	84	-
54	**48**	**3**	**11**	**4**	**85**	**13**	-	**74**	**3**	**4**	**16**	**17**	-
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
13	2	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
15	17	1	1	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-
8	11	1	3	1	25	9	-	1	-	-	-	1	-
2	2	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	1	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	1	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 13 (forts.). De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	42	-	-	-	2	-	9	13
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	12	-	-	-	2	-	3	6
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	12	-	-	-	2	-	2	6
Kjørt med uforsiktig sving til siden	41	-	-	-	-	-	7	13
Lyset ikke blendet ned for møtende	3	-	-	-	-	-	-	3
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	32	-	-	-	2	-	7	16
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	14	-	-	-	-	-	1	5
Uforsiktig start	-	-	-	-	-	-	-	-
» bakking	23	-	-	1	2	-	3	17
» bremsing	77	-	-	4	4	2	34	25
» åpnet vogndøren	-	-	-	-	-	-	-	-
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	3	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	7	-	-	-	-	-	2	4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	6	-	-	-	-	-	-	5
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	74	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	19	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	5	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	10	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	3	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	23	-	-	-	-	-	-	-
Annet	26	-	-	3	2	-	4	10
Oslo	**1 647**	**1**	**23**	**38**	**25**	**7**	**322**	**352**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	11	-	-	-	-	-	1	5
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	360	-	-	9	5	2	122	90
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	3	-	-	-	-	-	2	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	279	-	8	7	3	3	92	67
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	73	-	-	4	-	-	22	16
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	66	-	-	-	5	1	9	19
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	38	-	-	2	3	-	2	14
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	45	-	-	2	1	-	15	5
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	64	-	3	1	3	-	6	30
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	3	-	-	-	-	-	-	1
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	10	-	-	1	1	-	3	1
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	32	-	-	1	-	1	5	8
Kjørt med uforsiktig sving ti¹ siden	90	-	-	-	1	-	17	26
Lyset ikke blendet ned for møtende	2	-	-	-	-	-	-	1
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	46	-	4	2	1	-	5	13
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	42	-	-	1	-	-	7	6
Uforsiktig start	21	-	1	1	-	-	6	9
» bakking	35	-	-	2	-	-	4	18
» bremsing	18	1	3	2	1	-	2	3
» åpnet vogndøren	4	-	-	1	-	-	1	1

i 1940 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor-kjøretøy	Alm. sykkel	Heste-kjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i band	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uopp-gitt
3	-	-	-	-	12	1	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	6	-	1	-	8	2	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	2	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	62	-	-	-	12	-
-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	11	-
-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4	16	-	-
1	2	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	1	-
61	**174**	**29**	**48**	**19**	**187**	**3**	**1**	**271**	-	-	-	**86**	-
													-
2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
19	55	9	11	3	34	1	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
11	30	10	9	3	36	-	-	-	-	-	-	-	-
3	5	3	1	2	16	-	-	-	-	-	-	1	-
4	15	2	5	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-
-	4	1	5	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
-	7	1	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
2	6	1	-	1	11	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-
1	5	-	3	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-
6	14	1	3	2	19	1	-	-	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	8	-	1	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-
2	7	1	3	2	5	1	-	7	-	-	-	-	-
-	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	7	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 13 (forts.). De forskjellige trafikkfeil som blev begått ved ulykkene særskilt for bygdene,

