

Transportytelser i Norge 1946 - 2005

Arne Rideng

ISSN 0808-0808-1190

ISBN 82-480-0695-6 Papirversjon

ISBN 82-480-0696-4 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2006

Tittel: Transportytelser i Norge 1946-2005

Forfatter(e): Arne Rideng

TØI rapport 862/2006

Oslo, 2006-12

57 sider

ISBN 82-480-0695-6

Papirversjon

ISBN 82-480-0696-4

Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet

Prosjekt: 358 Samferdselsstatistikk

Prosjektleder: Arne Rideng

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Statistikk; Persontransport; Godstransport; Transportytelse

Sammendrag:

Rapporten inneholder tall for transportytelsene i 2005 og ajourførte tall for tidligere år. En del annen statistikk med relevans for samferdselssektoren er også tatt med. Veksten i persontransportarbeidet i 2005 er beregnet til 1,6 prosent. Vegtrafikken økte med 2,6 prosent. Trafikken med buss og jernbane økte også i 2005, det samme gjaldt flytrafikken innenlands. Persontrafikken til og fra utlandet var rekordstor i 2005, omtrent 50 millioner reiser ble foretatt over grensen. Godstransportarbeidet innenlands økte med 3,4 prosent i 2005, og både skip, bane og veg hadde vekst. Utenrikshandelen til/fra fastlandet endret seg lite i 2005, målt etter vekt, mens eksporten av olje og gass direkte fra sokkelen sank med fire prosent samme år.

Title: Transport volumes in Norway 1946-2005

Author(s): Arne Rideng

TØI report 862/2006

Oslo: 2006-12

57 pages

ISBN 82-480-0695-6

Paper version

ISBN 82-480-0696-4

Electronic version

ISSN 0808-1190

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 2005 are presented together with other relevant Norwegian transport statistics. Domestic passenger transport performance increased by 1.6 per cent in 2005. Road traffic rose by 2.6 per cent. Public transport by bus and rail increased in 2005. Domestic air transport also showed an upward trend. International Passenger Transport in 2005 was higher than ever, about 50 million trips being taken. Domestic freight transport increased by 3.4 per cent in 2005, all three modes - sea, road and rail - showing considerable growth. The volume of freight to and from the mainland was at about the same level in 2005 as in the year before. Oil and gas exported directly from the Norwegian continental shelf decreased by four per cent in 2005.

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 samarbeid med Statistisk sentralbyrå, som har skaffet til veie mye av datagrunnlaget. I tillegg til nye talloppgaver for året 2005 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 seneste 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 2005 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, å 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, desember 2006
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Omfang og definisjoner	1
1.2 Rapportens innhold	3
2 Hovedtrekk i utviklingen	4
3 Persontransport	11
3.1 Innenlandsreiser – tabell 1-3 og tabell 11	11
3.2 Utenlandsreiser – tabell 12	22
4 Godstransport	24
4.1 Innenlandske transporter – tabell 4-6 og tabell 11	24
4.2 Utenrikshandelens transporter – tabell 7-10	28
Litteratur	30
Tabeller	32

Sammendrag:

Transportytelser i Norge 1946-2005

Generelt

Veksten i persontransportarbeidet i 2005 er beregnet til 1,6 prosent, litt høyere enn året før. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene steg med tre prosent i 2005, mens vekstraten for persontransportarbeidet med personbil er estimert til 1,4 prosent. Vegsektoren (buss, bil og MC) har nå en markedsandel på 88 prosent av transportarbeidet, flyet utfører seks prosent og bane (jernbane og sporveg) om lag fem prosent. Den siste prosenten utføres av båt og ferge.

Godstransporten til sjøs har økt jevnt de seneste årene. Også transportarbeidet på veg og bane gikk betydelig opp i 2005. Jernbanens transportarbeid økte særlig mye både i 2004 og 2005, og mer enn 2,2 milliarder tonnkilometer ble fraktet på bane i løpet av 2005. Alt dette bidro til at det samlet sett ble en oppgang på 3,4 prosent i utført transportarbeid på fastlandet i 2005. Økningen i transportert godsmengde var mer beskjeden, nemlig 0,8 prosent.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) og privat konsum i husholdningene steg med henholdsvis 2,3 og 3,2 prosent i 2005. Dette er en vekstrate som ligger på et nivå som vi har hatt i gjennomsnitt i de siste fem år, både når det gjelder BNP og privat konsum. Den årlige befolkningsveksten endrer seg lite fra år til år, og de seneste årene har den ligget på om lag 0,7 prosent.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var den generelle prisveksten i 2005 1,6 prosent. Men i enkelte deler av transportsektoren var prisveksten mye høyere: Prisene på drivstoff til bil (bensin og diesel) steg med nesten ni prosent i 2005, det samme gjaldt reservedeler til biler. Vedlikehold og reparasjon av biler ble fem prosent dyrere i 2005 enn i 2004. Billettene på bane (tog, trikk og T-bane) økte med 4,5 prosent i 2005, mens takstene med buss og taxi under ett steg i gjennomsnitt med én prosent. Prisen på flybillettene gikk opp igjen etter flere år med nedgang.

Persontransport med bil

Det var registrert 2 523 000 biler i Norge ved utgangen av 2005, noe som betyr en økning på 65 000 biler fra året før. Av bilene var 2 029 000 personbiler og om lag 303 000 varebiler og kombinerte biler. En stor andel av varebilene driver også persontransport, det samme gjelder i enda høyere grad de kombinerte bilene og minibussene. En har derfor beregnet at det ved inngangen til 2006 var registrert 2,25 millioner biler som i hovedsak brukes til persontransport.

Salget av nye personbiler sank fra 115 000 biler i 2004 til om lag 110 000 biler i 2005. Tallet på førstegangsregistrerte brukte biler var 30 000 i 2005, om lag 2 000 flere enn året før. 96 000 personbiler og 6 000 varebiler ble vraket mot pant i 2005. Gjennomsnittsalderen for personbilene har i tre år nå ligget fast på 10,2 år. Gjennomsnittsalderen for varebilene var 7,2 år i 2005.

Trafikken på vegene økte med 2,6 prosent i 2005, gjennomsnittlig trafikkvekst for de seneste fem år var 2,3 prosent per år. Gjennomsnittlig kjørelengde for personbilene var uforandret fra 2004, nemlig 13 600 kilometer. For 2005 har en forutsatt et gjennomsnittsbelegg i personbilene på 1,71 personer per kjøretøykilometer. Gjennomsnittlig turlengde for personbilene har gått opp fra 13,6 kilometer i 1998 til 14,1 kilometer i 2005.

Det var 8 078 registrerte trafikkulykker med personskaade i 2005, en nedgang på om lag 350 ulykker fra året før. 11 214 personer ble skadet i disse ulykkene, som er noen færre skadde enn i 2004. Antall drepte i trafikken gikk ned fra 257 personer i 2004 til 224 personer i 2005.

Kollektivtransporten

Statistikken for buss de seneste årene har vært mangelfull. SSB har nå utarbeidet tall basert på nye kilder, og resultatene viser at antall reiser med buss har økt en del de siste fem–seks årene. I 2005 gikk antall reiser litt ned, men da reisene i gjennomsnitt er blitt en del lengre, ble det likevel en økning i transportarbeidet med buss på 3,5 prosent.

Tallet på reiser med forstadsbanene i Oslo økte med hele 12 prosent, men denne store økningen må ses på bakgrunn av lave tall i 2004 på grunn av driftsforstyrrelser. Antall reiser med trikken økte med hele 18 prosent i 2005, mens Gråkallbanen i Trondheim hadde om lag samme antall passasjerer som året før.

Året 2005 ble det foretatt 52,3 millioner reiser innenlands med tog, mot 51,2 millioner året før. Økningen skyldes særlig flere passasjerer på mellomdistansene i Sør-Norge. Flytoget fraktet 4,4 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2005, mot 4,2 millioner året før. Denne økningen gjenspeiler veksten i flytrafikken på Gardermoen. Om lag en halv million passasjerer reiste med Flåmsbana i 2005.

Flytrafikken innenlands vokser igjen. Det ble foretatt 9,5 millioner flyreiser innenlands i 2005, og dette var om lag 200 000 flere enn i 2004.

Reiser til og fra utlandet

Det føres ikke nøyaktig statistikk over tallet på grensepasseringer på veg, men Transportøkonomisk institutt har på grunnlag av Vegdirektoratets tellinger beregnet at omlag 12,3 millioner såkalte "lette kjøretøyer" passerte grensen i løpet av 2005, enten inn til eller ut av Norge. Dette tilsvarer 32 millioner personer over grensen på veg. 82 prosent av kjøretøyene som passerer grensen, er registrert i Norge, 13 prosent i Sverige og de siste fem prosent er registrert i andre land.

Tallet for grensepasseringer foretatt med rutebuss er basert på estimater. Til sammen fraktet tog og rutebuss 0,5 millioner personer over grensen, noenlunde likt fordelt på begge transportmidler. Utenlandsfergene sto for 6,5 millioner enkeltreiser mellom Norge og utlandet, noe som betyr en liten økning fra 2004.

Når det gjelder flyreisene, er det foretatt endringer i beregningsgrunnlaget. Tidligere år har anslagene for trafikken mellom Norge og utlandet vært for lave, idet passasjerer som først foretok en reise innenlands i forbindelse med reisen fra Norge til utlandet, ikke ble regnet med. Dette er rettet opp fra og med 2003 og det meste av veksten i flytrafikken fra 2002 til 2003 er derfor ikke reell, men skyldes denne endringen. Det ble foretatt nesten 11,8 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet i 2005, det høyeste tallet noensinne.

Godstransporten

Godstransportarbeidet og godsmengde fraktet med skip har økt betydelig de seneste årene. I 2005 ble veksten i godstransportarbeidet med skip likevel beskjedent, om lag to prosent. Godstransporten på jernbane økte med hele ni prosent i 2005. Transportarbeidet på veg og fraktet godsmengde på veg har også økt betydelig de seneste årene. For alle transportmidler under ett økte transportarbeidet med fire prosent i 2005, mens det bare var en mindre økning for fraktet godsmengde.

Godstransporten til sjøs, på jernbane og med godsbil har helt ulike strukturer. Mens det meste av transporten med godsbiler skjer over korte avstander, tar skipene og togene seg av de tunge transporter som skal transporteres langt. Dette viser seg ved at gjennomsnittlig transportlengde for godsbilene var 62 kilometer, mens den for leie- og egentransporten til sjøs var 446 kilometer. Godstransporten med jernbane står i en mellomstilling, med en gjennomsnittlig transportlengde i 2005 på 308 kilometer.

