



**TØI rapport
515/2001**

Transportytelser i Norge 1946-2000

Arne Rideng

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175
ISBN 82-480-0195-4

Oslo, juni 2001

Tittel: Transportytelser i Norge 1946-2000

Forfatter(e): Arne Rideng

TØI rapport 515/2001
Oslo, 2001-06
56 sider
ISBN 82-480-0195-4
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet

Prosjekt: 358 Samferdselsstatistikk

Prosjektleder: Arne Rideng

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Statistikk; Persontransport; Godstransport;
Transportytelse

Sammendrag:

Rapporten inneholder nye tall for transportytelsene i 2000 og ajourførte tall for tidligere år. En del annen statistikk med relevans for samferdselssektoren er også tatt med. Veksten i persontransportarbeidet i 2000 er beregnet til 1,1 prosent. Det var biltransporten som sørget for det meste av veksten, da de kollektive transportmidlene lå på om lag samme nivå som året før. Det ble foretatt 55 millioner reiser med jernbane i 2000, en vekst fra 53 millioner året før. Veksten skyldes særlig flere lokale reiser. Flytrafikken viste en vekst på 1,3 prosent, den laveste vekstrate siden 1991. Trafikken til og fra utlandet vokste langt sterkere enn den innenlandske transporten. Vegtrafikken over grensen økte med 9 prosent i 2000, mye takket være nordmenns handlereiser i Sverige. Godstransportarbeidet innenlands økte med 1,2 prosent i 2000, der lastebitransporten bidro mest til veksten. Det var små endringer i utenrikshandelen i 2000, målt etter vekt. Eksporten av olje med skip direkte fra sokkelen økte med 10 prosent i 2000, mens eksporten av olje og gass i rør direkte fra sokkelen lå på samme nivå som året før.

Title: Transport performance in Norway 1946-2000

Author(s): Arne Rideng

TØI report 515/2001
Oslo: 2001-06
56 pages
ISBN 82-480-0195-4
ISSN 0802-0175

Financed by:

Ministry of Transport and Communication

Project: 358 Transport Statistics

Project manager: Arne Rideng

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Statistics; Passenger Transport; Freight Transport;
Transport Performance

Summary:

In this report, transport performance figures for the year 2000 are presented together with other relevant Norwegian transport statistics. Domestic passenger transport performance increased by 1.1 per cent in 2000. Private car transport rose by 1.4 per cent, while public transport mainly remained at the 1999-level. The upward trend for rail traffic continued in 2000, 55 million trips by rail means the highest number ever. Air traffic increased by 1.3 per cent, which is the lowest growth rate since 1971. Road traffic between Norway and abroad rose by 9 per cent in 1999. Short shopping trips by Norwegians account for most of this increase. Domestic transport of goods increased by 1.2 per cent in 2000. The quantity of freight to and from the mainland show only small changes compared with the level in 1997 and 1998. Oil export transported by ship directly from the Norwegian continental shelf increased by 10 per cent in 2000, while there have been small changes in oil and gas exports (measured by weight) by pipe the last three years.

Language of report: Norwegian

*Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Hvert år gir Transportøkonomisk institutt ut en publikasjon som gir oversiktstall for transportytelser på norsk område. Publikasjonen lages i nært samarbeide med Statistisk sentralbyrå, som har skaffet til veie mye av datagrunnlaget. I denne utgaven foreligger det nye talloppgaver for året 2000. Samtidig er det foretatt en del korreksjoner på tall for tidligere år. Det er også tatt med noen tabeller med annen statistikk som er relevant for samferdselssektoren.

Oversikten omfatter både persontransport og godstransport på norsk område. Når det gjelder persontransport mellom Norge og utlandet, mangler vi eksakte oppgaver over transporten på veg. Det foreligger imidlertid beregninger for de fire siste årene.

Foruten selve talloppgavene inneholder rapporten kildeopplysninger og forutsetninger ellers for angivelse og beregninger av transportytelser. Det er også tatt med en beskrivelse av hovedtrekkene i utviklingen for året 2000 og definisjoner av en del av de viktigste begrepene som brukes.

Rapporten er en del av prosjektet "Samferdselsstatistikk", som finansieres av Samferdselsdepartementet. Dette prosjektet er løpende og har som oppgave å vurdere databehovet i samferdsel, arbeide for effektivisering av datatilgang og - bruk og å analysere og publisere data om hovedtrekk i norsk samferdsel. Forsker Arne Rideng er prosjektleder og har skrevet rapporten, mens sekretær Tove Ekstrøm har stått for redigeringen av rapporten.

Oslo, juni 2001

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Marika Kolbenstvedt
fungerende instituttsjef

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Omfang og definisjoner	1
1.2 Rapportens innhold	3
2 Hovedtrekk i utviklingen	4
3 Persontransport	12
3.1 Innenlandsreiser	12
3.1.1 Sjøtransport.....	12
3.1.2 Jernbanetransport	13
3.1.3 Vegtransport	14
3.1.4 Lufttransport	22
3.2 Utenlandsreiser	23
3.2.1 Sjøtransport.....	23
3.2.2 Jernbanetransport.....	23
3.2.3 Vegtransport	23
3.2.4 Lufttransport	23
4 Godstransport	24
4.1 Innenlandske transporter	24
4.1.1 Sjøtransport.....	24
4.1.2 Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet	25
4.1.3 Tømmerfløting	27
4.1.4 Jernbanetransport	27
4.1.5 Vegtransport	27
4.1.6 Lufttransport	28
4.2 Utenrikshandelens transporter	28
Litteratur	30
Tabeller	32
Del A	35
Del B	48

Sammendrag:

Transportytelser i Norge 1946-2000

Generelt

Veksten i persontransportarbeidet i 2000 er beregnet til 1,1 prosent, mens tilsvarende tall året før var 1,5 prosent. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene stagnerte i 2000, mens veksten i transportarbeidet med personbil ble på 1,4 prosent. Vegsektoren har nå en markedsandel på 86,5 prosent av transportarbeidet, fly utfører sju prosent og bane (jernbane og sporveg) om lag 5 prosent. De resterende 1, 5 prosent utføres av båt og ferge.

Godstransportarbeidet på fastlandet viste en vekst på 1,2 prosent i 2000. Det var en viss økning for transporten på veg, men nedgang for godstransporten med jernbane og skip. Utenrikshandelen til/fra fastlandet har endret seg lite de tre siste år, mens det var sterk vekst i oljeeksporten med skip direkte fra sokkelen.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) og privat konsum i husholdningene steg med henholdsvis 2,3 og 2,5 prosent i 2000. Dette innebærer en noe lavere vekst i BNP i 2000 enn det vi har hatt i gjennomsnitt de siste fem år. Veksten i privat konsum ligger også lavere i 2000 enn gjennomsnittet for siste femårsperiode. Den årlige befolkningsveksten endrer seg lite fra år til år, og de siste årene har den ligget på 0,6 prosent.

Persontransport med bil

Det ble førstegangsregistrert om lag 126 000 personbiler i 2000, en liten økning i forhold til året før. Økningen skyldes en rekordstor import av brukte biler, da antallet brukte personbiler som ble importert steg fra 22 500 biler i 1999 til 28 500 i 2000. Tallet på registrerte nye personbiler var 97 000 i 2000 mot 101 000 året før.

I Norge brukes, i tillegg til personbilene, en betydelig del av varebilene, minibussene og de kombinerte bilene til persontransport. Regner en alle disse fire biltyperne med, økte bestanden av biler som brukes til persontransport med 50 000 biler i 2000. Ved årsskiftet 2000/2001 var det i alt registrert 1 965 000 biler som brukes til persontransport. Gjennomsnittsalderen for personbilene var da 10 år.

Tradisjonelt har det vært en sterk sammenheng mellom utviklingen i *bilbestanden* og utviklingen i *biltrafikken*. Mens bestanden av personbiler, definert som ovenfor, økte med 2,0 prosent i 2000, er trafikkveksten for personbiler beregnet til 1,4 prosent. Dermed fikk vi en nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde fra 13 600 kilometer i 1999 til 13 300 kilometer i 2000.

Både antall ulykker og antall skadde og drepte i trafikken økte i 2000. 341 drepte er nesten like mye som i 1998, som var 1990-tallets store "ulykkesår". 11 662 personer ble skadet i 8 440 trafikkuulykker i 2000. Disse tallene innebærer en økning i antall ulykker på én prosent og antall skadde på to prosent fra året før.

Kollektivtransporten

Det er bussen som tar det aller meste av den kollektive lokaltransporten rundt om i landet, unntatt i Oslo-området. På 1990-tallet var det en viss vekst i persontransporten med buss, og reiselengden har økt litt. Den sterke trafikkveksten for sporvei og forstadsbane i Oslo-området som har kjennetegnet 1990-tallet, ser nå ut til å gå mot en utflating. Riktig nok hadde sporveien en vekst i antall passasjerer på nesten to prosent i 2000, men trafikken med forstadsbanene gikk ned tre prosent.

Det ble foretatt 55 millioner reiser med jernbane i 2000, og dette er det høyeste tallet som noen gang er registrert. Det innebærer en vekst fra året før på to prosent. Det er trafikken på korte og mellomlange strekninger som øker, og denne tendensen har vært tydelig de siste fem til ti år. Også på de mellomlange strekningene har det samlet sett vært vekst de siste årene, godt hjulpet av den økende tendensen en har sett til at flere velger å pendle over stadig lengre avstander. Fra 1999 til 2000 var det likevel en liten nedgang på relasjonene mellom Oslo og Østfold/Vestfold, mens veksten fortsatte på strekningen mellom Oslo og Lillehammer.

Målt ved utført transportarbeid var det en beskjeden vekst i den innenlandske flytransporten i 2000, nemlig på 1,3 prosent. Dette er den laveste veksten siden 1991. Det blir dessuten stadig færre som tar toget over lange avstander. Fra 1999 til 2000 sank antall passasjerer på langdistansebanene med i alt 10 prosent.

Reiser til og fra utlandet

Også i 2000 har det vært sterk vekst i vegtrafikken mellom Norge og utlandet. En økning på ni prosent skyldes først og fremst flere kortere handleturer foretatt av nordmenn. Transportøkonomisk institutt har på grunnlag av Vegdirektoratets tellinger beregnet at omlag 10,2 millioner såkalte "lette kjøretøyer" passerte grensen i løpet av 2000, enten inn til eller ut av Norge. Dette tilsvarer 18,1 millioner personer over grensen på veg.

Det ble foretatt 8,1 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet i 2000, en vekst på to prosent i forhold til året før. Nesten 6,2 millioner fergereiser mellom Norge og utlandet betyr en vekst på en prosent i forhold til 1999.

Godstransporten

Veksten i utført transportarbeid på fastlandet ble på 1,2 prosent i 2000, og dette er langt mindre enn i de fire foregående år. Det var en nedgang for sjøtransporten og godstransporten med jernbane, mens transportarbeid på veg økte med fem prosent.

Nesten halvparten av transportarbeidet (48 prosent) utføres nå på veg, sjøtransporten utfører 45 prosent, mens bane tar de resterende sju prosent.

Godstransporten til sjøs og med godsbil har helt ulike strukturer. Mens det meste av transporten med godsbiler skjer over korte avstander, tar skipene seg av de tunge transporter som skal transporteres langt. Dette viser seg ved at gjennomsnittlig transportlengde for godsbilene er 5 mil, mens den for leie- og egentransporten til sjøs er 50 mil. Godstransporten med jernbane er i en mellomstilling, med en gjennomsnittlig transportlengde i 2000 på 31 mil.

Skip er den dominerende transportform i utenrikshandelen til og fra fastlandet, 88 prosent av denne godsmengden går med skip. De siste tre årene har utenrikshandelen målt etter mengde ligget nokså stabilt på litt over 80 millioner tonn. I 2000 var importen om lag 30 millioner tonn, eksporten 50 millioner tonn.

Det ble eksportert 117 millioner tonn råolje med skip direkte fra sokkelen i 2000. Dette er en økning på nesten 10 prosent fra året før og det høyeste tall noen sinne. Røreksporten av olje og gass lå på 60 millioner tonn i 2000, om lag det samme som året før. Målt etter vekt utgjør nå eksport av olje og gass fra sokkelen hele 78 prosent av den totale eksport fra Norge til utlandet.

Summary:

Transport Performance in Norway 1946-2000

General Comments

The growth in passenger transport work in 2000 is calculated at 1.1 per cent, whereas the corresponding figure in the previous year was 1.5 per cent. The transport work for the public transportation sector remained at the same level as in the previous year, while the transport work for passenger car increased by 1.4 per cent. Around 86.5 per cent of all passenger transport in Norway is by road. Air transport accounted for seven per cent of the transport work and rail transport (railroads and tramways) accounted for about 5 per cent.

The growth in freight transport work in 2000 is calculated at 1.2 per cent. The upward trend for transport on roads continued, while sea and rail transport experienced a modest decrease the same year.

Preliminary figures from the national accounts show that the gross domestic product (GDP) and consumption in private households rose by 2.3 and 2.5 per cent respectively in 2000. This entails a lower growth in GDP in 2000 than in the average over the last five years. The growth in private consumption is also lower in 2000 than the average for the last five year period. The annual population growth varies little from year to year and has been about 0.6 per cent in recent years.

Private Transport

About 126,000 private cars were registered for the first time in 2000, a minor increase from the previous year. Roughly 97,000 of these private cars were new, while the remaining 29,000 were imported used. The average age of private cars was 10 years at the close of last year.

In 2000 the stock of vehicles that are used for private transport has increased by 2.0 per cent, whereas the increase in traffic for this category of vehicles was 1.4 per cent. The average annual mileage per car is calculated at 13,300 kilometres in 2000 compared to 13,600 kilometres in 1999.

Both the number of traffic accidents and the number of injuries in traffic increased slightly in 2000 compared with the previous year. The number of traffic fatalities varies considerably from year to year. In 2000 341 persons were killed in traffic accidents; the corresponding figures in the three previous years were 303 in 1997, 352 in 1998 and 304 in 1999.

Public Transportation

Outside of the Oslo area, buses handle most of the local public transportation. In the 1990s, however, the increase in passenger transport by bus was relatively modest. Oslo Municipal Transport Company (Oslo Sporveier) reported a tiny decrease in rail traffic in 2000, when a total of 35 million trips were taken on tramways and 67.5 million trips were taken on suburban railways that year.

The Norwegian State Railway (NSB) report 51 million trips in 2000. Together with four million trips by Airport Express Train, this means altogether 55 million trips by rail, compared to 53 million trips in 1999. Most of this growth occurred in local traffic and Inter-city trains, while traffic on long-distance trains decreased.

The growth in domestic air traffic, measured in transport work, amounted to 1.3 per cent in 2000. This is a far more moderate growth compared with the average growth in the 1990s, which has been about six per cent.

Trips abroad

In 2000 there has been a rapid growth in the number of trips abroad from Norway. This is especially true of road traffic, which has increased by nine per cent in 2000 over the previous year. Short shopping trips by Norwegians account for most of this increase. Based on statistics from the Public Roads Administration, the Institute of Transport Economics has calculated that about 18.1 million people travelled out of or into Norway by road in 2000. Four out of five vehicles that crossed the border were registered in Norway.

About eight million air trips and a little over six million ferry trips were taken between Norway and foreign countries in 2000, while the number of train trips across the border was modest.

Freight Transport

There was also an increase in transport work on Norwegian territory in 2000, but the growth was much lower than in the previous years. There was an increase in transport on roads, but a decline in freight transport by rail and sea transport. Almost half of the transport work (48 %) now occurs on roads, sea transport accounts for 45 per cent, while rail transport takes the remaining seven per cent.

Ships completely dominate the scene with respect to shipments to and from abroad, 88 per cent of the quantity of freight to and from the mainland is carried by ship. The figures in the last three years show only small changes in the quantity of freight compared with the level in 1997.

In 2000 177 million tonnes of oil and gas were exported directly from the Norwegian continental shelf. Oil export transported by ship increased by 10 per cent in 2000, while there have been small changes in oil and gas exports (measured by weight) by pipe the

last three years. About two-third of the export of oil and gas now goes by ship while the rest is piped.

1 Innledning

1.1 Omfang og definisjoner

Denne rapporten omhandler transportytelser på norsk område for både persontransport og godstransport. Med transportytelser på norsk område mener vi:

- a) Innenlands transport, som innbefatter all transport fra et sted i Norge til et annet sted i Norge.
- b) Den delen av transporten mellom Norge og utlandet som foregår på norsk område. Transittrafikk blir vanligvis ikke regnet med i begrepet transportytelser på norsk område.

Med *Norge* og *norsk område* menes i prinsippet norsk landområde inkludert et belte langs kysten. Kystbeltet faller sammen med det norske territorialfarvann. Vi har likevel funnet det naturlig med visse unntak fra regelen. Kulltransport fra Svalbard til fastlandet og transport av råolje med skip fra de norske oljeinstallasjonene på Kontinentalsokkelen til norsk fastland er tatt med i beregningene for innenlandsk godstransport, se pkt 4.1.1. For de siste årene der dette er aktuelt er det også tatt med oppgaver over rørtransport av olje og gass til det norske fastlandet, se pkt 4.1.2. I tallene for flytransport er også inkludert den persontransport som drives med helikopter mellom basene på fastlandet og de norske oljeinstallasjonene, se pkt 3.1.4. Derimot er helikoptertrafikken *mellom* de forskjellige oljefelt ikke inkludert.