Trafikkfeil	Alle	Jernbanetog	Trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebi
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	4	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	13	-	-	1	1	-	1	5
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	11	-	-	-	-	-	-	10
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	211	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	18	-	-	-	-	-	-	-
—»— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	16	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	19	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	37	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	1	-	-	-	-	-	-	-
Annet	128	-	4	1	-	-	-	4
Andre byer	**808**	-	**11**	**51**	**18**	**11**	**145**	**243**
Forkjørselsrett («boulevardrett») ikke overholdt	4	-	-	1	-	-	1	1
Vike- eller stoppeplikt ikke fulgt	193	-	1	15	7	3	48	65
Ikke stanset ved fotgjengerovergang	1	-	-	-	-	-	-	-
Kjørt med for stor fart (etter forholdene)	162	-	4	16	3	2	43	43
Kjørt på feil side av vegen (event. i feilaktig kjørebane — venstrekjøring)	102	-	-	11	3	1	19	32
Kjørt for kloss inntil og uforsiktig under forbikjørsel bakfra	25	-	1	-	1	-	4	11
Kjørt forbi bakfra enda vegen ikke var fri	20	-	-	1	-	-	6	9
Kjørt forbi bakfra i vegkryss, vegmøte eller uoversiktlig kurve	14	-	-	-	2	-	2	5
Kjørt for nær etter annet kjøretøy	21	-	3	2	-	-	2	7
Kjørt uforsiktig ut av eiendom eller sideveg	9	-	-	-	-	-	-	6
Kjørt ellers feil fra en veg over i en annen	8	-	-	-	-	-	2	4
Kjørt uforsiktig forbi trikk (eller rutebil) som holdt stille	7	-	1	1	-	-	-	2
Kjørt med uforsiktig sving til siden	29	-	-	-	-	-	4	13
Lyset ikke blendet ned for møtende	-	-	-	-	-	-	-	-
Ikke gitt eller utilstrekkelig tegn eller signal	16	-	-	1	-	-	4	7
Ikke vært oppmerksom på signal eller varselskilter	7	-	-	-	-	-	1	3
Uforsiktig start	10	-	-	-	1	3	2	3
» bakking	30	-	1	1	1	-	5	16
» bremsing	7	-	-	2	-	-	1	2
» åpnet vogndøren	1	-	-	-	-	-	1	-
Hengt på kjøretøy (syklist, gående, kjerre)	4	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretøyet stilt uforsvarlig bort	7	-	-	-	-	-	-	4
Kjøretøyet uforsvarlig lastet	9	-	-	-	-	-	-	7
Gått eller løpt fram foran eller inn mot kjøretøy	89	-	-	-	-	-	-	-
Herav: Barn (under 14 år) lekt i kjørebanen	18	-	-	-	-	-	-	-
—«— (under 7 år) gått med tilsyn i kjøreb.	14	-	-	-	-	-	-	-
—»— —»— — uten —»—	8	-	-	-	-	-	-	-
Gående ellers uriktig oppholdt seg eller gått i kjørebanen (f. eks. ikke holdt seg på fotgjengerfelt eller fortau)	13	-	-	-	-	-	-	-
Dyr i kjørebanen (f. eks. løs hest eller hund)	1	-	-	-	-	-	-	-
Annet	19	-	-	-	-	2	-	3

i 1940 fordelt på de trafikkenheter som var hovedårsak til ulykkene Oslo og de andre byer.

Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel med sidevogn	Motorsykkel uten sidevogn	Annet motorkjøretøy	Alm. sykkel	Hestekjøretøy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet	Uoppgitt
-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	206	-	-	-	5	-
-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	37	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-	2	-	-	1	19	-	-	18	-	-	-	79	-
41	**42**	**6**	**27**	**8**	**84**	**2**	-	**91**	**1**	-	-	**27**	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
16	11	2	6	3	16	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
11	7	3	9	3	16	-	-	-	-	-	-	2	-
3	5	1	6	-	19	-	-	-	-	-	-	2	-
-	3	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
-	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	2	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
2	2	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	73	-	-	-	16	-
-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	12	-
-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	2	-
-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	1	-
-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
-	-	-	-	1	9	-	-	-	-	-	-	4	-

Tabell 14. De forskjellige trafikkenheter i kollisjoner fordelt etter om de var hoved-