Importert varemengde til Norge var 35 millioner tonn i 2005, en økning på nesten sju prosent fra året før. Eksportert varemengde fra fastlandet var 41 millioner tonn i 2005, en liten nedgang fra året før. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen, da 84 prosent av denne godsmengden går med skip. 13 prosent går med godsbiler og resten med tog og fly.

Samlet sett ble det eksportert 192 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2005, noe som betyr en liten nedgang fra året før. Eksporten av olje og gass i rør lå på 84 millioner tonn oljeekvivalenter i 2005, mens skipene fraktet 108 millioner tonn.

Summary:

Transport Volumes in Norway 1946-2005

General Trends

For 2005 the growth in the passenger transport volume in Norway is estimated to be 1.6 per cent, a slightly higher figure than the previous year. The number of person-kilometres by passenger car increased by 1.4 per cent in 2005, while the number of passenger-kilometres in public transportation showed a considerable increase, about three per cent. Around 88 per cent of all passenger transport in Norway is by road. Air transport accounted for 6 per cent of the transport volume and rail transport (railroads and tramways) accounted for about 5 per cent.

The increase in freight transport in 2005 is estimated at 3.4 per cent. There was a marked upward trend for all modes; sea, road and especially rail.

Preliminary figures from the national accounts show that the gross domestic product (GDP) and consumption in private households rose by 2.3 and 3.2 per cent, respectively in 2005. This implies a growth in both GDP and private consumption in 2005 that is similar to the average over the last five years. Annual population growth varies little from year to year and has been about 0.7 per cent in 2005.

The Consumer Price Index (CPI) increased by 1.6 per cent in 2005 compared to 2004. Petrol prices increased on average by about nine per cent in 2005. Rail and air fares also went up in 2005.

Private Transport

At the end of 2005, the stock of vehicles that are mainly used for private transport was about 2.25 million. The average annual mileage per car is estimated at 13,600 kilometres for 2005, the same figure as for 2004.

About 145,000 private cars were registered for the first time in 2005. Roughly 110,000 of these private cars were brand new, while the remaining 35 000 were imported second hand cars. The average age of private cars was 10.2 years at the close of last year.

The number of road accidents with injury decreased in 2005 compared with the previous year. The number of traffic fatalities varies considerably from year to year. In 2005 224 persons were killed and 11 214 persons were injured in traffic accidents.

Public Transportation

The number of journeys by bus has increased somewhat the last five to six years. In 2004, the number of journeys decreased a little. The average length of journeys has increased, however, so that the increase in passenger kilometres was nearly 3.5 per cent.

Oslo Municipal Transport Company (Oslo Sporveier) reported a solid increase in rail traffic in 2005, when a total of 33 million trips were made on tramways and 64 million trips were made on suburban railways.

The Norwegian State Railway (NSB) reported 47.3 million trips in 2005. Together with four million trips by the Airport Express Train and half a million trips by the tourist railway Flåmsbana, this means altogether 52 million trips by rail, compared to nearby 51 million trips in 2004.

After several years of declining domestic air traffic, it looks as if a new period of growth has started. 9.5 million domestic flights were undertaken in 2005 and this is 200 000 more than in 2004.

Trips Abroad

Based on statistics from the Public Roads Administration, the Institute of Transport Economics has estimated that about 32 million people travelled out of or into Norway by road in 2005. About 12 million air trips and a little over six million ferry trips were taken between Norway and foreign countries in 2005, while the number of train and bus trips across the border was modest, about 0.5 million trips.

Freight Transport

The number of tonne-kilometres and the volume of goods transported by sea has increased substantially in the last years. In 2005 the growth in freight transport was more modest, about two per cent. Freight transport by rail also increased considerably in 2004 and 2005 after some years of decline. The number of tonne-kilometres and the volume transported on road also increased in 2005. As aggregated over all transport modes, the number of tonne-kilometres increased by four per cent in 2005.

Almost one half of all tonne-kilometres (46 percent) now occurs at sea, road transport accounts for 48 per cent, while rail transport takes the remaining six per cent.

Ships completely dominate the scene with respect to shipments to and from abroad, as 84 per cent of the volume of freight to and from the mainland is carried by ship. The volume of goods imported was nearly 35 million tonnes in 2005, compared to an export volume of about 41 million tonnes the same year.

192 million tons of oil and gas were exported directly from the Norwegian continental shelf in 2005, slightly less than in 2004. There has been a trend over the last few years towards more oil and gas export being transported by pipe, while there has been a slight decrease in oil and gas exports by ship. Yet, about 56 per cent of the export of oil and gas in 2005 went by ship, while the rest was piped.

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 oljefeltene på sokkelen ikke inkludert.

For persontransporten til og fra utlandet finnes det for de 10 siste årene brukbare oppgaver for ferge-, tog- og flytrafikken. For vegtransporten mangler vi sikre opplysninger, men TØI har gjort beregninger som bygger på data fra Statens vegvesen. For godstransporten 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, heller ikke reiser som foregår med sykkel.

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 er det bare tatt med reiser som foregår 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 transportarbeid 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 en med et transportmiddel frakter en bestemt godsmengde over en viss avstand. Gods-transportarbeidet 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 godstransportarbeid og godsmengde transportert med vedkommende transportmiddel.
- *Innenlands trafikkarbeid på veg* er det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøyer under en transport på veg 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 publikasjonen "Innenlandske transportytelser 1946-2001" 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 naturlig nok 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 vil bli revidert når nye undersøkelser gir grunnlag for det. Det pågår imidlertid et kontinuerlig arbeid med å ajourføre og forbedre datagrunnlaget, i nært samarbeid med 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.

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

2 Hovedtrekk i utviklingen

Tabell A: Noen nøkkeltall

	Endring i prosent		
	Årsgj.snitt 2000-2005	2003-2004	2004-2005
Befolkning	0,6	0,6	0,7
Befolkning 18-66 år	0,8	0,8	0,9
BNP (Volum)	2,1	3,1	2,3
Privat konsum (volum)	3,2	4,7	3,2
Privat konsum – transport (volum)	1,1	8,0	-0,6
Persontransportarbeid	1,3	1,2	1,6
Persontransportarbeid, kollektive transportmidler	-0,3	5,2	3,0
Persontransportarbeid med bil	1,9	0,4	1,4
Personbilbestand ¹⁾	2,9	2,4	3,3
Salg av bilbensin (mengde)	-0,8	-0,6	-3,5
Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde)	6,8	8,3	8,2
Salg av drivstoff til bil i alt	2,3	3,0	1,5
Godstransportarbeid ²⁾	3,7	5,8	3,4
Vegtrafikk (kjøretøykilometer)	2,3	2,0	2,6
Vegtrafikkulykker	-0,9	1,9	-4,1

TØI rapport 862/2006

¹⁾ Målt ved gjennomsnittsbestand av biler som brukes til persontransport

²⁾ På fastlandet

Persontransportarbeidet i 2005 økte med 1,6 prosent. Det var høyere vekstrate for transport med kollektive transportmidler enn for biltransport

Veksten i utført persontransportarbeid i 2005 er beregnet til 1,6 prosent, en økning fra 1,3 prosent året før. Befolkningsveksten samme år var 0,7 prosent, for den yrkesaktive befolkningen (18-66 år) 0,9 prosent. Dette betyr at hver enkelt nordmann i gjennomsnitt reiste noe mer i 2005 enn i 2004. Dersom vi skiller mellom transportarbeid med bil og transportarbeid med kollektive transportmidler, finner vi at vekstraten var 1,4 prosent for biltransporten og 3,0 prosent for de kollektive transportmidlene (tabell A).

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) og privat konsum i husholdningene steg med henholdsvis 2,3 og 3,2 prosent i 2005. Dette er en vekst som ligger omtrent på nivå med gjennomsnittet i de seneste fem årene.

Tabell B: Prisutviklingen i transport 2001-2005

	Konsumprisindeks					Endring i % 2004-2005
	2001	2002	2003	2004	2005	
Konsumprisindeksen i alt	108,7	110,1	112,8	113,3	115,1	1,6
Transport i alt	111,6	112,7	113,9	115,8	120,8	4,3
<i>Privat transport</i>						
–Kjøp av biler	103,8	105,5	105,1	106,1	107,8	1,6
–Reservedeler og tilbehør	108,9	110,4	111,2	115,6	125,4	8,5
–Drivstoff og smøremidler	111,9	107,7	110,6	117,2	127,5	8,8
–Vedlikehold og reparasjon	119,6	125,4	130,5	134,6	141,1	4,8
<i>Kollektiv transport</i>						
–Jernbane, sporvei	111,9	118,6	122,5	126,0	131,7	4,5
–Veg (buss og taxi)	123,0	126,7	135,5	141,9	143,5	1,1
–Fly	142,8	138,4	129,6	110,6	120,4	8,9
–Båt	122,6	126,9	131,3	133,3	143,8	7,9

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå. 1998=100

Prisene innenfor transportsektoren steg betydelig mer enn den generelle prisstigningen i 2005. Prisveksten var særlig stor for flybilletter, bensin og reservedeler til biler

Tabell B viser at gjennomsnittlig prisvekst i 2005 var 1,6 prosent. Tilsvarende tall i 2004 var 0,4 prosent. For transportsektoren var prisveksten betydelig høyere, nemlig 4,3 prosent i 2005. Det var særlig dyrere bensin og reservedeler til biler som trakk indeksen opp. Prisøkningen på kjøp av biler var imidlertid på nivå med den generelle prisveksten. Prisene på flybilletter økte med ni prosent i 2005, men da skal en huske at prisene gikk betydelig ned i 2004.