For persontransporten til og fra utlandet finnes det for de 10 siste årene brukbare oppgaver for ferje-, tog- og flytrafikken. For vegtransporten mangler vi sikre opplysninger. For godstransporten derimot har vi brukbare data både for de innenlandske transportene og transportene i norsk utenrikshandel.

For enkelte transportmidler finnes det foreløpig ikke grunnlagsmateriale som er godt nok til at en kan gi anslag på transportytelsene i det hele tatt. Dette gjelder kjøring med busser i privat eie, lystbåter, beltemotorsykler (snøscootere), transport med taubaner, frakting av gods med personbiler og godsfrakt med fiskebåter. Det samme gjelder transport med militære kjøretøyer, fly og fartøyer. Transport som foregår til fots er heller ikke tatt med, mens anslag på transport med tråsykkel er samlet i en egen tabell i kapittel 2.

Her er noen viktige definisjoner omkring transportytelsene som brukes i denne publikasjonen:

- *Innenlands persontransport* omfatter reiser fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). I denne publikasjonen tas bare med reiser som utføres med et motorisert transportmiddel. NB! Dersom reisen foregår med flere transportmidler, blir vedkommende person registrert på nytt ved overgang til nytt transportmiddel. Det er altså antall *personer* som bruker

det enkelte transportmiddel som telles, ikke antall *reiser*. Derfor brukes personer som enhet i tabell 1 i tabelldelen, ikke reiser.

- *Persontransportarbeidet* er det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer et visst antall personer en bestemt reiselengde. Persontransportarbeidet måles vanligvis i enheten *personkilometer* og defineres som produktet av reiselengde og antall personer transportert. Eksempel: Dersom en bil med fire personer kjøres i 12 kilometer, er det utført et persontransportarbeide på 48 personkilometer. Persontransportarbeidet er det mest brukte mål på *omfanget* av persontransporten.
- *Gjennomsnittlig transportavstand* for et persontransportmiddel beregnes som forholdet mellom utført transportarbeide og antall personer som har reist med vedkommende transportmiddel.
- *Innenlands godstransport* omfatter transport av gods fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). I denne publikasjonen tas bare med godstransport som utføres med motorisert transportmiddel. Godset registreres etter vekt, vanligvis brukes enheten *tonn*. NB! Dersom godset omlastes fra et transportmiddel til et annet, blir det registrert på nytt på det nye transportmiddelet. Samme godsmengde blir altså registrert flere ganger dersom det brukes flere transportmidler under samme transport. Dette må en være oppmerksom på når en bruker tabellene 4, 7 og 9.
- *Godstransportarbeidet* er det arbeidet som blir utført når et transportmiddel frakter en bestemt godsmengde over en viss avstand. Godstransportarbeidet måles vanligvis i enheten *tonnkilometer* og defineres som produktet av godsmengde og transportavstand. Eksempel: Dersom et skip frakter 500 tonn råolje i 100 kilometer, er det utført et godstransportarbeide på 50 000 tonnkilometer. Godstransportarbeidet er det mest brukte mål på *omfanget* av godstransporten.
- *Gjennomsnittlig transportavstand* for et godstransportmiddel beregnes som forholdet mellom utført godstransportarbeide og godsmengde transportert med vedkommende transportmiddel.
- *Innenlands trafikkarbeide på veg* er det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøyer under en vegtransport fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). Det omfatter både person- og godstransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i enheten *kjøretøykilometer* (eller *vognkilometer*) og defineres som produktet av antall kjøretøy og kjørelengden. Trafikkarbeidet påvirkes ikke av hvor mange personer eller hvor mye gods de enkelte kjøretøyer frakter. Eksempel: Dersom to drosjer kjører en tur på åtte kilometer er det utført et trafikkarbeide på 16 kjøretøykilometer, uansett antallet passasjerer i drosjene. Trafikkarbeidet på veg er det riktige målet å bruke når en skal måle *omfanget* av vegtrafikken.
- *Persontransport på norsk område* omfatter innenlandsk persontransport pluss den delen av persontransporten til og fra utlandet som foregår på norsk område (om definisjonen av *norsk område*, se ovenfor).

- *Godstransport på norsk område* omfatter innenlandsk godstransport pluss den delen av godstransporten til og fra utlandet som foregår på norsk område (om definisjonen av *norsk område*, se ovenfor).

Når det gjelder øvrige definisjoner omkring transportytelsene som brukes i rapporten, henviser vi til "Om samferdselsstatistikken" (Samferdselsdepartementet 1975). Også den årlige publikasjonen "Samferdselsstatistikk" fra Statistisk Sentralbyrå har omfattende og detaljerte oversikter over prinsipper og definisjoner som brukes i offentlig samferdselsstatistikk. For øvrig er kilder for beregningene oppgitt under hvert enkelt avsnitt.

Det finnes selvfølgelig ingen fullstendig, løpende registrering av transporter av gods og personer i Norge. Statistikken må derfor bygge på flere ulike kilder. Forutsetninger og datagrunnlag for beregningene er av vekslende kvalitet. Tall for tidligere år kan bli revidert når nye undersøkelser gir grunnlag for det. Det pågår imidlertid et kontinuerlig arbeide med å ajourføre og forbedre datagrunnlaget, i nært samarbeide med blant annet Statistisk sentralbyrå.

1.2 Rapportens innhold

Kapittel 2 inneholder en oversikt over utviklingen de siste årene både for person- og godstransporten. I kapittel 3 gjøres det nærmere rede for de forutsetningene som ligger til grunn for beregningene av ytelsene for persontransporten. Resultatene for persontransporten innenlands er vist i tabellene 1-3 i tabelldel A. Persontransporten til og fra utlandet er vist i tabell 12 i tabelldel A.

Kapittel 4 inneholder en oversikt over de kilder og forutsetninger som er brukt ved beregningene av transportytelsene for gods. Tabelldel A viser resultatene for innenlands godstransport i tabell 4-6, mens tall for godstrafikken med utlandet er gitt i tabell 7-8. Tabellene 9 og 10 i del A inneholder oversikter over samlet godstransport på norsk område. Tabell 11 gir en oversikt over trafikkarbeidet på veg fordelt på ulike typer kjøretøy, og tabell 12 viser tallet på reiser mellom Norge og utlandet.

Tabelldel B inneholder en del tabeller som gir viktige bakgrunnsdata innenfor samferdselssektoren.

2 Hovedtrekk i utviklingen

Noen nøkkeltall

	Endring i prosent		
	Årsgj.snitt		
	1995-2000	1998-1999	1999-2000
Befolkning	0,6	0,6	0,6
Befolkning 18-66 år	0,7	0,8	0,7
BNP (Volum)	3,1	1,1	2,3
Privat konsum (volum)	3,5	2,3	2,5
Privat konsum – transport (volum)	3,7	0,7	2,5
Persontransportarbeid	2,3	1,5	1,1
Persontransportarbeid med bil	1,4	0,7	1,4
Personbilbestand ¹⁾	1,9	1,7	2,0
Salg av bilbensin (mengde)	-0,2	-0,7	-1,4
Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde)	6,1	15,6	-0,9
Godstransportarbeid ²⁾	7,9	6,8	1,2
Vegtrafikk (kjøretøykilometer)	2,2	1,0	1,6
Vegtrafikkulykker	-0,4	-5,7	0,9

¹⁾ Målt ved gjennomsnittsbilbestand av biler som brukes til persontransport

²⁾ På fastlandet

Moderat vekst i persontransportarbeidet i 2000

Veksten i utført persontransportarbeid i 2000 er beregnet til 1,1 prosent, mens tilsvarende tall året før var 1,5 prosent. I 1999 var det de kollektive transportmidlene som vokste sterkest, blant annet på grunn av introduksjonen av flytoget, økt trafikk med jernbane generelt og ikke minst på grunn av økt flytrafikk som følge av ”priskrig” i lufta. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene stagnerte i 2000, mens veksten i transportarbeidet med personbil ble på 1,4 prosent (tabell A).

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) og privat konsum i husholdningene steg med henholdsvis 2,3 og 2,5 prosent i 2000. Dette innebærer en noe lavere vekst i BNP enn det vi har hatt i gjennomsnitt de siste fem år. Veksten i privat konsum ligger også lavere i 2000 enn gjennomsnittet for siste femårsperiode. Den årlige befolkningsveksten endrer seg lite fra år til år, og de seneste årene har den ligget på 0,6 prosent.

Tabell A: Årlig vekst i persontransportarbeidet. 1946-2000. Prosent

År	Sjø	Bane	Veg		Luft	I alt
			I alt	Personbil		
1946-60	1,5	0,6	10,9	11,4	27,8	6,9
1961-70	1,2	-1,5	10,0	14,1	21,1	8,3
1971-80	0,5	3,6	4,7	5,5	8,9	4,7
1981-90	0,5	-1,2	3,0	3,4	6,1	2,8
1991-00	1,7	3,1	1,4	1,1	5,6	1,8
1991	5,0	2,3	-0,9	-1,0	1,3	-0,6
1992	-6,3	1,0	0,4	0,3	9,2	0,7
1993	0,1	3,1	1,6	1,7	8,8	2,0
1994	5,5	4,5	1,3	1,1	6,0	1,8
1995	-6,2	-0,8	0,0	0,1	5,0	0,2
1996	9,4	4,5	4,3	3,6	9,8	4,7
1997	7,2	4,9	0,5	-0,8	2,8	0,9
1998	4,8	4,2	3,0	2,0	5,3	3,2
1999	3,4	8,2	1,0	0,7	2,9	1,5
2000	-1,8	-1,3	1,3	1,4	1,3	1,1

Tabell B: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946-2000. Prosent

År	Sjø	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	10	45	45	0	100
1960	5	19	75	1	100
1970	2	7	88	2	100
1980	2	7	88	4	100
1990	1	5	89	5	100
1999	1,5	5,5	86	7	100
2000	1,5	5	86,5	7	100

Rekordstor import av brukte personbiler

Det ble førstegangsregistrert om lag 126 000 personbiler i 2000, en liten økning i forhold til året før. Økningen skyldes en rekordstor import av brukte biler, da antallet brukte personbiler som ble importert steg fra 22 500 biler i 1999 til 28 500 i 2000. Førstegangsregistrerte nye personbiler var 97 000 i 2000 mot 101 000 året før. 86 000 personbiler og 5 000 varebiler ble vraket mot pant i 2000, en økning på 2000 biler fra året før.

Det er ikke bare personbiler som brukes til persontransport i Norge

I Norge brukes, i tillegg til personbilene, en betydelig del av varebilene, minibussene og de kombinerte bilene til persontransport. Dette er viktig å være klar over når en foretar internasjonale sammenligninger av biltetthet osv. Regner en alle disse fire biltyper med, økte bestanden av biler som brukes til persontransport med 50 000 biler i 2000. 38 000 av disse var "rene" personbiler,

mens 13 000 var varebiler. Bestanden av minibusser og kombinerte biler gikk litt ned fra året før. Ved årsskiftet 2000/2001 var det registrert til sammen 1 965 000 biler som brukes til persontransport. Gjennomsnittsalderen for personbilene var da 10 år.

Litt lavere kjørelengde

Tradisjonelt har det vært en sterk sammenheng mellom utviklingen i *bilbestanden* og utviklingen i *biltrafikken*. Mens bestanden av personbiler, definert som ovenfor, økte med 2,0 prosent i 2000, er trafikkveksten for personbiler beregnet til 1,4 prosent. Dermed fikk vi en nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde fra 13 600 kilometer i 1999 til 13 300 kilometer i 2000. Det individbaserte bilholdet bidrar trolig til at hver enkelt bil kjøres noe mindre nå enn da bilen i større grad var knyttet til *familien*. Vi har ingen nye opplysninger om belegget i bilene i 2000, det antas fortsatt 1,77 personer pr. kjøretøykilometer. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som gjennomføres i 2001, vil gi svar på om personbelegget i bilene fortsatt er på veg ned.

Negativ utvikling med hensyn på trafikkulykker i 2000

Både antall ulykker og antall skadde og drepte i trafikken økte i 2000. 341 drepte er nesten like mye som i 1998, som var 1990-tallets store "ulykkesår". 11 662 personer ble skadet i 8 440 trafikkulykker i 2000. Disse tallene innebærer en økning i antall ulykker på én prosent og antall skadde på to prosent fra året før.

Bussen er viktigst i lokaltrafikken overalt unntatt i Osloområdet

Selv om de skinnegående transportmidlene blir stadig viktigere i lokaltrafikken i og omkring Oslo, er det bussen som tar det aller meste av den kollektive lokaltransporten ellers i landet. Hittil på 1990-tallet har det vært en viss vekst i persontransporten med buss, og reiselengden har økt litt. Vi mangler imidlertid statistikk for både 1999 og 2000, så utviklingen i disse årene er usikker.

Togtrafikken på de kortere distansene fortsetter å øke

Det ble foretatt 55 millioner reiser med tog i 2000, og dette er det høyeste tallet som noen gang er registrert. Det innebærer en vekst fra året før på to prosent. Det er trafikken på korte og mellomlange strekninger som øker, og denne tendensen har vært tydelig de siste fem til ti år. Ikke minst har den sterke veksten i befolkning og sysselsetting i Osloregionen skapt grunnlag for flere togreiser over kortere avstander. Flytoget til/fra Gardermoen har fra høsten 1998 også bidratt til flere korte jernbanereiser, og det ble registrert litt over fire millioner reiser i år 2000, en vekst på 2,5 prosent i forhold til året før. Gjennomsnittlig reiselengde med tog ble redusert fra 60 kilometer i 1990 til 50 kilometer i 2000.

Også på de mellomlange Intercitystrekningene har det samlet sett vært vekst de siste årene, godt hjulpet av den økende tendensen en har sett til at flere velger å pendle over stadig lengre avstander. Fra 1999 til 2000 var det likevel en liten nedgang på relasjonene mellom Oslo og Østfold/Vestfold, mens veksten fortsatte på strekningen mellom Oslo og Lillehammer.

Økt sporveistrafikk, nedgang for forstadsbanene

Den sterke trafikkveksten for sporvei og forstadsbane i Oslo som har kjennetegnet 1990-tallet, ser nå ut til å gå mot en utflating. Riktig nok hadde sporveien en vekst i antall passasjerer på nesten to prosent i 2000, men trafikken med forstadsbanene gikk ned tre prosent. Gråkallbanen i Trondheim har hatt stabil trafikk de siste årene.

Antall lange reiser med fly og tog stagnerer

Målt ved utført transportarbeid var det en beskjeden vekst i den innenlandske flytransporten i 2000, nemlig på 1,3 prosent. Dette er den laveste veksten siden 1991. Det blir dessuten stadig færre som tar toget over lange avstander. Fra 1999 til 2000 sank antall passasjerer på langdistansebanene med i alt 10 prosent. Sterkest var trafikknedgangen på Sørlandsbanen.

Færre, men litt lengre sykkelturer på 1990-tallet

Det finnes ingen løpende statistikk over bestand og bruk av tråsykler, men fra tid til annen gjøres det spesielle sykkelundersøkelser. De to siste ble gjennomført i 1987 og 1992 (Borger, 1993). Resultatene er vist i tabell C. De nasjonale reisevaneundersøkelsene gir også tall for omfanget av sykkelturene for personer over 12 år (Hjorthol, 1999). Disse undersøkelsene viser at antall reiser med sykkel pr. år (for personer 12 år og over) har gått tilbake fra 77 reiser til 62 reiser i perioden 1992-1998. På den annen side har gjennomsnittlig reiselengde økt fra 2,6 til 3 kilometer i samme periode. Utført transportarbeid med sykkel ser derfor ut til å ha gått litt ned i perioden 1992-1998.

Tabell C: Transportarbeid med sykkel. Barn og voksne. 1964, 1975, 1980, 1987 og 1992.

År	Transportarbeid med sykkel					
	Barn (7-14 år)		Voksne (15 år +)		I alt (7 år +)	
	Mill personkm	Indeks	Mill personkm	Indeks	Mill personkm	Indeks
1964	444	100	510	100	954	100
1975	559	126	474	93	1 033	108
1980	614	138	567	111	1 181	124
1987	424	95	426	84	850	89
1992	389	88	1 000	196	1 389	146
1998 ¹⁾			930	182		

¹⁾ Beregnet tall på basis av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1998

Sterk vekst i vegtrafikken over grensen

Også i 2000 har det vært sterk vekst i vegtrafikken mellom Norge og utlandet. En økning på ni prosent skyldes først og fremst flere kortere handleturer foretatt av nordmenn. Det føres ikke nøyaktig statistikk over tallet på grensepasseringer, men Transportøkonomisk institutt har på grunnlag av Vegdirektoratets tellinger beregnet at omlag 10,2 millioner såkalte "lette kjøretøyer" passerte grensen i løpet av 2000, enten inn til eller ut av Norge. Regner vi med et passasjerbelegg på 1,77 slik som for innenlands personbiltransport, tilsvarer dette 18,1 millioner personer over grensen på veg. 81 prosent av kjøretøyene som passerer grensen, er registrert i Norge, 13 prosent i Sverige og de siste seks prosent er registrert i andre land.

Det ble foretatt 8,1 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet i 2000, en vekst på to prosent i forhold til året før. 60 prosent av flypassasjerene er bosatt i Norge. Av nesten 6,2 millioner fergereiser mellom Norge og utlandet, sto nordmenn for om lag 70 prosent. Dessuten ble det registrert 200 000 jernbanereiser over grensen i 2000.

