

Transport i Norge

Jan Monsrud (red.)

Statistiske analyser

I denne serien publiseres analyser av statistikk om sosiale, demografiske og økonomiske forhold til en bredere leserkrets. Fremstillingsformen er slik at publikasjonene kan leses også av personer uten spesialkunnskaper om statistikk eller bearbeidingsmetoder.

© Statistisk sentralbyrå, mars 2009

Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen, skal Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde.

ISBN 978-82-537-7531-9 Trykt versjon

ISBN 978-82-537-7532-6 Elektronisk versjon

ISSN 0804-3221

Emnegruppe

10.12

Design: Helga Nordermoen

Trykk: Statistisk sentralbyrå

Standardtegn i tabeller**Symbol**

Tall kan ikke forekomme	.
Oppgave mangler	..
Oppgave mangler foreløpig	...
Tall kan ikke offentligjøres	:
Null	-
Mindre enn 0,5 av den brukte enheten	0
Mindre enn 0,05 av den brukte enheten	0,0
Foreløpig tall	*
Brudd i den loddrette serien	—
Brudd i den vannrette serien	|

Forord

Statistisk sentralbyrå utarbeider statistikk om samferdsel og transport. Egne data samt et betydelig tilfang av eksterne data er nyttet i denne publikasjonen.

En viktig målsetting med publikasjonen er å gi et helhetsbilde av transportsektoren hvor betydningen av de forskjellige transportformene måles opp mot hverandre over tid. Publikasjonen går også mer i dybden ved en nærmere beskrivelse av den enkelte transportforms karakteristika. Det er lagt vekt på at stoffet skal være lett tilgjengelig med oversiktlige tabeller og figurer med kommentarer.

For å synliggjøre Norges posisjon i forhold til andre land, er det lagt vekt på internasjonale sammenligninger.

Publikasjonen er utarbeidet ved Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk i Avdeling for næringsstatistikk. Jan Monsrud har vært redaktør. Artikkene er skrevet av medarbeidere i SSB: Karl Eirik Engebretsen, Terje Atle Gjertsen, Lisbet Høgset, Astri Kløvstad, Ole Kristian Lien, Jan Monsrud, Geir Morten Mosleth og Asbjørn Willy Wethal.

Statistisk sentralbyrå
Oslo/Kongsvinger, 14. november 2008

Øystein Olsen

Innhold

1.	Innledning og sammendrag	7
2.	Infrastruktur	23
3.	Transportytelser og reisevaner	55
4.	Transportulykker	83
5.	Veitransport	115
6.	Sjøtransport	175
7.	Jernbanetransport	241
8.	Lufttransport	261
9.	Viktige miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren	291
10.	Transport i et nasjonaløkonomisk perspektiv	307
	Figurregister.....	319
	Tabellregister	329

1. Innledning og sammendrag

1.1. Rapportens struktur og innhold

Denne publikasjonen gir et helhetlig bilde av transporten i Norge. I tillegg til å beskrive status er det også lagt vekt på utviklingen over tid. Det har dermed vært mulig å se på hvilke transportformer som har vært mest tilpasningsdyktige til stadig økende krav knyttet til levering og dermed tilrevet seg markedsandeler, og motsatt (kapittel 3).

Selv om transport er en grunnleggende forutsetning i ethvert moderne samfunn, fører den også med seg enkelte negative konsekvenser i form av miljøbelastning, kødannelse og ulykker. Denne motposten omtales også i publikasjonen (kapitlene 4 og 9).

Publikasjonen innledes med et kapittel om fundamentet for all transport – infrastrukturen – som beskriver dagens status, mangler, framtidige utfordringer samt anslag til investeringer, drift og vedlikehold.

I kapitlene 5-8 beskrives de respektive transportformene i hvert sitt kapittel. Hvert av disse innledes med et underkapittel om økonomiske hovedstørrelser for bedrifter og foretak, hentet fra strukturundersøkelsen. Slike undersøkelser gjennomføres årlig for samtlige næringer. Statistikken er relativt nyetablert, og gir derfor ikke rom for lange tidsserier.

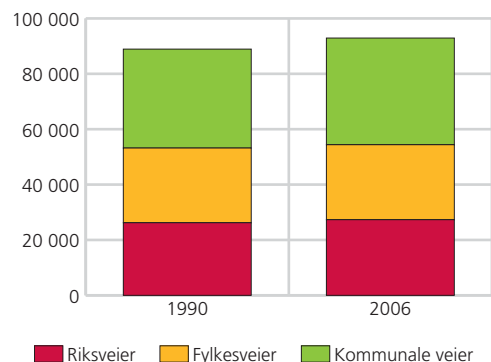
Nasjonalregnskapsstatistikken har ikke denne begrensningen. Den gir også bedre mulighet for å sammenligne utviklingen i transportnæringen med andre næringer. Det er også interessant å se på utviklingen i transportintensiteten over tid ved å relatere transportarbeidet målt i tonnkilometer til bruttonasjonalproduktet (BNP). I det siste kapittelet vil vi vise at transportarbeidet i de senere årene har økt sterkere enn veksten i BNP.

I den grad datagrunnlaget er tilgjengelig og av tilfredsstillende kvalitet, er det også laget sammenligninger med internasjonale tall.

1.2. Sammendrag

- Det offentlige veinettet har økt med 4,5 prosent etter 1990 og utgjorde 93 000 kilometer per 31. desember 2006 (figur 1.2.1). Det var samtidig en betydelig vekst i bilbestanden. Mens hvert registrert motorkjøretøy disponerte 30 meter offentlig vei i gjennomsnitt i 1990, var tilsvarende tall 23 ved utgangen av 2006.
- 20 prosent av fylkesveinettet (27 100 kilometer) er fortsatt uten fast dekke. Trøndelagsfylkene og Hedmark har høyest andel grusdekke.
- Norge er et «jumboland» i Europa når det gjelder lengde motorvei, med kun 222 kilometer ved utgangen av 2006. Dette tilsvarte en andel av det offentlige veinettet på 0,2 prosent.
- I statsbudsjettet for 2009 er det budsjettert med 7,7 milliarder kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold, en økning på 9,7 prosent sammenlignet med saldert budsjett for 2008. For 2009 er det satt av i alt 7,1 milliarder kroner til statlige veiinvesteringer. Dette er 9,2 prosent mer enn i saldert budsjett for 2008. Av dette går 6,4 milliarder til investeringer (inkludert forsøk) på riksveinettet.

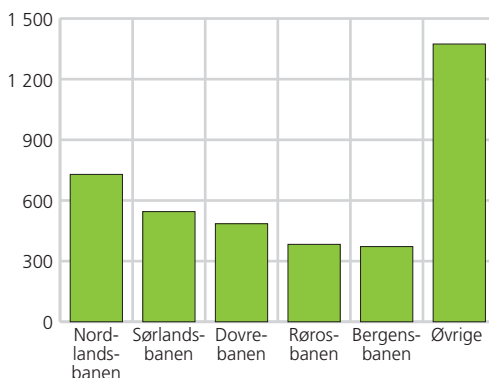
Figur 1.2.1. Offentlige veier per 31. desember 1990 og 2006. Kilometer



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken og Vegdirektoratet.

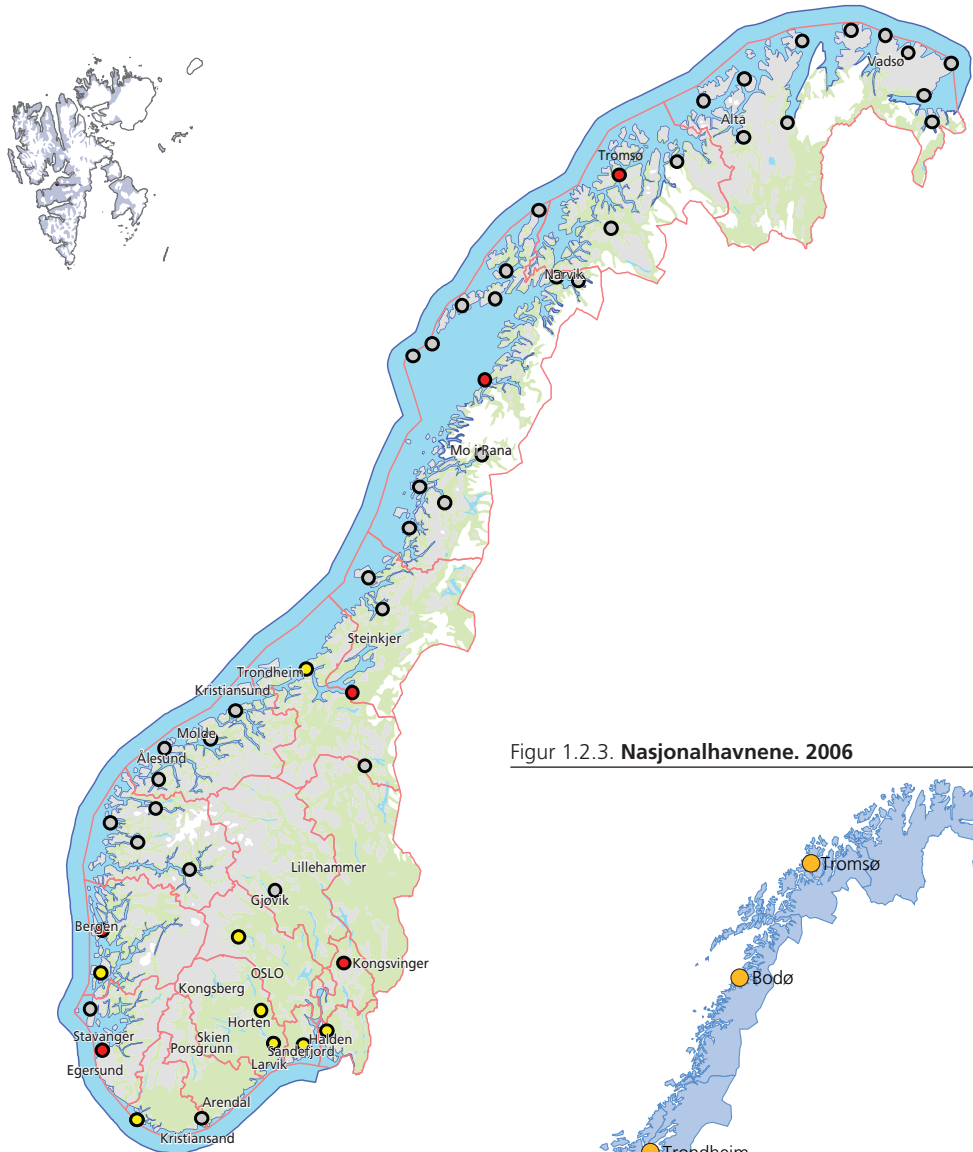
- For 2009 er de samlede foreslåtte bevilgningene til veiformål på drøyt 17,0 milliarder kroner. Dette er 10,4 prosent mer enn i saldert budsjett for 2008.
- Ved utgangen av 2006 var lengden av det statlige jernbanenettet i Norge 4 087 kilometer. Banelengden har vært relativt konstant etter 1945. Nordlandsbanen er med sine 729 kilometer den lengste banen i Norge (figur 1.2.2). Verken denne banen eller Rørosbanen er elektrifisert.
- Sporvidden på det norske jernbanenettet er 1,435 meter. Dette er standarden for de fleste land i Europa. Finland og de baltiske landene opererer med en sporvidde på 1,524 meter (som Russland).
- Selv om det har vært liten økning i det elektrifiserte banenettet i Norge de senere årene, er vi likevel blant landene i Europa med høyest andel elektrifisert bane. Andelen er på drøyt 62 prosent. Når det gjelder andelen dobbeltsporet bane, er vi på bunnen i Europa med en andel på 5 prosent. Blant de nordiske landene er Finland på topp med 50 prosent.

Figur 1.2.2. Det statlige jernbanenettet. 2006. Kilometer



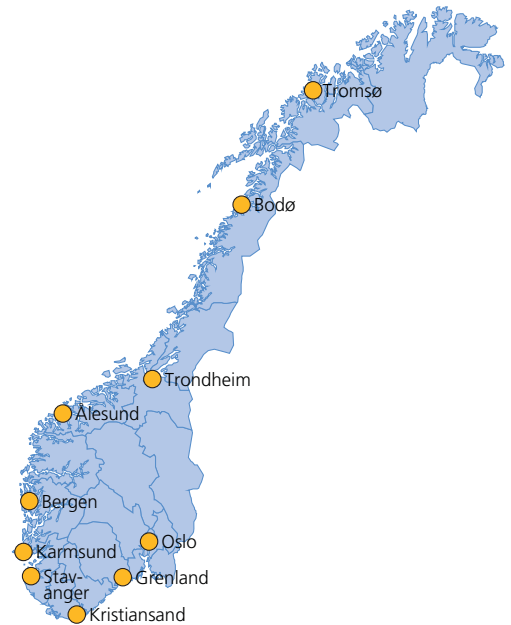
Kilde: Jernbaneverket.

Figur 1.2.4. Avinor-drevne flyplasser i Norge. 2006



Kilde: Avinor.

Figur 1.2.3. Nasjonalhavnene. 2006

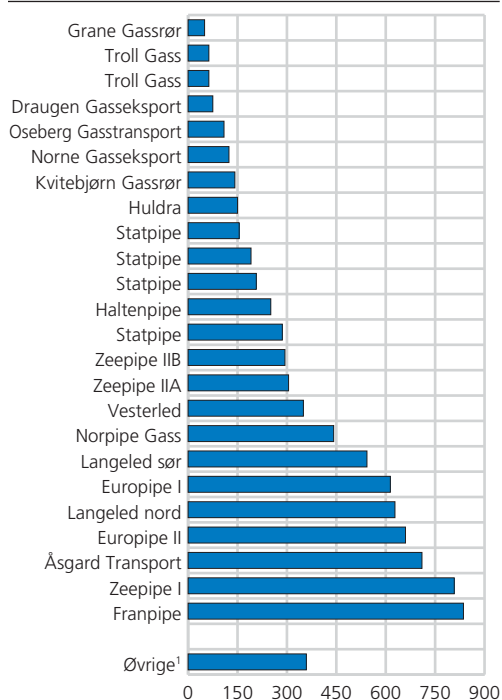


Kilde: Kystverket.