Tabell C: Årlig endring i persontransportarbeidet. 1946-2005. 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	1,6	3,4	1,4	1,2	5,6	1,9
2001-04	-0,4	-2,1	1,7	2,0	-2,2	1,2
1996	9,4	3,5	4,3	3,6	9,8	4,7
1997	7,2	4,9	0,5	-0,8	2,8	0,9
1998	6,4	4,4	2,6	2,0	5,3	2,9
1999	1,2	11,2	1,0	0,7	2,8	1,6
2000	-1,4	-1,9	1,4	1,5	1,2	1,2
2001	-0,2	-2,4	2,1	2,3	-3,6	1,4
2002	2,1	-8,7	2,6	3,0	-5,3	1,5
2003	-0,2	-3,1	1,6	2,2	-5,7	0,9
2004	-0,8	5,8	1,1	1,0	6,4	1,6
2005	2,4	4,1	1,4	1,4	2,4	1,6

TØI rapport 862/2006

Tabell D: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946-2005. 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
2000	1	5,5	86,5	7	100
2001	1,3	5,1	86,9	6,7	100
2002	1,3	4,6	87,8	6,2	100
2003	1,3	4,4	88,4	5,8	100
2004	1,3	4,7	87,9	6,1	100
2005	1,3	4,8	87,8	6,2	100

TØI rapport 862/2006

Trafikken på vegene økte med 2,6 prosent i 2005

Trafikken på vegene økte med 2,6 prosent i 2005, mot 2,0 prosent året før. Økningen for de tunge kjøretøyene var større enn for personbilene, nemlig 4,5 prosent. Gjennomsnittlig kjørelengde for personbilene i 2005 var 13 600 kilometer, uforandret fra 2004. En regner med et gjennomsnittlig belegg i personbilene på 1,71 personer per kjøretøykilometer. Gjennomsnittlig turlengde for personbilene er satt til 13,7 kilometer i 2005.

Mer enn to millioner personbiler registrert i Norge

I løpet av 2005 ble det førstegangsregistrert 140 000 personbiler, en nedgang på 5 000 i forhold til året før. Tilsvarende tall for varebilene var 37 000, en oppgang på 6 000 biler. 96 000 personbiler og 6 000 varebiler ble vraket mot pant i 2005. Ved utgangen av 2005 var det registrert 2 029 000 personbiler og 303 000 varebiler i Norge. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,2 år ved utgangen av 2005, uforandret fra året før.

Færre drepte og skadde i trafikkulykker i 2005 enn i 2004

Det var 8 078 registrerte trafikkulykker med personskade i 2005, en nedgang på om lag 350 ulykker fra året før. 11 214 personer ble skadet i disse ulykkene, 900 færre enn i 2004. Antall drepte i trafikken gikk ned fra 257 personer i 2004 til 224 personer i 2005.

Trafikken med jernbane økte litt også i 2005

Året 2005 ble det foretatt 52,2 millioner reiser innenlands med tog, mot 51,2 millioner året før. Det har vært passasjervekst både på lokaltogene og i de fleste regiontogene (alle andre persontog enn lokaltogene). Av de enkelte strekningene er det Østfoldbanen mellom Oslo og Halden som har hatt sterkest økning. Gjennomsnittlig reiselengde med NSBs tog var 51 kilometer i 2005.

Flytoget fraktet 4,4 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2005, litt flere enn året før. Nesten en halv million mennesker reiste med Flåmsbana i 2005.

Flere passasjerer reiste med forstadsbane og trikk i Oslo

Etter en nedgang i trafikken med forstadsbane i Oslo i 2004, fikk vi igjen en økning av trafikken i 2005. Også antall passasjerer med Oslo-trikken økte i 2005, her kan en forbedring av tilbudet i form av hyppigere avganger ha hatt betydning. Gråkallbanen i Trondheim hadde i 2005 en trafikk som lå på nivå med trafikken året før. I alt ble det foretatt 97 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2005, mot 91 millioner i 2004.

Lengre bussreiser gav en økning i transportarbeidet på mellom tre og fire prosent i 2005

Statistikken for buss de seneste årene har vært mangelfull. SSB har nå utarbeidet nye tall basert på nye kilder, og resultatene viser at antall reiser med buss har vist en stigende tendens de siste fem – seks årene. I 2005 var likevel antallet reisende omtrent det samme som året før, men transportarbeidet økte med 3,5 prosent fordi reisene med buss er blitt noe lengre.

Flytrafikken innenlands er igjen i vekst

I 2005 ble det foretatt 10,0 millioner flyreiser i Norge, mot 9,3 millioner i 2004. Innenlandske reiser som foretas i forbindelse med en utenlandsreise er da trukket fra, mens reiser med helikopter til og fra sokkelen er inkludert. Trafikkveksten skyldes i sin helhet flere private reiser, da tallet på forretningsreiser er stabilt.

50 millioner utenlandsreiser i 2005

Det føres ikke nøyaktig statistikk over tallet på grensepasseringer på veg, men Transportøkonomisk institutt har på grunnlag av Vegdirektoratets tellinger beregnet at omlag 32 millioner personer passerte grensen i bil i løpet av 2005, enten inn til eller ut av Norge. 82 prosent av kjøretøyene som passerer grensen, er registrert i Norge, 13 prosent i Sverige og de siste fem prosent er registrert i andre land.

I 2005 ble det registrert 11,8 millioner flyreiser til og fra Norge, det høyeste tallet noensinne. Også fergetrafikken til og fra utlandet var rekordstor dette året, om lag 6,5 millioner enkeltreiser. Det ble dessuten foretatt en halv million reiser mellom Norge og utlandet med buss eller tog i 2005. Totalt ble det derfor foretatt over 50 millioner enkeltreiser til og fra utlandet dette året.

Små endringer i vareproduksjonen på fastlandet fra 2004 til 2005, men industriproduksjonen økte

Det var små endringer i vareproduksjonen på fastlandet i 2005, sammenlignet med foregående år. Målt etter vekt gikk industriproduksjonen og skogavvirkningen noe opp, mens produksjonen innenfor bergverk og jordbruk ble litt lavere enn i 2004. Produsert varemengde på fastlandet i 2005 er beregnet til 149,5 millioner tonn, hvorav bergverk står for 54 millioner tonn og industri for nesten 84 millioner tonn (tabell E).

Tabell E: Produserte varemengder i Fastlands - Norge etter næring. 2001-2005. Millioner tonn.

Næring	År				
	2001	2002	2003	2004	2005
Fastlands-Norge i alt	149,2	148,6	149,1	147,8	149,5
Jordbruk	3,6	3,5	3,7	3,9	3,7
Skogbruk	5,0	4,8	4,6	4,9	5,4
Fiske	2,9	2,9	2,7	2,7	2,7
Bergverk	54,4	54,2	57,9	55,1	54,0
Industri	83,3	83,1	80,1	81,2	83,7

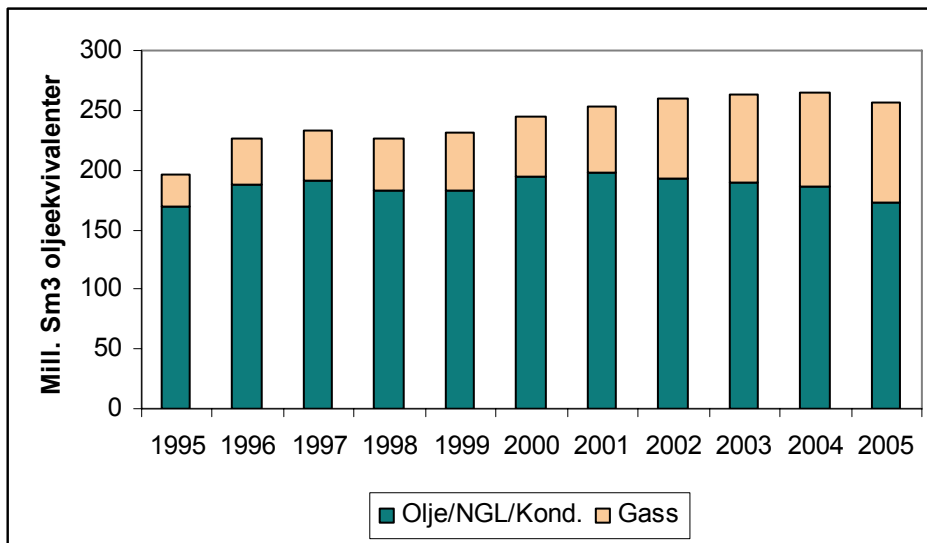
TØI rapport 862/2006

Endret datagrunnlag for godstransport med skip viser økning i skipstransporten de seneste årene

Datagrunnlaget for beregningene av godstransport med skip er nå endret. De nye beregningene viser at det har vært en betydelig vekst i transporten med skip helt siden slutten av 1990-tallet. Dette gjelder både transportarbeidet og godsmengde. Skipstransporten og godstransporten på veg er nå noenlunde jevnstore målt i utført transportarbeid.

Den kraftige veksten i godstrafikken med bane i 2004 på nesten 30 prosent, ble etterfulgt av en vekst på 10 prosent i 2005. Jernbanen utførte dette året et transportarbeid på 2,2 millioner tonnkilometer, det høyeste som noensinne er notert. Også transportarbeidet på veg økte i 2005, dette har vært tendensen i mange år nå. Markedsandelene i godstransportarbeidet fordeler seg nå med 46 prosent på sjø, 47 prosent på veg og sju prosent på bane.

Lavere oljeproduksjon, men større produksjon av gass



TØI rapport 862/2006

Figur 1: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1995-2005. Millioner Sm³ oljeekvivalenter. Kilde: Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet

Oljeproduksjonen gikk ned også i 2005 og ligger nå omtrent på nivå med produksjonen i 1994. På den annen side var produksjonen av gass rekordstor i 2005. Den totale petroleumsproduksjonen (inkludert olje, gass, NGL og kondensater) ble dermed på 257 millioner standard kubikkmeter (Sm³) oljeekvivalenter dette året. Av dette utgjorde gassproduksjonen en tredel.

Tabell F: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946-2005.

År	Sjø ¹⁾	Fløting	Bane	Veg	Luft	I alt
1946-1960	5,7	2,3	3,1	8,4	0,0	5,6
1961-1970	5,8	-13,0	3,2	7,9	17,5	5,5
1971-1980	-0,5	-6,3	1,4	5,1	10,8	1,1
1981-1990	-0,7		-0,2	4,6	3,1	1,3
1991-2000	5,6		0,4	5,1	0,8	5,0
2001-2005	3,0		3,5	4,5	-0,6	3,5
2001	6,3		8,9	2,1	-5,3	4,5
2002	3,1		-12,8	2,5	-11,1	1,8
2003	3,8		-7,7	3,7	12,5	3,1
2004	3,3		29,5	6,0	-5,6	5,8
2005	1,9		9,8	6,0	3,5	3,3

TØI rapport 862/2006

¹⁾ Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen

Tabell G: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946-2005. 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
2001	49		6,5	44,5	0	100
2002	49,5		5,5	45	0	100
2003	50		5,0	45	0	100
2004	49		6,0	45	0	100
2005	46		6,5	47,5	0	100

TØI rapport 862/2006

¹⁾ Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen

Mengden gods som fraktes mellom Norge og utlandet har vært relativt stabil de siste fem årene

Importert varemengde til Norge var 35 millioner tonn i 2005, mot nesten 33 millioner tonn i 2004. Eksportert varemengde fra fastlandet var 41 millioner i 2005, en nedgang fra 42 millioner året før. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen, da 84 prosent av denne godsmengden går med skip. 13 prosent går med godsbiler og resten med tog og fly.