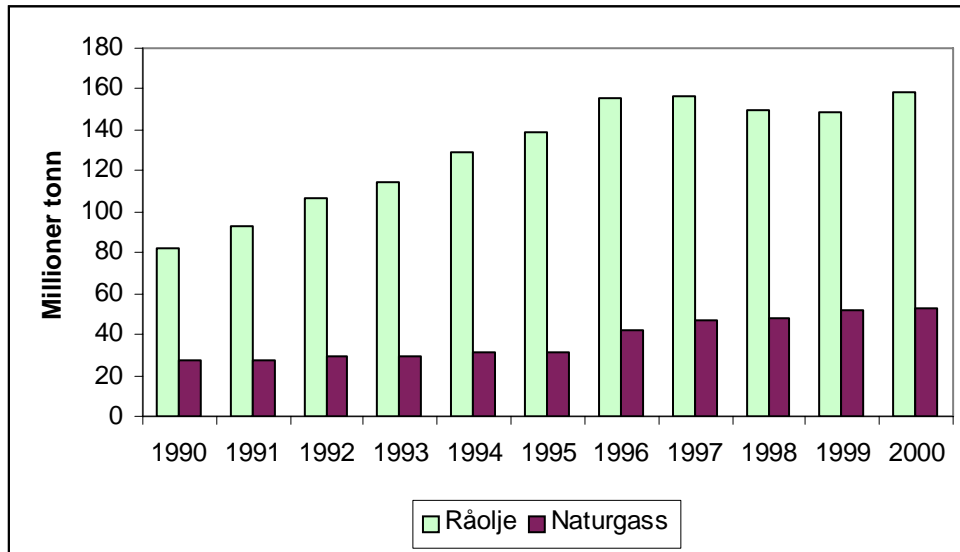
En liten nedgang i vareproduksjonen på fastlandet i 2000

Det har bare vært små endringer i vareproduksjonen på fastlandet de siste fire år. Målt etter vekt gikk industriproduksjonen et par prosent ned både i 1999 og 2000, mens produksjonen innenfor bergverk steg noe i 2000. For primærnæringene var det bare små endringer. Produsert varemengde på fastlandet i 2000 er beregnet til 142 millioner tonn, hvorav bergverk står for 50 millioner tonn og industri for 80 millioner tonn (tabell D).

På Kontinentalsokkelen ble det notert en betydelig økning i oljeproduksjonen, faktisk har Norge aldri produsert så mye olje som i 2000. Produksjonen av naturgass var også rekordstor dette året. Den norske produksjonen av råolje og gass på Kontinentalsokkelen utgjør nå 60 prosent av den totale vareproduksjonen i Norge, målt etter vekt.

Tabell D: Produserte varemengder i Norge etter næring. 1996-2000. Millioner tonn.

Næring	År				
	1996	1997	1998	1999	2000
Fastlands-Norge	138,1	146,4	145,3	142,1	141,4
Jordbruk	3,9	3,9	3,9	3,7	3,8
Skogbruk	4,9	5,1	5,0	5,1	4,9
Fiske	2,8	3,0	3,0	2,8	2,9
Bergverk	50,7	52,7	49,7	49,0	50,3
Industri	75,8	81,7	83,7	81,6	79,6
Kontinentalsokkelen	197,6	203,6	198,1	200,3	211,6
Råolje	155,6	156,9	150,0	148,7	158,6
Naturgass	42,0	46,7	48,1	51,6	53,0
Norge i alt	335,7	350,0	343,4	342,4	353,0



Figur 1: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1990-2000. Millioner tonn oljeekvivalenter.

Langt mindre vekst i godstransportarbeidet på fastlandet i 2000 enn i de fire foregående år

Veksten i utført transportarbeide på fastlandet ble på 1,2 prosent i 2000, og dette er langt mindre enn i de fire foregående år (tabell E). Det var en nedgang for sjøtransporten og godstransporten med jernbane, mens transportarbeide på veg økte med fem prosent. Nesten halvparten av transportarbeidet (48 prosent) utføres nå på veg, sjøtransporten utfører 45 prosent, mens bane tar de resterende sju prosent (tabell F).

Godstransporten til lands og til vanns kompletterer hverandre mer enn de konkurrerer med hverandre

Godstransporten til sjøs og med godsbil har helt ulike strukturer. Mens det meste av transporten med godsbiler skjer over korte avstander, tar skipene seg av de tunge transporter som skal transporteres langt. Dette viser seg ved at gjennomsnittlig transportlengde for godsbilene er 5 mil, mens den for leie- og egentransporten til sjøs er 50 mil. Godstransporten med jernbane er i en mellomstilling, med en gjennomsnittlig transportlengde i 2000 på 31 mil. En må likevel huske at gjennomsnittlig transportavstand dekker over et bredt spekter av transportavstander og vareslag, slik at det på mange områder likevel vil være felles konkurranseflater mellom transportmidlene.

Tabell E: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946-2000.

År	Sjø ¹⁾	Fløting	Bane	Veg	Luft	I alt
1946-60	5,7	2,3	3,1	8,4	0,0	5,6
1961-70	5,8	-13,0	3,2	7,9	17,5	5,5
1971-80	-0,5	-6,3	1,4	5,1	10,8	1,1
1981-90	-0,7		-0,2	4,6	3,1	1,3
1991-2000	4,8		0,8	5,5	0,8	4,8
1996	20,0		11,4	10,3	-5,7	14,4
1997	9,4		6,2	11,1	-1,0	10,0
1998	10,1		-0,8	6,7	-4,6	7,6
1999	14,0		1,4	1,3	1,1	6,8
2000	-1,8		-5,6	5,3	0,0	1,2

¹⁾ Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen

Tabell F: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946-2000. Prosent

År	Sjø ¹⁾	Fløting	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	65	6	17	12	0	100
1960	67	4	12	17	0	100
1970	68	1	10	21	0	100
1980	58	0	10	31	0	100
1990	48		9	43	0	100
2000	45		7	48	0	100

¹⁾ Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen

Transportavstanden har økt kraftig de siste 10 år

Alle transportmidlene har det til felles at det er registrert en sterk økning i transportavstanden på 1990-tallet. Mens godsmengden økte med 17 prosent i perioden 1990-2000, har transportarbeidet økt med hele 48 prosent. Den sterke økningen i transportarbeidet skyldes nok først og fremst at det har foregått en sentralisering av lagre og steder for vareproduksjon i denne perioden som har gjort det nødvendig å frakte varene over lengre avstander. En sideeffekt av dette er at en større del av godset fraktes direkte uten omlastinger undervegs.

81 millioner tonn fraktes mellom det norske fastland og utlandet, av dette går 71 millioner tonn med skip

Skip er den dominerende transportform i utenrikshandelen til og fra fastlandet, 88 prosent av denne godsmengden går med skip. De siste tre årene har utenrikshandelen målt etter mengde ligget nokså stabilt på litt over 80 millioner tonn. I 2000 var importen om lag 30 millioner tonn, eksporten 50 millioner tonn. Utenlandske skip frakter om lag to tredeler av de importerte varene som kommer med skip, mens eksporten med skip er nokså jevnt fordelt på norske og utenlandske skip.

Sterk vekst i oljeeksporten direkte fra sokkelen i 2000

Det ble eksportert 117 millioner tonn råolje med skip direkte fra sokkelen i 2000. Dette er en økning på nesten 10 prosent fra året før og det høyeste tall noen sinne. Røreksporten av olje og gass lå på 60 millioner tonn i 2000, om lag det samme som året før. Dermed ble det ny rekord for samlet eksport, idet det ble eksportert 177 millioner tonn olje/gass direkte fra den norske kontinentalsokkelen. Målt etter vekt utgjør nå eksport av olje og gass fra sokkelen hele 78 prosent av den totale eksport fra Norge til utlandet.

3 Persontransport

3.1 Innenlandsreiser – tabell 1-3 og tabell 11

3.1.1 Sjøtransport

Bilfergeruter

Vegdirektoratet gir årlige oppgaver over trafikken i fylkes- og riksvegsamband. Fergestatistikken utarbeides sentralt på grunnlag av oppgaver fra fergeselskapene, mottatt gjennom vegsjefene i fylkene. Oppgavene for antall personer inkluderer førerne av kjøretøyene.

Annen rutefart

Statistikken over innenlands rutefart omfatter alle konsesjonspliktige ruter, dvs kystruter, lokalruter, bygderuter og innsjøruter. For perioden fra 1975 til 1985 foreligger det også oppgaver over båtruter i havneområdene. Av hensyn til sammenlignbarheten over tid er disse ikke tatt med i tabellene i tabelldel A, men oppgavene er gitt nedenfor i egen tabell.

Statistikken bygger på to hovedkilder. Det blir gitt årlige oppgaver fra de enkelte selskaper som gir antall reisende med de ulike ruteslag. Fra og med 1976 ble det også innhentet årlige oppgaver over gjennomsnittlig reiseavstand. I 1979 omfattet Statistisk sentralbyrås landsomfattende utvalgstilling av rutefart på kysten også persontransport. Resultatene fra denne er harmonisert med den årlige omfangstilling. Det innhentes egne oppgaver fra Hurtigruta. De gjennomsnittlige transportavstander i 1976 og 1979 er gitt i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Gjennomsnittlig transportavstand for ulike typer båtransport. 1976 og 1979.

	1976	1979
Kystruter	225 km	262 km
Lokalruter	36 km	27 km
Bygderuter	12 km	6 km
Innsjøruter	13 km	13 km
Havneruter	0,5 km	0,5 km

For årene mellom 1976 og 1979 er det antatt en jevn utvikling i gjennomsnittlig reiseavstand. For årene etter 1979 er gjennomsnittlig reiseavstand for de ulike rutearter antatt som for 1979.

Tabell 3.2: Transportytelser for båtruter i havneområdene. 1975-1985.

År	1000 personer	Mill. personkm.
1975	4 590	2,3
1976	4 576	2,3
1977	4 807	2,4
1978	2 906	1,5
1979	3 101	1,6
1980	3 110	1,6
1981	2 796	1,4
1982	2 213	1,1
1983	2 616	1,3
1884	2 448	1,2
1985	1 800	0,9

Transportytelser med båtruter i havneområdene er vist i tabell 3.2. Disse tallene er ikke inkludert i tabellene 1 og 2 i tabelldel A. Etter 1985 foreligger det ikke oppgaver over transporten med båt i havneområdene.

3.1.2 Jernbanetransport

Norges statsbaner (NSB persontrafikk)

NSB persontrafikk har selv utarbeidet statistikken for jernbanen. De innenlandske oppgaver dekker reiser mellom steder i Norge, men ikke norsk strekning av reiser mellom Norge og utlandet. Også persontrafikken på Ofotbanen og Flåmsbana, som drives av egne selskaper der NSB er medeier, er ført under NSB. Derimot er Gardermobanens trafikk i 1998, 1999 og 2000 ført under *Andre jernbaner*, se nedenfor.

Andre jernbaner

Rjukanbanen, som siste private jernbane i Norge, sluttet med personbefordring i 1972. Fra og med høsten 1998 startet NSB Gardermobanen opp trafikk mellom Asker og Gardermoen lufthavn. Denne trafikken er ført under *Andre jernbaner*.

Forstadsbaner/sporveier

Statistikken over forstadsbane- og sporveistrafikken bygger på direkte oppgaver fra de enkelte selskaper. Med *forstadsbaner* menes her T-banene i Oslo, mens lokaltogene til Norges statsbaner er tatt med under *bane*. De siste årene har det bare vært Oslo Sporveier og Gråkallbanen i Trondheim som har drevet sporveistrafikk. Oppgavene over sporveisselskapenes busstrafikk er ikke med her, men under rutebilstatistikken.

NB! Nedgangen i utført persontransportarbeide ved Oslo Sporveier fra 1991 til 1992 er ikke reell. Det lave tallet i 1992 skyldes at det da ble stipulert nye gjennomsnittlige kjørelengder på de enkelte baner basert på nye registreringer. Disse nye kjørelengdene viste seg å ligge betydelig under de kjørelengder som tidligere ble brukt i beregningene.

3.1.3 Vegtransport

Rutebiler

Utgangspunktet er Rutebilstatistikken fra Statistisk sentralbyrå. Den gir årlige oppgaver fra alle selskaper med konsesjon for vanlig rutebildrift, også statsbanenes og sporveisselskapenes bussruter. Statistikken dekker også turer utenfor rute og skolebarnkjøring med buss.

Det foreligger ikke rutebilstatistikk for årene 1998 og 1999. Transportytelsene for disse to årene er derfor satt lik ytelsene i 1997.

Drosjer og utleievogner

Denne gruppen har tradisjonelt bestått av følgende hovedgrupper:

- Drosjer
- Hotellvogner
- Utleievogner

Drosjer

Beregningene av transportytelser for drosjer har tradisjonelt tatt utgangspunkt i gjennomsnittet av bestanden ved årets begynnelse og slutt, årlig kjørelengde, personbelegg og turlengde. Bestandstallene gis av Vegdirektoratet. Kildene for anslag på kjørelengde, belegg og turlengde er drosjeundersøkelser som ble foretatt i 1973 (Brekke, 1974) og i 1980 (Berthelsen, 1982). Forutsetningene for perioden 1973-1984 er gitt i tabell 3.3.

Tabell 3.3: Forutsetninger for beregning av transportytelsene for drosjer. 1973-1984.

År	Årlig kjørelengde km	Gj.snitt reiseavstand km	Gj.snitt ^{*)} personbelegg
1973	59 400	7,1	1,0
1974	59 000	7,1	1,0
1975	58 000	7,2	1,1
1976	57 000	7,2	1,1
1977	56 000	7,3	1,2
1978	55 000	7,3	1,2
1979	54 000	7,4	1,3
1980-1984	53 900	7,4	1,3

^{*)} Ikke medregnet fører av drosjen.

Nærmere detaljer om beregningene av transportytelsene for drosjer i tiden før 1980 finnes hos Ørbeck (1982).

Fra og med 1984 til og med 1992 innhentet Statistisk sentralbyrå oppgaver over gjennomsnittlig kjørelengde for de dieseldrevne drosjene, kilden var Toll- og avgiftsdirektoratet. Oppgaver for bensindrevne drosjer manglet. Kjørelengden for de bensindrevne drosjene i 1985 er estimert med utgangspunkt i drosjeunder-

søkelsen 1980. I perioden 1985-1992 er det antatt at de absolutte årlige endringer i kjørelengden har vært de samme for bensindrevne biler som for dieseldrevne biler.

For årene 1993 og senere finnes det ikke oppgaver over årlig kjørelengde for dieseldrevne drosjer på grunn av omleggingen fra kilometerteller i bilene til avgiftsbelagt diesel fra 1/10-93. Kjørelengdene for de dieseldrevne bilene er i perioden 1993-1996 satt lik den i 1992, mens kjørelengdene for de bensindrevne bilene er økt med 2 000 km i hvert av årene 1993-1996.

Gjennomsnittlig reiseavstand er satt lik 7,4 fram til og med 1989, for deretter å øke jevnt opp til 8,0 i 1995. I perioden 1996-2000 er reiseavstanden satt lik 8,0 kilometer. Gjennomsnittlig personbelegg er i hele perioden holdt uforandret som i 1980, og er beregnet inklusiv tomkjøring. Tabell 3.4 viser de forutsetninger som er lagt til grunn for årlig kjørelengde, reiseavstand og gjennomsnittsbelegg for drosjene i perioden 1985-1996.

Tabell 3.4 Forutsetninger for beregning av transportytelsene for drosjer. 1985-1996.

År	Årlig kjørelengde	Gj.snitt reiseavstand km	Gj.snitt personbelegg
1985	61 600	7,4	1,3
1986	62 200	7,4	1,3
1987	61 500	7,4	1,3
1988	56 300	7,4	1,3
1989	58 300	7,4	1,3
1990	65 600	7,5	1,3
1991	65 000	7,6	1,3
1992	69 600	7,7	1,3
1993	71 200	7,8	1,3
1994	72 900	7,9	1,3
1995	73 800	8,0	1,3
1996	74 400	8,0	1,3

For årene 1997-2000 er det forutsatt en utvikling i kjørelengden for drosjene som er i samsvar med statistikk fra landets største taxisentraler og resultatet av undersøkelser om drosjenes transportarbeide som er foretatt av Norges Taxiforbund (Norges Taxiforbund, 1998). Dette materialet viser at det har vært en viss nedgang i årlig kjørelengde i perioden fra 1998 til 2000.

Hotell- og utleievogner

For utleie- og hotellvogner antas det en årlig kjørelengde på 20 000 km, et gjennomsnittlig belegg på 2,2 og en turlengde på 14,5 km. Det er svært få hotellvogner, bare 14 slike var registrert ved utgangen av 2000. Antallet utleiebiler varierer sterkt fra år til år. Mens det var nede i 5 300 i 1992, ble det i 2000 (årgjennomsnitt) registrert nesten 35 000 utleiebiler beregnet for persontransport. Dette er det høyeste antall som noen gang er registrert. Inkludert i tallene for utleiebiler er også de personbiler som *leases* gjennom leiebilfirmaene. En stor del av økningen i bestanden skyldes nettopp en sterk vekst i tallet på leasingbiler de siste årene.