Trafikkenheter som var hovedårsak	Trafikk-enheter som var hoved-årsak	Trafikk-enheter som var med ellers	Jern-banetog	Trikk	Drosje-bil	Rutebil	Utleiebil	Privat person-bil	Lastebil
Riket	**2 527**	**2 835**	**12**	**211**	**189**	**127**	**22**	**444**	**686**
Jernbanetog	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Trikk	21	21	-	1	1	1	-	-	4
Drosjebil	85	88	-	4	8	7	4	16	20
Rutebil	65	69	-	-	5	4	1	19	18
Utleiebil	26	27	-	1	2	1	4	6	8
Privat personbil	490	518	1	26	39	32	3	133	124
Lastebil	612	642	5	43	38	25	4	80	159
Lukket varebil	84	85	-	4	6	2	1	21	15
Annen bil	151	161	-	18	11	8	-	21	27
Motorsykkel med sidevogn	18	21	-	2	2	2	-	2	2
Motorsykkel uten sidevogn	49	52	-	3	2	-	1	3	17
Annet motorkjøretøy	19	19	-	-	-	1	-	6	5
Alminnelig sykkel	249	259	-	10	19	7	-	27	72
Hestekjøretøy	21	23	-	4	1	2	-	2	6
Rytter	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Gående	405	423	1	72	26	23	2	43	111
Hund(er) fri eller i band	4	4	-	-	-	-	-	-	1
Husdyr som leies	2	2	-	-	-	-	-	2	-
Husdyr som går fri	15	15	2	-	2	1	-	2	8
Annet	17	19	1	6	4	-	-	1	4
Uoppklart	43	86	1	2	11	3	1	18	20
Uoppgitt	149	299	-	15	12	8	1	42	65
Bygder	**819**	**911**	**9**	**4**	**69**	**55**	**15**	**198**	**294**
Privat personbil	211	228	1	3	16	12	3	72	72
Lastebil	254	267	4	-	14	12	3	36	86
Motorsykkel	7	7	-	-	-	-	1	1	1
Alm. sykkel	45	56	-	-	6	3	-	5	24
Oslo	**1149**	**1313**	**3**	**159**	**72**	**44**	**4**	**149**	**272**
Privat personbil	173	178	-	16	11	13	-	32	35
Lastebil	218	228	1	27	13	5	1	27	46
Motorsykkel	44	49	-	5	3	1	-	4	13
Alm. sykkel	138	140	-	9	6	2	-	11	34
Andre byer	**559**	**611**	**-**	**48**	**48**	**28**	**3**	**97**	**120**
Privat personbil	106	112	-	7	12	7	-	29	17
Lastebil	140	147	-	16	11	8	-	17	27
Motorsykkel	16	17	-	-	1	1	-	-	5
Alm. sykkel	59	63	-	1	7	2	-	11	14

mellom trafikkenheter i bevegelse i 1940 årsak til ulykken eller ikke.

		Herav										
Lukket varebil	Annen bil	Motor-sykkel med sidevogn	Motor-sykkel uten sidevogn	Annet motor kjøre-toy	Alm. sykkel	Heste-kjøre-toy	Rytter	Gående	Hund fri eller i bånd	Husdyr som leies	Husdyr som går fri	Annet
192	**106**	**16**	**29**	**22**	**405**	**56**	**1**	**296**	**1**	**3**	**1**	**16**
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	1	-	-	6	-	6	-	-	-	-
6	4	-	1	2	3	6	-	7	-	-	-	-
7	2	-	2	-	7	-	-	3	-	-	-	1
-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	2
36	19	1	6	6	47	10	-	31	-	1	-	3
37	20	5	8	4	116	18	1	73	-	2	1	3
12	3	-	1	-	9	3	-	7	-	-	-	1
11	7	3	-	4	24	-	-	24	-	-	-	3
1	1	-	-	1	3	-	-	5	-	-	-	-
5	-	-	-	-	10	-	-	11	-	-	-	-
2	1	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-
17	7	1	1	1	43	2	-	51	1	-	-	-
-	1	-	-	-	4	-	-	3	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
32	16	4	4	2	71	6	-	9	-	-	-	1
1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	2	-	2	-	5	1	-	12	-	-	-	-
15	20	2	2	1	60	4	-	50	-	-	-	2
43	**26**	**7**	**11**	**1**	**81**	**33**	**1**	**58**	-	**3**	-	**3**
11	7	-	3	-	8	8	-	10	-	1	-	1
10	10	4	2	1	41	14	1	27	-	2	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-
6	-	1	1	-	6	2	-	2	-	-	-	-
96	**46**	**8**	**12**	**17**	**239**	**11**	-	**169**	**1**	-	-	**11**
19	3	1	2	5	28	2	-	9	-	-	-	2
16	6	1	5	1	47	1	-	29	-	-	-	2
4	-	-	-	1	9	-	-	9	-	-	-	-
6	4	-	-	1	27	-	-	39	1	-	-	-
53	**34**	**1**	**6**	**4**	**85**	**12**	-	**69**	-	-	**1**	**2**
6	9	-	1	1	11	-	-	12	-	-	-	-
11	4	-	1	2	28	3	-	17	-	-	1	1
2	1	-	-	-	3	-	-	4	-	-	-	-
5	3	-	-	-	10	-	-	10	-	-	-	-