Nedgang i eksporten av olje og gass direkte fra sokkelen

Samlet sett ble det eksportert 192 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2005, målt i oljeekvivalenter. Dette er en nedgang fra 196 millioner tonn fra året før. Eksporten av olje og gass i rør lå på 84 millioner tonn i 2005, mens skipene fraktet 108 millioner tonn. Målt etter vekt utgjør nå eksport av olje og gass fra sokkelen 72 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 omfangstelling. Det innhentes egne oppgaver fra Hurtigruten. De gjennomsnittlige transportavstander i 1976 og 1979 er gitt i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Gjennomsnittlig transportavstand for ulike typer båttransport. 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

TØI rapport 862/2006

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. personkilometer
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

TØI rapport 862/2006

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 Banetransport

NSB persontrafikk

NSB persontrafikk har selv utarbeidet statistikken for sin virksomhet. De innenlandske oppgaver dekker reiser mellom steder i Norge, men ikke norsk strekning av reiser mellom Norge og utlandet. Flytogets trafikk og trafikken på Flåmsbana er ført under *Andre jernbaner*, se nedenfor.

Andre jernbaner

Rjukanbanen sluttet med personbefordring i 1972. Fra og med høsten 1998 startet Flytoget opp trafikk mellom Asker og Oslo lufthavn. Denne trafikken er ført under *Andre jernbaner*. Det samme gjelder trafikken på Flåmsbana.

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 NSB 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 er tatt med under rutebilstatistikken.

Nedgangen i utført persontransportarbeid 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 til og med 1997 var Rutebilstatistikken fra Statistisk sentralbyrå. Den ga årlige oppgaver fra alle selskaper med konsesjon for vanlig rutebil drift, også statsbanenes og sporveisselskapenes bussruter. Statistikken dekker også turer utenfor rute og skolebarnkjøring med buss.

Fra og med 1998 er det brukt et nytt datagrunnlag for beregninger av bussenes transportytelser. Det er da tatt utgangspunkt i skjemaet for Fylkes-KOSTRA Samferdsel (skjema 50) for året 2001 og regnet tilbake til 1998. KOSTRA-skjemaet omfatter kun tjenestedata for de tilskuddsberettigede rutene. Disse utgjør om lag 90 prosent i følge rutebiltall for 1998 og 1997.

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 ¹⁾ 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

TØI rapport 862/2006

¹⁾ 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 drosjeundersøkelsen 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, for året 2001 8,1 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

TØI rapport 862/2006

For årene 1997-2005 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 transportarbeid som er foretatt av Norges Taxiforbund (Norges Taxiforbund, 1998). Dette materialet viser at det har vært en betydelig økning i bestanden av drosjer og en viss nedgang i årlig kjørelengde i perioden fra 1998 til 2005. Gjennomsnittlig reiseavstand er satt til 8,1 kilometer i 2001-2002, 8,2 kilometer i 2003-2004 og tilbake til 8,1 i 2005. Belegget er satt til 1,3 i alle årene 1997-2005.

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 få hotellvogner, bare 48 slike var registrert ved utgangen av 2005. Antallet utleiebiler kan variere betydelig fra år til år. Mens det var nede i 5 300 i 1992, ble det i 2000 (i gjennomsnitt) registrert nesten 35 000 utleiebiler beregnet for persontransport. Dette er det høyeste antall som noen gang er registrert.

NB! 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 mot slutten av 1990-tallet. Siden 2000 har tallet på utleiebiler gått sterkt ned, og ved utgangen av 2005 var det registrert 24 000 utleiebiler.

Personbiler

Hvilke typer av biler foretar persontransport?

Persontransport foregår med en rekke typer av biler. Innenfor hver biltype beregnes en andel av bestanden som tilsvarer den andel av trafikkarbeidet som regnes som persontransport for denne biltypen, ifølge undersøkelser av vedkommende biltype. Følgende sju undergrupper (typer) av biler antas å bedrive persontransport i 2005:

1. Biler registrert som personbiler, eksklusive personbiler i ervervsmessig persontransport (drosjer, hotellvogner og utleievogner), da disse behandles separat, se ovenfor. Personbilene antas kun å bedrive persontransport, og her regnes derfor hele bestanden med.
2. ”Små varebiler”, definert som varebiler med nyttelast under ett tonn. For årene før 1986 er 50 prosent av de små varebilene under ett tonn nyttelast tatt med. For perioden 1986-1990 ble 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), viste videre at bruken av disse bilene til persontransport da lå noe høyere enn 40 prosent. I perioden 1991–2002 ble derfor 45 prosent av de små varebilene tatt med i bestanden. En ny undersøkelse som ble gjennomført i 2003 (Rideng og Strand, 2004) gav som resultat at 52 prosent av varebilenes kjøring var persontransport. For dette året og senere er derfor 52 prosent av varebilene tatt med i personbilbestanden.

Tallet på små varebiler har økt mye de siste årene. Mens det ved inngangen til år 2000 var registrert 170 000 biler, var tallet ved inngangen til 2006 økt til 250 000.

3. Fra og med 2003 er 47 prosent av de ”store varebilene”, definert som varebiler med nyttelast ett tonn og over, tatt med i bestanden. Bakgrunnen for dette er den undersøkelsen som ble gjennomført i 2003 (Rideng og Strand, 2004).
4. I perioden 1986–1989 ble 50 prosent av de ”små kombinerte bilene”, definert som kombinerte biler med nyttelast under ett tonn, tatt med i bestanden. 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 1990-2002 har vi derfor regnet med at 60 prosent av utkjørt distanse for de små kombinerte bilene gjaldt persontransport. Undersøkelsen i 2003 viser at dette tallet nå er for lavt, og for 2003 og senere år har en antatt at 80 prosent av trafikkarbeidet for disse bilene gjelder persontransport.

Salget av små kombinerte biler var særlig høyt på midten av 1990-tallet, men har avtatt de seneste årene. Siden 2000 har det vært en klar nedgang i bestanden av denne type biler. Ved inngangen til 2006 lå bestanden på 61 000 biler.

5. Fra og med 2003 er 68 prosent av de ”store kombinerte bilene”, definert som kombinerte biler med nyttelast ett tonn og over, tatt med i bestanden. Bakgrunnen for dette er den undersøkelsen som ble gjennomført i 2003 (Rideng og Strand, 2004). Bestanden av slike biler er beskjeden og synker fra år til år, ved inngangen til 2006 var bestanden knapt 18 000 biler.
6. Minibusser, definert som busser med 17 eller færre seter (inkludert førersete). Fra og med 1988 er bestanden av minibusser tatt med i beregningene. Det er forutsatt at minibussene kun driver persontransport.
7. Fra og med 2003 er 13 prosent av de ”små lastebilene”, definert som lastebiler med nyttelast mindre enn 3,5 tonn, tatt med i bestanden. Bakgrunnen for dette er den undersøkelsen som ble gjennomført i 2003 (Rideng og Strand, 2004).

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

Det er antatt at 2,5% av bilenes samlede trafikkarbeid (målt i kjøretøykilometer) 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

Gjennomsnittlig årlig kjørelengde for minibussene er satt til 18 900 kilometer. For de øvrige biltyper bygger gjennomsnittlig årlig kjørelengde på flere kilder. De femårige strukturtellinger "Eie og bruk av personbil", foretatt av TØI for årene 1962 og 1967 og av Statistisk sentralbyrå for årene 1973/74, 1979/80, 1986-1988 og 1995 samt Reisevaneundersøkelsene 1985, 1992 og 1998, 2001 og 2005 er viktigst. For de mellomliggende år benyttes en kombinasjon av andre resultater, blant annet salg av bensin kombinert med bestandsutviklingen i bilparken. Ørbeck (1976 a) 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 gods-biler). 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 1986). Utgangspunktet er bilimportørenes opplysninger om bensinforbruk for de enkelte bilmodeller. Ved hjelp av interpolering og vektning med antall biler i de ulike årsmoeller, 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 og senere år 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 korrigert for dette når gjennomsnittlig kjørelengde for årene etter 1997 er beregnet.

Tabell 3.7: Gjennomsnittlig beregnet bensinforbruk for nye biler. 1974- 2005. 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⁾
2001-2005	0,74 ¹⁾

TØI rapport 862/2006

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. 1975-2005.

	Gj.sn. bestand personbiler ¹⁾ (1 000 stk)	Gj.sn. bestand bensindrevne biler (1 000 stk)	Salg av bilbensin (mill liter)	Bensin- forbruk 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 ²⁾
1999	1 880	1 823	2 256	0,78 ²⁾
2000	1 917	1 841	2 224 ³⁾	0,78 ²⁾
2001	1 952	1 854	2 236 ³⁾	0,78 ²⁾
2002	2 017 ⁴⁾	1 853	2 253	0,77
2003	2 088 ⁴⁾	1 831	2 229	0,77
2004	2 138	1 811	2 216	0,77
2005	2 209	1 816	2 139	0,77

TØI rapport 862/2006

- 1) Om definisjon av personbiler i denne sammenheng, se første del av avsnittet om personbiler.
- 2) 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.
- 3) 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. For 2001 er tallet justert ned tilsvarende.
- 4) Fra og med 2003 er også en viss andel av de store varebilene og de store kombinerte bilene, samt små lastebiler, tatt med i bestanden av biler som driver persontransport. Dette gjør at veksten i bestanden dette året er større enn den ellers ville vært.

Tabell 3.9 viser forutsetningene for beregningen av transportytelsene for personbilene i perioden 1972-2005.

Tabell 3.9: Forutsetninger for beregning av transportytelsene for personbilene. 1972-2005.