- Mens veisektorens andel av de foreslåtte bevilgningene til samferdselsformål utgjør 61 prosent i statsbudsjettet for 2009, er jernbanens andel på nesten 32 prosent, eller 8,8 milliarder kroner. Av dette skal 7,1 milliarder kroner gå til Jernbaneverket, mens 1,7 milliarder går til kjøp av persontransport med tog. Drift og vedlikehold legger beslag på 54 prosent av Jernbaneverkets budsjett.
- Det er i overkant av 70 offentlige havner i tillegg til et stort antall fiskerihavner og industrikaier i Norge. Ti havner er definert som nasjonalhavner som skal fungere som effektive knutepunkter for regionene i Norge (figur 1.2.3). Seks av disse havnene er basert på interkommunalt samarbeid, mens Oslo, Kristiansand, Bodø og Tromsø er organisert som egne kommunale foretak.
- Nasjonalhavnene håndterer om lag 60 prosent av den totale godsmengden som passerer over norske havner.
- Kystverket arbeider med å opprette et stamnett av havner der trafikken faktisk går, og legger dermed til rette for å etablere sjøveien som en naturlig del av et helhetlig transportsystem. Et av de viktigste målene for den nye nasjonale havnestrukturen er overføring av godstransport fra vei til sjø.
- Norge hadde drøyt 50 lufthavner med sivil rutetrafikk i 2006. De fleste ble drevet av Avinor AS (figur 1.2.4), og noen i samarbeid med Forsvaret. Lufthavnene som ble drevet av Avinor, kan inndeles i regionale lufthavner og stamlufthavner, hvorav seks stamlufthavner er klassifisert som store: Oslo-, Stavanger-, Bergen-, Trondheim-, Bodø- og Tromsø Lufthavn.
- Bortsett fra omløkaliseringer er det ikke tilkommet noen nye lufthavner etter 1988.

- Høsten 2007 var det om lag 8 400 kilometer gassrørledning med oppstart på norsk kontinentalsokkel. Ledningsnettet for transport av olje og kondensat er langt mer beskjeden med knapt 1 000 kilometer til sammen.
- Ekofisk var det første feltet på norsk sokkel og kom i produksjon i 1971. Norpipe gassrør ble satt i drift i 1977 mellom Ekofisk og Emden i Tyskland. Røret er 442 kilometer langt og har en maksimal kapasitet på 40 millioner standardkubikkmeter (Sm³) gass per dag (figur 1.2.5).
- I 1985 ble Statpipe-rørledningssystemet satt i drift for å ta hånd om gassen fra Statfjord og Gullfaks. Statpipe ble koblet til Norpipe og kostet 46 milliarder 2006-kroner å sette i drift.

Figur 1.2.5. **Gassrørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. Januar 2007. Kilometer**



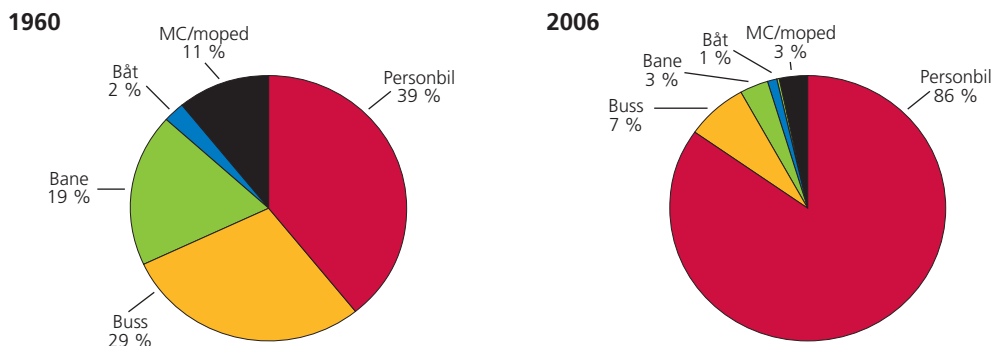
¹ Sum rørledninger kortere enn 50 km.
Kilde: Petroleumstilsynet.

- Den siste og lengste rørledningen er Langeded. Den består av en nordlig og en sørlig ledning som til sammen er 1 200 kilometer lang. Dette er verdens lengste gassrørledning under vann. Den nordlige rørledningen (Sleipner–Easington) har en kapasitet på inntil hele 80 millioner Sm³ per dag, mens ledningen mellom Nyhamna og Sleipner har en kapasitet på 70 millioner.

Transportytelser og reisevaner

- I 1960 stod personbilen for 39 prosent av samtlige reiser, mens transporten med buss utgjorde 29 prosent (figur 1.2.6). I 2006 var personbiltransporten mer enn doblet siden 1960 målt i antall reiser, til nesten 4 milliarder i 2006, mens bussreisene hadde økt med kun 18 prosent, til 330 millioner. Busstransportens andel av samtlige reiser var redusert til 7 prosent i 2006, mens personbiltransportens andel var økt til 86 prosent.
- Veksten i transportarbeidet med personbil har med et fåtall årlige unntak vært sterk etter 1960. Det kan imidlertid virke som om nivået kan være i ferd med å stabilisere seg. Statistikken viser at etter den spesielt sterke veksten i transportarbeidet fra 1984 til 1987 med 9,5 milliarder personkilometer, har veksten avtatt betraktelig. I hele perioden 1987-2006 var veksten på 10,9 milliarder personkilometer. Fra 2004 til 2006 viser statistikken knapt noen vekst.
- Lufttransport hadde en enda sterkere relativ vekst i transportarbeidet enn personbil etter 1960. Med et transportarbeid på 4,3 milliarder personkilometer i 2006 var tallet på personkilometer 46 ganger større enn i 1960. Lufttransporten utgjorde likevel bare 6,5 prosent av det samlede transportarbeidet i 2006 siden utgangspunktet var svært lavt i 1960.
- Det innenlandske transportarbeidet for buss og jernbane hadde en relativt parallell utvikling etter 1970, men busstransporten ligger på et noe høyere nivå. Med unntak av transport med buss som hadde en liten nedgang i transportarbeidet fra 2005 til 2006, viser statistikken en betydelig vekst for de kollektive transportmidlene (buss, bane og fly) etter 2003.
- Den høyeste personkilometerproduksjonen blant landene i Europa står Tyskland

Figur 1.2.6. Innenlandske transportytelser. Antall passasjerer, etter transportmåte^{1,2}. 1960 og 2006. Prosent



¹ Personbil er inklusiv drosjer og utleiebiler. Personbiltallene inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.

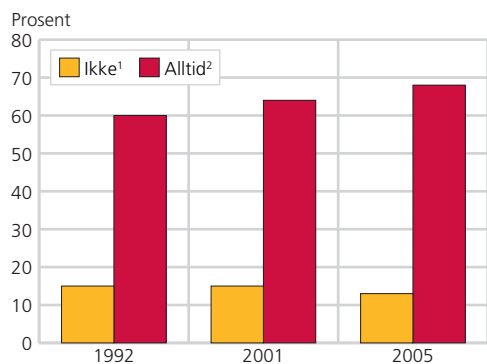
² Bane omfatter jernbane, forstadsbaner og sporveier.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser

for med 920 milliarder personkilometer i 2005 for personbil og kollektivtransporten samlet. Tilsvarende tall for Norge var 63 milliarder. Italienerne var mest mobile med en gjennomsnittlig reiselengde per innbygger på nesten 41 kilometer per dag i 2005. Tilsvarende tall for Norge var drøyt 37 kilometer, mens tyskerne reiste om lag 30 kilometer per dag i gjennomsnitt.

- Transportøkonomisk institutts reisevaneundersøkelse viser at nesten 70 prosent av befolkningen som var 13 år og eldre, alltid hadde tilgang til bil i 2005 (figur 1.2.7). Dette var en vekst med 8 prosentpoeng sammenlignet med 1992.
- I underkant av halvparten av husholdningene hadde kun én bil i 2005, mens 7 prosent hadde tre eller flere biler.
- Knappt 60 prosent av de kollektive reisene på landsbasis i 2005 var med buss. Andelen øker til 75 prosent dersom Oslo med omegn holdes utenfor. Her var det noen flere reiser med trikk og bane.
- Det ble i 2005 foretatt 3,33 daglige reiser i gjennomsnitt per innbygger. Dette markerte ingen særlig endring i mobiliteten fra 1992 og 2001 målt i tallet på reiser.
- Sjøtransporten, eksklusiv oljetransporten med skip fra norsk sokkel til norsk fastland, stod i 1960 for nesten 70 prosent av det innenlandske transportarbeidet målt i tonnkilometer (figur 1.2.8). Jernbanens andel utgjorde samme år 13 prosent, og godstransporten på vei stod for om lag 18 prosent.

Figur 1.2.7. **Befolkningens tilgang til bil. Prosent**



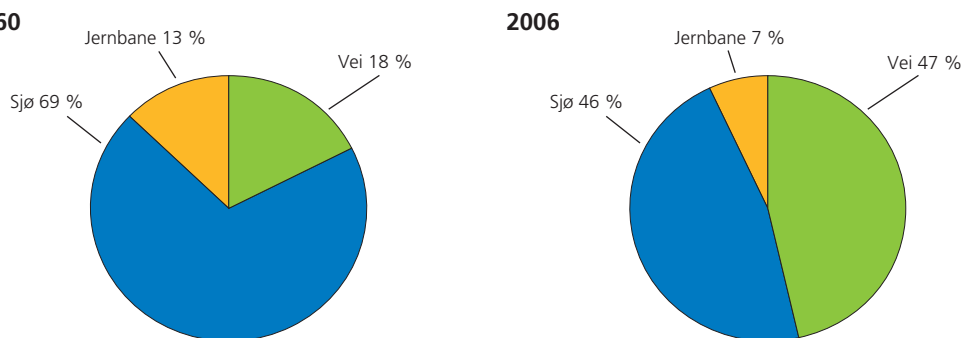
¹ Hverken bil eller førerkort.

² Bil og førerkort.

^{1,2} For mer presis definisjon, se boks 3.3.2, definisjoner.

Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt

Figur 1.2.8. **Innenlandske transportytelser. Transportarbeid¹, etter transportmåte. Gods. 1960 og 2006. Prosent**



¹ Målt i tonnkilometer.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

- Selv om transportarbeidet for sjøtransporten nesten ble tredoblet fra 1960 til 2006, hadde likevel godstransporten på vei utlignet omfanget. Begge transportformene stod i 2006 for drøyt 45 prosent hver. Jernbanens andel av godstransportarbeidet var redusert til 7 prosent.
- De seneste ti årene har det vært betydelig vekst i transportarbeidet for både sjø- og veitransporten som i 2006 utførte et transportarbeid på drøyt 16 milliarder tonnkilometer hver. Jernbanen opplevde også en vekst i transportarbeidet fra 1995-2006 (44 prosent). Fastlandstransporten i alt var på knapt 35 milliarder tonnkilometer i 2006.
- Olje- og gasstransporten fra Nordsjøen til norsk fastland med skip eller i rør har samlet sett økt gradvis siden sent på 1980-tallet. Transportarbeidet for denne transporten var i 2006 nesten på høyde med fastlandstransporten, med knapt 32 milliarder tonnkilometer. Gasstranspor-

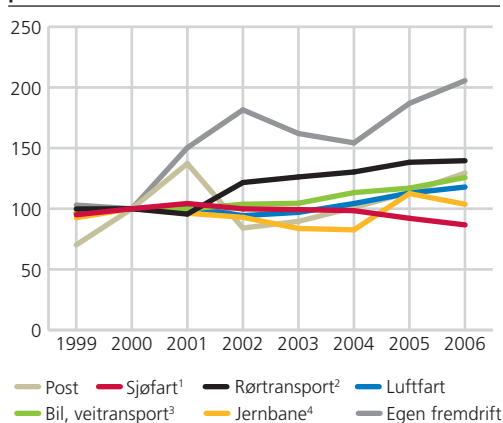
ten i rør utgjorde 60 prosent av dette transportarbeidet. Dette tilsvarte nesten 19 milliarder tonnkilometer.

- Det ble eksportert nesten 227 millioner tonn varer i 2006. Dette var en nedgang på 3 prosent fra 2005, og var også lavere enn i de andre årene etter år 2000. Norske og utenlandske skip stod for 60 prosent av eksporten i 2006, mens eksporten fra Nordsjøen utgjorde 37 prosent. Til forskjell fra innenlandske transporter er godstransporten på vei relativt ubetydelig med en andel på knapt 2 prosent i 2006.
- Importen til Norge utgjorde om lag en sjuendedel av eksporten i 2006. Sjøtransporten er dominerende også for importerte varer, men langt fra like dominerende som for eksporten. Halvparten av importert godsmengde kom på skip. Knapt sju millioner tonn gikk på vei til Norge, det vil si hvert femte tonn.

Transportulykker

- Tallet på drepte og skadde i veitrafikkulykker i Norge økte fram til og med 1970. Dette året omkom 560 i trafikken mens 4 552 var hardt skadd. Etter dette har det vært en nedgang i ulykkestallene. I 2006 omkom 242 personer. Tallet på hardt skadde var redusert til 940 dette året.
- Parallelt med nedgangen i tallet på skadde og drepte har det vært en betydelig vekst i trafikkarbeidet målt i personkilometer etter 1970. Risikoen for å bli drept eller skadd i trafikken er derfor langt mindre i dag enn hva nedgangen i skadetallene alene skulle tilsi (figur 1.2.10). Mens 5,0 personer i gjennomsnitt ble drept eller hardt skadd per million kjøretøykilometer i 1970, var tilsvarende tall i 2006 falt til i overkant av 0,3 personer.

Figur 1.2.9. Sum eksport og import, etter transportmåte. 2000=100. 1999-2006. Tonn



¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip samt tilhenger og jernbanevogn på ferge.

² Rørtransport av olje og gass fra faste installasjoner på norsk kontinentalsokkel.