Personbiler

Denne gruppen omfatter nå følgende undergrupper av biler:

1. Biler registrert som personbiler, eksklusive personbiler i ervervsmessig persontransport (drosjer, hotellvogner og utleievogner).
2. En beregnet andel av de "små varebilene", definert som varebiler med nyttelast under ett tonn. Om beregning av andelen varebiler for de enkelte år, se nedenfor.
3. En beregnet andel av de "små kombinerte bilene", definert som kombinerte biler med nyttelast under ett tonn. Om beregning av andelen kombinerte biler for de enkelte år, se nedenfor.
4. Minibusser, definert som busser med 17 eller færre seter (inkludert fører sete).

Varebiler

For årene før 1986 er 50 prosent av de små varebilene under ett tonn nyttelast tatt med. For perioden 1986-1990 er bare 40 prosent av de små varebilene tatt med i bestanden. Dette har sin bakgrunn i en regelendring for varebiler som ble registrert etter 1. mars 1986. For disse bilene var det ikke lenger tillatt å ha passasjerer i godsrommet. Dette førte til en viss nedgang i bruk av varebiler til persontransport. En undersøkelse av varebiler og kombinerte biler som TØI gjennomførte i 1991 (Rekdal og Rideng, 1991), tyder likevel på at bruken av disse bilene til persontransport da lå noe høyere enn 40 prosent. Fra og med 1991 er derfor 45 prosent av de små varebilene tatt med i bestanden.

Det har vært en sterk økning i bestanden av "små varebiler" de siste 10 år. Mens det ved inngangen til år 1991 var registrert 106 000 slike biler, var tallet 10 år senere vokst til 182 000 biler. Fra 1. april 2001 ble det imidlertid gjennomført endringer med hensyn til vilkårene for at denne type biler kan registreres som varebil med grønne skilter. Dette ventes å føre til mindre etterspørsel etter denne type varebiler enn det har vært de siste årene.

Kombinerte biler

I perioden 1986-1989 ble 50 prosent av de små kombinerte bilene (under ett tonn nyttelast) tatt med. Salget av disse bilene økte utover på 1990-tallet, og undersøkelsen om varebiler og kombinerte biler i 1991 viste at de kombinerte bilene i stadig større grad ble brukt til persontransport. For årene 1990-2000 har vi derfor regnet med at 60 prosent av utkjørt distanse for de små kombinerte bilene gjelder persontransport. Salget av små kombinerte biler var særlig høyt på midten av 1990-tallet, men har avtatt de siste årene. I 2000 var det for første gang nedgang i bestanden av denne type biler, som ved inngangen til 2001 lå på 77 000 biler.

Minibusser

Før 1988 ble minibussene ikke regnet med ved beregningen av transportytelsene. Dette skyldtes delvis at bestanden var beskjeden, dels at en hadde dårlig kjennskap til kjørelengder, belegg og turlengder for disse kjøretøyene. På TØI ble det imidlertid gjennomført en undersøkelse av et utvalg minibusser i 1997, med det formål å kartlegge bruksmønster og kjørelengder (Fosser 1997). Denne

undersøkelsen gav grunnlag for å estimere kjørelengder, personbelegg og turlengde for perioden 1988-1998. For minibussene har vi i hele denne perioden forutsatt en gjennomsnittlig årlig kjørelengde på 18 900 kilometer. Personbelegget er beregnet til 4,2 personer i perioden 1988-1993, avtakende til 4,15 personer i perioden 1998-2000. Gjennomsnittlig turlengde er i hele perioden satt lik personbilenes turlengde. Ved inngangen til 2001 var det registrert 27 000 minibusser.

2,5 prosent av trafikkarbeidet gjelder reiser til/fra utlandet

Det er antatt at 2,5% av personbilenes samlede trafikkarbeid (målt i kjøretøy-kilometer) foretas i forbindelse med utenlandsturer. Dette er trukket fra, slik at oppgavene kun dekker reiser mellom steder i Norge på samme måte som for de kollektive transportmidler (innenlandsk transport).

Forutsetninger for beregningene

Som nevnt ovenfor er gjennomsnittlig årlig kjørelengde for minibussene satt til 18 900 kilometer. For de øvrige personbilgruppene bygger gjennomsnittlig årlig kjørelengde på flere kilder. Viktigst er de femårige strukturtellinger "Eie og bruk av personbil", foretatt av TØI for årene 1962 og 1967 og av SSB for årene 1973/74, 1979/80, 1986-1988 og 1995 og Reisevaneundersøkelsene 1985, 1992 og 1998. For de mellomliggende år benyttes en kombinasjon av andre resultater, blant annet salg av bensin kombinert med bestandsutviklingen i bilparken. Ørbeck (1976) angir nærmere om kildene og forutsetningene for årene fram til 1975.

For årene fra og med 1974 er det foretatt tilbakegående justeringer på grunnlag av resultatene fra Reisevaneundersøkelsen i 1985 og 1992, bensinsalget og bilparkens utvikling. Nivåfastsettingen er gjort med utgangspunkt i Reisevaneundersøkelsen 1985, 1985 = 100 = 13 500 kilometer. En ny nivåfastsetting ble gjort i 1998, da kjørelengden ble satt til 13 700 kilometer.

Indeks for beregning av *endring* i årlig kjørelengde med personbil mellom tellingsperiodene fastsettes ut fra 2 hovedkilder:

1) Vegdirektoratets kjøretøyregister gir opplysninger om antall *registrerte bensinbiler*, (personbiler, busser og godsbiler). Gjennomsnittsbestanden av bensindrevne biler det enkelte år beregnes som gjennomsnittet av bestandene ved inngangen og utgangen av året.

2) Statistisk sentralbyrå gir månedlig statistikk over salget av bilbensin.

Før 1975 har en antatt konstant bensinforbruk (0,95 l/mil). Fra da av er det gjort antakelser om avtagende spesifikt bensinforbruk. Antakelsen bygger på Østmoe og Aastangens beregningsmetoder (Østmoe og Aastangen 1976). Utgangspunktet er bilimportørens opplysninger om bensinforbruk for de enkelte bilmodeller. Ved hjelp av interpolering og vektning med antall biler i de ulike årsmodeller, er gjennomsnittsforbruket for hele bestanden beregnet for de enkelte år.

Etter 1975 har gjennomsnittlig bensinforbruk for *nye årganger av biler* stadig gått nedover fram til 1987. Etter dette året har bensinforbruket pr mil ligget stabilt på 0,74 liter, dog med et unntak for 1993. I tabell 3.7 er gitt beregnet bensinforbruk for hver enkelt årgang av personbilene siden 1980. Det understrekes at bensinforbruket i årene fram til og med 1997 er beregnet med utgangspunkt i bilimportørenes opplysninger om bilenes bensinforbruk og salget av de 50 mest kjøpte bilmerkene i løpet av året. For året 1998 er bensinforbruket for nye biler beregnet etter en ny norm (Europeisk Direktiv 93/116). Normen gir nominelt et litt høyere (og trolig mer realistisk) anslag på gjennomsnittlig bensinforbruk for personbilene enn den gamle beregningsmåten. Gjennomsnittlig bensinforbruk i 1998 tilsvarer omtrent nivået i 1997, men blir etter ny norm oppjustert fra 0,74 liter pr. mil til 0,76 liter pr. mil. Det er korrigeret for dette når gjennomsnittlig kjørelengde for årene etter 1997 er beregnet.

Tabell 3.7: Gjennomsnittlig bensinforbruk beregnet for nye biler. 1974- 2000. ¹⁾

Bilens salgsår som ny	Bensinforbruk liter pr mil
1974 og tidligere	0,95
1975	0,94
1980	0,88
1981	0,86
1982	0,83
1983	0,81
1984	0,78
1985	0,77
1986	0,75
1987-1992	0,74
1993	0,73
1994-1997	0,74
1998	0,76 ¹⁾
1999	0,75 ¹⁾
2000	0,74 ¹⁾

¹⁾ Gjennomsnittlig bensinforbruk i 1998 og senere er beregnet etter ny EU-norm. Den nye normen ligger om lag 0,02 liter høyere enn tilsvarende nivå beregnet etter gammel metode.

Tabell 3.8: En del nøkkeltall for personbilene. 1975-2000.

	Gj.sn. bestand personbiler ¹⁾ (1 000 stk)	Gj.sn. bestand bensindrevne biler (1 000 stk)	Salg av bilbensin (mill liter)	Bensin- forbruk ²⁾ 1/mil
1975	946	1 008	1 553	0,95
1976	1 007	1 006	1 669	0,94
1977	1 081	1 140	1 787	0,94
1978	1 142	1 205	1 836	0,93
1979	1 183	1 244	1 921	0,93
1980	1 225	1 278	1 879	0,92
1981	1 269	1 315	1 867	0,91
1982	1 320	1 361	1 899	0,90
1983	1 373	1 411	1 951	0,89
1984	1 418	1 461	2 014	0,87
1985	1 491	1 540	2 150	0,85
1986	1 579	1 639	2 297	0,84
1987	1 640	1 707	2 390	0,83
1988	1 660	1 728	2 403	0,83
1989	1 660	1 726	2 409	0,82
1990	1 664	1 721	2 413	0,82
1991	1 676	1 718	2 346	0,81
1992	1 688	1 715	2 292	0,80
1993	1 698	1 716	2 288	0,79
1994	1 716	1 725	2 280	0,78
1995	1 746	1 742	2 252	0,78
1996	1 752	1 734	2 286	0,77
1997	1 788	1 757	2 248	0,76
1998	1 849	1 808	2 273	0,78 ³⁾
1999	1 880	1 823	2 256	0,78 ³⁾
2000	1 917	1 841	2 224 ⁴⁾	0,78 ³⁾

¹⁾ Om definisjon av personbiler i denne sammenheng, se første del av avsnittet om personbiler.

²⁾ Dette tall for bensinforbruk er beregnet med basis i oppgaver fra leverandørene for å ha en sammenligningsindeks fra år til år. Det faktiske gjennomsnittsforbruk av bensin pr bil er trolig om lag 8-10 prosent høyere.

³⁾ Ny EU-norm for beregning av bensinforbruk gir nytt nominelt nivå på forbruket. Den nye normen ligger om lag 0,02 liter høyere enn tilsvarende nivå beregnet etter gammel metode.

⁴⁾ Offisielt tall var 2 189 millioner liter. På grunn av lagerendringer hos detaljistene i forbindelse med avgiftsendringen 1/1 2001, er dette unormalt lavt i forhold til tidligere år. Tallet er derfor justert opp til 2 224 millioner liter.

Tabell 3.9 viser forutsetningene for beregningen av transportytelsene for personbilene i perioden 1972-2000.

Tabell 3.9: Forutsetninger for beregning av transportytelsene for personbilene. 1972-2000.

	Årlig kjørelengde i km	Personbelegg	Reiselengde i km
1972	12 700	2,22	15,4
1973	13 200	2,22	15,4
1974	13 100	2,18	15,4
1975	13 300	2,14	15,4
1976	13 700	2,10	15,4
1977	13 700	2,06	15,4
1978	13 500	2,02	15,4
1979	13 600	2,00	15,4
1980	13 100	1,98	15,4
1981	12 800	1,96	15,0
1982	12 700	1,94	14,6
1983	12 800	1,92	14,2
1984	13 000	1,90	13,8
1985	13 500	1,88	13,4
1986	13 700	1,87	13,4
1987	13 900	1,86	13,5
1988	13 800	1,85	13,6
1989	14 000	1,84	13,7
1990	14 100	1,83	13,8
1991	13 900	1,82	13,9
1992	13 700	1,82	13,9
1993	13 800	1,82	13,9
1994	13 900	1,81	13,9
1995	13 700	1,80	13,9
1996	14 200	1,79	13,8
1997	13 800	1,78	13,7
1998	13 700	1,77	13,6
1999	13 600	1,77	13,6
2000	13 300	1,77	13,6

Gjennomsnittlig personbelegg pr kjøretøykilometer bygger på SSB-undersøkelsene "Eie og bruk av personbil" 1973/74, 1980 og 1995, dessuten på de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 1985, 1992 og 1998. Det er antatt en jevn utvikling mellom tellingsårene. Gjennomsnittlig reiseavstand pr tur bygger på SSBs "Eie og bruk av personbil" i 1980 og 1985, dessuten også de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 1985, 1992 og 1998.

Motorsykler, mopeder

Gruppen omfatter mopeder, lette og tunge motorsykler. Bestanden av kjøretøy beregnes som gjennomsnittet av registrerte kjøretøy ved inngangen og utgangen av året. For motorsykler og mopeder var det før 1988 en tendens til å avregistrere kjøretøyene i vinterhalvåret, dette gjaldt spesielt for de tunge motorsyklene. På grunnlag av oppgaver over registrerte sykler pr 1. juli beregnes derfor en justert kjøretøybestand for året. I perioden 1974-1987 har en oppjustert tallene for mopeder med 1 prosent, lette motorsykler med 2 prosent og tunge motorsykler med 25 prosent.

Fra og med året 1988 har de fleste forsikringsselskaper endret sine regler når det gjelder motorsykkelforsikring. Etter dette er det langt mindre å tjene på en avskilting av sykkelen i vinterhalvåret, noe som naturlig nok har ført til endret praksis, særlig hos eierne av de tunge motorsyklene. Bestanden av tunge motorsykler er derfor bare oppjustert med 10 prosent for årene 1988 -1990 og med 8 prosent for senere år.

Det har vært undersøkelser av bruken av motorsykler og mopeder i 1973, Ørbeck (1975), 1982, Lie (1983) og i 1989, Ingebrihtsen (1990). På grunnlag av disse undersøkelsene er kjørelengdene anslått som i tabell 3.10.

Tabell 3.10: Anslåtte kjørelengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2000.

År	Mopeder	Lett motorsykkel	Tung motorsykkel
1973	4 500	5 500	6 000
1974-75	4 000	6 000	6 500
1976-77	3 500	6 000	7 000
1978-79	3 500	6 000	7 500
1980-85	2 950	6 000	7 900
1986	3 100	6 200	7 500
1987	3 100	6 400	7 000
1988	3 100	6 600	6 500
1989-2000	3 200	6 800	6 000

Til og med 1973 er det antatt et gjennomsnittlig personbelegg på 1,0. Fra og med 1981 er det antatt 1,0 som moped og 1,3 for lette og tunge motorsykler. Det er foretatt tilbakegående justeringer for gjennomsnittlig personbelegg til og med 1974.

Vi har dårlig informasjon om gjennomsnittlig reiselengde for mopeder og motorsykler, som bare ble kartlagt i 1973-undersøkelsen. På grunnlag av denne undersøkelsen er gjennomsnittlig reiselengde satt til 8 kilometer for alle år fram til og med 1996. Reisevaneundersøkelsen 1998 tyder imidlertid på at reiselengden for mopeder nå er kortere, slik at det er forutsatt en reiselengde på sju kilometer i 1997, seks kilometer i 1998 og fem kilometer i 1999. For tunge motorsykler viser reisevaneundersøkelsen at reiselengden trolig er lengre enn 8 kilometer. For disse syklene er derfor gjennomsnittlig reiselengde satt lik 10 kilometer i 1997, 12 kilometer i 1998 og 14 kilometer i 1999.

Tabell 3.11: Anslått reiselengde for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1985–2000.

År	Mopeder	Lett motorsykel	Tung motorsykel
Før 1997	8 km	8 km	8 km
1997	7 km	8 km	10 km
1998	6 km	8 km	12 km
1999	5 km	9 km	14 km
2000	5 km	10 km	16 km

Vegtrafikk i alt

Dersom en summerer antall kjøretøykilometer på veg for både persontransport og godstransport, beregnet etter de retningslinjer som det er redegjort for ovenfor og (for godstransportens del) i kapittel 4, får en det samlede trafikkarbeidet på veg. Dermed kan en beregne endringer i trafikkarbeidet fra et år til et annet. En annen måte å måle utviklingen i trafikkarbeidet på er å basere seg på automatiske kjøretøytellinger på et antall utvalgte steder rundt om i landet. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet utarbeider en vegtrafikkindeks etter denne metode. Begge metoder har sin styrke og sine svakheter, og resultatene fra begge metoder har en viss usikkerhet.

På 1990-tallet har en sammenlignet utviklingen i trafikkarbeid målt ved begge metodene. Selv om det fra ett år til et annet har vært visse differanser, har dette jevnet seg ut når en ser utviklingen for flere år av gangen. Fra og med år 2000 har en derfor funnet det fornuftig å samordne begge disse metodene, slik at en fra år 2000 opererer med et felles omforenet mål på utviklingen i trafikkarbeidet fra ett år til et annet. Rent praktisk skjer samordningen ved at tallet for trafikkarbeidet for mopeder, motorsykler, personbiler og alle andre biler med nyttelast mindre enn 3,5 tonn korrigeres med en korreksjonsfaktor. Denne faktoren er beregnet slik at utviklingen i samlet trafikkarbeid slik det estimeres i denne rapporten blir lik vegtrafikkindeksen for tilsvarende periode.

Tabell 11 i tabellvedlegget viser det innenlandske trafikkarbeidet i årene 1973-2000, uttrykt i antall kjøretøykilometer. Tabellen gir et bilde av omfanget av trafikken og trafikkveksten fordelt på ulike typer vegtransport. Trafikkarbeidet på veg er her definert som det antall kilometer hele den norske kjøretøybestanden (inkludert motorsykler og mopeder) kjører innenlands i løpet av året.