	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	13,8
2000	13 500	1,77	14,0
2001	13 600	1,77	14,1
2002	13 700	1,76	14,1
2003	13 600	1,75	14,1
2004	13 600	1,73	13,9
2005	13 600	1,71	13,7

TØI rapport 862/2006

Gjennomsnittlig personbelegg pr kjøretøykilometer bygger på Statistisk sentralbyrås undersøkelser "Eie og bruk av personbil" 1973/74, 1980 og 1995, dessuten på de nasjonale reisevaneundersøkelsene gjennomført av TØI i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005. Det er antatt en jevn utvikling mellom tellingsårene. Gjennomsnittlig reiseavstand per tur bygger på SSBs "Eie og bruk av personbil" i 1980 og 1985, dessuten også de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005. Disse forutsetningene gjelder alle biltyper som driver persontransport, unntatt minibussene, se neste avsnitt.

På TØI ble det gjennomført en undersøkelse av et utvalg minibusser i 1997, med det formål å kartlegge bruksmønster og kjørelengder (Fosser og Dybedal, 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 1998-2003. For årene 2004 og 2005 er personbelegget satt til henholdsvis 4,0 og 3.85 personer. Gjennomsnittlig turlengde er i hele perioden

satt lik personbilenes turlengde. Bestanden av minibusser har gått ned de fire siste årene, og ved utgangen av 2005 var det registrert om lag 18 200 minibusser.

Motorsykler og 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, Ingebrigtsen (1990). På grunnlag av disse undersøkelsene er kjøre lengdene anslått som i tabell 3.10.

Tabell 3.10: Anslåtte årlige kjøre lengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2005.

År	Mopeder	Lett motorsykkkel	Tung motorsykkkel
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
1989-2005	3 200	6 800	6 000

TØI rapport 862/2006

Til og med 1973 er det antatt et gjennomsnittlig personbelegg på 1,0. Fra og med 1981 er det antatt 1,0 for 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 lengde per tur 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, fem kilometer i 1999 og fire kilometer i perioden 2000-2004. I 2005 er gjennomsnittlig reiselengde for mopeder satt ytterligere ned til 3,6 kilometer.

For lette og tunge motorsykler viser reisevaneundersøkelsene at reiselengden trolig nå er lengre enn 8 kilometer. For både de lette og tunge motorsyklene er derfor reiselengden økt de seneste årene. Tabell 3.11 viser reiselengden for hvert enkelt år.

Tabell 3.11: Anslått lengde for reiser med mopeder, lette og tunge motorsykler. 1985–2005.

År	Mopeder	Lett motorsykkkel	Tung motorsykkkel
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	4 km	10 km	16 km
2001	4 km	11 km	18 km
2002	4 km	12 km	20 km
2003	4 km	13 km	22 km
2004	4 km	14 km	24 km
2005	3,6 km	15 km	26 km

TØI rapport 862/2006

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 1973-2005, 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 ett år.

3.1.4 Luftransport

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

- Rutetrafikk 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 1993) og 1998 (Rideng og Denstadli 1999).

Fra år 2003 er antall reiser i innenlandsk rutetrafikk beregnet ved å ta antall kommet og reist innenlands, fratrukket utenlandsk transfer, det hele delt på to. Utenlandsk transfer må trekkes fra fordi reiser til utlandet som begynner med en norsk innenlands strekning, ikke skal inkluderes i tallene for innenlands transport.

- 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 Avinors 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 Avinor 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 i perioden 1980-1999 publisert tall for fergetrafikken mellom Norge og utlandet. Fra og med år 2000 til og med år 2004 er tallene beregnet av Transportøkonomisk institutt på grunnlag av data innhentet fra fergeselskapene i forbindelse med prosjektet Gjesteundersøkelsen (Rideng og Dybedal 2004). I 2005 er tallet hentet fra SSBs havnestatistikk. Se tabell 12 i tabellvedlegget.

3.2.2 Jernbanetransport

NSB, Jernbaneverket og Linx (2001-2004) 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 oppgaver. Vegdirektoratet har imidlertid automatiske kjøretøytellinger ved flere grensestasjoner. Ut fra disse har TØI i prosjektet "Gjesteundersøkelsen" (Rideng og Haukeland 2005) beregnet tallet på "lette biler" (personbiler, varebiler og andre biler kortere enn 5,5 m) som reiste ut av Norge i perioden 1995-2005. Tidligere år har vi forutsatt samme personbelegg på disse turene som for de innenlandske transportene, men resultatene fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at personbelegget på bilreiser til utlandet er betydelig høyere. Vi har derfor revidert disse tallene, og for årene 1995-2000 har vi forutsatt et personbelegg på 2,7, mens vi for årene 2001-2006 har forutsatt et belegg i bilene på 2,6. Som før forutsetter vi samme trafikk inn i landet som ut av landet, og da kan vi beregne hvor mange personer som passerte grensen med bil for hvert av disse årene, godstransport unntatt. Antall personer som krysser grensen i buss er ukjent og 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 Avinors statistikk. Antallet reiser beregnes som antall kommet og reist til/fra utlandet, pluss utenlandsk transfer.

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
- (moped og motorsykler telles ikke)

Det ble antatt at lastebilene i gjennomsnitt førte en godsmengde på 4,6 tonn.

Nyere tall fra lastebilundersøkelsen viser at egenvekten for lastebilene har endret seg de siste årene. Fra og med 1996 har en derfor økt disse, se tabell 4.1. Dessuten antas det 500 000 tonn i årlig transport av annet gods.

Tabell 4.1: Egenvekt og antatt godsmengde for lastebiler med og uten henger på bilfergene. 1996–2005.

År	Lastebil uten henger		Lastebil med henger	
	Egenvekt	Godsmengde	Egenvekt	Godsmengde
1996	6,0 tonn	4,0 tonn	11,8 tonn	6,3 tonn
1997	7,0 tonn	4,0 tonn	13,6 tonn	8,0 tonn
1998	8,0 tonn	4,0 tonn	15,4 tonn	9,6 tonn
1999	9,0 tonn	4,0 tonn	17,2 tonn	11,3 tonn
2000-2005	9,8 tonn	4,0 tonn	19,0 tonn	13,0 tonn

TØI rapport 862/2006

Annen rutefart

Statistikken over innenlandsk rutefart omfatter alle konsesjonspliktige ruter fram til og med 1986. Endringen i samferdselsloven av 1. januar 1987 medførte at "rene" godsruiter ikke var konsesjonspliktige, og dermed falt også oppgaveplikten bort. Fra og med 1987 omfatter dermed statistikken bare godstransporten for de kombinerte rutene og de "rene" godsrutene som selskapene mottar tilskudd for å drive. Fra dette året er derfor godstransporten for de "rene" godsrutene ført under leie- og egentransport, se nedenfor.

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.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig transportavstand på skip i rutefart. 1969 og 1979.

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

TØI rapport 862/2006

Leie- og egentransport (ikke-rutegående sjøtransporter)

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, blant annet 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, 1975 og 1980 er det for samme år innhentet tilleggsopplysninger for tankskip som er større enn den øvre grense i tellingene på 3 000 brt.

Etter 1982 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. Den gjennomsnittlige transportlengden per tonn er holdt konstant siden 1985, samtidig som transportmengden antas å variere i takt med transportmengden for skip mellom 100-199 bruttotonn. Fra og med 1987 er gods-transporten med ruteskip uten tilskudd inkludert.
- 2) *Skip 100-3000 brt*: Tallene for denne gruppen baseres på SSB's årlige omfangs-tall (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 etter hvert 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, men det går også en del til terminalen på Slagentangen.

Utgangspunktet for beregningene er tall fra Nærings- og energidepartementet og Statistisk sentralbyrå over 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. Alle disse gasstransportene er tatt med i tabellene 4, 5 og 6, fordi de etter vår definisjon må sies å være *innenlandske* transporter.

Nedenfor er gitt en oversikt over rørtransportene fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet fordelt på olje og gass.

Tabell 4.3: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeide. 1985-2005.

År	Olje		Gass	
	Mengde (Tusen tonn)	Transportarbeide (Mill tonnkm)	Mengde (Tusen tonn)	Transportarbeide (Mill tonnkm)
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
2001	36 900	3 681	31 000	7 794
2002	36 700	3 601	34 800	9 282
2003	35 800	3 494	46 100	15 178
2004	41 200	4 721	49 700	15 270
2005	36 500	4 564	63 600	18 518

TØI rapport 862/2006

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

CargoNet (tidligere NSB gods)

Statistikken er utarbeidet av CargoNet og offentliggjøres av Jernbaneverket. De innenlandske oppgaver dekker godstransporter mellom steder i Norge. Transittrafikken med malm på Ofotbanen er ikke tatt med.

Private selskaper

Statistikken over de private jernbaner bygger på oppgaver som Statistisk sentralbyrå innhenter fra de enkelte jernbaneselskaper. Driften på Rjukanbanen opphørte fra 1. juli 1991. De seneste årene innhentes data av Jernbaneverket.

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 årene etter 1999 dekker lastebilundersøkelsen ikke varebiler og kombinerte biler som har nyttelast over ett tonn, heller ikke lastebiler med nyttelast under 3,5 tonn. I perioden 2000-2002 har en derfor gått ut fra at utviklingen i transportytelsene følger utviklingen i bestanden av slike biler. I 2003 ble det gjennomført en undersøkelse av små godsbiler, og på grunnlag av denne undersøkelsen har en for årene 2003-2005 estimert kjørelengde, godsmengde og transportarbeid for varebiler, kombinerte biler og lastebiler med nyttelast mindre enn 3,5 tonn.