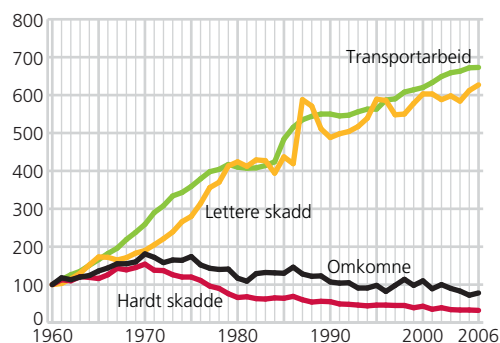
³ Inkluderer bil på ferge.

⁴ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er fortsatt størst blant de unge (16-24 år). Også de over 80 år har relativt høy risiko for å bli skadd i trafikken.

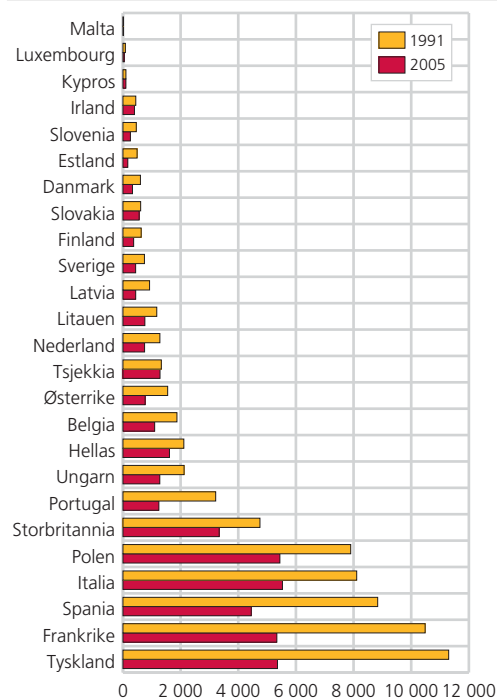
Figur 1.2.10. **Omkomne, hardt skadde, lettere skadde og transportarbeid¹. 1960-2006. 1960=100**



¹ Målt i personkilometer.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

Figur 1.2.11. **Antall omkomne i veitrafikkulykker i EU-25. 1991 og 2005¹**



¹ Tallene for 2005 er foreløpige.

Kilde: CARE - European Road Accident Database.

- Andelen drepte og hardt skadde bilførere er økende. I perioden 1985-1989 utgjorde denne andelen 33 prosent i gjennomsnitt. I femårsperioden 2002-2006 var andelen økt til 43 prosent. Andelen fotgjengere var redusert med 6 prosentpoeng, til 12 prosent i gjennomsnitt for sistnevnte periode.

- Det er få omkomne i ulykker med jernbane, fly eller skip. For disse transportformene er det som oftest de store enkeltulykkene som gir seg utslag i statistikken, og som preger nyhetsbildet.

- I EU-25 omkom nesten 43 000 personer i transportulykker i 2005 (figur 1.2.11). Tilsvarende tall for Norge var 231. Andelen veitrafikkulykker utgjorde om lag 96 prosent i både EU-25 og i Norge. I et «normalår» er andelen omkomne i Norge i jernbane-, sjø- og luftfartsulykker på 3-4 prosent.

Veitransport

- Næringen veitransport omfatter i hovedsak lastebil, buss, drosje og turbuss. I 2006 var det i alt 16 300 bedrifter i disse næringsundergruppene, som omsatte for i alt drøyt 50 milliarder kroner og sysselsatte 61 500 personer.

- Det er klart flest bedrifter og foretak innenfor godstransport på vei (figur 1.2.12). Her var det 9 816 bedrifter og 9 814 foretak i 2006. Denne næringsundergruppen omsatte for nesten 35 milliarder kroner, eller 68 prosent, av den totale omsetningen innenfor veitransport i 2006.

- Ved utgangen av 2006 var det over 4 millioner kjøretøyer i Norge (figur 1.2.13). Av disse var det vel 3 millioner motor kjøretøyer. Av motor kjøretøyene var om lag 3 prosent lastebiler og trekkbiler,

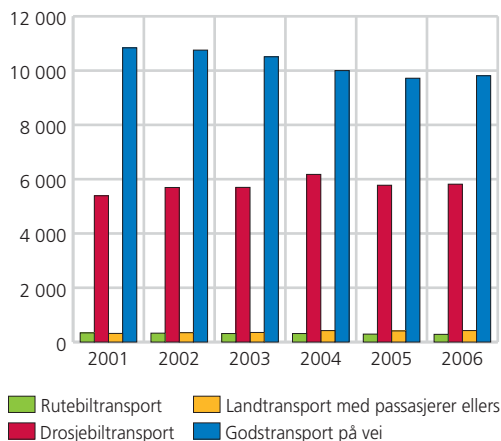
mens nesten 75 prosent var personbiler (2 084 193).

- Tallet på busser har gått ned de siste årene. Ved utgangen av 2006 var det registrert 27 000 busser i landet. Det er de små bussene det er blitt færre av, og nedgangen påvirker dermed i liten grad kapasiteten i kollektivtransporten.
- De siste årene har det vært en betydelig økning i antall registrerte mopeder og motorsykler. Antall varebiler har også økt kraftig, mens antallet kombinerte

biler, som brukes til transport av både personer og gods, har gått ned.

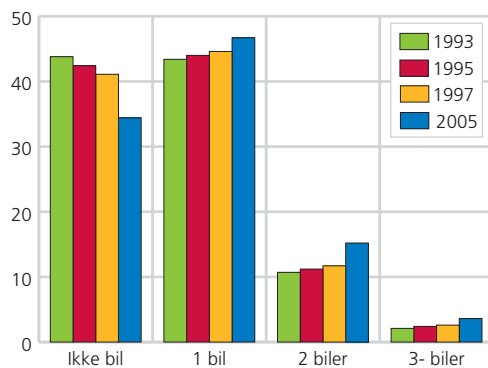
- Antall godsbiler øker jevnt og trutt, og har nå passert 80 000 biler. Den samlede nyttelastkapasiteten var på 6,2 millioner tonn ved utgangen av 2006.
- En stadig større andel av personbilparken bruker diesel som drivstoff. Dette henger sammen med endringer i innretningen på avgiftene. Fra en andel i 2000 på 9 prosent dieseldrevne personbiler var andelen økt til 48 prosent i 2006.

Figur 1.2.12. Veitransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2005



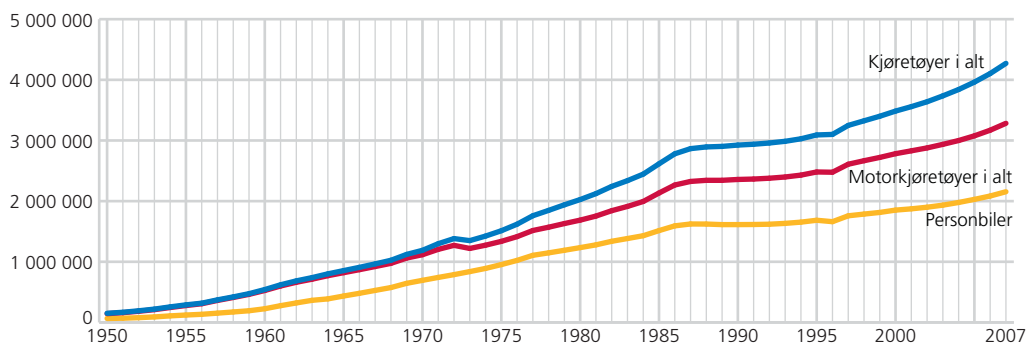
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 1.2.14. Andel familier med og uten personbil. 1993, 1995, 1997 og 2005. Prosent



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

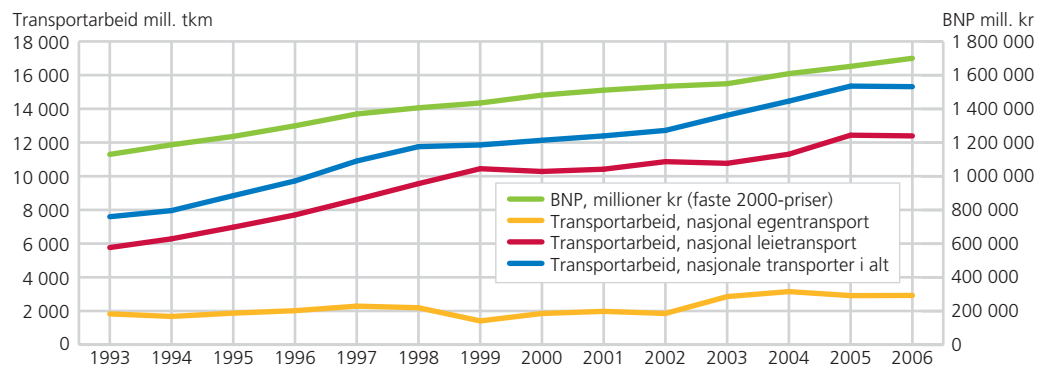
Figur 1.2.13. Kjøretøybestanden. 1950-2006



Kilde: Vegdirektoratet.

- Gjennomsnittsalderen på den norske bilparken endrer seg derimot ikke noe særlig. Norge har fortsatt en av de eldste personbilparkene i Europa, med en gjennomsnittsalder på 10,2 år ved utgangen av 2006. Bruktbilimporten holder seg godt oppe, og nesten hver fjerde personbil var bruktimportert.
- Stadig færre familier er uten bil (figur 1.2.14). Mens det i 1993 var 44 prosent av familiene som ikke eide egen bil, var andelen redusert til 34 prosent i 2005. Stadig flere familier anskaffer seg bil nummer to – og tre.
- Fedre med barn eier de eldste bilene. Drøyt 31 prosent av bilene eid av disse fedrene var i gjennomsnitt 15 år og eldre i 2005. Tilsvarende andel for mødre med barn var drøyt 22 prosent.
- Årlig vrakes det drøyt 100 000 person- og varebiler gjennom vrakpantssystemet. Gjennomsnittsalderen ved vraking var i 2006 19 år for personbiler og 15,5 år for varebiler.
- Stadig flere tar førerkort, og det er nå snart like mange kvinner som menn med førerkort. I alt hadde 80 prosent av den førerkortberettigede andelen av befolkningen førerkort ved utgangen av 2006.
- Et tydelig trekk er sterk vekst i førerkortinnehav blant de eldre. En annen trend er nedgangen i tallet på førerkort og førerkortinnehav i de yngste aldersgruppene. Dette tilsier at ungdom tar førerkort senere enn før.
- Trafikken økte med 32 prosent fra 1991 til 2006, basert på data fra de maskinelle tellepunktene i Statens Vegvesen. Årsaken til veksten skyldes i hovedsak veksten i kjøretøyparken. Den gjennomsnittlige kjøre lengden for de ulike kjøretøysgruppene endret seg lite i perioden.
- Godstransporten med lastebil har økt sterkt de seneste årene, og økningen i transportarbeidet innenlands har vært større enn veksten i bruttonasjonalproduktet i samme periode (figur 1.2.15). Ellers går utviklingen i innenlands godstransport i retning av mer last per tur, transport over lengre avstander og mindre tomkjøring. Om lag halvparten av godsmengden som fraktes innenlands er fyllmasse som jord, stein og sand med videre.

Figur 1.2.15. **Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelest 3,5 tonn og over. BNP for alle næringer. 1993-2006**



Kilde: Lastebilundersøkelsen og Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

- Konkurransen med utenlandske transportører øker. Fra 2000 til 2006 gikk norske lastebilers andel av grensetransporten inn og ut av Norge på vei ned fra 51 prosent til 46 prosent. Innslaget av polske, tyske og baltiske lastebiler øker, men disse utgjorde likevel bare 8 prosent av totalen i 2006.

Sjøtransport

- Omsetningen for bedriftene innenfor sjøtransport var på 119 milliarder kroner i 2006. Herav stammet 94 milliarder kroner fra utenriks sjøfart, det vil si transport som foregår helt eller delvis utenfor norsk farvann.
- Næringen sysselsatte 22 800 personer i Norge i 2006. Dette er lite i forhold til andre transportnæringer, særlig sett på bakgrunn av den høye omsetningen i næringen.
- Tallene for 2006 viser at hver sysselsatt i sjøtransporten stod for en omsetning på 5,2 millioner kroner. Holdes utenriks sjøfart utenfor, er forholdet 3,2 millioner per sysselsatt. For landtransport er det samme forholdstallet 0,8 millioner og i lufttransport 2,8 millioner per sysselsatt.

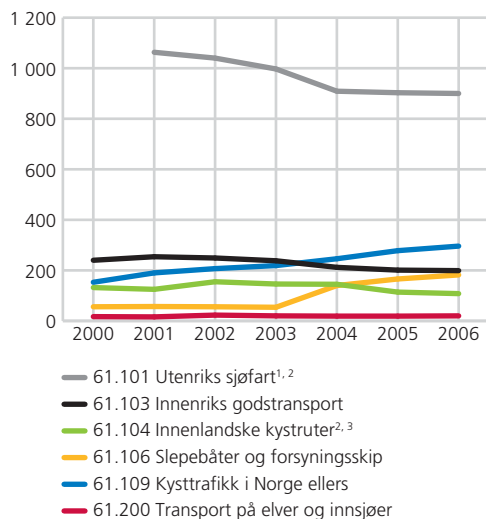
- Den norske handelsflåten er redusert i både antall skip og i samlet bruttotonnasje siden 1990 (figur 1.2.17). Mens det i 1990 var 23 millioner bruttotonn registrert i de norske skipsregistrene, var bruttotonnasjen redusert til 17,3 millioner i 2006. Tall fra Norges rederiforbund viser samtidig en vekst i den norskkontrollerte utenlandsregistrerte flåten i både tallet på skip og i tonnasje.

- Norge har fortsatt en stor handelsflåte. I 2006 utgjorde NIS-registeret i Norge den ellefte største handelsflåten i verden målt i bruttotonnasje. Måles handelsflåten med utgangspunkt i nasjonaliteten til skipseier,

kommer Norge på en sjetteplass, bak Hellas, Japan, Tyskland, Kina og USA.

- Endringen i eierskapet til NIS-registrerte skip må ses på bakgrunn av at mange av de utenlandske skipene i dette registeret kontrolleres/opereres av norske interesser (se boks 6.4.2).