3.1.4 Lufttransport

Tallene bygger i utgangspunktet på oppgaver fra Luftfartsverket som igjen har fått oppgaver fra flyselskapene. De dekker i dag tre hovedtyper av flyvirksomhet i Norge:

- Rutetraffikk på det innenlandske rutenett. Disse tall er nedjustert noe fordi de også omfatter en del reisende til og fra utlandet. Grunnlaget for reduksjonen på 1970-tallet er analyser av de enkelte selskapers trafikkstatistikk 1971, 1973 og 1975. Ørbeck (1976a) gir nærmere detaljer. For senere år er nedjusteringen foretatt med grunnlag i undersøkelser av passasjertrafikken med rutefly til og

fra utlandet i 1986 (Stabæk 1987), 1992 (Rideng 1992) og 1998 (Rideng 1999).

- Innenlands chartertrafikk er fra og med 1971 inkludert i omfangstallene.
- Helikoptertrafikken mellom fastlands-Norge og installasjonene i norsk økonomisk sone. For 1980 og senere er tallene over antall passasjerer hentet direkte fra Luftfartsverkets oppgaver, mens Statistisk sentralbyrå for årene 1970–1979 har beregnet passasjertallet på grunnlag av registrerte landinger og avganger med helikopter i følge tall fra Luftfartsverket. Transportarbeidet er beregnet av TØI og Luftfartsverket på grunnlag av oppgitte reiselengder mellom de enkelte flyplasser og oljefeltene. NB. Helikoptertrafikken *mellom* oljeinstallasjonene er ikke regnet med.

3.2 Utenlandsreiser – tabell 12

3.2.1 Sjøtransport

Statistisk sentralbyrå har siden 1980 publisert tall for fergetrafikken mellom Norge og utlandet, se tabell 12 i tabellvedlegget.

3.2.2 Jernbanetransport

Norges statsbaner har tall for trafikken mellom Norge og utlandet over de fire grenseovergangene ved Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure.

3.2.3 Vegtransport

For grensetrafikken på veg har vi ikke tilsvarende oppgaver. Vegdirektoratet har imidlertid automatiske kjøretøytellinger ved flere grensestasjoner. Ut fra disse har TØI i prosjektet "Gjesteundersøkelsen" beregnet tallet på "lette biler" (personbiler, varebiler og andre biler kortere enn 5,5 m) som reiste ut av Norge i perioden 1995-1999. Forutsetter vi samme personbelegg på disse turene som for de innenlandske transportene og samme trafikk inn i landet som ut av landet, kan vi bergne hvor mange personer som passerte grensen med bil for hvert av disse årene, godstransport unntatt. Personer som krysser grensen med buss er ikke inkludert i disse tallene.

3.2.4 Lufttransport

Tallene for flytransporten til og fra utlandet, som omfatter både rute- og chartertrafikk, er hentet fra Luftfartsverkets statistikk.

4 Godstransport

4.1 Innenlandske transporter – tabell 4-6 og tabell 11

4.1.1 Sjøtransport

Bilfergeruter

Utgangspunktet for disse beregninger er Vegdirektoratets fergestatistikk og Statistisk sentralbyrås lastebilundersøkelser. Det skilles i prinsippet mellom tre typer gods: Bilens vekt, last på bilene og annet gods.

Fram til og med året 1995 har en brukt følgende bilvekter:

- Person- og varevogner 980 kg
 - Busser 7 900 kg
 - Lastebil uten henger 5 000 kg
 - Lastebil med henger 10 000 kg
- (mopeder og motorsykler telles ikke)

Nyere tall fra lastebilundersøkelsen viser at egenvekten for lastebilene har endret seg de siste årene. Fra og med 1996 har en derfor økt disse, slik det fremgår av denne tabellen:

År	Lastebil uten henger	Lastebil med henger
1996	6 tonn	11,8 tonn
1997	7 tonn	13,6 tonn
1998	8 tonn	15,4 tonn
1999	9 tonn	17,2 tonn
2000	9,8 tonn	19,0 tonn

Utgangspunktet for beregning av vekt på lastebilene er lastebilundersøkelsene. Dessuten antas det 500 000 tonn i årlig transport av annet gods.

Annen rutefart

Statistikken over innenlandsk rutefart omfatter alle konsesjonspliktige ruter. Statistikken bygger på årlige oppgaver fra de enkelte selskaper og omfatter skip i rutefart mellom norske havner.

For beregning av transportarbeidet er det benyttet resultater fra Statistisk sentralbyrås tellinger av Rutefart på kysten 1969 og 1979. Det er antatt en jevn utvikling av gjennomsnittlig transportavstand for den enkelte ruteart i de mellomliggende år. Etter 1979 er det antatt samme gjennomsnittsavstand som i 1979.

Gjennomsnittlig transportavstand:

	1969	1979
Kystruter	663 km	736 km
Lokalruter	104 km	131 km
Bygderuter	18 km	9 km

Ikke-rutegående sjøtransporter (leie- og egentransport)

Oppgavene over transportytelsene med leie- og egenskip bygger i utgangspunktet på Statistisk sentralbyrås femårige utvalgsundersøkelser og TØIs beregninger for de mellomliggende år. Fiskefartøyenes transport av fangsten til havn er ikke inkludert.

Fordi de femårige tellingene ikke har vært sammenlignbare, bl a på grunn av ulike avgrensninger og oppblåsningsmetoder, har det vært nødvendig å foreta supplerende beregninger for ytelser som har falt utenfor tellingene og for harmoniseringsberegninger mellom de ulike tellingene.

Ørbeck (1972), Ørbeck (1976,b) og Ørbeck (1980) gir oversikt over disse beregningene for perioden før 1970. Lian (1985) gir oversikt over 70-åra. I tillegg til tellingene i 1970, -75, -80 er det for samme år innhentet tilleggsopplysninger for tankskip som er større enn den øvre grense i tellingene på 3 000 brt.

Etter 1980 er transportytelsene beregnet på følgende vis:

- 1) *Skip under 100 brt*: Her har vi tellingene i 1980, 1985 og 1993 som grunnlag. For de mellomliggende år er det foretatt beregninger spesifisert på tørrlast og tank.
- 2) *Skip 100-3000 brt*: Tallene for denne gruppen baseres på SSB's årlige omfangstall (fra og med 1981) kombinert med resultater fra de mer omfattende tellingene i 1980, 1985 og 1993.
- 3) *Skip over 3000 brt*: Grunnlaget er årlige oppgaver fra oljeselskapene kombinert med en indeks for salg av oljeprodukter. For tørrlasteskip av denne størrelse beregnes ytelsestallene på samme måte som for de mindre skipene.

4.1.2 Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet

Oljetransport med skip

Transport med skip av råolje fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet startet i 1979 og har etterhvert fått et meget stort omfang. Inntil 1987 var det kun fra Statfjord-feltet denne transporten foregikk, men etter hvert har det kommet flere andre felt til. Det meste av råoljen blir fraktet til terminalen på Mongstad. I 2000 gikk 85 prosent av oljen dit fra feltene Gullfaks, Heidrun, Norne, Åsgard, Statfjord, Draugen og Njård. Til terminalen på Slagentangen ble det fraktet råolje fra feltene Balder, Jotun, Gullfaks, Njård og Åsgard,

Utgangspunktet for beregningene er tall fra Nærings- og energidepartementet og Statistisk sentralbyrå over de ilandførte mengder av råolje (direkte leveranser), se "Interne notater" av 20. juli 1983 fra SSB.

Fordelingen til de enkelte raffineriene (Mongstad, Sola og Slagentangen) bygger dels på oppgaver fra oljeselskapene og dels på egne beregninger. Fra 1984 er brukt oppgaver fra Statistisk sentralbyrås utenrikshandelsstatistikk med hensyn til leveransene til de enkelte raffinerier.

Rørtransport av olje og gass

Fra og med 1986 har det vært transportert gass fra blant annet feltene Statfjord og Gullfaks via en 310 km lang rørledning (Statpipe) til Kårstø-terminalen i Rogaland. Senere er også gass fra en rekke andre felt blitt knyttet til systemet. Høsten 1993 ble dessuten et kondensatrør mellom Sleipner Øst og Kårstøterminalen tatt i bruk. Gassproduksjonen på Troll fase 1 startet opp i 1996, og gassen herfra transporteres i rør til Kollsnes rett utenfor Bergen. Alle disse gasstransportene er tatt med i tabellene 4, 5 og 6, fordi de etter vår definisjon må sies å være *innenlandske* transporter.

Det samme gjelder den olje som går i den 115 km lange oljerørledningen fra Oseberg-feltet til Sture-terminalen i Øygarden kommune i Hordaland. Denne rørledningen ble åpnet i 1988. I denne oljerørledning fraktes også noe olje fra feltene Brage, Frøy og Veslefrikk. I 1995 ble en oljerørledning fra Troll B til Mongstad tatt i bruk, fra høsten 1999 ble en tilsvarende oljerørledning fra Troll C til Mongstad åpnet. Nedenfor er gitt en oversikt over rørtransportene fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet fordelt på olje og gass.

Tabell 4.1: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeide. 1985-2000.

År	Olje		Gass	
	Mengde (Tusen tonn)	Transportarbeide (Mill tonnkkm)	Mengde (Tusen tonn)	Transportarbeide (Mill tonnkkm)
1985			526	163
1986			3 304	1 024
1987			3 674	1 139
1988	1 905	219	3 971	1 231
1989	11 505	1 323	4 140	1 283
1990	17 090	2 055	3 984	1 235
1991	20 794	2 505	3 841	1 191
1992	25 583	3 071	4 758	1 475
1993	28 304	3 390	6 204	1 895
1994	33 429	4 049	9 334	2 732
1995	43 859	5 261	12 418	3 583
1996	46 800	5 131	18 291	4 086
1997	45 100	4 632	24 200	4 322
1998	39 700	4 136	27 600	4 264
1999	38 500	3 981	30 400	4 015
2000	36 700	3 485	28 300	4 182

4.1.3 Tømmerfløting

Tallene bygger på skogstatistikkens oppgaver over fløtingskvantumet i de norske elver og innsjøer det enkelte år. Fløting i forbindelse med import og eksport er trukket fra dette kvantum.

Ved omregning fra volum til vekt er benyttet 0,825 som egenvekt for tømmer. Det er for alle år antatt en gjennomsnittlig fløtingsavstand på 130 km.

I 1986 opphørte all tømmerfløting i Glomma-vassdraget. Statistisk sentralbyrå har derfor sluttet å registrere tømmerfløtingen fra og med dette året.

4.1.4 Jernbanetransport

Norges statsbaner

Statistikken er utarbeidet av Norges statsbaner. De innenlandske oppgaver dekker godstransporter mellom steder i Norge. Transittrafikken med malm på Ofotbanen er ikke tatt med.

Private jernbaner

Statistikken over de private jernbaner bygger på oppgaver som Statistisk sentralbyrå innhenter fra de enkelte jernbaneselskaper. Etter 1973 har bare en bane vært i drift, nemlig Rjukanbanen. Fra 1. juli 1991 opphørte driften også på denne banen.

4.1.5 Vegtransport

De årlige oppgaver over godstransport på veg frem til 1993 har tatt utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås femårige lastebilundersøkelser i 1954, 1963, 1968, 1973, 1978, 1983, 1988. De enkelte lastebilundersøkelser har tidligere ikke vært helt ut sammenfallende i avgrensninger. Det har derfor vært nødvendig å harmonisere resultatene noe for å gi sammenlignbare utviklingstall. Det er således foretatt tilleggsberegninger for transportytelser med varebiler i 1988-, 1983-, 1978-, 1973- og 1954-tellingene, og for rutebiler i 1954.

Det er kun tellingene i 1973 og senere som direkte skiller mellom transportarbeid på turer mellom steder i Norge - innenlandske transporter - og transportarbeid i forbindelse med utenrikshandel. For tidligere år er utenrikshandelens transportytelser derfor beregnet og skilt ut.

Transportomfanget på veg for årene mellom tellingene er beregnet ved å anta en jevn utvikling mellom tellingene.

Fra og med 1993 har SSB gjennomført løpende undersøkelser som publiseres kvartalsvis.

Lastebiltellingene omfatter ikke varebiler og kombinerte biler med nyttelast under ett tonn. Når vi skal beregne transportarbeidet, har vi derfor lagt til 50 prosent (for årene 1986-1990 60 prosent og for årene 1991-1998 55 prosent) av det transportarbeidet de små varebilene utfører. Likedan har vi for perioden 1986-

1989 regnet med at 50 prosent av det transportarbeidet de små kombinerte bilene utfører, er godstransport. For årene etter 1989 er denne andelen satt til 40 prosent.

For år 2000 dekker lastebilundersøkelsen heller ikke varebiler og kombinerte biler som har nyttelast over ett tonn. For dette året har en derfor gått ut fra at utviklingen i transportytelsene følger utviklingen i bestanden av slike biler.

I samferdselsloven som er gjort gjeldende fra 1. januar 1987 er all godstransport fritatt for ruteløyve. Omfanget av rapporteringsplikten omfatter fra denne dato bare godstransporter med tilskudd samt ruter som også har løyve for persontransport. Disse endringene er også blitt gjort gjeldende for året 1986, og det gis derfor ikke særskilte tall for godstransport med rutebiler fra og med dette året.

4.1.6 Lufttransport

Statistikken er hentet fra Luftfartsverkets oppgaver over frakt og post kommet og sendt på de enkelte lufthavner.

4.2 Utenrikshandelens transporter – tabell 7-10

Oppgaver for utenrikshandelens transportmengder er hentet fra statistikken over utenrikshandelen. Transportavstand på norsk område er for jernbanen hentet fra Norges statsbaner egne oppgaver. For sjøtransport (inkludert sleping) er det tatt utgangspunkt i et avgrenset belte rundt kysten, oppgaver over inn- og utførsel med skip i den enkelte havn og antagelsen om disse transporters ruter i norsk farvann. Fergetransport er regnet med under sjøtransport. For vegtransport er det tatt utgangspunkt i inn- og utførsel med lastebil i de enkelte handelsområder og oppgaver over godstransport med lastebil over de enkelte tollstasjoner, samt lastebilundersøkelsen til Statistisk sentralbyrå (Skarstad, 1994).

Forutsetningene om transportavstand på norsk område har fra og med 1983 vært som følger:

Jernbane	267 km
Luft	190 km
Sjø	- innførsel 300 km, utførsel 630 km
Sleping	- innførsel 210 km, utførsel 100 km

Når det gjelder transport på veg har en brukt følgende transportavstander:

1984 og tidligere:	127 km
1985:	150 km
1986:	162 km
1987:	174 km
1988 og senere:	185 km

Oversikten inneholder ikke oppgaver over transitttransport mellom Norge og Sverige.

Med hensyn til beregning av transportarbeid ved eksport av råolje og gass er transporter med rør eller skip direkte fra kontinentalsokkelen til utlandet ikke medregnet. Dette fordi farvannet i denne forbindelse ikke regnes som norsk område. Det avgrensede belte langs kysten omfatter i grove trekk norsk territorialfarvann.

Litteratur

- Berthelsen, Jørn, 1982
Drosjedrift 1980. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport.
- Borger, Anne og Edvin Frøysadal, 1993
Sykkelundersøkelsen 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 217/1993.
- Brekke, Trygve, Odd Lindstad og Erik Ørbeck, 1974
Drosjedrift - organisatoriske, trafikale og økonomiske forhold. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat 210.
- Fosser, Stein og Petter Dybedal, 1997
Minibusser-bruksmønster og kjørelengder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument TRU 0719/1997.
- Frøysadal, Edvin, 1988
Syklisterenes transportarbeid og risiko. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0883/1988.
- Hjorthol, Randi Johanne, 1999
Daglige reiser på 90-tallet. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 436/1999.
- Ingebrigtsen, Siv, 1990
Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsyssel. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 0066/1990.
- Lian, Jon Inge og Erik Ørbeck, 1985
Transportytelser på norsk område 1946-1984. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat 747.
- Lie, Thor, 1983
Motorsyklar og mopeder. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat 647.
- Norges Taxiforbund, 1998
Taxi i tall og noen figurer. Oslo, Norges Taxiforbund.
- Rekdal, Jens og Arne Rideng, 1991
Varebiler og kombinerte biler. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Arbeidsdokument TRU 0198/1991.
- Rideng, Arne, 1993
Reisevaneundersøkelsen på fly 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 186/1993.
- Rideng, Arne og Jon Martin Denstadli, 1999
Reisevaner på rutefly 1992-1998. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 441/1999.
- Samferdselsdepartementet, 1975
Om samferdselsstatistikken. Oslo, Samferdselsdepartementet. (Norges offentlige utredninger, NOU 1975:56)

- Skarstad, Odd, 1994
Tonnkilometer på norske veier ved utenrikstransporter. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument TRU/0371/1994
- Stabæk, Knut, 1987
Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport.
- Statistisk sentralbyrå, 1992
Samferdselsstatistikk 1991. Oslo, Statistisk sentralbyrå. Norges offisielle statistikk C 67.
- Ørbeck, Erik, 1972
Revidering og revurdering av innenlandske godstransporters totale omfang 1970 og utvikling 1960-1970. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat x 5426.
- Ørbeck, Erik, 1973
Eie og bruk av moped og motorsykkel 1973. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1975. Notat 261.
- Ørbeck, Erik (a), 1976
Transportytelser på norsk område 1946-1975. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat 302.
- Ørbeck, Erik (b), 1976
Godstransporter i Norge 1946 og 1952. Utviklingen 1946-1974. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1976.
- Ørbeck, Erik, 1980
Transportytelser på norsk område 1946-1978. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1980. Notat 510.
- Ørbeck, Erik, 1982
Transportytelser på norsk område 1946-1981. Oslo, Transportøkonomisk institutt, Notat 615.
- Østmoe, Knut og Kim Aastangen, 1986
Trafikkarbeide, kjørelengder og bensinforbruk for den norske personbilparken i perioden 1975-1985. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument.