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 Avinors 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

transportsekskapenes 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 Statistisk sentralbyrås lastebilundersøkelser (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 transittransport 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*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Borger, Anne og Edvin Frøysadal 1993. *Sykkelundersøkelsen 1992*. TØI rapport 217/1993. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Brekke, Trygve, Odd Lindstad og Erik Ørbeck 1974. *Drosjedrift - organisatoriske, trafikale og økonomiske forhold*. Notat 210. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Denstadli, Jon Martin, Arne Rideng og Sverre Strand 2004. *Reisevaner med fly 2003*. TØI rapport 713/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fosser, Stein og Petter Dybedal 1997. *Minibusser-bruksmønster og kjørelengder*. Arbeidsdokument TRU 0719/1997. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Frøysadal, Edvin 1988. *Syklisternes transportarbeid og risiko*. TØI notat 0883/1988. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi Johanne 1999. *Daglige reiser på 90-tallet*. TØI rapport 436/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ingebrigtsen, Siv 1990. *Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsykel*. TØI rapport 0066/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lian, Jon Inge og Erik Ørbeck 1985. *Transportytelser på norsk område 1946-1984*. Notat 747. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lie, Thor 1983. *Motorsyklar og mopeder*. Notat 647. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Norges Taxiforbund 1998. *Taxi i tall og noen figurer*. Oslo: Norges Taxiforbund.
- Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet 2006. *Faktaheftet 2006*. Oslo: Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet
- Rekdal, Jens og Arne Rideng 1991. *Varebiler og kombinerte biler*. Arbeidsdokument TRU 0198/1991. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne 1993. *Reisevaneundersøkelsen på fly 1992*. TØI rapport 186/1993. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jon Martin Denstadli 1999. *Reisevaner på rutefly 1992-1998*. TØI rapport 441/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Sverre Strand 2004. *Transportytelser for små godsbiler*. TØI rapport 720/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jan Vidar Haukeland 2005. *Gjesteundersøkelsen 2005*. TØI rapport 813/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Samferdselsdepartementet 1975. *Om samferdselsstatistikken*. (Norges offentlige utredninger, NOU 1975:56). Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Skarstad, Odd 1994. *Tonnm km på norske veger ved utenrikstransporter*. Arbeidsdokument TRU/0371/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Stabæk, Knut 1987. *Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statistisk sentralbyrå 2002. *Innlandske transportytelser 1946-2001*. Norges offisielle statistikk C 740. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Ørbeck, Erik 1972. *Revidering og revurdering av innenlandske godstransporters totale omfang 1970 og utvikling 1960-1970*. Notat x 5426. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1973. *Eie og bruk av moped og motorsykel 1973*. Notat 261. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik (a) 1976. *Transportytelser på norsk område 1946-1975*. Notat 302. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik (b) 1976. *Godstransporter i Norge 1946 og 1952. Utviklingen 1946-1974*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1980. *Transportytelser på norsk område 1946-1978*. Notat 510. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1982. *Transportytelser på norsk område 1946-1981*. Notat 615. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Østmoe, Knut og Kim Aastangen 1986. *Trafikkarbeide, kjørelengder og bensinforbruk for den norske personbilparken i perioden 1975-1985*. Arbeidsdokument. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tabeller

Tables

A: Transportytelser

Transport Performance

1946-2005:

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

1966-2005:

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

10. Samlet godstransportarbeid på norsk område. Milliarder tonnkilometer.
Total transport work carried out on Norwegian territory. Billion tonne-kilometres.

1973-2005:

11. Innenlands trafikkarbeide på veg. Millioner kjøretøykilometer.
Domestic road traffic. Million Vehicle-Kilometres.

1980-2005:

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 1950-2005 and projected 1 January 2005-2050. Thousand.
22. Antall førerkort etter kjønn. 31. desember 1980-2004.
Driving license by gender. 31 December 1980-2004.
23. Registrerte biler. 31. desember 1950-2004.
Registered Automobiles. 31 December 1950-2004.
24. Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1987-2004 (1998=100).
Consumer price index. Group indices for travel and transport. 1987-2004 (1998=100).
25. Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975-2004. Mill. liter.
Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975-2004. Million litres.
26. Vegtrafikkulykker med personskaade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983-2004.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of road-user. 1983-2004.
27. Utslipp til luft etter kilde. 2002. Foreløpige tall.
Emission to air by source. 2002. Preliminary figures.

28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979-2004. Årlig volumendring i prosent.

Gross domestic product and private consumption. 1979-2003. Percentage change in volume from preceding year.

Tabeller

Del A

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2005. Millioner personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. 1946-2005. 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 State rail-ways	Andre Other rail-ways	Sporveg Forst.b Suburb. rail-ways	I alt Total	Busser Buses and coaches	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
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	43	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	45	47	1	101	150	312	77	94	3366	110	3958	10	4163
1999	38	9	46	50	5	105	159	316	75	103	3342	121	3958	10	4173
2000	38	9	46	51	5	103	159	320	73	106	3345	139	3983	10	4198
2001	36	9	45	49	5	105	159	324	75	105	3399	140	4044	10	4257
2002	37	9	46	46	4	103	153	319	72	99	3502	144	4136	9	4343
2003	37	8	46	45	4	97	147	321	70	90	3579	150	4210	9	4411
2004	38	8	46	47	5	91	142	329	70	80	3646	154	4280	9	4477
2005	39	9	48	47	5	97	149	327	68	74	3752	169	4391	10	4598

**Tabell 2: Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. 1946–2005.
Millioner personkilometer.**

Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2005. Million passenger kilometres.

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 State rail-ways	Andre Priv. rail-ways	Sporvei Forst.b Suburb. Rail-ways	I alt Total	Busser Buses And coaches	Drosjer Taxis	Utleie- Biler Car Hire	Person- biler Private cars	Motor- Sykler Motor- cycles, Mopeds	I alt Total		
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
1965	116	456	572	1629	4	387	2020	3263	398		10053	798	14512	280	17384
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	549	846	2540	62	469	3071	4212	613	1359	45780	924	52889	4242	61047
1999	297	559	856	2674	235	507	3416	4177	601	1497	46121	1000	53396	4362	62030
2000	297	547	844	2634	223	496	3353	4141	583	1535	46832	1068	54159	4415	62770
2001	286	556	842	2536	228	508	3272	4105	609	1522	47925	1130	55291	4257	63662
2002	282	572	854	2264	227	498	2989	4125	580	1429	49383	1192	56708	4030	64581
2003	283	558	841	2204	216	476	2896	4005	575	1300	50464	1260	57604	3799	65140
2004	293	536	829	2390	244	458	3092	4231	571	1165	50686	1319	57971	4043	65935
2005	299	550	849	2433	252	518	3203	4380	556	1071	51406	1373	58785	4142	66979

Tabell 3: Innenlands persontransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946–2005. Kilometer.

Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2005. Kilometres.

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 State rail-ways	And-Re 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	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		5	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	65	19	54	44	5	20	14	8	15	14	8	13	430	15
1999	8	65	19	54	52	5	21	13	8	15	14	8	13	433	15
2000	8	64	18	52	48	5	21	13	8	15	14	8	14	438	15
2001	8	65	19	51	51	5	21	13	8	15	14	8	14	447	15
2002	8	63	19	49	52	5	20	13	8	15	14	8	14	456	15
2003	8	66	18	49	50	5	20	12	8	15	14	8	14	435	15
2004	8	65	18	51	50	5	22	13	8	15	14	9	14	436	15
2005	8	60	18	51	50	5	21	13	8	15	14	8	13	414	15

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946-2005. Millioner tonn.

Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946-2005. Million tonnes.

År Year	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport			VEGTRANSPORT Road transport			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT.SOKKELEN From the North Sea	SUM Total		
	Bil- ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og egentr. For hire and on own account	I alt Total	Flø- ting Timber floating	NSB 1) State Rail- ways	Pri- vate Priv. rail- ways	I alt Total	Rute- biler Schedu- led tr. port	Leie og egentr. Vans And lorries	I alt Total	Skip transp.	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	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	295,2	69,0
1990	37,4	0,3	25,8	63,6		6,7	0,1	6,8		231,0	231,0	0,0	301,4	340,0	81,0
1991	36,4	0,3	23,2	59,9		6,8		6,8		226,0	226,0	0,0	292,7	335,8	78,4
1992	34,3	0,3	24,2	58,8		6,0		6,0		222,0	222,0	0,0	286,8	340,4	82,0
1993	32,8	0,3	23,6	56,7		5,6		5,6		206,6	206,6	0,0	268,9	325,6	78,9
1994	31,2	0,3	22,1	53,6		4,9		4,9		219,8	219,8	0,0	278,3	347,6	80,2
1995	30,5	0,3	19,3	50,1		4,5		4,5		223,3	223,3	0,1	278,0	355,9	71,7
1996	33,6	0,3	22,5	56,4		4,9		4,9		244,1	244,1	0,1	305,5	393,9	79,7
1997	39,1	0,3	25,5	64,9		5,0		5,0		260,9	260,9	0,1	330,9	427,8	92,5
1998	43,0	0,3	26,8	70,1		5,8		5,8		264,6	264,6	0,1	340,6	437,1	99,3
1999	46,3	0,3	29,0	75,6		6,0		6,2		264,6	264,6	0,0	346,2	447,4	107,9
2000	48,4		29,9	78,3		5,9		5,9		258,3	258,3	0,0	342,5	438,7	109,5
2001	45,4		29,8	75,2		6,3		6,3		257,0	257,0	0,0	338,5	436,6	105,4
2002	48,2		30,6	78,8		5,9		5,9		253,6	253,6	0,0	338,3	440,4	109,4
2003	48,4		31,8	80,2		4,6		4,6		239,7	239,7	0,0	324,5	429,5	103,3
2004	49,4		32,9	82,3		6,4	0	6,4		253,6	253,6	0,0	342,3	454,9	104,0
2005	50,3		33,5	83,8		7,1	0,1	7,2		254,0	254,0	0,0	345,0	462,5	101,2

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002.

2) Tallene for 2003 er ikke direkte sammenliknbare med tidligere år grunnet nedjustering av godstransporten for de mindre godsbilene. The figures for 2003 are not quite comparable with previous years due to reductions in the transport estimates for the small goods vehicles.

Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte, 1946-2005. Millioner tonnkilometer.

Domestic transport work of goods by mode of transport, 1946-2005. Million tonne-kilometres.

