

STATISTIKK MOT ÅR 2000: 1960-1961

Bilen ble allemannseie i 1960

PUBLISERT:

4. august 1999

Rasjoneringen av personbilen ble opphevet 1. oktober 1960. I prinsippet var bilen tilgjengelig for alle fra denne dato. Opphevelsen signaliserte starten på en rask økning i tallet på registrerte biler. I løpet av perioden fra 1960 til 1964 ble personbilparken fordoblet til drøyt 410 000 biler.

FORFATTER: JAN MONSRUD

Etter andre verdenskrig valgte myndighetene å innføre kvoteordninger på bilimporten. Ordningen omfattet også biler fra østeuropeiske land. Disse bilene ble imidlertid etter hvert solgt fritt, det vil si uten kjøpetillatelse, men det var ikke slike biler folk flest ville ha. Titusener stod i kø for å få kjøpetillatelse, bare en brøkdel av søkerne fikk. I 1950-årene er det antatt at mellom 3-4 prosent av søknadene ble innvilget på landsbasis. Andelen var enda lavere i Oslo. Fra mai 1945 til 1. januar 1951 var det en samlet lisensiert import på knapt 11 000 person- og varebiler. Det tilsvarte den samlede bilimporten i 1938. Selv om myndighetene etter hvert lempet på importen av konsumvarer (stort sett opphevet i 1952) og frigjorde importen på lastebiler i 1952, tok det altså ytterligere åtte år før restriksjonene på importen av personbiler ble opphevet.

Personbilens trange fødsel og brokete barndom

De første bilene ble registrert i Norge rundt forrige århundreskifte. Kombinasjonen høy pris, dårlige veier, svake motorer, kjøretøyets generelle standard med mer medførte at en følelse av usikkerhet om bilens fremtid holdt seg et stykke inn i det tjuende århundre,

også blant de fremsynte. Dessuten var det en vidløftig affære å skaffe seg bil og kjøre denne. Ved anskaffelse skulle politiet godkjenne kjøretøyet. Bilføreren måtte dessuten søke fylkesmannen om tillatelse forut for hver tur. Hensikten med reisen og hvilke veier som skulle brukes måtte også oppgis. De første reglene (1899) bygde på den hovedforutsetningen at bruk av motorkjøretøyer var forbudt, men kunne tillates på visse vilkår.

I den første motorvognloven av 1912 ble imidlertid de mange vedtekter og ulik praksis rundt om i landet entydig regulert. Det største fremskrittet i forhold til tidligere ordninger, var at den reisende slapp å søke om tillatelse for hver enkelt tur. Fartsgrensene ble hevet. Høyeste hastighet i bystrøk og i tett tåke eller mørke ble satt til 15 km/t, ellers var fartsgrensen 35 km/t. Motorvognloven krevde tillatelse fra myndighetene for ervervsmessig befordring av personer i rute. Transport utenfor rute ble imidlertid ikke regulert. En slik lovendring om innskrenkning av ervervsmessig kjøring utenfor rute kom først i 1923. Løylene slik vi kjenner de i dag kom først etter den andre verdenskrig.

Selv om det i perioden etter 1930 stadig ble relativt sett billigere å kjøpe og bruke personbil parallelt med at komforten for fører og passasjerer ble betydelig bedret, ble bilen ikke allemannseie. Til det var den fortsatt for dyr. Gjennomsnittsprisen for de ti mest solgte bilmerkene i 1938 var 5 700 kroner. Til sammenligning var en veiarbeiders årslønn noe over 2 800 kroner. Sykkelen og dernest motorsykkelen var derfor fortsatt folkets transportmiddel.

Veksten i bilbestand og transportytelser

Det var registrert to biler i Norge ved inngangen til 1900. I 1920 var tallet 6 700 inklusive busser. Ved inngangen til andre verdenskrig var det registrert knapt 60 500 personbiler og busser, om lag det samme som ti år senere. I perioden fra 1950 fram til rasjoneringen ble opphevet i 1960, økte tallet på personbiler med rundt 150 000-215 000. 1 million personbiler ble passert i 1976. Ved utgangen av 1998 var det registrert 1 786 000 personbiler i Norge.

Noen samlet offisiell transportstatistikk for første halvdel av dette århundret finnes ikke. Av det totale innenlandske transportarbeidet i 1952 stod personbilen for knapt en firedel eller 1,6 milliarder personkilometer. Transportarbeidet var på størrelse med jernbanens, men lavere enn for rutebil. Ti år senere var personbilens transportarbeide økt til 6,7 milliarder personkilometer, det dobbelte av rutebilens. Etter dette har kollektivtransporten hatt en moderat vekst, mens personbilens transportarbeid målt i personkilometer økte sterkt til og med 1988. I det siste tiåret har veksten vært moderat og var i 1998 på 45,8 milliarder passasjerkilometer.

Kilder:

- Vegdirektoratet 1989: Vegen og Samfunnet.
- Transportøkonomisk institutt: Transportytelser i Norge 1946-1997.
- SSB: Historisk statistikk 1994.