Tabell 15. Drepte og skadede fotgjengere i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Drepte og skadede fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadede fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Riket	**640**	**390**	**250**	**38**	**20**	**18**	**602**	**370**	**232**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**408**	**263**	**145**	**23**	**14**	**9**	**385**	**249**	**136**
Under 5 år	37	24	13	6	3	3	31	21	10
5— 7 »	45	30	15	2	2	-	43	28	15
8—14 »	39	27	12	2	1	1	37	26	11
15—24 »	29	14	15	3	-	3	26	14	12
25—59 »	156	92	64	4	2	2	152	90	62
60 år og over	83	59	24	4	4	-	79	55	24
Uoppgitt alder	19	17	2	2	2	-	17	15	2
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**232**	**127**	**105**	**15**	**6**	**9**	**217**	**121**	**96**
Under 5 år	3	1	2	1	-	1	2	1	1
5— 7 »	5	3	2	1	-	1	4	3	1
8—14 »	10	5	5	1	1	-	9	4	5
15—24 »	44	22	22	1	1	-	43	21	22
25—59 »	107	61	46	5	2	3	102	59	43
60 år og over	49	28	21	5	2	3	44	26	18
Uoppgitt alder	14	7	7	1	-	1	13	7	6
Bygder	**121**	**67**	**54**	**20**	**9**	**11**	**101**	**58**	**43**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**71**	**35**	**36**	**13**	**6**	**7**	**58**	**29**	**29**
Under 5 år	13	6	7	4	2	2	9	4	5
5— 7 »	9	5	4	-	-	-	9	5	4
8—14 »	7	4	3	2	1	1	5	3	2
15—24 »	10	3	7	3	-	3	7	3	4
25—59 »	15	6	9	1	-	1	14	6	8
60 år og over	12	8	4	2	2	-	10	6	4
Uoppgitt alder	5	3	2	1	1	-	4	2	2
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**50**	**32**	**18**	**7**	**3**	**4**	**43**	**29**	**14**
Under 5 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5— 7 »	1	1	-	-	-	-	1	1	-
8—14 »	1	1	-	1	1	-	-	-	-
15—24 »	12	8	4	1	1	-	11	7	4
25—59 »	19	13	6	2	1	1	17	12	5
60 år og over	14	7	7	2	-	2	12	7	5
Uoppgitt alder	3	2	1	1	-	1	2	2	-

Tabell 15 (forts.). Drepte og skadede fotgjengere i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Drepte og skadede fotgjengere			Drepte fotgjengere			Skadede fotgjengere		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Oslo	**378**	**247**	**131**	**8**	**6**	**2**	**370**	**241**	**129**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**255**	**181**	**74**	**5**	**4**	**1**	**250**	**177**	**73**
Under 5 år	16	12	4	-	-	-	16	12	4
5— 7 »	19	16	3	-	-	-	19	16	3
8—14 »	23	19	4	-	-	-	23	19	4
15—24 »	15	9	6	-	-	-	15	9	6
25—59 »	121	77	44	3	2	1	118	75	43
60 år og over	50	37	13	2	2	-	48	35	13
Uoppgitt alder	11	11	-	-	-	-	11	11	-
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**123**	**66**	**57**	**3**	**2**	**1**	**120**	**64**	**56**
Under 5 år	1	1	-	-	-	-	1	1	-
5— 7 »	2	1	1	-	-	-	2	1	1
8—14 »	6	2	4	-	-	-	6	2	4
15—24 »	19	8	11	-	-	-	19	8	11
25—59 »	66	36	30	1	-	1	65	36	29
60 år og over	22	14	8	2	2	-	20	12	8
Uoppgitt alder	7	4	3	-	-	-	7	4	3
Andre byer	**141**	**76**	**65**	**10**	**5**	**5**	**131**	**71**	**60**
A. Fotgjengere som selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**82**	**47**	**35**	**5**	**4**	**1**	**77**	**43**	**34**
Under 5 år	8	6	2	2	1	1	6	5	1
5— 7 »	17	9	8	2	2	-	15	7	8
8—14 »	9	4	5	-	-	-	9	4	5
15—24 »	4	2	2	-	-	-	4	2	2
25—59 »	20	9	11	-	-	-	20	9	11
60 år og over	21	14	7	-	-	-	21	14	7
Uoppgitt alder	3	3	-	1	1	-	2	2	-
B. Fotgjengere som ikke selv var hovedårsak til ulykken.									
Alle	**59**	**29**	**30**	**5**	**1**	**4**	**54**	**28**	**26**
Under 5 år	2	-	2	1	-	1	1	-	1
5— 7 »	2	1	1	1	-	1	1	1	-
8—14 »	3	2	1	-	-	-	3	2	1
15—24 »	13	6	7	-	-	-	13	6	7
25—59 »	22	12	10	2	1	1	20	11	9
60 år og over	13	7	6	1	-	1	12	7	5
Uoppgitt alder	4	1	3	-	-	-	4	1	3