Tabeller

Tables

A: Transportytelser

Transport Performance

1946-2000:

1. Innenlands persontransport etter transportmåte. Mill personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. Million passengers.
2. Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. Mill personkm.
Domestic passenger transport work by mode of transport. Million passenger kilometres.
3. Innenlands persontransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. Km.
Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. Kilometres.
4. Innenlands godstransport etter transportmåte. Mill tonn.
Domestic transport volume of goods by mode of transport. Million tonnes.
5. Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte. Mill tonnkilometer.
Domestic transport work of goods by mode of transport. Million tonne-kilometres.
6. Innenlands godstransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. Km.
Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. Kilometres.

1966-2000:

7. Godstransport i utenrikshandelen. Mill tonn.
Goods transport in external trade. Million tonnes.
8. Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område. Mill tonnkilometer.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. Million tonne-kilometres.
9. Samlede godstransporter på norsk område. Mill tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. Million tonnes.

10. Samlet godstransportarbeid på norsk område. Mrd tonnkm.

Total transport work carried out on Norwegian territory. Billion tonne-kilometres.

1973-2000:

11. Innenlands trafikkarbeide på veg. Mill kjøretøykm.

Domestic road traffic. Million Vehicle-Kilometres.

1980-2000:

- 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering. Tusen enkeltreiser.

International Passenger Transport by Mode of Transport. Thousand Passengers. One-way Trips.

B: Andre samferdselsrelevante data.

Other Relevant Data

21. Registrert og framskrevet folkemengde. 1. januar 1950-2050. Tusen.

Population. Registered 1 January 1950-2000 and projected 1 January 2001-2050. Thousand.

22. Antall førerkort etter kjønn. 31. desember 1980-2000.

Driving license by gender. 31 December 1980-2000.

23. Registrerte biler. 31. desember 1950-2000.

Registered Automobiles. 31 December 1950-2000.

24. Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1987-2000 (1998=100).

Consumer price index. Group indices for travel and transport. 1987-2000 (1998=100).

25. Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975-2000. Mill. liter.

Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975-2000. Million litres.

26. Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983-2000.

Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of road-user. 1983-2000.

27. Utslipp til luft etter kilde. 1999. Foreløpige tall.

Emission to air by source. 1999. Preliminary figures.

28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979-2000. Årlig volumendring i prosent.

Gross domestic product and private consumption. 1979-2000. Percentage change in volume from preceding year.

Tabeller

Del A

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2000. Millioner personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. 1946-2000. Million passengers.

ÅR Year	SJØTRANSPORT. Water transport.			SKINNETRANSPORT .Railway transport etc				VEGTRANSPORT Road transport					LUFT By Air	SUM Total	
	Bil-ferge Ferry transport	Andre ruter Other reg. serv.	I alt Total	NSB BA State rail-ways	Andre Other rail-ways	Sporveg Forst.b Suburb. rail-ways	I alt Total	Rute-biler Schedu-led trans-port	Drosjer Taxis	Utleie-biler Car hire	Person-biler Private cars	Motor-sykler Motor-cycles, mopeds	I alt Total		
1946	6	8	14	44	0	205	249	74	31		73	12	190	0	453
1952	11	9	20	38	0	172	210	192	41		109	21	363	0	593
1960	12	10	22	41	0	138	179	279	50		328	104	761	0	962
1961	14	10	24	40	0	123	163	291	51		391	107	840	0	1027
1962	13	9	22	39	0	116	155	303	52		460	104	919	0	1096
1963	14	9	23	38	0	114	152	284	53		532	104	973	0	1148
1964	16	8	24	35	0	109	144	298	52		612	103	1065	0	1233
1965	17	8	25	34	0	103	137	308	52		693	100	1153	1	1316
1966	19	8	27	34	0	100	134	320	51		780	96	1247	1	1409
1967	21	8	29	32	0	106	138	315	52		862	93	1322	1	1490
1968	22	8	30	30	0	103	133	321	52		995	90	1458	1	1622
1969	25	8	33	29	0	96	125	325	53		1104	88	1570	1	1729
1970	28	8	36	29	0	91	120	323	53		1227	87	1690	1	1847
1971	30	8	38	29	0	94	123	321	54		1328	85	1788	2	1951
1972	32	8	40	29	0	101	130	319	56		1427	83	1885	2	2057
1973	32	8	40	29		93	122	317	59		1572	80	2028	2	2192
1974	33	8	41	32		89	121	316	57		1613	79	2065	2	2229
1975	36	8	44	33		89	122	310	59		1709	75	2153	2	2321
1976	38	8	46	32		89	121	312	59		1831	67	2269	2	2438
1977	40	8	48	33		93	126	314	64		1932	67	2377	3	2554
1978	41	8	49	34		96	130	316	65		1967	69	2417	3	2599
1979	42	8	50	35		91	126	325	70		2024	69	2488	3	2667
1980	43	8	51	37		95	132	332	71		1976	63	2442	3	2628
1981	43	8	51	38		91	129	324	71		2010	65	2470	3	2653
1982	42	8	50	37		87	124	301	72		2089	69	2531	4	2709
1983	42	8	50	35		90	125	293	74		2191	72	2630	4	2809
1984	43	8	51	34		85	119	288	77		2322	74	2761	5	2936
1985	45	8	53	34		85	119	289	62	26	2753	79	3208	5	3385
1986	46	7	53	35		86	121	294	67	32	2946	87	3427	6	3607
1987	47	7	54	36		88	124	284	69	35	3055	89	3532	6	3716
1988	46	7	53	34		84	118	277	63	31	3091	86	3548	6	3725
1989	46	7	53	34		82	116	285	64	24	3109	88	3571	6	3746
1990	47	7	55	34		81	115	278	70	19	3094	88	3548	7	3724
1991	47	7	54	33		82	115	287	67	17	3040	88	3499	7	3675
1992	44	7	51	36		81	117	277	71	16	3050	88	3502	7	3676
1993	39	8	47	37		86	123	276	71	18	3103	88	3556	8	3733
1994	38	8	46	38		87	125	282	71	25	3137	89	3604	8	3782
1995	36	8	43	40		90	129	286	71	35	3141	90	3623	8	3804
1996	36	8	44	41		90	130	285	71	44	3277	96	3773	9	3956
1997	37	8	45	45		93	137	308	75	68	3276	101	3827	10	4018
1998	37	8	46	47	1	101	149	307	77	94	3366	110	3953	10	4158
1999	38	9	46	50	4	105	159	307	75	103	3391	121	3998	10	4213
2000	38	9	46	51	4	103	158	307	73	106	3437	139	4062	10	4276

Tabell 2: Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. 1946–2000. Millioner personkilometer.

Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2000. Million passenger kilometres.

ÅR Year	SJØTRANSPORT. <i>Water transport</i>			SKINNETRANSPORT. <i>Railway transport etc.</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>					LUFT <i>By Air</i>	SUM <i>Total</i>	
	Bil-ferge <i>Ferry transport</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	I alt <i>Total</i>	NSB <i>State rail-ways</i>	Andre <i>Priv. rail-ways</i>	Sporvei <i>Suburb. rail-ways</i>	I alt <i>Total</i>	Rute-biler <i>Scheduled transport</i>	Drosjer <i>Taxis</i>	Utleie-biler <i>Car hire</i>	Person-biler <i>Private cars</i>	Motor-sykler <i>Motor-cycles, mopeds</i>	I alt <i>Total</i>		
1946	30	426	456	1389	6	686	2081	687	218		1053	93	2051	3	4591
1952	55	452	507	1522	4	589	2115	1847	291		1584	171	3893	9	6524
1960	62	498	560	1749	6	499	2254	2776	376		4758	829	8739	93	11646
1961	66	507	573	1744	6	449	2199	2929	386		5676	855	9846	103	12721
1962	64	501	565	1753	6	427	2186	3093	396		6675	834	10998	144	13893
1963	73	467	540	1670	6	417	2093	2866	403		7724	831	11824	185	14642
1964	80	463	543	1627	4	404	2035	3108	402		8875	822	13207	232	16017
1965	116	456	572	1629	4	387	2020	3263	398		10053	798	14512	280	17384
1966	126	451	577	1661	4	406	2071	3426	395		11304	768	15893	295	18836
1967	139	447	586	1619	4	465	2088	3452	399		12495	742	17088	423	20185
1968	147	444	591	1566	4	459	2029	3600	407		14414	719	19140	484	22244
1969	169	447	616	1487	4	441	1932	3707	423		16001	702	20833	558	23939
1970	195	436	631	1498	4	428	1930	3726	429		17781	695	22631	629	25821
1971	220	442	662	1516	4	450	1970	3770	441		20452	681	25344	758	28734
1972	232	457	689	1532	2	487	2021	3867	447		21969	663	26946	858	30514
1973	240	461	701	1548	0	443	1991	3907	463		24207	641	29218	916	32826
1974	254	422	676	1778	0	443	2221	4058	452		24842	628	29980	915	33792
1975	275	385	660	1827	0	444	2271	3963	475		26311	604	31353	1021	35305
1976	294	404	698	1874		464	2338	3916	481		28200	538	33135	1139	37310
1977	310	375	685	1892		485	2377	3987	538		29760	539	34824	1286	39172
1978	317	350	667	1945		504	2449	3930	562		30287	547	35326	1395	39837
1979	317	336	653	2157		479	2636	4124	613		31169	552	36458	1482	41229
1980	321	339	660	2250		501	2751	4257	625		30436	501	35819	1475	40705
1981	311	323	634	2286		481	2767	4297	621		30146	518	35582	1535	40518
1982	300	301	601	2118		457	2575	3952	635		30504	550	35641	1626	40443
1983	296	317	613	2048		482	2530	3811	665		31112	572	36160	1797	41100
1984	308	309	617	2070		455	2525	3712	712		32050	592	37066	1929	42137
1985	323	320	643	2112		455	2567	3948	461	377	36884	629	42299	2147	47656
1986	330	308	638	2125		463	2588	3878	493	471	39483	698	45023	2301	50550
1987	327	305	632	2086		477	2563	3743	507	508	41237	716	46711	2505	52411
1988	334	302	636	2025		434	2459	3901	464	452	42038	691	47545	2548	53188
1989	339	305	644	2038		421	2459	3956	474	353	42594	704	48080	2469	53652
1990	322	372	694	2011		419	2430	3890	523	278	42696	705	48092	2665	53881
1991	340	389	729	2067		420	2487	3935	513	247	42252	701	47649	2699	53564
1992	307	376	683	2162		349	2511	3945	545	237	42390	704	47821	2946	53961
1993	283	401	684	2218		370	2588	3927	553	262	43128	708	48578	3204	55054
1994	267	455	722	2328		375	2703	3956	561	367	43605	709	49197	3397	56019
1995	252	426	678	2300		381	2681	3752	566	505	43659	724	49205	3567	56131
1996	286	456	742	2384		419	2803	4117	570	642	45217	768	51313	3918	58776
1997	296	499	795	2514		427	2941	4248	600	980	44878	840	51546	4029	59311
1998	297	536	833	2539	55	469	3063	4424	613	1359	45780	924	53101	4242	61238
1999	299	562	861	2584	224	507	3315	4424	601	1497	46121	1000	53643	4367	62186
2000	299	547	846	2550	226	496	3272	4424	583	1535	46744	1065	54351	4422	62891

Tabell 3: Innenlands persontransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946–2000. Kilometer.

Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2000. Kilometres.

ÅR <i>Year</i>	SJØTRANSPORT <i>Water transport</i>			SKINNETRANSPORT <i>Railway transport etc</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>					LUFT <i>By Air</i>	SUM <i>Total</i>	
	Bil-ferge <i>Ferry transport</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	I alt <i>Total</i>	NSB <i>State rail-ways</i>	Andre <i>Other rail-ways</i>	Sporveg <i>Suburb. rail-ways</i>	I alt <i>Total</i>	Rute- biler <i>Schedu- led trans- port</i>	Drosjer <i>Taxis</i>	Utleie- biler <i>Car hire</i>	Person- biler <i>Private cars</i>	Motor- sykler <i>Motor- cycles, moped s</i>	I alt <i>Total</i>		
1946	5	52	32	31	13	3	8	9	7		14	8	11	429	10
1952	5	51	26	40	10	3	10	10	7		15	8	11	409	11
1960	5	52	25	43	13	4	13	10	8		15	8	11	465	12
1965	7	55	23	48	13	4	15	11	8		15	8	13	560	13
1970	7	55	18	52	20	5	16	12	8		14	8	13	484	14
1975	8	51	15	55		5	19	13	8		15	8	15	486	15
1980	7	44	13	60		5	21	13	9		15	8	15	461	15
1985	7	40	12	62		5	22	14	7	15	13	8	13	429	14
1986	7	44	12	61		5	21	13	7	15	13	8	13	384	14
1987	7	44	12	58		5	21	13	7	15	14	8	13	418	14
1988	7	43	12	60		5	21	14	7	15	14	8	13	425	14
1989	7	44	12	60		5	21	14	7	15	14	8	13	412	14
1990	7	52	13	60		5	21	14	8	15	14	8	14	409	14
1991	7	53	14	62		5	22	14	8	15	14	8	14	413	15
1992	7	54	13	61		4	22	14	8	15	14	8	14	418	15
1993	7	53	15	59		4	21	14	8	15	14	8	14	426	15
1994	7	58	16	62		4	22	14	8	15	14	8	14	425	15
1995	7	57	16	58		4	21	13	8	15	14	8	14	425	15
1996	8	58	17	59		4	21	14	8	15	14	8	14	433	15
1997	8	64	18	56		5	21	14	8	15	14	8	13	424	15
1998	8	64	18	54	55	5	21	14	8	15	14	8	13	430	15
1999	8	65	19	52	55	5	21	14	8	15	14	8	13	433	15
2000	8	64	18	50	54	5	21	14	8	15	14	8	13	438	15

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946–2000. Millioner tonn.

Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946–2000. Million tonnes.

År Year	.....SJØTRANSPORT..... .....Water transport.....				...SKINNETRANSPORT... .....Railway transport.....				...VEGTRANSPORT... .....Road transport.....			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainl.	FRA KONT.SOKKELEN From the North Sea	SUM Total		
	Bil-ferge Ferry transport	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og egentr. For hire and on own account	I alt Total	Fløting Timber floating	NSB State rail-ways	Private Priv. rail-ways	I alt Total	Rute-biler Schedu- led tr.	Leie og egentr. Vans and lorries	I alt Total			Skip By ship	Rør- transp. Pipelines	Skip i alt Total by ship	
1946	2,5	1,7	6,1	10,3	1,9	4,7	0,7	5,4	0,9	57,2	58,1	0,0	75,7			75,7	10,3
1952	5,0	2,1	10,3	17,4	3,6	5,6	1,1	6,7	2,1	81,2	83,3	0,0	111,0			111,0	17,4
1960	7,0	2,4	15,6	25,0	2,6	5,0	1,1	6,1	2,8	111,1	113,9	0,0	147,6			147,6	25,0
1965	9,0	2,1	22,1	33,2	1,6	6,6	0,7	7,3	3,7	134,7	138,4	0,0	180,5			180,5	33,2
1970	15,0	2,3	30,7	48,0	0,6	7,4	0,3	7,7	5,4	165,1	170,5	0,0	226,8			226,8	48,0
1975	22,0	1,9	33,5	57,4	0,7	8,2	0,2	8,4	3,4	200,7	204,1	0,0	270,6			270,6	57,4
1980	29,8	1,8	30,4	62,0	0,3	9,2	0,2	9,4	4,1	206,0	210,1	0,0	281,8	1,2		283,0	63,2
1985	33,5	1,4	27,0	61,9	0,3	8,9	0,2	9,1	3,9	212,4	216,3	0,0	287,6	7,1	0,5	295,2	69,0
1986	34,8	1,6	24,9	61,3		9,2	0,1	9,3			232,9	0,0	303,5	7,8	3,3	314,6	69,1
1987	35,6	0,6	24,5	60,7		8,7	0,1	8,8			237,9	0,0	307,4	8,5	3,7	319,6	69,2
1988	35,7	0,5	25,2	61,4		7,6	0,1	7,7			242,7	0,0	311,8	13,4	5,9	331,1	74,8
1989	36,7	0,4	24,1	61,2		7,8	0,1	7,9			238,0	0,0	307,1	13,5	15,6	336,2	74,7
1990	37,4	0,3	25,8	63,6		6,7	0,1	6,8			231,0	0,0	301,4	17,4	21,1	340,0	81,0
1991	36,4	0,3	23,2	59,9		6,8		6,8			226,0	0,0	292,7	18,5	24,6	335,8	78,4
1992	34,3	0,3	24,2	58,8		6,0		6,0			222,0	0,0	286,8	23,2	30,4	340,4	82,0
1993	32,8	0,3	23,6	56,7		5,6		5,6			206,6	0,0	268,9	22,2	34,5	325,6	78,9
1994	31,2	0,3	22,1	53,6		4,9		4,9			219,8	0,0	278,3	26,6	42,7	347,6	80,2
1995	30,5	0,3	19,3	50,1		4,5		4,5			223,3	0,1	278,0	21,6	56,3	355,9	71,7
1996	33,6	0,3	22,5	56,4		4,9		4,9			244,1	0,1	305,5	23,3	65,1	393,9	79,7
1997	39,1	0,3	25,5	64,9		5,0		5,0			260,9	0,1	330,9	27,6	69,3	427,8	92,5
1998	43,0	0,3	26,9	70,2		5,8		5,8			264,6	0,1	340,7	29,2	67,3	437,2	99,4
1999	46,3	0,3	27,5	74,1		6,2		6,2			264,6	0,0	344,9	32,3	68,9	446,1	106,4
2000	48,4	0,3	27,2	75,9		5,9		5,9			270,0	0,0	351,8	31,2	65,0	448,0	107,1

Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte. 1946–2000. Millioner tonnkilometer.