År	Sjøtransport			Luft			Veitrafikk			Sjønæringsmidler			Sjønæringsmidler			Sjønæringsmidler		
	Bil-ferge	Andre ruter	Leie og egenr.	Bil-ferge	Andre ruter	Leie og egenr.	Veitrafikk	Luft	SUM FASTLAND	Veitrafikk	Luft	SUM	Veitrafikk	Luft	SUM	Veitrafikk	Luft	SUM
Year	port	serv.	account	fløting	fløting	fløting	ways	ways	Total	ways	ways	Total	ways	ways	Total	ways	ways	Total
1946	13	610	2056	244	674	13	687	23	458	0	4091	481	0	4091	4091	0	4091	4091
1952	25	754	3423	467	1163	23	1186	55	752	0	6662	807	0	6662	6662	0	6662	6662
1960	35	871	4948	337	1033	23	1056	91	1402	1	8741	1493	1	8741	8741	1	8741	8741
1965	57	902	6591	212	1147	13	1160	151	2032	2	11107	2183	2	11107	11107	2	11107	11107
1970	105	970	9178	84	1441	7	1448	232	2962	5	14984	3194	5	14984	14984	5	14984	14984
1975	166	912	8758	92	1505	3	1508	344	4225	9	16014	4569	9	16014	16014	9	16014	16014
1980	223	932	8639	44	1654	3	1657	645	4607	14	16761	5252	14	16761	17109	14	17109	17109
1985	244	794	8262	35	1768	3	1771	669	5749	19	17543	6418	19	17543	20261	19	20261	20261
1990	273	76	8724		1630	2	1632			19	18955	8231	19	18955	26558	19	26558	26558
1991	266	78	8030		1717	1	1718			18	18396	8286	18	18396	26426	18	26426	26426
1992	251	98	8534		1746		1746			18	18995	8348	18	18995	29221	18	29221	29221
1993	240	92	8403		1774		1774			21	18796	8266	21	18796	29146	21	29146	29146
1994	228	142	8184		1599		1599			20	18887	8714	20	18887	31549	20	31549	31549
1995	223	135	7516		1647		1647			21	19196	9654	21	19196	33039	21	33039	33039
1996	245	139	9061		1835		1835			20	21951	10651	20	21951	40465	20	40465	40465
1997	285	153	9890		1949		1949			20	24135	11838	20	24135	44448	20	44448	44448
1998	314	153	10861		1934		1934			19	25917	12636	19	25917	46117	19	46117	46117
1999	338	143	13023		1817		1817			19	28136	12796	19	28136	49244	19	49244	49244
2000	353		13186		1775		1775			19	28350	13017	19	28350	49194	19	49194	49194
2001	332		13251		1933		1933			18	29779	13287	18	29779	53914	18	53914	53914
2002	352		13647		1686		1686			16	29315	13614	16	29315	56052	16	56052	56052
2003	353		14179		1557		1557			18	30222	14115	18	30222	60082	18	60082	60082
2004	361		14644		2013	4	2017			17	32005	14966	17	32005	62988	17	62988	62988
2005	367		14928		2203	12	2215			18	33395	15867	18	33395	65072	18	65072	65072

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002.

Tabell 6: Innenlands godstransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946-2005. Kilometer.

Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946-2005. Kilometres.

År Year	SJØTRANSPORT Water transport				SKINNETRANSPORT Railway transport				VEGTRANSPORT Road transport				LUFT By air	SUM Total	FRA KONTINENTAL SOKKELEN From the North Sea	SUM Total
	Bil- ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og egenr. For hire and on own account	I alt Total	Flø- ting Timber Floating	NSB 1) State rail- ways	Pri- vate rail- ways	I alt Total	Rute- biler Schedu- led tr. port	Leie og Egenr. Vans And lorries	I alt Total	By ship	By air	FASTLAND mainland	SUM Total	Rør- transp.
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	78
1991	7	261	346	140		253		253			37		466	63	234	79
1992	7	327	353	151		291		291			38		460	66	245	86
1993	7	307	356	154		317		317			40		528	70	228	90
1994	7	474	370	160		326		326			40		510	68	221	91
1995	7	450	389	157		366		366			43		422	69	231	93
1996	7	462	403	167		374		374			44		398	72	399	103
1997	7	511	388	159		390		390			45		394	73	412	104
1998	7	510	405	162		333		333			48		376	76	404	106
1999	7	476	449	179		303		303			48		475	81	406	110
2000	7		441	173		301		301			50		475	83	418	112
2001	7		445	181		307		307			52		450	88	419	123
2002	7		446	178		286		286			54		533	87	453	127
2003	7		446	181		338		338			59		600	93	484	140
2004	7		445	182		315		315			59		567	93	507	138
2005	7		446	183		310		308			62		587	97	494	141

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002.

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2005. Millioner tonn.
Goods transport in external trade. 1966–2005. Million tonnes.

År YearTIL/FRA FASTLANDET.....To/from the mainland.....						OLJE/GASS-EKSPORT FRA SOKKELEN Export of oil/gas fromthe North Sea.....			SUM Total
	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	59,5	1,6	7,9	0,0	0,1	69,1	120,9	60,5	181,4	250,5
2000	59,1	1,7	8,2	0,0	0,1	69,0	130,0	60,7	190,7	259,7
2001	57,1	1,6	8,3	0,0	0,1	67,1	137,9	58,0	195,9	263,0
2002	58,6	1,6	8,7	0,0	0,1	68,9	128,4	73,7	202,1	271,0
2003	61,1	1,4	8,8	0,0	0,1	71,4	124,7	76,5	201,2	272,6
2004	63,6	1,4	9,6	0,0	0,1	74,7	120,8	79,0	199,8	274,5
2005	64,3	1,9	10,0	0,0	0,1	76,2	108,4	83,9	192,3	268,5

Tabell 8: Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område. 1966-2005. Millioner tonnkilometer.*Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966-2005. Million tonne-kilometres.*

År Year	Skip Ship	Jernbane Railway	Bil Lorry	Fløting Floating	Fly Air craft	SUM Total
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
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	29030	415	1469	0	15	30929
2000	29039	457	1512	0	16	31024
2001	27912	431	1533	0	16	29892
2002	29194	414	1613	0	15	31237
2003	30543	375	1632	0	15	32565
2004	31439	370	1783	0	16	33608
2005	31334	504	1844	0	17	33699

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966-2005. Millioner tonn.

Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966-2005. Million tonnes.

År Year	Skip Ship	Jernbane Railway	Bil Lorry	Fløting Floating	Rør Line	SUM Total
1966	63	9	145	1		219
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	1	340
1986	109	11	238	0	3	362
1987	107	11	244	0	4	365
1988	116	9	248	0	6	379
1989	118	9	244	0	16	386
1990	130	8	236	0	21	396
1991	128	8	231	0	25	392
1992	136	7	227	0	30	401
1993	134	7	212	0	35	387
1994	141	6	226	0	43	416
1995	135	6	230	0	56	427
1996	146	6	251	0	65	468
1997	165	7	268	0	69	509
1998	171	8	272	0	67	518
1999	167	8	273	0	69	516
2000	169	8	266	0	65	508
2001	162	8	265	0	68	504
2002	168	7	262	0	72	509
2003	164	6	249	0	82	501
2004	168	8	263	0	91	529
2005	165	9	264	0	100	539

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet

¹⁾ *Transport from the North Sea directly to foreign countries not included*

Tabell 10: Samlet godstransportarbeid på norsk område. 1966-2005.¹⁾
Milliarder tonnkilometer.
Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966-2005¹⁾ Billion tonnekilometres.

År Year	Skip Ship	Jernbane Railway	Bil Lorry	Fløting Floating	Rør Line	SUM Total
1966	20,1	1,6	2,6	0,2		24,4
1970	27,3	2,0	3,6	0,1		33,0
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	0,2	39,3
1986	30,0	2,3	8,0	0,0	1,0	41,4
1987	28,9	2,2	8,6	0,0	1,1	40,9
1988	32,3	2,1	9,1	0,0	1,5	44,9
1989	33,7	2,2	9,2	0,0	2,6	47,7
1990	38,0	2,0	9,2	0,0	3,3	52,6
1991	37,7	2,1	9,3	0,0	3,7	52,7
1992	42,3	2,1	9,3	0,0	4,5	58,3
1993	42,0	2,1	9,2	0,0	5,3	58,7
1994	45,5	2,0	9,8	0,0	6,8	64,2
1995	45,0	2,1	10,9	0,0	8,8	66,8
1996	52,5	2,2	11,9	0,0	9,2	75,8
1997	59,1	2,4	13,2	0,0	9,0	83,6
1998	59,6	2,4	14,1	0,0	8,4	84,5
1999	55,6	2,2	14,3	0,0	8,0	80,1
2000	55,6	2,2	14,5	0,0	7,7	80,0
2001	54,2	2,4	14,8	0,0	11,5	82,8
2002	57,0	2,1	15,2	0,0	12,9	87,3
2003	56,3	1,9	15,7	0,0	18,7	92,6
2004	57,4	2,4	16,7	0,0	20,0	96,6
2005	55,2	2,7	17,7	0,0	23,1	98,7

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet

¹⁾ Transport from the North Sea directly to foreign countries not included

Tabell 11: Innenlands trafikkarbeid på veg. 1973-2005. Millioner kjøretøykilometer.
Domestic road traffic. 1973-2005. Million Vehicle-Kilometres.

PERSONTRANSPORT.....Passenger transport.....					GODSTRANSPORT Goods transport			TRANSPORT I ALT Total transport		
År	Rute- biler Schedu- led tr.	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- Biler Private Cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	Sum Total	Rute- biler Schedu- led tr.	Leie-og egentr Vans and lorries	Sum Total	%vekst %	% growth
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	343	471	618	25197	796	27425			4291	31716	2,8
1999	342	462	680	25374	854	27713			4311	32024	1,0
2000	342	449	698	25771	907	28166			4403	32569	1,7
2001	341	469	692	26402	957	28861			4474	33335	2,4
2002	343	446	650	27411	1010	29861			4480	34341	3,0
2003	341	442	591	28229	1070	30674			4273	34947	1,8
2004	353	439	529	28769	1121	31211			4425	35636	2,0
2005	365	437	487	29607	1165	32062			4489	36551	2,6

**Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾
1980-2005. Tusen enkeltreiser.**

*International Passenger Transport by Mode of Transport.
Thousand Passengers 1980-2005. One-way Trips.*

År	Sjøtransport	Jernbane	Rutebuss 1) Estimerte tall	Lufttransport	Sum kollektiv	Veg- transport	Sum inkl. veg
Year	Water transport	State railways	Bus	Air transport	Public transport	Road transport	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	17 800	28 512
1996	5 394	130		6 299	11 823	19 000	30 823
1997	5 769	110		7 154	13 033	20 300	33 333
1998	6 032	116		7 590	13 738	22 300	36 038
1999	6 107	376		7 991	14 474	25 300	39 774
2000	6 160	376		8 129	14 665	27 600	42 265
2001	6 044	519		8 112	14 675	28 000	42 675
2002	6 260	518		8 301	15 079	30 300	45 379
2003	6 300	505	300	9 486	16 591	30 400	46 991
2004	6 224	312	322	10 600	17 458	30 600	48 058
2005	6 496	231	264	11 759	18 750	32 000	50 750

1) Eksakte oppgaver for transport på veg finnes ikke. På grunnlag av Vegdirektoratets kjøretøytellinger ved grensen har TØI beregnet tall for årene 1995 - 2005. Personer i godsbiler og turbusser er ikke inkludert i disse tallene.