Tabell 16. Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder.

	Alle førere	Menn								Kvinner					Kjønn uoppgitt i alt
		I alt	Jernbane-tog/trikk	Private personbiler	Lastebiler	Andre biler	Motorsykler	Andre motorkjøretøyer	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Andre biler	Motorsykler og andre motorkj.t.	Alm. sykler	
Alle	**5 285**	**4 851**	**364**	**980**	**1 533**	**1 234**	**116**	**45**	**579**	**168**	**35**	**3**	-	**130**	**266**
Førere som var hovedårsak i ulykken.															
Alle	**2 363**	**2 162**	**34**	**520**	**759**	**522**	**71**	**23**	**233**	**88**	**20**	**2**	-	**66**	**113**
Under 18 år	87	73	-	-	4	2	-	6	61	14	-	-	-	14	-
18—20 »	142	119	-	25	54	28	-	1	11	22	2	-	-	20	1
21—29 »	621	591	2	140	234	156	13	6	40	22	6	-	-	16	8
30—49 »	657	636	9	165	237	172	5	4	44	19	8	2	-	9	2
50 år og over	140	137	4	52	26	29	1	1	24	2	1	-	-	1	1
Uoppgitt alder	716	606	19	138	204	135	52	5	53	9	3	-	-	6	101
Førere som ikke var hovedårsak i ulykken.															
Alle	**2 512**	**2 366**	**305**	**404**	**681**	**625**	**40**	**21**	**290**	**73**	**14**	**1**	-	**58**	**133**
Under 18 år	72	63	-	-	-	-	3	9	51	9	-	-	-	9	-
18—20 »	99	85	-	14	23	15	5	2	26	12	-	-	-	12	2
21—29 »	586	568	12	98	240	164	11	3	40	16	3	-	-	13	2
30—49 »	929	901	56	200	261	313	2	2	67	23	9	1	-	13	5
50 år og over	151	142	20	30	23	49	1	-	19	8	1	-	-	7	1
Uoppgitt alder	735	607	217	62	134	84	18	5	87	5	1	-	-	4	123
Førere hvor hovedårsak var uoppklart.															
Alle	**84**	**79**	**7**	**17**	**22**	**28**	**2**	-	**3**	**3**	**1**	-	-	**2**	**2**
Under 18 år	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
18—20 »	6	5	-	-	2	2	1	-	-	1	-	-	-	1	-
21—29 »	20	19	-	5	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	1
30—49 »	38	36	4	9	9	13	1	-	-	2	1	-	-	1	-
50 år og over	3	3	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt alder	16	15	3	2	6	2	-	-	2	-	-	-	-	-	1
Førere hvor hovedsak var uoppgitt.															
Alle	**266**	**244**	**18**	**39**	**71**	**59**	**3**	**1**	**53**	**4**	-	-	-	**4**	**18**
Under 18 år	4	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-
18—20 »	9	9	-	2	3	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-
21—29 »	53	52	1	8	21	14	-	-	8	-	-	-	-	-	1
30—49 »	74	72	3	13	22	25	-	-	9	2	-	-	-	2	-
50 år og over	12	12	1	2	2	3	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt alder	114	95	13	14	23	16	3	-	26	2	-	-	-	2	17

Tabell 16 (forts.). Førere av de forskjellige kjøretøyer i riket i 1940 fordelt etter årsaksforholdet, kjønn og alder, særskilt for bygdene, Oslo og de andre byer.