Domestic transport work of goods by mode of transport. 1946–2000. Million tonne-kilometres.

År <i>Year</i>	SJØTRANSPORT <i>Water transport.</i>				SKINNETRANSPORT <i>Railway transport.</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>			LUFT <i>By air</i>	SUM FASTLAND <i>Total mainl.</i>	FRA KONT. SOKKELEN <i>From the North Sea</i>	SUM <i>Total</i>	Skip <i>By ship</i>	Rør- transp. <i>Pipelines</i>	Skip ialt <i>Total by ship</i>
	Bil- ferge <i>Ferry transport</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	Leie og egentr. <i>For hire and on own account</i>	I alt <i>Total</i>	Flø- ting <i>Timber floating</i>	NSB <i>State rail- ways</i>	Pri- vate <i>Priv. rail- ways</i>	I alt <i>Total</i>	Rute- biler <i>Schedu- led tr. port</i>	Leie og egentr. <i>Vans and lorries</i>	I alt <i>Total</i>							
1946	13	610	2056	2679	244	674	13	687	23	458	481	0	4091			4091		2679
1952	25	754	3423	4202	467	1163	23	1186	55	752	807	0	6662			6662		4202
1960	35	871	4948	5854	337	1033	23	1056	91	1402	1493	1	8741			8741		5854
1965	57	902	6591	7550	212	1147	13	1160	151	2032	2183	2	11107			11107		7550
1970	105	970	9178	10253	84	1441	7	1448	232	2962	3194	5	14984			14984		10253
1975	166	912	8758	9836	92	1505	3	1508	344	4225	4569	9	16014			16014		9836
1980	223	932	8639	9794	44	1654	3	1657	645	4607	5252	14	16761	348		17109		10142
1985	244	794	8262	9300	35	1768	3	1771	669	5749	6418	19	17543	2555	163	20261		11855
1986	254	828	7671	8753		1831	2	1833			7192	20	17798	2728	1024	21550		11481
1987	260	128	8126	8514		1745	2	1747			7652	20	17933	3095	1139	22167		11609
1988	261	109	8295	8665		1626	2	1628			8122	19	18434	4168	1450	24052		12833
1989	268	95	8230	8593		1761	2	1763			8191	18	18565	4030	2606	25201		12623
1990	273	76	8724	9073		1630	2	1632			8231	19	18955	4313	3290	26558		13386
1991	266	78	8030	8374		1717	1	1718			8286	18	18396	4334	3696	26426		12708
1992	251	98	8534	8883		1746		1746			8348	18	18995	5681	4545	29221		14564
1993	240	92	8403	8735		1774		1774			8266	21	18796	5065	5285	29146		13800
1994	228	142	8184	8554		1599		1599			8714	20	18887	5870	6792	31549		14424
1995	223	135	7516	7874		1647		1647			9654	21	19196	4999	8844	33039		12873
1996	245	139	9061	9445		1835		1835			10651	20	21951	9297	9217	40465		18742
1997	285	153	9890	10328		1949		1949			11838	20	24135	11359	8954	44448		21687
1998	314	153	10904	11371		1934		1934			12636	19	25960	11800	8400	46160		23171
1999	338	143	12477	12958		1961		1961			12796	19	27734	13112	7996	48842		26070
2000	353	146	12224	12723		1852		1852			13468	19	28062	13042	7667	48771		25765

Tabell 6: Innenlands godstransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946–2000. Kilometer.

Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2000. Kilometres.

.....SJØTRANSPORT.....					...SKINNETRANSPORT...				...VEGTRANSPORT...			LUFT	SUM	FRA KONT.	SUM	
.....Water transport.....					.....Railway transport.....				.....Road transport.....			By air	FASTLAND	SOKKELEN	SUM
År	Bil- ferge	Andre ruter	Leie og egentr.	I alt	Flø- ting	NSB	Pri- vate	I alt	Rute- biler	Leie og egentr.	I alt		Total	From the North Sea		
Year	Ferry trans- port	Other reg. serv.	For hire and on own account	Total	Timber floating	State rail- ways	Priv. rail- ways	Total	Schedu- led tr. port	Vans and lorries	Total			By ship	Rør- transp. Pipelines	
1946	5	359	337	260	128	143	19	127	26	8	8		54		54	
1952	5	359	332	241	130	208	21	177	26	9	10		60		60	
1960	5	363	317	234	130	207	21	173	33	13	13	500	59		59	
1965	6	430	298	227	133	174	19	159	41	15	16	400	62		62	
1970	7	422	299	214	140	195	23	188	43	18	19	455	66		66	
1975	8	480	261	171	131	184	15	180	101	21	22	450	59		59	
1980	7	518	284	158	147	180	15	176	157	22	25	412	59	287	60	
1985	7	567	306	150	117	199	15	195	172	27	30	475	61	359	69	
1990	7	189	338	143		243	20	240			36	500	63	247	156	78
1991	7	261	346	140		253		253			37	466	63	234	150	79
1992	7	327	353	151		291		291			38	460	66	245	150	86
1993	7	307	356	154		317		317			40	528	70	228	153	90
1994	7	474	370	160		326		326			40	510	68	221	159	91
1995	7	450	389	157		366		366			43	422	69	231	157	93
1996	7	462	403	167		374		374			44	398	72	399	142	103
1997	7	511	388	159		390		390			45	394	73	412	129	104
1998	7	510	405	162		333		333			48	376	76	404	125	106
1999	7	476	454	175		316		316			48	475	80	406	116	109
2000	7	486	449	168		314		314			50	475	80	418	118	109

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2000. Millioner tonn.

Goods transport in external trade. 1966–2000. Million tonnes.

	.....TIL/FRA FASTLANDET.....						OLJE/GASS-EKSPORT FRA SOKKELEN			SUM
	.....To/from the mainland.....						<i>Export of oil/gas from.....the North Sea.....</i>			<i>Total</i>
År Year	Skip Ship	Jernbane Railway	Bil Lorry	Fløting Floating	Fly Aircraft	I alt Total	Skip Ship	Rør line	I alt Total	
1966	26,7	1,3	1,5	0,2	0,0	29,7				
1970	37,7	2,2	2,9	0,1	0,0	42,9				
1975	36,4	1,7	3,1	0,1	0,0	41,3	4,7	2,8	7,5	48,8
1976	38,5	1,3	3,0	0,1	0,0	42,9	0,2	13,3	13,5	56,4
1977	37,2	1,3	3,1	0,1	0,0	41,7	0,0	13,6	13,6	55,3
1978	37,5	1,3	3,3	0,1	0,0	42,2	1,4	26,4	27,8	70,0
1979	40,7	1,7	3,7	0,1	0,0	46,2	0,1	34,8	34,9	81,1
1980	39,8	1,8	3,8	0,1	0,0	45,5	1,6	41,1	42,7	88,2
1981	36,1	1,7	3,8	0,1	0,0	41,7	3,5	36,2	39,7	81,4
1982	34,6	1,6	3,9	0,1	0,0	40,2	5,4	33,8	39,2	79,4
1983	34,5	1,5	4,3	0,0	0,0	40,3	10,9	33,4	44,3	84,6
1984	37,4	1,6	4,5	0,2	0,0	43,7	13,7	36,2	49,9	93,6
1985	37,8	1,8	4,6	0,3	0,0	44,5	18,2	33,7	51,9	96,4
1986	40,0	1,8	5,2	0,2	0,0	47,2	22,9	31,8	54,7	101,9
1987	38,2	1,8	5,6	0,2	0,0	45,8	31,7	36,0	67,7	113,5
1988	40,8	1,6	5,2	0,1	0,0	47,7	30,0	39,5	69,5	117,2
1989	43,1	1,4	5,5	0,1	0,0	50,1	44,7	42,6	87,3	137,4
1990	49,4	1,3	5,4	0,1	0,0	56,2	55,0	42,2	97,2	153,4
1991	49,5	1,3	5,2	0,1	0,0	56,1	56,5	45,1	101,6	157,7
1992	53,7	1,4	5,2	0,0	0,0	60,4	66,3	46,6	112,9	173,3
1993	55,3	1,3	5,2	0,0	0,0	61,8	74,2	45,0	119,2	181,0
1994	61,0	1,5	6,1	0,0	0,0	68,7	86,7	46,5	133,2	201,9
1995	63,4	1,5	6,6	0,0	0,0	71,6	96,1	48,1	144,2	215,8
1996	66,0	1,5	6,6	0,0	0,1	74,1	111,6	55,5	167,1	241,2
1997	72,8	1,6	7,2	0,0	0,1	81,6	112,0	59,5	171,5	253,1
1998	72,1	1,7	7,7	0,0	0,1	81,5	108,1	57,6	165,7	247,2
1999	71,5	1,6	7,9	0,0	0,1	81,1	106,5	60,5	167,0	248,1
2000	70,6	1,7	8,2	0,0	0,1	80,6	116,7	60,7	177,4	258,0

Tabell 8: Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område. 1966-2000. Millioner tonnkilometer.

Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966-2000. Million tonne-kilometres.

År <i>Year</i>	Skip <i>Ship</i>	Jernbane <i>Railway</i>	Bil <i>Lorry</i>	Fløting <i>Floating</i>	Fly <i>Air craft</i>	SUM <i>Total</i>
1966	11748	355	205	22	3	12333
1967	13494	374	202	20	4	14094
1968	14519	410	247	11	4	15191
1969	15429	458	272	33	4	16196
1970	17040	540	371	22	5	17978
1971	15923	438	411	17	6	16795
1972	17110	368	410	11	6	17905
1973	18007	363	373	15	7	18765
1974	17860	441	408	14	19	18742
1975	16317	445	399	16	10	17187
1976	16988	364	382	10	3	17747
1977	16232	373	394	18	3	17020
1978	16601	387	422	13	3	17426
1979	18204	475	468	25	3	19175
1980	17642	511	487	11	3	18654
1981	16703	502	479	14	3	17701
1982	15804	476	490	7	3	16780
1983	16319	411	545	3	3	17281
1984	17674	440	567	40	4	18725
1985	17861	470	690	44	5	19070
1986	18544	496	842	35	6	19923
1987	17308	482	974	28	6	18798
1988	19510	426	962	11	8	20917
1989	21094	394	1018	11	8	22525
1990	24648	358	999	8	7	26021
1991	25002	350	965	6	6	26330
1992	27762	377	963	1	6	29109
1993	28250	339	965	0	8	29562
1994	31108	387	1136	0	9	32640
1995	32124	404	1220	0	9	33758
1996	33738	391	1224	0	11	35364
1997	37453	417	1334	0	12	39216
1998	36496	454	1423	0	13	38385
1999	36581	415	1469	0	15	38480
2000	36289	457	1512	0	16	38274

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966-2000. Millioner tonn.

Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966-2000. Million tonnes.

År <i>Year</i>	Skip <i>Ship</i>	Jernbane <i>Railway</i>	Bil <i>Lorry</i>	Fløting <i>Floating</i>	SUM <i>Total</i>
1966	63	9	145	1	219
1967	68	10	151	1	230
1968	73	10	158	1	242
1969	79	10	165	1	255
1970	86	10	173	1	270
1971	86	10	182	1	278
1972	93	9	190	1	292
1973	97	9	198	1	305
1974	97	9	203	1	310
1975	94	10	207	1	312
1976	98	11	212	1	321
1977	97	10	212	1	320
1978	99	10	213	0	322
1979	102	11	214	1	327
1980	103	11	214	0	329
1981	96	10	203	1	310
1982	98	10	210	1	318
1983	99	9	216	0	324
1984	102	10	225	1	338
1985	107	11	221	1	339
1986	109	11	238	0	358
1987	107	11	244	0	362
1988	116	9	248	0	373
1989	118	9	244	0	371
1990	130	8	236	0	375
1991	128	8	231	0	367
1992	136	7	227	0	370
1993	134	7	212	0	353
1994	141	6	226	0	374
1995	135	6	230	0	371
1996	146	6	251	0	403
1997	165	7	268	0	440
1998	171	8	272	0	451
1999	178	8	273	0	458
2000	178	8	278	0	463

1) Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen

1) *Transport from the North Sea not included*

Tabell 10: Samlet godstransportarbeid på norsk område. 1966-2000. ¹⁾ Milliarder tonnkilometer.

Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966-2000¹⁾ Billion tonne-kilometres.

År <i>Year</i>	Skip <i>Ship</i>	Jernbane <i>Railway</i>	Bil <i>Lorry</i>	Fløting <i>Floating</i>	SUM <i>Total</i>
1966	20,1	1,6	2,6	0,2	24,4
1967	22,4	1,7	2,7	0,2	27,0
1968	23,6	1,7	3,0	0,1	28,4
1969	24,8	1,9	3,2	0,1	30,0
1970	27,3	2,0	3,6	0,1	33,0
1971	26,1	1,9	3,9	0,1	31,9
1972	27,7	1,8	4,1	0,1	33,7
1973	28,7	1,8	4,4	0,1	35,1
1974	28,4	2,0	4,7	0,1	35,2
1975	26,2	2,0	5,0	0,1	33,2
1976	27,0	2,0	5,2	0,1	34,3
1977	26,0	2,0	5,3	0,1	33,3
1978	26,0	1,9	5,4	0,1	33,4
1979	27,5	2,1	5,6	0,1	35,2
1980	27,8	2,2	5,7	0,1	35,7
1981	26,6	2,2	5,6	0,1	34,4
1982	26,8	2,0	5,9	0,1	34,8
1983	27,1	1,9	6,2	0,0	35,3
1984	28,2	2,1	6,9	0,1	37,2
1985	29,7	2,2	7,1	0,1	39,1
1986	30,0	2,3	8,0	0,0	40,4
1987	28,9	2,2	8,6	0,0	39,8
1988	32,3	2,1	9,1	0,0	43,5
1989	33,7	2,2	9,2	0,0	45,1
1990	38,0	2,0	9,2	0,0	49,3
1991	37,7	2,1	9,3	0,0	49,0
1992	42,3	2,1	9,3	0,0	53,8
1993	42,0	2,1	9,2	0,0	53,4
1994	45,5	2,0	9,8	0,0	57,4
1995	45,0	2,1	10,9	0,0	57,9
1996	52,5	2,2	11,9	0,0	66,6
1997	59,1	2,4	13,2	0,0	74,7
1998	59,7	2,4	14,1	0,0	76,1
1999	62,7	2,4	14,3	0,0	79,3
2000	62,1	2,3	15,0	0,0	79,3

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen

¹⁾ *Transport from the North Sea not included*

Tabell 11: Innenlands trafikkarbeide på veg. 1973-2000. Millioner kjøretøykilometer.
Domestic road traffic. 1973-2000. Million Vehicle-Kilometres.