Tabeller

Del B

Tabell 21: Registrert og *framskrevet*¹⁾ folkemengde. 1. januar 1950-2060.

Tusen.

*Population. Registered 1 January 1950-2006 and Projected
1 January 2010-2060.*

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
2002	4 524	2 953
2003	4 552	2 980
2004	4 577	3 004
2005	4 606	3 031
2006	4 640	3 064
<i>2010</i>	<i>4 748</i>	<i>3 178</i>
<i>2020</i>	<i>5 045</i>	<i>3 312</i>
<i>2030</i>	<i>5 367</i>	<i>3 394</i>
<i>2060</i>	<i>6 061</i>	<i>3 667</i>

1) Alternativ MMMM i SSB's "Framskrivning av folkemengden 2006-2060".

According to Statistics Norway: Population projection, 2006-2060, alternative MMMM.

Kilde: SSB Befolkningsstatistikk.

Source: Population Statistics, Statistics Norway.

Tabell 22: Antall førerkort¹⁾ etter kjønn. 31. desember 1980-2005.

Driving License by Gender. 31 December 1980-2005.

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
2001	2 812 765	1 529 077	1 283 688
2002	2 841 021	1 538 978	1 302 043
2003	2 870 651	1 549 866	1 320 785
2004	2 888 626	1 554 377	1 334 249
2005	2 924 180	1 566 538	1 357 642

¹⁾ Alle førerkortklasser, også inkludert mopedførerbevis

Kilde: Statens Vegvesen, Veg- og kjøretøystatistikk.

Source: Directorate of Public Roads.

Tabell 23: Registrerte biler. 31. desember 1950-2005. (Avrundet til nærmeste 500.)
Registered Automobiles. 31 December 1950-2005.

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
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	186 500	219 500	37 000
2000	2 303 000	1 852 000	181 000	233 000	36 500
2001	2 335 000	1 873 000	176 500	250 000	35 500
2002	2 364 500	1 899 500	172 500	258 500	34 000
2003	2 404 000	1 933 500	169 500	268 500	32 500
2004	2 458 000	1 978 000	165 500	284 000	30 500
2005	2 523 000	2 029 000	162 000	303 000	29 000

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. 1993-2005 (1998=100).
Consumer Price Index. Group Indices for Travel and Transport. 1993-2005 (1998=100).

Vare- og tjenestegruppe <i>Commodity and service group</i>	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Konsumprisindeksen i alt <i>Consumer price index, total</i>	90,6	91,9	94,2	95,3	97,8	100,0	102,3	105,5	108,7	110,1	112,8	113,3	115,1
Transport	88	90	94	95	98	100	102,9	108,5	111,6	112,7	113,9	115,8	120,8
Kjøp av biler <i>Motor car</i>	94	98	102	97	99	100	99,6	100,4	103,8	105,5	105,1	105,4	106,9
Reservedeler og tilbehør <i>Spare parts and accessories</i>	88	88	90	92	95	100	104,3	105,6	108,9	110,4	111,2	115,6	125,4
Drivstoff og smøremidler <i>Fuel and lubricants</i>	87	87	92	93	100	100	106,8	121,9	111,9	107,7	110,6	117,2	127,5
Vedlikehold og reparasjon på verksted <i>Maintenance and repair</i>	80	82	86	90	94	100	105,6	112,2	119,6	125,4	130,5	134,6	141,1
Jernbane, T-bane og trikk <i>Railway and tram</i>	92	92	92	97	97	100	104,5	107,6	111,9	118,6	122,5	126,0	131,7
Buss og drosjebil <i>Bus and taxi</i>	86	88	93	96	98	100	104,7	113,0	123,0	126,7	135,5	141,9	143,5
Fly <i>Aircraft</i>	80	81	85	89	93	100	103,6	119,4	142,8	138,4	129,6	110,6	120,4
Båt <i>Ship</i>	95	96	98	99	97	100	106,8	115,4	122,6	126,9	131,3	133,3	143,8

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Konsumprisindeksen.

Source: Statistics Norway, Consumer price index.

Tabell 25: Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975-2005. Millioner liter.

Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975-2005. 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
2001	2 271	2 014	769
2002	2 254	2 058	768
2003	2 229	2 122	671
2004	2 216	2 273	772
2005	2 139	2 436	813

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Source: Statistics Norway.

Tabell 26: Vegtrafikulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1985-2005.
Road Traffic Accidents. Persons Killed or Injured, by Group of Roaduser. 1985-2005.

År Year	Ulykker i alt All accidents	Drepte i alt Killed	I alt Total	Personer drept eller skadd Persons killed or injured							
				Bilførere Drivers of automobiles	Bilpassasjerer Passengers of automobiles	Motor- sykkel Motor- cycle	Moped Moped	Sykkel Bicycle	Fot- gjengere Pedest- rians	Personer på spark, kjelke Persons sledging and skiing	Personer på traktor o a Drivers on tractor etc
1985	8 975	402	12 304	4 386	3 618	910	877	949	1 434	63	67
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	11 756	5 282	3 238	573	541	934	1 065	40	83
1996	8 779	255	12 025	5 438	3 344	635	504	998	994	51	61
1997	8 765	303	11 823	5 458	3 178	694	469	959	971	30	64
1998	8 864	352	12 120	5 618	3 336	712	439	888	986	36	105
1999	8 361	304	11 460	5 336	3 184	750	399	806	887	33	65
2000	8 440	341	11 662	5 613	3 125	703	390	795	951	23	62
2001	8 244	275	11 522	5 664	3 085	693	398	697	877	23	85
2002	8 724	310	12 395	6 041	3 325	721	526	796	862	25	99
2003	8 266	280	11 851	5 775	3 171	660	585	731	821	11	97
2004	8 425	257	12 121	5 899	3 219	640	715	716	854	18	60
2005	8 078	224	11 438	5 452	2 842	623	613	736	851	12	85

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Veitrafikkulykker.

Source: Statistics Norway.

Tabell 27: Utslipp til luft etter kilde. 2003. Tusen tonn når ikke annet er oppgitt.*Emission to Air by Source. 2003. 1000 Tonnes unless Specified Otherwise.*

Kilde	CO ₂	SO ₂	NO _x	NM VOC	CO	Partikler ¹⁾ Particulates
	Mill. tonn Million Tonnes					
I alt Total	43,2	22,8	220,2	300,1	509,2	60,1
Stasjonær forbrenning <i>Stationary combustion</i>	20,1	5,7	63,3	13,9	197,4	44,0
Prosessutslipp <i>Process and evaporation</i>	7,5	12,4	9,1	234,3	22,6	11,4
Mobil forbrenning <i>Mobile combustion</i>	15,6	4,7	147,8	51,8	289,2	4,8
Vegtrafikk <i>Road traffic</i>	9,6	0,5	41,6	33,2	225,5	2,2
- Bensindrevne <i>Gasoline-driven</i>	4,9	0,2	15,6	23,8	190,7	0,3
--Personbiler <i>Passenger cars</i>	4,3	0,1	13,7	21,6	172,4	0,2
-- Andre lette kjøretøyer <i>Other light vehicles</i>	0,5	0,0	1,5	1,9	16,7	0,0
--Tunge kjøretøy <i>Heavy vehicles</i>	0,1	0,0	0,5	0,3	1,6	0,0
- Dieseldrevne <i>Diesel-driven</i>	4,6	0,3	25,8	3,5	12,6	1,9
--Personbiler <i>Passenger cars</i>	0,7	0,0	1,5	0,4	2,0	0,4
--Andre lette kjøretøy <i>Other light vehicles</i>	1,3	0,1	2,6	0,8	4,8	0,6
--Tunge kjøretøy <i>Heavy vehicles</i>	2,6	0,2	21,7	2,3	5,8	0,9
-Motorsykler, mopeder, <i>Motorcycles, mopeds, scooters</i>	0,1	0,0	0,2	5,9	22,1	0,0
Snøscooter	0,0	0,0	0,0	1,8	3,5	0,0
Småbåt, <i>pleasureboats</i>	0,2	0,0	1,1	8,9	22,7	0,3
Motorredskap <i>Motorized tools</i>	0,8	0,2	11,7	3,9	25,4	1,4
Jernbane <i>Railways</i>	0,0	0,0	0,6	0,1	0,1	0,0
Luftfart <i>Air traffic</i>	1,0	0,1	3,3	1,4	6,2	0,0
Skip og båter <i>Ships and boats</i>	4,0	3,9	89,5	2,6	5,7	0,8
- Kysttrafikk med mer. <i>Coastal traffic etc</i>	2,5	2,8	55,9	1,9	2,0	0,6
- Fiske <i>Fishing fleet</i>	1,4	1,1	32,6	0,6	3,6	0,2
- Mobile oljerigger mm <i>Mobile oil rigs etc.</i>	0,0	0,0	1,0	0,1	0,1	0,0

Kilde: SSB Statistiske analyser: Naturressurser og miljø 2005, tabell F6.

¹⁾ PM₁₀

Source: Statistics Norway, Natural Resources and the Environment 2005, table F6.

Tabell 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979-2005. Årlig volumendring i prosent.

*Gross Domestic Product and Private Consumption. 1979-2005.
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 <i>Transport</i>
1979	4,4	4,1	8,6
1980	5,0	1,9	4,6
1981	1,0	-0,1	2,8
1982	0,2	0,8	3,2
1983	3,5	1,9	-1,9
1984	5,9	3,3	1,5
1985	5,2	9,9	2,7
1986	3,6	5,0	4,7
1987	2,0	-0,9	-14,2
1988	-0,1	-2,2	-12,7
1989	0,9	-0,7	-6,8
1990	2,0	0,6	3,5
1991	4,2	2,4	-1,6
1992	3,3	2,2	1,9
1993	2,8	2,5	2,4
1994	5,3	3,4	8,1
1995	4,6	3,9	1,9
1996	5,3	6,9	18,3
1997	5,2	3,4	0,7
1998	2,6	2,8	2,4
1999	2,1	3,3	-1,1
2000	2,8	4,0	3,9
2001	2,7	1,9	-3,5
2002	1,1	3,1	2,0
2003	1,1	3,0	0,2
2004 ¹⁾	3,1	4,7	8,0
2005 ¹⁾	2,3	3,2	-0,5

Kilde: SSB: Nasjonalregnskapsstatistikk.

¹⁾ Foreløpige tall