	Bygder: Menn					Oslo: Menn					Andre byer: Menn				
	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler	I alt	Private personbiler	Lastebiler	Motorsykler	Alm. sykler
Alle	**1 622**	**424**	**639**	**26**	**104**	**2 121**	**345**	**549**	**64**	**352**	**1 108**	**211**	**345**	**26**	**123**
Førere som var hovedårsak i ulykken.															
Alle	**780**	**229**	**317**	**8**	**46**	**853**	**185**	**241**	**45**	**138**	**529**	**106**	**201**	**18**	**49**
Under 18 år	16	-	3	-	12	42	-	-	-	38	15	-	1	-	11
18—20 »	46	13	25	-	1	45	8	15	-	7	28	4	14	-	3
21—29 »	240	59	111	3	8	221	54	72	9	26	130	27	51	1	6
30—49 »	283	93	108	2	7	187	43	60	2	28	166	29	69	1	9
50 år og over	59	29	8	-	9	45	13	9	1	8	33	10	9	-	7
Uoppgitt alder	136	35	62	3	9	313	67	85	33	31	157	36	57	16	13
Førere som ikke var hovedårsak i ulykken.															
Alle	**760**	**174**	**295**	**16**	**54**	**1 060**	**131**	**248**	**17**	**168**	**546**	**99**	**138**	**7**	**68**
Under 18 år	5	-	-	1	4	45	-	-	2	37	13	-	-	-	10
18—20 »	19	5	11	-	2	40	4	8	4	18	26	5	4	1	6
21—29 »	242	40	125	5	10	186	34	66	3	20	140	24	49	3	10
30—49 »	322	96	107	1	13	347	62	97	1	35	232	42	57	-	19
50 år og over	41	12	6	-	8	63	10	11	-	7	38	8	6	1	4
Uoppgitt alder	131	21	46	9	17	379	21	66	7	51	97	20	22	2	19
Førere hvor hovedårsak var uoppklart.															
Alle	**21**	**5**	**7**	**1**	**-**	**39**	**7**	**12**	**-**	**3**	**19**	**5**	**3**	**1**	**-**
Under 18 år	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
18—20 »	2	-	1	-	-	1	-	1	-	-	2	-	-	1	-
21—29 »	6	1	1	-	-	8	2	3	-	-	5	2	-	-	-
30—49 »	10	3	3	1	-	17	4	4	-	-	9	2	2	-	-
50 år og over	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Uoppgitt alder	2	1	1	-	-	11	-	4	-	2	2	1	1	-	-
Førere hvor hovedårsak var uoppgitt.															
Alle	**61**	**16**	**20**	**1**	**4**	**169**	**22**	**48**	**2**	**43**	**14**	**1**	**3**	**-**	**6**
Under 18 år	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	1	-	-	-	1
18—20 »	2	2	-	-	-	6	-	2	-	2	1	-	1	-	-
21—29 »	12	4	5	-	1	36	3	16	-	5	4	1	-	-	2
30—49 »	31	6	11	-	1	39	7	11	-	7	2	-	-	-	1
50 år og over	2	1	-	-	1	9	1	2	-	2	1	-	-	-	1
Uoppgitt alder	14	3	4	1	1	76	11	17	2	24	5	-	2	-	1

Tabell 17. Motorkjøretøyer i riket i 1940 som var hovedårsak til ulykkene fordelt etter førerens kjørerett, edruelighet m. v.