Figur 1.2.16. Sjøtransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006



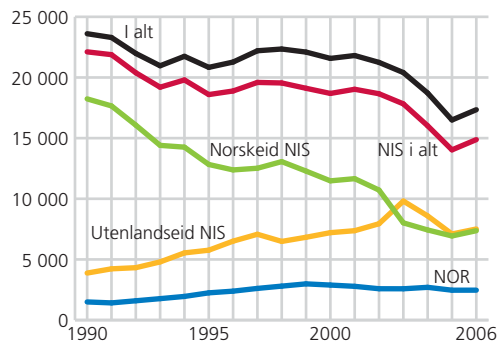
¹ Inkludert i Strukturundersøkelsen først fra og med 2001.

² Se boks 6.1.2 om næringsendringer.

³ Figuren er inklusiv bilferjer også for 2000 og 2001.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 1.2.17. Handelsflåten. Bruttotonnasje. 1990-2006¹. 1 000 bruttotonn

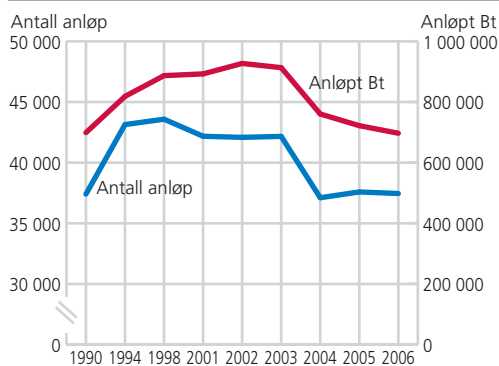


¹ Kun skip med gyldig hovedsertifikat fra og med 2000.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Norskregistrerte skip i utenriksfart (norskregistrerte og norskregistrerte utenlandsregistrerte) hadde nesten 69 000 anløp av utenlandske havner i 2006. De viktigste skipstypene i norsk utenriksfart er bulkskip, bilskip/ro-ro-skip, kjemikalietankskip og offshore forsynings- og serviceskip.
- Det høyeste antall anløp av norskregistrerte skip i utenlandske havner blant de årene det er statistikk for i perioden 1990 til 2006, fant sted i 1998 med 43 583 anløp (figur 1.2.18). Det var færrest antall anløp i 2004 med 37 110.
- Anløpt tonnasje for norskregistrerte skip hadde en topp i 2002 med over 927 millioner bruttotonn. Både antall anløp og anløpt bruttotonnasje var i 2006 tilbake på 1990-nivå.
- I tillegg til utenriksfarten som Norge deltar aktivt i, skjer det også betydelig virksomhet langs Norskekysten og i de norske havnene. Det ble håndtert rundt 197 millioner tonn gods i norske havner i 2006. Utenlandsfergene fraktet rundt 6,2 millioner passasjerer samme år. Bilfergerutene fraktet rundt 40 millioner

Figur 1.2.18. Norskregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (BT) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006



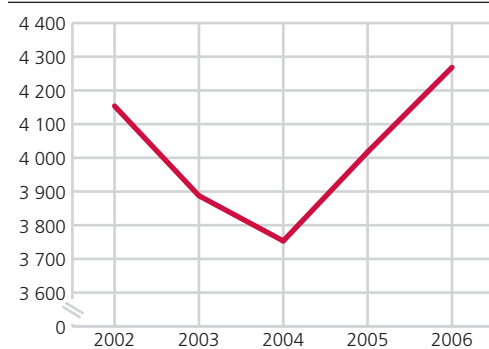
Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

passasjerer inkludert førere i 2006, mens annen rutefart inkludert Hurtigruten transporterte rundt 9 millioner passasjerer det samme året.

Jernbanetransport

- Omsetning for jernbanebedriftene var på nesten 4,3 milliarder kroner i 2006 (figur 1.2.19). Dette var en vekst med 250 millioner kroner (drøyt 6 prosent) fra 2005, men var også 114 millioner kroner høyere enn i 2002. Sysselsettingen ble likevel redusert med om lag 900 personer fra 2002 til 2006, til knapt 4 000.
- Det ble foretatt drøyt 54 millioner nasjonale reiser i 2006 (figur 1.2.20). NSB og Flytoget stod til sammen for 99 prosent av disse. Samtrafikken med utlandet er ubetydelig sammenlignet med den norske lokaltrafikken og utgjør 0,5 prosent av samtlige reiser.
- Persontransporten med jernbane økte betydelig fra 2003 til 2006. I 2006 ble det transportert knapt 25 millioner tonn med jernbane i Norge. Dette var på samme nivå som i 2005, men en vekst med drøyt 21 prosent sammenlignet med 2002.

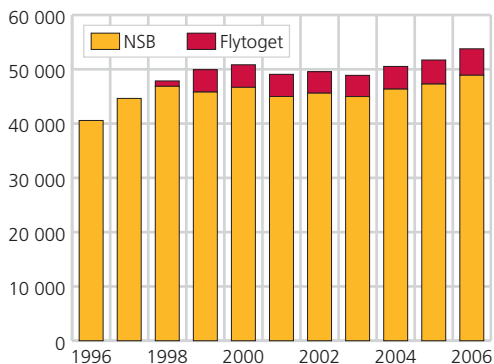
Figur 1.2.19. Jernbanetransport. Omsetning for foretak. 2002-2006. Millioner kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Trafikken innenfor området Oslo/Akershus dominerer når det gjelder tallet på reisende med jernbane. I 2005 var det nesten 37 millioner reiser med både på- og avstigning i denne landsdelen, en andel på 70 prosent av samtlige reiser.
- Nesten 350 millioner tonn gods ble fraktet på det tyske jernbanenettet i 2006. Polen var imidlertid, med 228 millioner tonn, størst i Europa målt i gods som ble både lastet og losset innenfor landets grenser.
- Det har vært en sterk nedgang i tallet på både person- og godsvogner etter 1970 (figur 1.2.21).
- Statistikk fra 1970-1998 viser at mye av nedgangen i antall vogner ble kompensert ved at vognenes gjennomsnittlige kapasitet var økt i form av henholdsvis økt bæreevne (flere akslinger) og økt antall sitteplasser.
- Likevel, hovedforklaringen må være å finne i omorganiseringen som har funnet sted i sektoren gjennom etablering av NSB AS og CargoNet AS med betydelig strengere krav til inntjening. Dette har bidratt til effektivisering og raskere turnering av materiell. Overgangen fra vognlastgods til containerisert gods gav også en effektivitetsgevinst.

Figur 1.2.20. NSB¹ og Flytoget. Antall nasjonale² reiser med jernbane. 1996-2006. 1 000 passasjerer



¹ NSB AS og NSB Anbud AS for 2006.

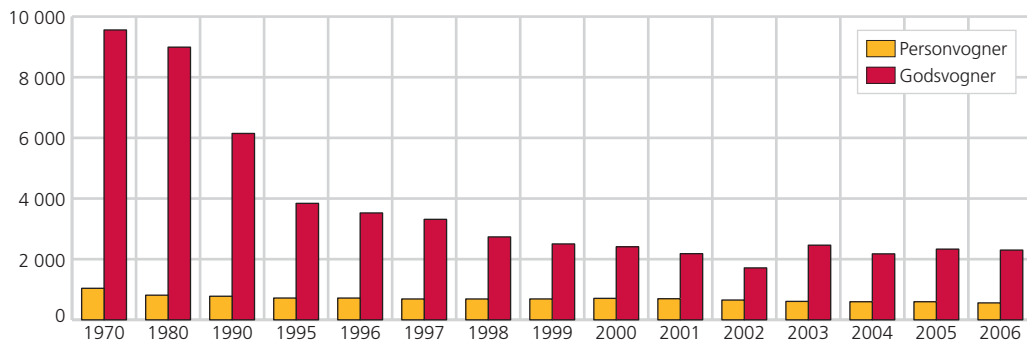
² På- og avstigning i Norge (lokal trafikk).

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Jernbaneverket.

Lufttransport

- Omsetningen for de 139 bedriftene innenfor lufttransport var i underkant av 20 milliarder i 2006. Næringen sysselsatte litt over 7 000 personer, der de fleste var sysselsatt innenfor ruteflyging.
- Det var 38,4 millioner passasjerer på norske lufthavner i 2006. Dette inkluderer rutetrafikk og chartertrafikk, inn-

Figur 1.2.21. Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall personvogner og godsvogner¹



¹ Eksklusiv styre- og mellomvogner i motorvognsett fra og med 2000.

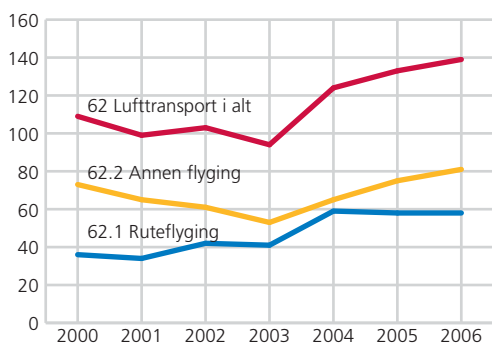
² Inklusiv CargoNet AB fra og med 2003.

Kilde: NSB Konsern (Nøkkeltall), NSB og Statistisk sentralbyrå (NOS Samferdselsstatistikk).

landsflygninger og utenlandsflygninger, ankomne, avreiste, transitt og transferpassasjerer. Antall reisende fra norske lufthavner har økt betydelig det siste året.

- Det ble fraktet 132 000 tonn på de norske lufthavnene i 2006. Mye av flyfrakten kommer fra utlandet eller skal til utlandet. Den vanligste varen som transporteres med fly for eksport, er fisk og fiskevarer. Av det som kommer inn til landet med fly, er klær og tilbehør samt forskjellige ferdige varer de viktigste varegruppene.
- Ifølge Norsk Luftfartøyregister var antallet luftfartøyer 1 067 den 1. januar 2007. Av dette var det 728 motordrevne fly og 177 helikoptre. De resterende er seilfly, motorfly eller ballonger.
- I 2006 var det noe over 13 000 sertifiserte flygere, flyteknikere eller kabinpersonell. På samme tid var 35 norske luftfartsselskaper godkjent for rundflyging eller annen form for flyging.

Figur 1.2.22. Lufttransport. Antall bedrifter, etter nærings hovedgruppe. 2000-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren

- I 2005 kom 31 prosent av de nasjonale klimagassutslippene fra mobile kilder,

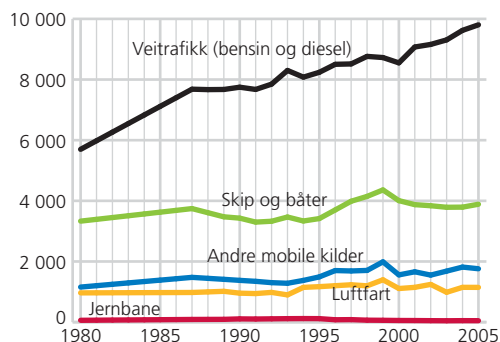
som omfatter veitrafikk, jernbane, luftfart, skip og båter og motorredskaper. 66 prosent av utslippene av nitrogenoksider (NOx) i 2005 kom fra transport.

- Veitrafikken stod for 18 prosent av samlet klimagassutslipp i 2005. Utslippene av enkelte komponenter er betydelig redusert de senere årene, som følge av at drivstoffet er blitt renere, og at moderne teknologi gjør det mulig å rense utslippene. Dette gjelder imidlertid ikke for karbondioksid (CO₂).
- Bruk av diesel- og bensinkjøretøyer forårsaker utslipp av store mengder av klimagassen CO₂. I 2005 kom 9,6 millioner tonn, eller 22 prosent, av de nasjonale CO₂-utslippene fra veitrafikk, som er den viktigste mobile kilden til utslipp av denne gassen (figur 1.2.23). Dette er 26 prosent mer enn i 1990.
- Biodrivstoff bidrar ikke til økte nettoutslipp av CO₂. Fra 1. januar 2007 er det derfor innført fritak for CO₂-avgift for andel biodiesel i mineralolje i Norge. Bruken av biodrivstoff i Norge er imidlertid fortsatt meget beskjeden. Det ble solgt om lag 7,1 millioner liter biodiesel i 2006. Dette var en fordobling fra året før.
- Svoveldioksid (SO₂) er en gass som forsurer jord og vann, skader materialer og øker risikoen for luftveislidelser. Utslippene fra veitrafikk av denne gassen ble redusert fra 3 300 tonn i 1990 til 58 tonn i 2005. De siste årene har det skjedd en vridning fra bruk av bensinbiler til mer bruk av dieslbiler. I 2000 la myndighetene ekstra avgifter på autodiesel med høyt svovelinnhold, og fra 2005 er det bare blitt solgt autodiesel med svært lavt svovelinnhold.

- Nitrogenoksider øker risikoen for luftveislidelser og bidrar til forsurening og skader på materialer. Utslipp av nitrogenoksider

fra veitrafikken gikk ned med 52 prosent fra 1990 til 2005 og utgjorde 18 prosent av de totale NO_x -utslippene i 2005.

Figur 1.2.23. **Utslipp av klimagasser fra transport i Norge, etter transportmåte. 1980-2005. 1 000 tonn CO_2 -ekvivalenter**



¹ Omfatter ikke utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart.
Kilde: Utslppsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

- Karbonmonoksid øker risikoen for hjerteproblemer hos hjerte- og kar-syke, og bidrar til dannelse av bakkenær ozon. 42 prosent av de totale CO -utslippene i 2005 kom fra veitrafikken. Disse utslippene har imidlertid gått ned med 66 prosent fra 1990 til 2005.
- Utslipp av eksospartikler fra veitrafikken er betydelig redusert siden tidlig på 1990-tallet. Fra 1990 til 2005 ble sveveutslippene fra eksos mer enn halvert.
- Lokalt legger jernbanen beslag på store arealer. Transport med jernbane er imidlertid energieffektiv og gir små direkte utslipp til luft sammenlignet med annen transport.
- I 2005 stod luftfarten for 2,6 prosent av utslippene av klimagassen CO_2 , om lag 2 prosent av NO_x -utslippene og 1,4 prosent av CO -utslippene (utenriks luftfart er ikke inkludert). Flytrafikken forårsaket under 0,5 prosent av SO_2 -utslippene

dette året, men så mye som 27 prosent av blyutslippene, og var her den klart største kilden.