	.....PERSONTRANSPORT.....						...GODSTRANSPORT...			TRANSPORT I ALT	
	.....Passenger transport.....						.....Goods transport.....			Total transport	
År	Rute- biler <i>Schedu- led tr.</i>	Drosjer <i>Taxis</i>	Utleie- biler <i>Car hire</i>	Person- biler <i>Private cars</i>	Motor- sykler <i>Motor- cycles, mopeds</i>	Sum	Rute- biler <i>Schedu- led tr.</i>	Leie-og egetr <i>Vans and lorries</i>	Sum		%vekst % <i>growth</i>
<i>Year</i>	<i>port</i>	<i>Taxis</i>	<i>Car hire</i>	<i>Private cars</i>	<i>Motor- cycles, mopeds</i>	<i>Total</i>	<i>port</i>	<i>lorries</i>	<i>Total</i>		<i>growth</i>
1973	253	413		10901	641	12208	90	1701	1791	13999	
1974	257	400		11396	621	12674	92	1720	1812	14486	3,5
1975	263	384		12295	593	13535	86	1739	1825	15360	6,0
1976	270	384		13429	523	14606	86	1794	1880	16486	7,3
1977	278	393		14446	520	15637	90	1871	1961	17598	6,7
1978	282	403		14994	524	16203	86	1929	2015	18218	3,5
1979	285	411		15742	525	16963	112	1820	1932	18895	3,7
1980	292	417		15689	468	16866	112	1791	1903	18769	-0,7
1981	301	417		15866	480	17064	107	1692	1799	18863	0,5
1982	292	423		16400	509	17624	107	1731	1838	19462	3,2
1983	301	435		17094	529	18359	116	1755	1871	20230	3,9
1984	304	456		18006	547	19313	122	1920	2042	21355	5,6
1985	309	354	171	19619	579	21033	120	2057	2177	23210	8,7
1986	319	379	214	21114	641	22667			2652	25319	9,1
1987	327	390	231	22171	655	23774			2855	26629	5,2
1988	329	357	205	22477	634	24002			3058	27060	1,6
1989	332	364	160	22869	645	24371			3143	27514	1,7
1990	324	402	126	23029	645	24527			3228	27755	0,9
1991	321	394	112	22891	641	24360			3313	27673	-0,3
1992	330	420	108	22899	641	24397			3398	27795	0,4
1993	338	425	119	23235	641	24758			3482	28240	1,6
1994	350	431	167	23581	636	25165			3607	28772	1,9
1995	332	435	230	23698	644	25338			3795	29133	1,3
1996	337	438	292	24658	676	26401			3860	30261	3,9
1997	344	462	445	24573	732	26555			4292	30847	1,9
1998	356	471	618	25197	796	27438			4291	31729	2,9
1999	356	462	680	25374	854	27727			4311	32038	1,0
2000	356	449	698	25721	906	28129			4430	32559	1,6

**Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾
1980-2000. Tusen enkeltreiser.**

*International Passenger Transport by Mode of Transport.
Thousand Passengers 1980-1999. One-way Trips.*

År Year	Sjøtransport Water transport	Jernbane State railways	Lufttransport Air transport	Sum Kollektiv Total	Veg- transport Road transport	Sum inkl. veg Total incl. road transport
1980	2 086	620	2 454	5 160		
1981	2 238	629	2 472	5 339		
1982	2 394	559	2 802	5 755		
1983	2 476	474	3 075	6 025		
1984	2 759	401	3 454	6 614		
1985	2 915	410	3 927	7 252		
1986	3 251	363	4 135	7 749		
1987	3 280	366	4 464	8 110		
1988	3 651	287	4 471	8 409		
1989	4 009	311	4 133	8 453		
1990	4 138	299	4 423	8 860		
1991	4 243	211	4 038	8 492		
1992	4 634	221	4 559	9 415		
1993	4 831	238	4 842	9 911		
1994	5 121	168	5 343	10 682		
1995	5 006	134	5 572	10 712	12 000	22 712
1996	5 394	130	6 299	11 823	12 700	24 523
1997	5 769	110	7 154	13 033	13 700	26 733
1998	6 032	116	7 590	13 738	15 000	28 738
1999	6 107	221	7 991	14 319	16 600	30 919
2000	6 180	202	8 129	14 511	18 100	32 611

¹⁾ Eksakte oppgaver for transport på veg finnes ikke. På grunnlag av Vegdirektoratets kjøretøytellinger ved grensen har TØI beregnet tall for årene 1995 - 2000. Personer i godsbiler og busser er ikke inkludert i disse tallene.

Tabeller

Del B

Tabell 21: Registrert og *framskrevet*¹⁾ folkemengde. 1. januar 1950-2050.**Tusen.***Population. Registered 1 January 1950-2001 and Projected
1 January 2005-2050.*

År <i>Year</i>	I alt <i>Total</i>	16-66 år <i>16-66 years</i>
1950	3 250	2 165
1960	3 568	2 251
1970	3 863	2 434
1975	3 998	2 517
1980	4 079	2 587
1985	4 146	2 678
1986	4 159	2 699
1987	4 174	2 720
1988	4 198	2 740
1989	4 221	2 759
1990	4 233	2 766
1991	4 250	2 775
1992	4 274	2 789
1993	4 299	2 803
1994	4 325	2 816
1995	4 348	2 829
1996	4 369	2 842
1997	4 393	2 855
1998	4 418	2 871
1999	4 445	2 891
2000	4 479	2 914
2001	4 503	2 934
2005	4 592	3 025
2010	4 692	3 141
2020	4 893	
2030	5 085	3 200
2050	5 220	3 212

¹⁾ Alternativ MMMM i SSB's "Framskriving av folkemengden 1999-2050".

According to Statistics Norway: Population projection, 1999-2050, alternative MMMM.

Kilde: SSB Befolkningsstatistikk.

Source: Population Statistics, Statistics Norway.

Tabell 22: Antall førerkort¹⁾ etter kjønn. 31. desember 1980-2000.

Driving License by Gender. 31 December 1980-2000.

År <i>Year</i>	I alt <i>Total</i>	Menn <i>Males</i>	Kvinner <i>Females</i>
1980	1 757 792	1 111 212	646 580
1981	1 836 223	1 144 215	692 008
1982	1 907 013	1 174 474	732 539
1983	1 978 960	1 204 608	774 352
1984	2 051 097	1 234 892	816 205
1985	2 128 583	1 270 557	858 026
1986	2 187 718	1 289 400	898 318
1987	2 252 574	1 315 941	936 633
1988	2 312 395	1 340 221	972 174
1989	2 368 534	1 362 825	1 005 709
1990	2 436 888	1 395 519	1 041 369
1991	2 503 480	1 426 948	1 076 532
1992	2 555 403	1 448 342	1 107 061
1993	2 602 211	1 467 441	1 134 770
1994	2 644 953	1 484 171	1 160 782
1995	2 680 352	1 497 108	1 183 244
1996	2 713 514	1 509 590	1 203 924
1997	2 748 579	1 522 820	1 225 759
1998	2 781 503	1 534 915	1 246 588
1999	2 757 462	1 511 719	1 245 743
2000	2 783 610	1 519 711	1 263 899

¹⁾ Alle førerkortklasser, også inkludert mopedførerbevis

Kilde: Statens Vegvesen, Veg- og kjøretøystatistikk.

Source: Directorate of Public Roads.

Tabell 23: Registrerte biler. 31. desember 1950-2000. (Avrundet til nærmeste 500.)
Registered Automobiles. 31 December 1950-2000.

År <i>Year</i>	Sum biler <i>Total</i>	Personbiler <i>Passenger Cars</i>	Lastebiler mv ¹⁾ <i>Lorries</i>	Varebiler mv ²⁾ <i>Vans</i>	Busser <i>Buses</i>
1950	118 500	65 000	33 500	16 000	4 000
1955	208 000	122 000	49 000	32 500	4 500
1960	340 000	225 500	50 500	59 000	5 000
1965	558 500	435 500	52 500	64 500	6 000
1970	835 500	694 000	69 500	65 000	7 000
1975	1 101 000	953 500	63 500	75 000	9 000
1980	1 398 000	1 233 500	76 000	76 500	12 000
1985	1 763 500	1 514 000	102 000	130 500	17 000
1986	1 875 000	1 592 000	118 500	146 000	18 500
1987	1 926 000	1 623 000	126 500	157 000	19 000
1988	1 936 000	1 622 000	131 500	162 000	20 000
1989	1 933 000	1 612 500	135 000	165 000	20 000
1990	1 942 500	1 613 000	143 500	165 000	21 000
1991	1 949 000	1 615 000	146 500	164 500	23 000
1992	1 961 000	1 619 500	149 500	165 500	27 000
1993	1 985 500	1 633 000	153 500	170 000	29 000
1994	2 020 000	1 653 500	159 500	176 500	30 500
1995	2 066 500	1 684 500	165 500	184 000	32 500
1996	2 053 500	1 661 000	171 500	186 500	34 000
1997	2 170 000	1 758 000	178 500	198 500	35 000
1998	2 213 500	1 786 500	182 000	209 000	36 000
1999	2 253 500	1 813 500	183 500	219 500	37 000
2000	2 297 500	1 852 000	176 000	233 000	36 500

1) T o m 1970 med nyttelast 1 000 kg eller mer, senere med totalvekt 3 500 kg eller mer. Inkludert kombinerte biler.

The years 1950-1970: Vehicles with a carrying capacity of minimum 1 ton. Later years: Vehicles with a total weight of 3.5 tonnes or more.

2) T o m 1970 med nyttelast inntil 1 000 kg, senere med totalvekt inntil 3 500 kg.

The years 1950-1970: Vehicles with a carrying capacity up to 1 ton. Later years: Vehicles with a total weight less than 3.5 tonnes.

Kilde: Vegdirektoratet.

Source: Norwegian Road Federation.

Tabell 24: Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1987-2000 (1998=100).*Consumer Price Index. Group Indices for Travel and Transport. 1987-2000 (1998=100).*

Vare- og tjenestegruppe <i>Commodity and service group</i>	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Konsumprisindeksen i alt <i>Consumer price index, total</i>	76,9	80,4	83,7	86,6	88,6	90,6	91,9	94,2	95,3	97,8	100,0	102,3	105,5
Transport <i>Transport</i>	70	74	77	82	84	88	90	94	95	98	100	102,9	108,5
Kjøp av biler <i>Motor car</i>	80	83	84	86	88	94	98	102	97	99	100	99,6	100,4
Reservedeler og tilbehør <i>Spare parts and accessories</i>	75	78	80	81	84	88	88	90	92	95	100	104,3	105,6
Drivstoff og smøremidler <i>Fuel and lubricants</i>	58	62	68	78	82	87	87	92	93	100	100	106,8	121,9
Vedlikehold og reparasjon på verksted <i>Maintenance and repair</i>	67	71	74	77	78	80	82	86	90	94	100	105,6	112,2
Jernbane, T-bane og trikk <i>Railway and tram</i>	72	77	81	86	92	92	92	92	97	97	100	104,5	107,6
Buss <i>Bus</i>	69	75	77	82	84	88	90	92	95	98	100	105,7	
Drosjebil <i>Taxi</i>	75	75	79	82	83	84	86	93	98	98	100	102,9	
Fly <i>Aircraft</i>	63	68	71	76	78	80	81	85	89	93	100	103,6	119,4
Båt <i>Ship</i>	71	78	81	87	93	95	96	98	99	97	100	106,8	115,4

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Konsumprisindeksen.

Source: Statistics Norway, Consumer price index.

Tabell 25: Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975-2000.
Millioner liter.

Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975-2000.
Million litres.

År <i>Year</i>	Bilbensin <i>Motor Gasoline</i>	Autodiesel <i>Autodiesel</i>	Jetdrivstoff <i>Jet Fuel</i>
1975	1 544	694	332
1980	1 880	892	484
1985	2 150	1 137	592
1986	2 297	1 280	631
1987	2 376	1 328	664
1988	2 402	1 295	653
1989	2 409	1 267	662
1990	2 413	1 283	625
1991	2 346	1 302	596
1992	2 292	1 403	629
1993	2 288	1 548	602
1994	2 280	1 501	692
1995	2 252	1 622	681
1996	2 286	1 743	734
1997	2 248	1 768	796
1998	2 273	1 873	772
1999	2 256	1 926	901
2000	2 189	1 861	773

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Source: Statistics Norway.

Tabell 26: Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983-2000.

Road Traffic Accidents. Persons Killed or Injured, by Group of Roaduser. 1983-2000.

År <i>Year</i>	Ulykker i alt <i>All accidents</i>	Drepte i alt <i>Killed</i>	I alt <i>Total</i>	Personer drept eller skadd <i>Persons killed or injured</i>							
				Førere og passasjerer på <i>Drivers and passengers of</i>					Personer på spark, kjelke og ski <i>Persons sledging and skiing</i>			Personer på traktor o a Drivers on tractor etc
				Bilførere <i>Drivers of automobiles</i>	Bilpassasjerer <i>Passengers of automobiles</i>	Motor-sykel <i>Motor-cycle</i>	Moped <i>Moped</i>	Sykkel <i>Bicycle</i>	Fot-gjengere <i>Pedestrians</i>		
1983	8 227	409	11 017	3 495	3 103	863	858	1 012	1 548	78	60
1984	8 512	407	11 501	3 888	3 324	833	824	1 022	1 472	63	75
1985	8 975	402	12 304	4 386	3 618	910	877	949	1 434	63	67
1986	9 141	452	12 458	4 609	3 462	896	988	826	1 542	76	59
1987	8 335	398	11 488	4 445	3 346	715	788	699	1 340	77	78
1988	8 167	378	11 340	4 663	3 303	572	703	675	1 284	79	61
1989	8 494	381	11 871	4 812	3 404	549	836	854	1 322	33	61
1990	8 801	332	12 218	5 142	3 415	544	830	961	1 242	26	58
1991	8 667	323	12 035	5 066	3 501	468	768	949	1 189	25	69
1992	8 495	325	11 729	5 148	3 329	455	626	1 023	1 044	26	78
1993	8 642	281	11 817	5 192	3 198	516	612	1 078	1 056	55	110
1994	8 406	283	11 530	5 188	3 082	491	571	1 005	1 068	58	67
1995	8 625	305	12 061	5 402	3 325	592	546	952	1 111	45	88
1996	8 779	255	12 280	5 559	3 398	646	510	1 005	1 043	54	65
1997	8 765	303	12 126	5 604	3 240	721	480	970	1 007	33	71
1998	8 864	352	12 472	5 775	3 405	748	449	913	1 036	38	108
1999	8 361	304	11 764	5 478	3 256	783	404	821	920	34	68
2000	8 440	341	12 003	5 754	3 208	743	396	808	998	25	71

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Veitrafikkulykker.

Source: Statistics Norway.

Tabell 27: Utslipp til luft etter kilde. 2000. Foreløpige tall. Tusen tonn når ikke annet er oppgitt.

Emission to Air by Source. 2000. Preliminary Figures. 1000 Tonnes unless Specified Otherwise.

Kilde	CO ₂	SO ₂	NO _X	NMVOC	CO	Pb	Partikler Particulates
	Mill. tonn Million Tonnes					Tonn Tonnes	
I alt Total	41,6	28,7	230,6	350,6	565,4	6,3	23,3
Stasjonær forbrenning <i>Stationary combustion</i>	17,2	6,8	49,1	14,2	163,7	1,4	15,8
Prosessutslipp <i>Process and evaporation</i>	8,3	17,6	11,7	273,1	33,0	4,2	1,5
Mobil forbrenning <i>Mobile combustion</i>	16,2	4,2	169,8	63,3	368,6	0,7	6,0
Vegtrafikk <i>Road traffic</i>	9,3	1,2	54,5	45,4	308,2	0,2	3,2
- Bensindrevne <i>Gasoline-driven</i>	4,9	0,3	23,2	36,5	275,3	0,0	0,4
--Lette kjøretøy <i>Passenger cars</i>	4,9	0,3	22,6	36,0	272,5	0,0	0,3
--Tunge kjøretøy <i>Heavy vehicles</i>	0,0	0,0	0,6	0,5	2,8	0,0	0,0
- Dieseldrevne <i>Diesel-driven</i>	4,3	0,8	31,1	4,1	15,4	0,1	2,9
--Lette kjøretøy <i>Passenger cars</i>	1,6	0,3	3,8	1,4	6,0	0,0	1,2
--Tunge kjøretøy <i>Heavy vehicles</i>	2,7	0,5	27,3	2,8	9,4	0,1	1,6
-Motorsykler, mopeder, <i>Motorcycles, mopeds, scooters</i>	0,1	0,0	0,1	4,7	17,5	0,0	0,0
Snøscooter	0,0	0,0	0,0	1,6	3,0	0,0	0,0
Småbåt, <i>pleasureboats</i>	0,2	0,0	1,0	8,8	19,7	0,0	0,3
Motorredskap <i>Motorized tools</i>	0,8	0,1	11,5	3,8	25,7	0,0	1,4
Jernbane <i>Railways</i>	0,1	0,0	0,8	0,1	0,2	0,0	0,1
Luftfart <i>Air traffic</i>	1,4	0,1	1,9	0,6	2,6	0,4	0,1
Skip og båter <i>Ships and boats</i>	4,5	2,8	100,0	3,2	9,6	0,1	0,9
- Kysttrafikk mm. <i>Coastal traffic etc</i>	2,7	1,9	59,4	2,0	2,1	0,1	0,6
- Fiske <i>Fishing fleet</i>	1,6	0,9	34,8	0,8	6,9	0,0	0,3
- Mobile oljerigger mm <i>Mobile oil rigs etc.</i>	0,3	0,1	5,7	0,4	0,6	0,0	0,0

Kilde: SSB Statistiske analyser: Naturressurser og miljø 2000, tabell F6.

Source: Statistics Norway, *Natural Resources and the Environment 2000*, table F6.

Tabell 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979-2000. Årlig volumendring i prosent.

*Gross Domestic Product and Private Consumption. 1979-2000.
Percentage change in volume from preceding year.*

År <i>Year</i>	Brutto- nasjonalprodukt <i>Gross Domestic Product</i>	Konsum i husholdninger <i>Private Consumption</i>	
		I alt <i>Total</i>	Transport, post- og teletjeneste <i>Transport and Communication</i>
1979	4,3	4,1	7,7
1980	5,0	1,9	4,0
1981	1,0	-0,1	2,1
1982	0,2	0,8	4,2
1983	3,5	1,9	-1,3
1984	5,9	3,3	2,7
1985	5,2	9,9	23,3
1986	3,6	5,0	4,9
1987	2,0	-0,9	-12,0
1988	-0,1	-2,2	-11,8
1989	0,9	-0,7	-8,0
1990	2,0	0,6	4,6
1991	3,1	1,3	-5,4
1992	3,3	2,2	4,2
1993	2,7	2,3	2,6
1994	5,5	4,0	8,7
1995	3,8	3,6	3,7
1996	4,9	5,5	11,6
1997	4,7	3,8	3,0
1998	2,4	3,5	1,0
1999	1,1	2,3	0,7
2000	2,3	2,5	2,5

Kilde: SSB: Nasjonalregnskapsstatistikk.

Source: Statistics Norway, National Accounts Statistics.