	Alle	Jernbanetog og trikk	Drosjebil	Rutebil	Utleiebil	Privat personbil	Lastebil	Lukket varebil	Annen bil	Motorsykkel	Annet motorkjøretøy
A. Førerkort.											
Alle [1]	**2 009**	-	**112**	**91**	**30**	**576**	**797**	**113**	**192**	**73**	**25**
Føreren hadde førerkort	1 327	-	95	76	24	402	545	99	69	14	3
Føreren hadde førerkort men ikke til dette kjøretøy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Føreren hadde ikke førerkort	25	-	1	-	-	1	11	1	1	3	7
Uoppgitt	657	-	16	15	6	173	241	13	122	56	15
Førerkort utstedt første gang:											
Mindre enn 6 md. før ulykken	24	-	-	1	-	10	8	3	1	1	-
6 md. til og med 1 år	81	-	1	3	1	26	33	9	7	1	-
Over 1 år til og med 5 år	381	-	21	18	5	132	157	35	11	2	-
Over 5 år	562	-	54	38	12	167	222	35	30	2	2
Uoppgitt	961	-	36	31	12	241	377	31	143	67	23
Førerkort som skulle ha vært fornyet	**1 523**	-	**90**	**69**	**24**	**408**	**599**	**66**	**173**	**69**	**25**
Herav: Fornyet	504	-	53	37	9	152	196	31	24	2	-
Ikke fornyet	34	-	-	1	3	15	11	3	1	-	-
Uoppgitt	985	-	37	31	12	241	392	32	148	67	25
B. Alkoholprøve.											
Alle [1]	**2 009**	-	**112**	**91**	**30**	**576**	**797**	**113**	**192**	**73**	**25**
Alkoholprøvd	50	-	5	3	1	7	28	4	1	1	-
Ikke alkoholprøvd	1 276	-	87	73	20	373	473	84	122	27	17
Uoppgitt	683	-	20	15	9	196	296	25	69	45	8
For de alkoholprøvde førere viste prøven:											
Under 0.5 pro mille	10	-	-	-	-	4	5	1	-	-	-
0.5—0.99 —»—	8	-	-	1	-	2	4	1	-	-	-
1.0—1.99 —»—	9	-	3	1	-	-	4	1	-	-	-
2.0—2.99 —»—	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
3.0 og over	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uoppgitt	22	-	2	1	1	1	14	1	1	1	-
C. Antall timer føreren hadde kjørt.											
Alle [1]	**2 047**	**38**	**112**	**91**	**30**	**576**	**797**	**113**	**192**	**73**	**25**
Under 6 timer	4	-	-	-	-	1	3	-	-	-	-
6— 6.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7— 7.9 »	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
8— 8.9 »	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
9— 9.9 »	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
10—10.9 »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11 timer og over	3	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Uoppgitt	2 036	38	111	90	30	574	791	112	192	73	25
D. Tiltale.											
Alle [1]	**2 047**	**38**	**112**	**91**	**30**	**576**	**797**	**113**	**192**	**73**	**25**
Føreren satt under tiltale	238	1	16	7	2	82	102	17	8	3	-
Føreren ikke satt under tiltale	698	10	50	40	9	191	273	54	49	14	8
Uoppgitt	1 111	27	46	44	19	303	422	42	135	56	17

[1] Her er ikke tatt med 19 tilfelle hvor det ikke er oppklart og 132 tilfelle hvor det ikke er gitt opp hvordan det forholder seg med førerkortet m. v.

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

Rekke X. Trykt 1942.