- I 2005 stod skip og båter for nærmere 9 prosent av de nasjonale CO_2 -utslippene, 15 prosent av SO_2 -utslippene og hele 37 prosent av NO_x -utslippene. I tillegg til utslipp til luft fører oljeutslipp fra skipsulykker hvert år til større og mindre miljøskader langs kysten.
- Veitrafikk er den desidert viktigste støykilden i Norge og stod for 79 prosent av støyplagen i 2006. I 2006 var om lag 1,4 millioner mennesker i Norge utsatt for støy fra veitrafikk over 55 desibel (dB(A)).

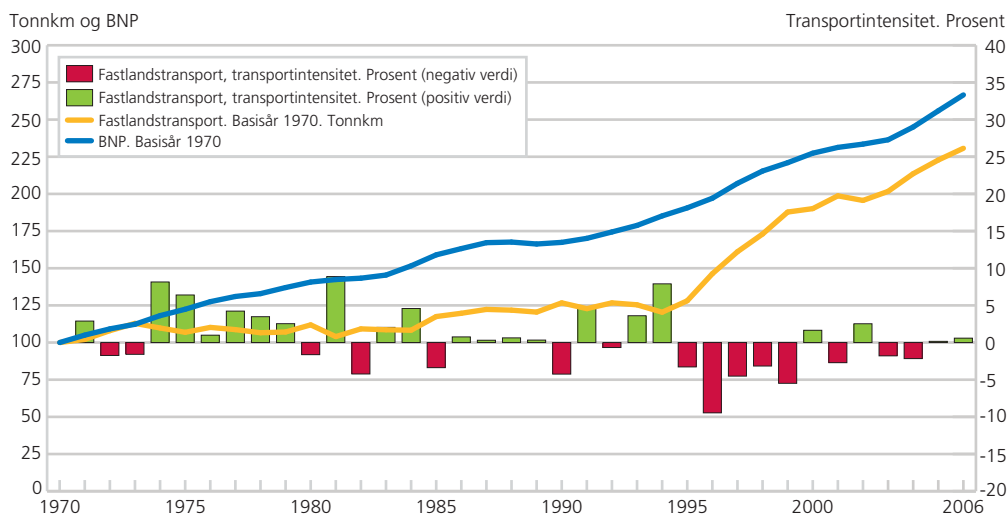
Transport i et nasjonaløkonomisk perspektiv

- Fra og med 1974 til og med 1984 var det med et par unntak betydelig sterkere årlig vekst i bruttonasjonalproduktet (BNP) enn i godstransporten på fastlandet målt i tonnkilometer. Sett over hele perioden økte BNP med 28 prosent målt i faste priser, mens transportarbeidet var noenlunde uendret.
- Også i tiårsperioden 1985-1994 var veksten langt sterkere i BNP enn for transportarbeidet, men 1995 markerte starten på en ny trend med sterkere vekst i transportarbeidet enn i BNP. Det vil si at transportintensiteten øker (markert med røde søyler i figur 1.2.24). Samfunnet blir med andre ord ytterligere transportavhengig. I både 2005 og 2006 var det en marginal nedgang i transportintensiteten. Om dette er et nytt trendbrudd, er det imidlertid for tidlig å si noe om.
- Verdiskapingen målt som bruttoprodukt var på drøyt 106 milliarder kroner i transportsektoren i 2006. Dette tilsvarte en andel på knapt 6 prosent av verdiskapingen for samtlige næringer. Fastlands-

transporten stod for 57 milliarder kroner (54 prosent), mens utenriks sjøfart og rørtransport stod for resten.

- Av bruttoproduktet i transportsektoren gikk 58,5 milliarder kroner til avlønning av ansatte. Bruttooverskuddet var på knapt 27 milliarder kroner i 2006.
- Målt i faste priser var det en vekst i transportsektorens bruttoprodukt i perioden 1990-2006 med knapt 36 prosent, sammenlignet med en vekst på nesten 60 prosent for samtlige næringer. Fra og med 2004 viser transportsektoren igjen en sterkere vekst i bruttoproduksjonen enn for alle næringer, henholdsvis 11,5 og 7,5 prosent fra 2003 til 2006.
- Veksten i transportsektorens samlede økonomiske aktivitet, produksjonsverdien, var i perioden 1990-2006 svakere enn veksten for økonomien som helhet. Målt i faste 2000-priser steg produksjonsverdien for transportsektoren med 45 prosent i denne perioden. Tilsvarende tall for hele økonomien var 73 prosent.
- Transportsektorens samlede produksjonsverdi var i 2006 på drøyt 290 milliarder kroner regnet i løpende priser. Forbruket i transportsektoren, målt som verdien av anvendte innsatsvarer og tjenester i produksjonen unntatt kapitalslit (bruk av fast realkapital), utgjorde i alt 184 milliarder kroner.
- Herav stod fastlandstransporten og utenriks sjøfart for en andel på henholdsvis 57,4 og 41,4 prosent. Rørtransporten med en produktinnsats på 2,1 milliarder kroner stod dermed for en andel på om lag 1 prosent i 2006.
- Transportsektoren er, med unntak for olje- og gasstransport i rør, langt mer arbeidsintensiv enn samtlige næringer sett under ett. Mens transportsektorens lønnskostnader utgjorde nesten 64 prosent i 2006 av sektorens bruttoprodukt (eksklusiv olje- og gasstransport i rør), var tilsvarende tall for samtlige næringer 46 prosent. Olje- og gasstransport i rør er derimot en særskilt kapitalintensiv transportform med minimale lønnskostnader.

Figur 1.2.24. **Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport i alt og BNP. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser**



2. Infrastruktur

De fleste vil intuitivt forbinde infrastruktur med system som omfatter veier, flyplasser, jernbaner og havner. Det er denne mer tradisjonelle definisjonen av infrastruktur som omtales i dette kapittelet, i tillegg til rørledninger for transport av olje og gass.

En god infrastruktur, målt i både tilgjengelighet og kvalitet, er grunnleggende for en effektiv logistikk for næringslivets og privates transporter. Bedre infrastruktur er en viktig forutsetning for vekst i produksjon av varer og tjenester og vil bidra til næringsutvikling. Forbedret infrastruktur reduserer transporttid og kostnader for næringslivet, bedrer markedsadgangen og reduserer behovet for lagring. Dette er et offentlig ansvar.

Asbjorn.Willy.Wethal@ssb.no

2.1. Veier

Det offentlige veinettet vokser langsomt, og lengden har vært nesten uendret de siste årene. Likevel kan det lokalt ha skjedd store forbedringer i infrastrukturen på vei, som har redusert flaskehalsen i veinettet. En tendens de siste 20-30 årene er nedleggelse av fergesamband til fordel for fast veiforbindelse. Det norske veinettet er ellers preget av utallige bruer og tunneler, som er nødvendig for å knytte sammen de ulike delene av vårt langstrakte land til ett transportrike.

Boks 2.1.1. Omfang av statistikken

Dette kapittelet beskriver det offentlige veinettet. I veiloven, er «offentlig vei» definert som vei eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og blir vedlikeholdt av stat, fylke eller kommune. Offentlige veier kan være riks-, fylkes- og kommunale veier, benevnt etter hvem som har ansvaret for vedlikeholdet. En kommunal vei er en offentlig vei som er underlagt kommunalt vedlikeholdsansvar. Alle andre veier og gater som ikke er offentlige veier, er private, med privat vedlikeholdsansvar. Disse er ikke tatt med her.

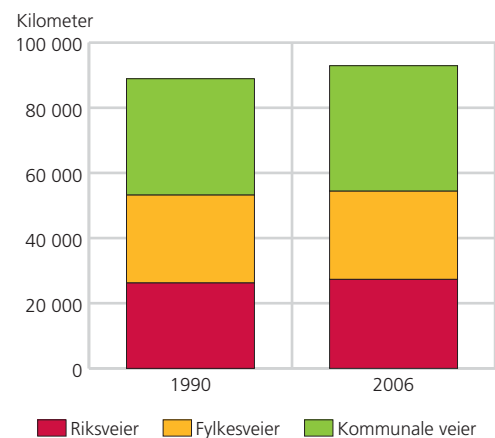
Boks 2.1.2. Stamveinettet

Stamveinettet er ryggraden i vårt nasjonale transportsystem. Stamveinettet binder landet sammen og er av særlig betydning for transport mellom landsdeler og til og fra utlandet. Stamveiene har også viktige regionale og lokale funksjoner.

Små endringer i veilengden

- Det offentlige veinettet har økt med 4,5 prosent fra 1990, og utgjorde 93 000 kilometer ved utgangen av 2006 (figur 2.1.1).
- Kommuneveiene har stått for det meste av økningen i perioden. Det kommunale veinettet har blitt 2 800 kilometer lengre sammenlignet med 1990, en økning på snaut 8 prosent.
- 32 prosent av riksveinettet er klassifisert som stamvei, det vil si 8 844 kilometer per 31. desember 2006.

Figur 2.1.1. Offentlige veier per 31. desember 1990 og 2006. Kilometer

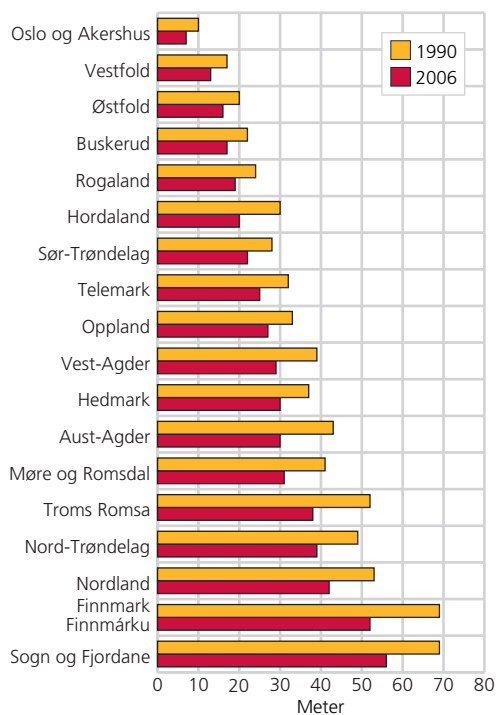


Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken, og Vegdirektoratet.

Mindre vei til disposisjon

- Biltettheten er langt høyere i dag enn tidligere. Ved utgangen av 2006 var det i gjennomsnitt 23 meter offentlig vei til disposisjon per registrert motorkjøretøy, mot 30 meter i 1990.
- I Sogn og Fjordane disponerer de veifarende 56 meter vei per kjøretøy. Finnmark fulgte deretter med 52 meter (figur 2.1.2). I Oslo og Akershus er det disponibelt kun sju meter per kjøretøy.

Figur 2.1.2. Lengde offentlig vei per registrert kjøretøy. 31. desember 1990 og 2006. Meter



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken, og Vegdirektoratet.

Stor andel av fylkeveinettet er fortsatt uten fast dekke

- Finnmark har høyest andel av fylkesveiene med fast dekke, 99,7 prosent. Dette tilsvarer 624 kilometer (figur 2.1.3).
- Nord-Trøndelag har den laveste andelen med fast dekke, kun 43,7 prosent.
- I alt har snaut 22 000 kilometer (80 prosent) av det totale fylkesveinettet fast dekke.

Beskjeden med motorveier i Norge

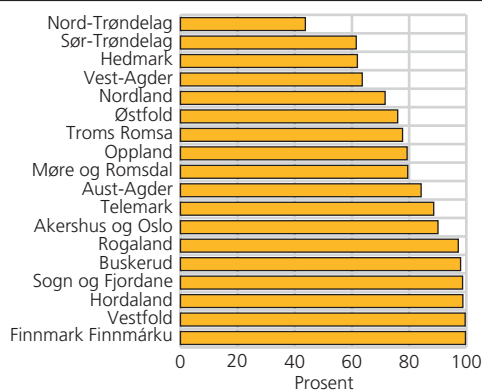
- Norge hadde ved utgangen av 2006 kun 222 kilometer motorvei (klasse A, adskilte kjørebener og minst to kjørefelt i hver retning). Dette var 0,2 prosent av total veilengde, som er desidert minst i Norden (tabell 2.1.1).
- Sverige hadde i 2003 drøyt 1 600 kilometer med motorvei, fulgt av Danmark med om lag 1 000 kilometer (2002). Dette tilsvarer henholdsvis 1,1 og 1,4 prosent av det totale veinettet i disse landene. Finland hadde 653 kilometer motorvei klasse A i 2003, som er 0,6 prosent av den totale veilengden.

- I Tyskland var det over 12 000 kilometer motorvei i 2004. Dette tilsvarer om lag 2 prosent av det totale offentlige veinettet.
- Spania har høyest andel motorvei i forhold til total veilengde, med sine 6 prosent.
- USA hadde 91 000 kilometer motorvei i 2003, men likevel er andelen av det totale veinettet på relativt beskjedne 1,4 prosent.

Tabell 2.1.1. **Andel motorveier av total veilengde i noen utvalgte land. Kilometer**

Land	År	Veilengde i alt	Av dette motorveier	Andel motorveier. Prosent
EU-25		4 817 168	57 211	1,2
Belgia	2003	149 739	1 729	1,2
Bulgaria	2004	19 276	331	1,7
Tsjekkia	2003	127 747	518	0,4
Danmark	2002	71 952	1 010	1,4
Tyskland	2004	644 441	12 174	1,9
Estland	2002	52 981	98	0,2
Irland	2003	95 811	176	0,2
Hellas	2001	114 607	742	0,6
Spania	2002	164 139	9 739	5,9
Frankrike	2003	998 001	10 379	1,0
Italia	2002	668 721	6 487	1,0
Kypros	2003	11 760	268	2,3
Luxembourg	2001	5 201	126	2,4
Ungarn	2003	160 757	542	0,3
Nederland	2000	125 839	2 289	1,8
Østerrike	2000	106 630	1 633	1,5
Polen	2003	377 694	405	0,1
Portugal	2002	79 428	1 836	2,3
Romania	2001	72 924	113	0,2
Finland	2003	103 395	653	0,6
Sverige	2003	139 847	1 591	1,1
Storbritannia	2003	416 226	3 609	0,9
Sveits	2003	71 293	1 351	1,9
Norge	2006	93 000	222	0,2
USA	2003	6 514 931	91 287	1,4
Japan	2003	1 182 593	7 196	0,6

Figur 2.1.3. **Andel fylkesvei med fast dekke. 2006¹. Prosent**



¹ Tallene for dekketype er per 31.12.2005, mens tallene for total veilengde er per 31.12.2006
 Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Kilde: Panorama of Transport, Eurostat.

Over 1 000 tunneler på riks- og fylkesveinettet

- Ved inngangen til 2007 hadde Norge 880 veitunneler på riksveinettet og 156 tunneler på fylkesveinettet.
- En fjerdedel av tunnelene på riksveiene ligger i Hordaland, og dette fylket har flest i landet (figur 2.1.4). Hordaland, Sogn og Fjordane, Nordland og Rogaland har til sammen snaut to tredjedeler av alle tunnelene på riksveinettet.
- Lærdalstunnelen på E16 mellom Aurland og Lærdal i Sogn og Fjordane er verdens lengste veitunnel med sine 24,5 kilometer.

Fergetrafikken mot gamle høyder, tross færre samband?

- Med sine mange fjorder, sund og øyer har Norge lange tradisjoner for å bruke ferge som transportmiddel. Etter 1980 og fram til begynnelsen av 2000-tallet har fergetrafik-

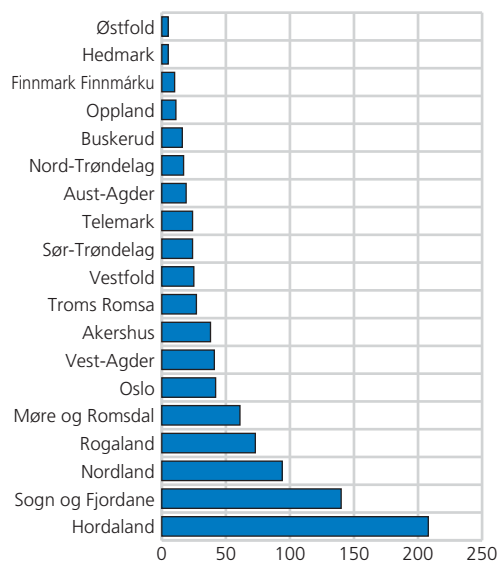
ken stort sett vært på vikende front. Etter 2003 har det vært en svak vekst i trafikken med riks- og fylkesveifergene (figur 2.1.5).

- Fergenes toppår var i 1978 da vi hadde 174 samband. I 2006 ble det rapportert trafikk på 131 samband med trafikk i minimum tre måneder. Av de 131 var 102 riksveisamband og 27 fylkesveisamband. To var samband på kommunal vei.
- Mange av sambandene som har blitt lagt ned, har vært sterkt trafikkerte. Fra 1990 til 2006 gikk antall personer transportert (eksklusiv fører) ned med 29 prosent, fra snaut 30 millioner til 21 millioner. Antall transporterte kjøretøyer var derimot om lag uendret sammenlignet med 1990, med 18,5 millioner kjøretøyer transportert i 2006.

Investeringer i drift og vedlikehold av veinettet

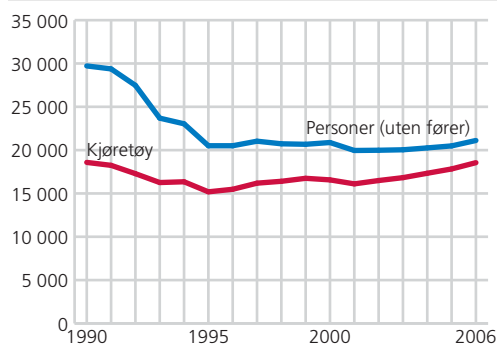
- I statsbudsjettet for 2009 er de samlede bevilgningene til veiformål på drøyt 17,0 milliarder kroner. Dette er 10,4 prosent mer enn i saldert budsjett for 2008.
- Statens vegvesen sier i sin årsmelding for 2006 at andelen av riksveinettet der tilstanden klassifiseres som dårlig eller

Figur 2.1.4. Antall tunneler¹ på riksveinettet, etter fylke. 2006



¹ Tunnelanlegg, ikke antall tunneløp.
Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Figur 2.1.5. Utviklingen i fergetrafikken på riks- og fylkesveifergene. 1990-2006



Kilde: Fergedatabasen i Vegdirektoratet.

svært dårlig, er 37,4 prosent (10 180 kilometer). Dette var en økning på 5,8 prosent (558 kilometer) fra 2005. Fra 2002 har lengden riksvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 600 kilometer. Regjeringen signaliserte økt satsing på vedlikehold i 2007-budsjettet som videreføres i 2008 og 2009. For 2009 er det satt av 7,7 milliarder kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold, en økning på 9,7 prosent sammenlignet med saldert budsjett for 2008.

- For 2009 er det satt av i alt 7,1 milliarder kroner til statlige veiinvesteringer. Dette er 9,2 prosent mer enn i saldert budsjett for 2008. Av dette går 6,4 milliarder til investeringer (inkludert forsøk) på riksveinetten.
- I tillegg til riksveiinvesteringene over statsbudsjettet vil bompengeselskapene stille til rådighet 5,7 milliarder kroner til utbygging av riksveinetten.

Boks 2.1.3. Fem lengste bruer og tunneler

Fem lengste bruer

Drammensbrua.....	1 892 meter
Nordhordlandsbrua	1 610 meter
Sannesundbrua.....	1 528 meter
Mjøsbrua	1 421 meter
Gjemnessundbrua	1 257 meter

Fem lengste hengebruspenn

Askøybrua	850 meter
Stordabrua	677 meter
Gjemnessundbrua	623 meter
Osterøybrua.....	595 meter
Bømlabrua.....	577 meter

Fem lengste tunneler

Lærdalstunnelen	24 505 meter
Gudvangatunnelen.....	11 428 meter
Følgefontunnelen	11 150 meter
Steigentunnelen	8 079 meter
Svartisentunnelen	7 615 meter

Fem lengste undersjøiske tunneler

Bømlafjordtunnelen.....	dybde 260 meter, lengde 7 888 meter
Oslofjordtunnelen.....	dybde 134 meter, lengde 7 230 meter
Nordkapptunnelen	dybde 212 meter, lengde 6 871 meter
Byfjordtunnelen.....	dybde 223 meter, lengde 5 875 meter
Hitrattunnelen	dybde 264 meter, lengde 5 645 meter

Kilde: Nøkkelallshefte 2005, utgitt av Vegdirektoratet.

Boks 2.1.4. Standard på stamveinettet

Analyser i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 har vist at om lag 5 prosent av stamveinettet har fullgod standard, og om lag 36 prosent har brukbar standard ved inngangen til planperioden. Dette innebærer at om lag 56 prosent, eller 4 800 kilometer, av stamveinettet ikke har brukbar standard. Årsaken til dette er i hovedsak mangler i forbindelse med veibredde (om lag 2 000 kilometer av stamveinettet har ikke brukbar standard når det gjelder veibredde), trafiksikkerhet, støyforhold, tilbud for gående og syklende, bæreevne og landskapstilpasninger.

Ut fra tilgjengelige økonomiske rammer og anslått investeringsbehov mener Statens vegvesen det er urealistisk å oppnå fullgod standard på hele stamveinettet i overskuelig framtid. Statens vegvesen har derfor lagt opp til en langsiktig strategi for standardheving, slik at hele stamveinettet, som et minimum, får brukbar standard. En brukbar standard vil ivareta de viktigste forholdene for næringslivets transporter, som veibredde og bæreevne, og innebære at flaskehals og standardbrudd blir utbedret.

En slik strategi vil slå ulikt ut på det høytrafikkerte og det lavtrafikkerte veinettet. Målet er å oppnå tilnærmet fullgod standard på stamveier med en årsdøgntrafikk (ÅDT) over 5 000 kjøretøyer i dimensjoneringsåret. Dette er strekninger som i dag har ÅDT på 3 500 kjøretøyer, og disse utgjør vel 6 000 kilometer, eller 68 prosent av stamveinettet. For strekninger med ÅDT over 10 000 kjøretøyer i dimensjoneringsåret er målet utbygging til firefeltsvei i et 30-årsperspektiv. Dette er strekninger som i dag har ÅDT på vel 7 000 kjøretøyer. For strekninger som har ÅDT lavere enn 5 000 kjøretøyer i dimensjoneringsåret, legges det i hovedsak opp til utbedring langs eksisterende vei for å oppnå tilfredsstillende bredde og bæreevne samt bedret trafiksikkerhet.

Stamveiutredningen: <http://www.vegvesen.no/stamvegutredninger/Stamvegutredningene.pdf>

Handlingsprogrammet: http://www.vegvesen.no/hprog/hp_stamv/1-16.pdf

Boks 2.1.5. Definisjoner

Europavei: Et nett av veier som binder Europa sammen. De krysser nasjonale grenser og er nummererte fra 1, som i Europavei 1 eller E1, og oppover.

Riksvei: Offentlig vei med Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen som veimyndighet. Omfatter europaveier og riksveier.

Fylkesvei: Offentlig vei med fylkesutvalget som veimyndighet. Veimyndighet kan delegeres til fylkesveistyret eller veisjef og formannskap.

Kommunal vei: Offentlig vei hvor formannskapet (eller den formannskapet bemyndiger) er veimyndighet.

Motorvei: Vei uten direkte tilknytning til eiendommene langs veien og som bare tillates trafikkert av motorkjøretøyer som lovlig kan framføres i en hastighet på minst 40 km/t. Det skilles mellom motorvei (tidligere motorvei klasse A og motortrafikkvei (tidligere klasse B). Motorvei har fysisk adskilte kjørebane og minst to kjørefelt i hver retning. Plankryss tillates ikke. Motortrafikkvei har to eller flere kjørefelter og kan ha midtdeler. Plankryss med andre offentlige veier tillates.

Stamvei: Vei som inngår i det definerte overordnede gjennomgående riksveinettet i landet. 8 844 kilometer riksvei er definert som stamvei (per 1.januar 2007).

Bilferge: I henhold til veiloven er fergesambandet en del av veinettet. Fergene utgjør en betydelig del av veien, spesielt på Vestlandet og deler av Nord-Norge. Statens vegvesen har ansvaret for drift og forvaltning av riksveifergene.

Drift av fergesamband reguleres gjennom yrkestransportloven av 21.6.2002. Fergene kommer inn under lovens bestemmelser for passasjerskip i innenriks rutedrift, som innebærer at rederiet må ha konsesjon. Sjøfartsdirektoratet er myndighet for fergene når det gjelder regelverket for sjøsikkerhet.

Veibru: Byggverk som fører veien over en fri åpning på minst 2,5 meter.

Kilder

Forslag til handlingsprogram for investeringer på stamvegnettet 2006-2015, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Fergestatistikk 2006, håndbok nr. 157, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

St.prp. nr. 1. (2008-2009) for budsjettåret 2009, Samferdselsdepartementet.

Panorama of Transport, Edition 2007, Eurostat.

Bil og vei, Opplysningsrådet for Veitrafikken.

Nøkkeltall 2005 og 2006, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Jan.Monsrud@ssb.no

2.2. Bane

Jernbanen har en lang historie i Norge. Den 1. september 1854 ble hovedbanen mellom Christiania og Eidsvold åpnet. Deretter fulgte nye banestrekninger slag i slag. I 1909 stod Bergensbanen klar, og i 1921 åpnet Dovrebanen. 1920-årene markerte imidlertid et veiskille. Til da hadde jernbanen vært enerådende som transportmiddel på land, men fra da av begynte biltrafikken å bli synlig som en viktig konkurrent til jernbanen. Jernbanen måtte kjempe hardere om de samme midlene til samferdsel, en kamp som er minst like aktuell i dag.

Boks 2.1.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter det statlige jernbanenettet.

Jernbane

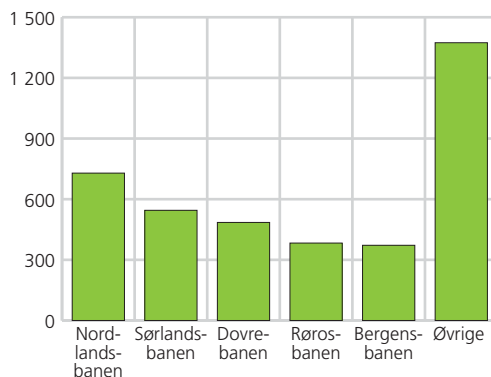
- Per 31. desember 2006 var lengden av det statlige jernbanenettet i Norge 4 087 kilometer inklusiv 199 kilometer sidebaner uten regulær trafikk.
- Midt på 1950-tallet var antall kilometer banestrekning som høyest, med nesten 4 500. Etter dette, og om lag til 1990, avtok banelengden gradvis grunnet nedlegging av baner/banestrekninger samtidig som færre strekninger hadde kommet til. Det var 363 stasjoner med persontrafikk per 8. januar 2006.
- De viktigste banestrekningene i Norge – målt i kilometer – framgår av figur 2.2.1. Disse utgjør til sammen 2 514 kilometer, eller 65 prosent av banenettet med regulær trafikk.
- Verken Nordlandsbanen (729 kilometer) eller Rørosbanen (383 kilometer) er elektrifisert.

Sporvidde

- Det norske statlige jernbanenettet har i sin helhet standard sporvidde (N) med en avstand mellom skinnene på 1,435 meter. Dette er sporvidden for majoriteten av europeiske land.

- Sporvidden i Spania, Portugal, Finland, Estland, Latvia og Litauen er klassifisert som bred (L). Mens Spania og Portugal har en sporvidde på 1,668 meter, har Finland og de baltiske landene 1,524 i sporvidde – for øvrig samme sporvidden som i Russland (og det tidligere Sovjetunionen).

Figur 2.2.1. Det statlige jernbanenettet. 2006.
Kilometer



Kilde: Jernbaneverket.