Nr. 30. Indeks over byggeomkostninger. *(Indice de frais de construction.)*
— 31. Meieribruket i Norge 1940. *(L'industrie laitière de la Norvège.)*
— 32. Syketrygden 1940. *(Assurance-maladie nationale.)*
— 33. Norges jernbaner 1940—41. *(Chemins de fer norvégiens).*
— 34. Norges Handel 1940. *(Commerce.)*
— 35. Arbeidslønninger i industrien 1940. *(Salaires des ouvriers industriels.)*
— 36. Fagskolestatistikk 1938/39—40/41. *(Écoles professionnelles.)*
— 37. Norges kommunale finanser 1938—39. *(Finances des communes.)*
— 38. Kriminalstatistikk 1939 og 1940. *(Statistique de la criminalité pour les années 1939 et 1940.)*
— 39. Skolestatistikk 1939—40. *(Instruction publique.)*
— 40. Jordbrukstellingen 20 juni 1939. Tredje hefte. Oversikt. *(Recensement agricole du 20 juin 1939. III. Aperçu général.)*
— 41. Sjømannstrygden 1939. Fiskertrygden 1939. *(Assurances de l'État contre les accidents des marins. Assurances de l'État contre les accidents des marins pêcheurs.)*
— 42. Skattestatistikken 1941—42. *(Répartition d'impôts.)*
— 43. Norges fiskerier 1940. *(Grandes pêches maritimes.)*
— 44. Norges Industri 1940. *(Statistique industrielle de la Norvège.)*
— 45. Norges postverk 1941. *(Statistique postale.)*
— 46. Telegrafverket 1940—41. *(Télégraphes et téléphones de l'Etat.)*
— 47. Norges private aksjebanker og sparebanker 1941. *(Statistique des banques privées par actions et des caisses d'épargne.)*
— 48. Industriarbeidertrygden 1939. *(Assurances de l'Etat contre les accidents pour les travailleurs de l'industrie.)*
— 49. Norges bergverksdrift 1941. *(Mines et usines.)*
— 50. Norges Handel 1941. *(Commerce.)*
— 51. Kommunenes gjeld m. v. 1942. *(Dette etc. des communes.)*
— 52. Forsikringsselskaper 1941. *(Sociétés d'assurances.)*

Rekke X. Trykt 1943.

Nr. 53. Sinnssykeasylenes virksomhet 1940. *(Statistique des hospices d'aliénés.)*
— 54. De spedalske i Norge 1936—40. *(Les lépreux en Norvège.)*
— 55. Sunnhetstilstanden og medisinalforholdene 1940. *(Rapport sur l'état sanitaire et médical.)*
— 56. Veterinærvesenet 1941. *(Service vétérinaire.)*
— 57. Meieribruket i Norge 1941. *(L'industrie laitière de la Norvège.)*
— 58. Folkemengdens bevegelse 1940. *(Mouvement de la population.)*
— 59. Norges fiskerier 1941. *(Grandes pêches maritimes.)*
— 60. Norges kommunale finanser 1939—40. *(Finances des communes.)*
— 61. Telegrafverket 1941—42. *(Télégraphes et téléphones de l'État.)*
— 62. Arbeidslønninger i industrien 1940 og 1941. *(Salaires des ouvriers industriels.)*
— 63. Postverket 1942. *(Statistique postale.)*

Nr. 64. Skolestatistikk 1940—41. *(Instruction publique.)*
— 65. Syketrygden 1941. *(Assurance-maladie nationale.)*
— 66. Skattestatistikk 1942—43. *(Répartition d'impôts.)*
— 67. Norges industri 1941. *(Statistique industriella.)*
— 68. Norges bergverksdrift 1942. *(Mines et usines.)*
— 69. Trafikkulykker 1939 og 1940. *Accidents de circulation.)*

Statistisk Sentralbyrå har dessuten bl. a. utgitt disse verker:

Statistisk Årbok for Norge, siste årgang 1942. *(Annuaire statistique de la Norvège.)*

Statistisk-økonomisk oversikt, siste årgang 1939. *(Aperçu de la situation économique en 1939.)*

Statistiske Meddelelser. Trykkes månedsvis. *(Bulletin mensuel du Bureau Central de Statistique.)*

Månedsoppgaver over vareomsetningen med utlandet. Trykkes månedsvis. *(Bulletin mensuel du commerce extérieur.)*

Fortegnelse over Norges Officielle Statistikk m. v. 1828—31. desember 1920. Kristiania 1889, 1913 og 1922. *(Catalogue de la Statistique Officielle.)*

Statistiske Oversigter 1914. Kristiania 1914. Statistiske Oversikter 1926. Oslo 1926. *(Résumé rétrospectif 1914 et 1926.)*

Alle verker er til salgs hos H. Aschehoug & Co., Oslo.

Av følgende årganger av «Statistisk Årbok» og «Norges Handel» er Byråets beholdning meget knapp, og Byrået er takknemlig for å få overlatt enkelte eksemplarer:
Statistisk Årbok 1914—1916, 1919, 1920, 1926—1930 og 1934—1940.
Norges Handel 1911—1915, 1921 og 1929.

8. desember 1943.

NATIONALTRYKKERIET