Lav jernbanetetthet i Norge

- Sammenlignet med andre land i Europa er jernbanetettheten i Norge lav med knapt 11 kilometer banelengde per 1 000 km² (figur 2.2.2). Det er kun Russland med fem kilometer banelengde per 1 000 km² som har lavere jernbanetetthet.

- Høyest ligger Tsjekia og Belgia med henholdsvis 120 og 116 kilometer. Blant de nordiske landene er Danmark på topp med drøyt 50 kilometer banenett per 1 000 km². Heller ikke i Finland og Sverige er jernbanenettet særlig utbredt, med henholdsvis 17 og 22 kilometer per 1 000 km².

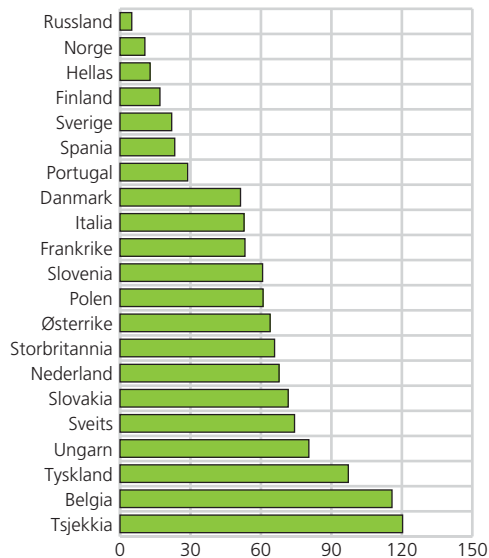
Landene med lav banetetthet er land med liten folkemengde og stort areal. En sammenligning som tar utgangspunkt i forskjellige grader av befolkningskonsentrasjon relatert til areal og tilhørende kilometer jernbanespor, hadde vært en mer interessant sammenligning av tilgjengeligheten landene i mellom, men setter krav til empirisk grunnlagsmateriale som er vanskelig tilgjengelig. Det vi kan gjøre, er en generell sammenligning av tilgjengeligheten til/utbredelsen av jernbane regnet som banelengde per innbygger. Norge kommer da langt bedre ut:

- Det er nesten 890 kilometer bane per million innbyggere i Norge.
- Finland og Sverige er på topp med om lag 1 100 kilometer hver.
- Tsjekia ligger høyt også ved en slik måling, med 930 kilometer bane per million innbyggere, mens Belgia har bare 340 kilometer.
- Nederland og Hellas har det laveste antall kilometer bane per million innbyggere, henholdsvis 170 og 150.

Elektrifisert bane

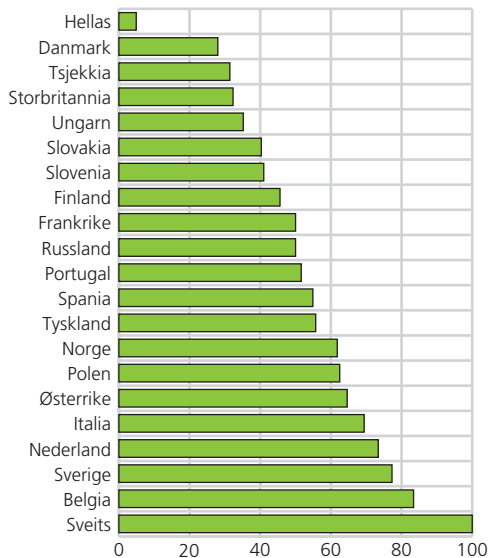
- For 50 år siden var om lag 1 350 kilometer av banelengden elektrifisert i Norge. Dette tilsvarte 30 prosent. I 2006 var den elektrifiserte banelengden økt til 2 528 kilometer, eller 62 prosent. Det har likevel vært liten økning i det elektrifiserte banenettet de seneste 35 årene. Allerede

Figur 2.2.2. Jernbanetetthet i utvalgte land. 2004²
Kilometer banelengde¹ per 1 000 km²



¹ Standard sporvidde. Bred sporvidde for Finland, Russland, Portugal og Spania. ² 2002-tall for Russland.
Kilde: UIC (den internasjonale jernbaneunionen) og Eurostat.

Figur 2.2.3. Andel elektrifisert bane¹ i utvalgte land. 2004². Prosent



¹ Standard sporvidde. Bred sporvidde for Finland, Russland, Portugal og Spania. ² 2002-tall for Russland.
Kilde: Eurostat og UIC.

i 1970 var 2 455 kilometer av banenettet elektrifisert.

- Andelen elektrifisert banenett i Norge er likevel blant de høyeste i Europa (figur 2.2.3). Sveits er i en særstilling med hele banenettet på knapt 3 100 kilometer elektrifisert. Belgia er en god nummer to med en tilsvarende andel på 83 prosent.
- I Hellas utgjorde den elektrifiserte andelen av jernbanenettet om lag 5 prosent i 2004. Av de nordiske landene har Sverige den høyeste andelen elektrifisert banenett med 77 prosent, mens Danmark har den laveste andelen med 28 prosent.

Lav andel dobbeltsporet jernbane i Norge

- Antall kilometer med dobbeltspor i Norge har økt noe de seneste tiårene. I 1970 var det om lag 75 kilometer med dobbeltspor. Det hadde økt til 94 kilometer i 1980, til 99 i 1990 og 218 kilometer i 2006 – hvorav Gardermobanen stod for 60 kilometer (åpnet 22. august 1999).

I figur 2.2.4 er banelengden relatert til sporlengden i utvalgte land. I den grad det er to eller flere parallelle spor, telles disse separat og inngår i den totale sporlengden. Dersom summen av sporlengden er det dobbelte av banelengden, vil dette ha framkommet som 100 prosent i figuren, det vil si at 100 prosent av banelengden har «dobbelt» spor. I et slikt tilfelle vil det i praksis være slik at strekninger på noen baner (deler av banen) har flere enn to spor, mens andre har enkeltspor.

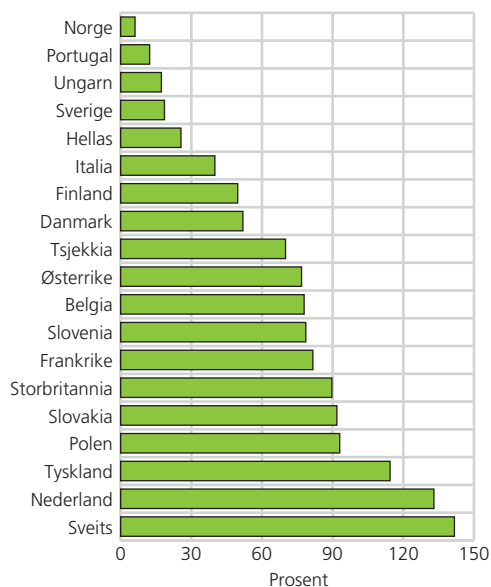
- Bare 5 prosent av jernbanen i Norge hadde dobbeltspor i 2006. Det har ikke vært noen vesentlig økning etter dette. Både Hellas og Portugal har betydelig større andel dobbeltspor enn Norge, med henholdsvis 17 og 12 prosent i 2004.

- Blant de nordiske landene er Finland på topp, med dobbeltspor på halvparten av banenettet. I Sverige er andelen dobbeltspor knapt 20 prosent.
- Sveits ligger på topp også i denne sammenligningen med 142 prosent, tett fulgt av Nederland med 133 prosent. Også Tyskland bikker over 100 prosent (114 prosent).

Tunneler, bruer og planoverganger

- Tallet på planoverganger blir stadig færre i Norge. Det er en positiv utvikling sett i et trafikksikkerhetsmessig perspektiv.
- Mens det var hele 7 500 planoverganger i 1970, var tallet for 2006 redusert til 3 979. Dette tilsvarer nesten én planovergang per kilometer bane i gjennomsnitt.

Figur 2.2.4. Gjennomsnittlig andel dobbeltspor¹ i utvalgte land. 2004. Prosent



¹ Standard sporvidde. Bred sporvidde for Finland, Portugal og Spania. Kilde: UIC.

- Bare i løpet av de siste fem årene er antall planoverganger redusert med om lag 800. Drøyt 90 prosent av planovergangene er overganger for privat vei.
- Det var i alt 704 tunneler og 2 542 bruer ved utgangen av 2006. Det var flest tunneler og bruer på Sørlandsbanen, 190 tunneler og 483 bruer. Dette tilsvarte henholdsvis 27 og 19 prosent av tunneler og bruer i alt.

Skinneprofil, sviller og strømtilførsel

- Valg av type sviller og skinneprofil i form av vekten på skinnene og andelen helsveiset spor er viktig, ikke bare for sporets levetid, men også for komforten for de reisende.
- Ved elektrifiseringen av Bergensbanen og Dovrebanen på 1960-tallet ble det samtidig byttet skinneprofil fra 35 kilo til 49 kilo per meter skinne.
- I Europa ble det på 1980-tallet etablert standarden UIC60, det vil si 60 kilo per meter skinne, noe som fra 1993 ble standard ved utbygging også i Norge.
- Nesten hele jernbanenettet i Norge er i dag helsveiset (95 prosent).
- Tresviller var fram til 1970 benyttet i hele Norge, men blant annet svakheter i skinnebefestigelsen gjorde at det etter hvert ble mer vanlig med betongsviller med innstøpt befestigelse. Fremdeles brukes tre i sviller på stålbruer og i tunneler for å oppnå bedre fleksibilitet.
- I dag har 80 prosent av hovedsporet i Jernbane-Norge blitt lagt om til betongsviller. På det meste ble det i 1983 byttet 400 000 sviller i året, nå byttes det omtrent 60 000 sviller per år.

16 000 volt som standard

- Strømforsyningen til statlig jernbane i Norge har fra 1920-tallet vært basert på den standard 16 000 volt 16 2/3 Hz en-fase vekselstrøm som Sverige, Tyskland, Østerrike og Sveits hadde bygget ut. I Frankrike er dette én av flere standarder. Danmark har senere gått inn for 25 000 volt 50Hz vekselstrøm som standard.

- I Norge bygget man ut strømforsyningen med 80 kilometer mellom omformerne, noe som ved større trafikk kunne gi spenningsfall og problemer i togframføringen. Fra 1990-tallet har jernbanen blitt supplert med omformere med 40 kilometer avstand for å bedre kapasiteten.
- Nye automattransformatorer med større potensial og lavere driftskostnader prøves for tiden ut for ytterligere å kunne sikre at strømforsyning ikke skal begrense trafikkøkningen.

Signalsystem

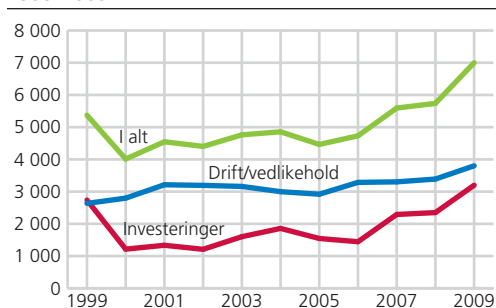
- I tillegg til interoperabilitetsbarrierer som forskjellig sporvidde og type strømforsyning er også signalsystemene med på å begrense jernbanens konkurransevne og tilgang til det internasjonale markedet. Det eksisterer mer enn tjue forskjellige signal- og hastighetskontrollsystemer i Europa i dag.
- Europakommisjonen og jernbanenæringen (infrastrukturforvalter og jernbaneoperatører) ønsker derfor å implementere et felles system for koordinering av det europeiske jernbanenettet. «The European Rail Traffic Management System» (ERTMS) som systemet kalles, skal gjøre togtrafikken i EU sikrere og mer konkurransedyktig.
- I Norge vil Vestfoldbanen bli prøvestrekning for ERTMS.

- Mer informasjon om ERTMS finnes på følgende lenke: <http://www.ertms.com>

Investeringer i og drift og vedlikehold av banenettet

- Av de totale bevilgningene på om lag 28,0 milliarder kroner Regjeringen foreslo bevilget under Samferdselsdepartementet for 2009, var 8,8 milliarder øremerket jernbaneformål. Dette tilsvarte en økning fra saldert budsjett 2008 på 17 prosent og fra regnskap 2007 på 21 prosent, eller 3,4 milliarder kroner.
- 7,1 milliarder kroner skal gå til Jernbaneverket i 2009 (figur 2.2.5), mens resten medgår til kjøp av persontransport med tog (1,7 milliarder) og til Statens jernbanetilsyn (37,3 millioner).
- Det er lagt til grunn et driftsbudsjett for 2009 på noe over 2,1 milliarder kroner, en økning fra saldert budsjett 2008 på knapt 4 prosent. Vedlikeholdskostnadene, som ikke ble økt fra 2007 til 2008, er foreslått økt i 2009 med 339 millioner kroner eller 25 prosent fra saldert budsjett 2008.
- Det ble foreslått bevilget nesten 3,2 milliarder kroner i linjen for 2009. Dette var en økning på 36 prosent eller 850 millioner kroner fra saldert budsjett 2008.
- Av de totale investeringene som ble foreslått for 2009, er nesten 2,5 milliarder kroner øremerket igangsatte prosjekter. Samferdselsdepartementet foreslår at det avsettes 840 millioner kroner til videreføring av prosjektet knyttet til nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika. Prosjektet er planlagt fullført i 2011. Arbeidet med å etablere dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger hadde anleggsstart i oktober 2006. 761 millioner kroner foreslås avsatt i 2009 til videreføring av arbeidet.
- De foreslåtte investeringene er i tråd med Soria Moria-erklæringens intensjon om økt satsing på jernbane i form av blant annet utbygging av dobbeltspor, særlig rundt de større byene.
- Det høye investeringsnivået i 1999 skyldtes investeringer i Gardermobanen (1,3 milliarder kroner).
- I samsvar med en overordnet målsetting om å få godset på vei over til bane og sjø (intermodale transporter), ble det foreslått å investere 225 millioner kroner i Ganddal godsterminal ved Stavanger i 2007 for fullføring av utbyggingen. Til slutføring av prosjektet foreslås det å avsette 52 millioner kroner i 2009.
- Også tiltak som fjernstyringsutbygging på Nordlandsbanen vil gi grunnlag for overføring av gods fra vei til bane. Til sammen 144 millioner kroner er foreslått til dette i 2009. Det er til og med 2008 brukt 619 millioner kroner til utbygging.

Figur 2.2.5. **Drift/vedlikehold og investeringer. 1999-2009¹**



¹ Regnskap: 1999-2007. Saldert budsjett: 2008. Forslag: 2009.
Kilde: Jernbaneverket og Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2008-2009).

Stamnettutredning

I Jernbaneverkets stamnettutredning 2040 skisseres utviklingen av jernbanetilbudet for nærtrafikk, regiontransport, lange reiser og godstransport. Dette medfører behov for tiltak i infrastrukturen i form av nye baner og mer dobbeltspor. Utvikling av jernbanetilbudet i form av enklere tilgjengelighet til og forbedret publikumsinformasjon på stasjonene blir også omtalt her. De totale investeringene er beregnet til 78-104 milliarder 2006-kroner. Nivået på satsingen tilsvarer en årlig investering på 2,3-3 milliarder kroner. Dette er omtrent samme nivå som vedtatt i NTP 2006-2015.

Jernbaneverkets stamnettutredning finnes på: http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/1766/Stamnettutredning__1619755a.pdf

Sporvogn og T-bane

- T-banen i Oslo har en samlet banelengde på 83 kilometer med dobbeltspor. Banelengden for sporvognene i Oslo utgjør i alt 40 kilometer. Også her er det dobbeltspor på hele strekningen.
- Gråkallbanen i Trondheim har en sporlengde på om lag 7 kilometer, hovedsakelig på enkeltspor.
- Det er planlagt ny bybane i Bergen fra sentrum til Bergen lufthavn, Flesland (20 kilometer). Første byggetrinn vil omfatte strekningen sentrum–Nesttun, en strekning på om lag 10 kilometer. Byggestart var 7. januar 2008, og forventet oppstart er sommeren 2010. Les mer om dette på: <http://www.bergen.kommune.no/bybane/>

Boks 2.2.2. Infrastrukturforvalter

Fram til 1. desember 1996 var både infrastrukturen og transportøvelse med tog underlagt forvaltningsbedriften Norges Statsbaner. Deretter ble NSB delt i forvaltningsorganet Jernbaneverket og det statseide særlovsselskapet NSB BA (som per 1. juli 2002 ble omgjort til NSB AS). Samtidig ble forvaltningsorganet Statens jernbanetilsyn opprettet.

Jernbaneverket har ansvar for drift, vedlikehold og investeringer i infrastrukturen, inklusiv stasjoner, samt ansvar for togledelse og tildeling av ruteleier på det nasjonale transportnettet. Statens jernbanetilsyn er utøvende kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbaneverksvirksomheter i Norge, herunder trikk og T-bane.

Trafikken med T-bane og sporvogn i Oslo utføres av selskapene Oslo T-banedrift AS og Oslo Sporvognsdrift AS etter kontrakt med AS Oslo Sporveier til og med 2007. Fra 1. januar 2008 er Stor-Oslo Lokaltrafikk og Sporveien ett selskap. Det nye kollektivtrafikk-selskapet for Oslo og Akershus heter Ruter AS.

Selskapet AS Gråkallbanen er kommunalt eid.

Boks 2.2.3.**Fem lengste bru**

Bruer over Strømsløpet, Drammensbanen,	henholdsvis 453,0 og 451,1 meter
Fetsund bru over Glomma, Kongsvingerbanen	420,0 meter
Hølendalen bru, Østfoldbanen.....	416,4 meter
Bru over Bremsa ved Bølumøra, Vestfoldbanen	394,0 meter

Fem lengste tunneler

Romeriksporten, Gardermobanen.....	14 580 meter
Lieråsen, Drammensbanen.....	10 723 meter
Finsetunnelen, Bergensbanen	10 300 meter
Kvineshei, Sørlandsbanen	9 065 meter
Hægebostad, Sørlandsbanen	8 474 meter

Kilde: Jernbaneverket.

Boks 2.2.4. Definisjoner

Banelengde: lengden av selve traseen som sporet/sporene går i

Sporlengde: lengden av hver enkelt linje

Sporvidde: avstanden mellom skinnene

Kilder

Jernbaneverket, <http://www.jernbaneverket.no>, Jernbanestatistikk 2005.

Jernbanetilsynet, <http://www.sjt.no/>

Samferdselsdepartementet. St.prp. nr.1. (2008-2009) for budsjettåret 2009.

Bergen kommune, <http://www.bergen.kommune.no/bybane/introduksjon.html>

Sporveien, <http://www.sporveien.no/>

<http://www.europa.eu.int/comm/eurostat>

Den internasjonale jernbaneunionen (UIC), <http://www.uic.asso.fr/>

Geir.Morten.Mosleth@ssb.no

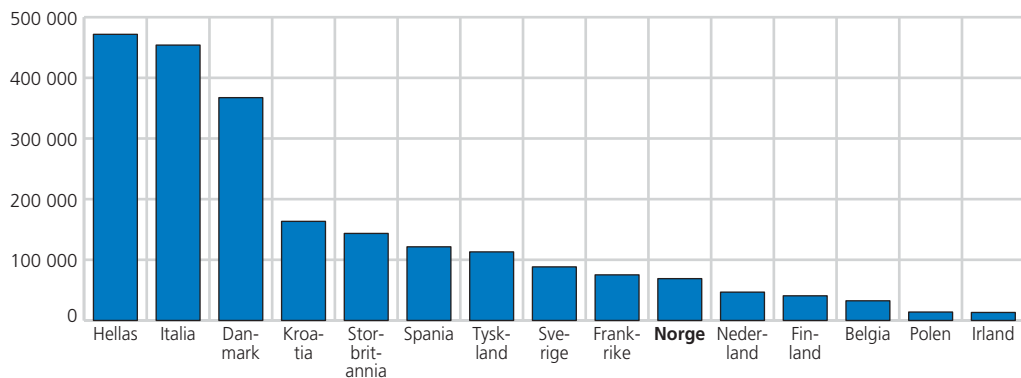
2.3. Havner og farleder

Sjøveien er Norges eldste transportvei og stor del av befolkningen og næringslivet er lokalisert nær kysten. Man trenger bare å se på kartet for å se den betydningen maritim infrastruktur har i det norske transportsystemet. Den skal blant annet bidra til å opprettholde bosetting og regional næringsutvikling. Infrastrukturen omfatter havner, farleder og navigasjonsinstallasjoner. Satsing på utbygging og utbedring av maritim infrastruktur skal bidra til bedre sikkerhet, framkommelighet og reduserte kostnader forbundet med sjøtransport.

Boks 2.3.1. Omfang av statistikken

Havnestrukturen inkluderer offentlige havnevesen og havnedistrikt (trafikkhavner) samt private industrikaier. Rene fiskerihavner er ikke med i statistikken.

Figur 2.3.1. De 15 mest trafikkerte land i EU-27 målt i antall anløp. 2005¹



¹ Tallene omfatter bare de største havnene (årlig godsomslag større enn 1 million tonn). Tallene for Norge inkluderer ikke innenlandsferger.
Kilde: Eurostat.

Over 2 millioner anløp

- Over 90 prosent av EUs eksterne handel og mer enn 40 prosent av den interne handelen mellom EU-land foregår over sjø.
- Det er over 1 000 havner i Europa, og disse håndterer samlet mer enn 3,5 milliarder tonn gods årlig.
- I hele EU-27 var det drøyt 2 millioner anløp i de største havnene til sammen i 2005.
- Hellas er det landet i EU-27 med flest anløp. Det var nesten 472 000 anløp i greske havner i 2005 (figur 2.3.1). Dette utgjorde 23 prosent av de registrerte anløpene i de største havnene i EU-27.
- Italia hadde 454 000 anløp i 2005, og de største havnene i Danmark hadde til sammen 367 000 anløp i samme periode.

Boks 2.3.2. Havne- og farvannsloven

Transportpolitikken uttrykkes i hovedsak gjennom lover og regler, gjennom offentlige planer og gjennom årlige budsjettvedtak i Stortinget. For havnene er det i transportpolitisk sammenheng særlig samferdselsloven og havne- og farvannsloven som er sentrale. Samferdselsloven bygger på en politisk enighet om at befolkningen i Norge skal sikres et minimum tilbud av transporttjenester og regulerer for sjøtransporten rutegående persontransport. Havne- og farvannsloven har som formål å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner.

Mange private havner i Norge

- Det finnes i overkant av 70 offentlige havner i tillegg til et stort antall fiskerihavner og private industrikaier i Norge i dag.
- Alle offentlige havner er kommunalt eide og finansiert gjennom brukerbetaling og offentlige tilskudd.
- Havnenes inntekter skal gjenspeile havnenes kostnader med de enkelte tjenestene, og overskudd kan kun brukes til havneformål.
- Offentlige havner blir ofte betegnet som trafikkhavner. Disse kjennetegnes ved at kommunen har et godkjent havnedistrikt og stiller en infrastruktur til rådighet for betjening av allmenn trafikk som bidrar til gode transportløsninger for lokalt og regionalt næringsliv.
- Havne- og farvannsloven fastslår at den lokale havneforvaltningen skal være et kommunalt ansvar, og at det er opp til kommunestyrene å avgjøre om det skal opprettes et havnestyre.

Ti nasjonale havner

- Den nasjonale havnestrukturen i Norge er fastsatt gjennom politisk behandling av nasjonal transportplan og består i dag av to nivåer:

Figur 2.3.2. Nasjonalhavnene



Kilde: Kystverket.

Boks 2.3.3. Havnenes tilpasning til næringslivet

Rammevilkår som myndighetene fastsetter for havnevirksomheten, er viktig, men også næringslivets behov og krav spiller en stor rolle i havnenes utvikling. Det framholdes ved ulike anledninger fra norsk næringsliv at transport er av strategisk betydning for store deler av næringslivet i Norge, og at det er en sammenheng mellom effektiv transport av personer og gods og ivaretagelse av sentrale samfunnsmessige målsettinger. For at sjøtransporten skal framstå som attraktiv for næringslivet og andre brukere, må den nærme seg det fleksibilitets- og kvalitetsnivå annen transport kan tilby. Hyppigere frekvens i anløpene langs kysten ventes å være et av virkemidlene.

- Første nivå er nasjonale havner som bør ha en standard og et godsvolum som gir regulære anløp av skip for stykk gods og containere (figur 2.3.2).
 - Andre nivå omfatter alle andre havner som har som primær oppgave å betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.
 - Strukturen legger føringer for statlig engasjement og framtidige statlige investeringer.
 - Nasjonalhavnene, det vil si Oslo, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø skal fungere som effektive knutepunkter for regionene i Norge.
 - Av disse ti nasjonalhavnene er seks basert på et interkommunalt samarbeid mellom flere kommuner. Grenland, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund og Trondheim er havnedistrikt bestående av flere kommuner som har felles styrende organer for å ta seg av forvaltning og drift av de havnene som inngår i samarbeidet.
 - De fire andre nasjonale havnene (Oslo, Kristiansand, Bodø og Tromsø) er organisert som kommunale foretak hvor kun én kommune inngår i havnedistriktet.
- jernbanen i Norge. Hurtigbåter i rute har rundt 500 stoppesteder, det vil si om lag ett stoppested per 10 kilometer rute.
- Det norske hurtigbåtnettet strekker seg hovedsakelig fra Stavanger til Nordkapp. Blant landets 19 fylker har ti fylker et hurtigbåttilbud. Dette er vestlandsfylkene fra Rogaland til Møre og Romsdal, trøndelagsfylkene, de tre fylkene i Nord-Norge og Akershus. Det finnes ikke hurtigbåtdekning langs kysten fra Vest-Agder til Buskerud.
 - Gjennomsnittlig rutelengde for hurtigbåtene er på rundt 72 kilometer. De korteste rutene er nede i to, mens de lengste rutene kan være opptil 300 kilometer.
 - De lengste rutene finner vi mellom Bergen, Sogn og Nordfjord (opptil 290 km), mellom Havøysund og Honningsvåg (264 km), mellom Bodø og Sandnessjøen (236 km), mellom Stavanger og Bergen (216 km) og mellom Trondheim og Kristiansund (192 km).

Nasjonalhavnene investerte for 613 millioner i 2005

Rutenettet til hurtigbåtene på omtrent 4 600 km

- Den totale rutelengden til hurtigbåtene utgjør omtrent 6 175 kilometer. Ser man på hvor mange kilometer kystlinje som er betjent av hurtigbåt, blir tallet litt lavere, omtrent 4 600 kilometer. Årsaken til dette er at det i enkelte områder finnes parallelle ruter.
- Flatedekningen til landets jernbanenett er på omtrent 4 100 kilometer. Hurtigbåtene har altså en bedre flatedekning enn
- Nasjonalhavnene foretok i 2005 nyinvesteringene for 613 millioner kroner. Havnen som investerte mest, brukte 270 millioner kroner på nye investeringer i 2005, mens én havn ikke foretok noen investeringer det året.
- Omsetningen i disse ti havnene var i 2005 på 641 millioner kroner. Omsetningen varierte fra 225 millioner i havnen som hadde høyest omsetning, til 19 millioner i havnen med minst omsetning.

Kystforvaltning viktig for Fiskeri- og kystdepartementet

- Fiskeri- og kystdepartementet legger vekt på at Norge skal kunne ha en konkurransedyktig infrastruktur for sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer, med et høyt sjøsikkerhetsnivå og god oljevernberedskap.
- I Stortingsproposisjon nr. 1. 2008-2009 for Fiskeri- og kystdepartementet ble det fremmet forslag om en økning på 88 millioner kroner til fornyelse av utstyr på de statlige depotene for oljevernmateriell.
- Det fremmes videre et forslag om innleie av et nytt slepefartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett med en ramme på 74 millioner kroner som skal gå inn i slepebåtberedskapen i Nord-Norge.
- For 2009 foreslås det å øke bevilgningene med 13 millioner kroner til fiskerihavner og farleder. Dette innebærer at planramma for inneværende periode nås.

Flere farledsutbedringer

- Farledene utgjør en sentral del av transportinfrastrukturen. Det er i dag om lag 150 hovedleder. Skipsfarten endres i retning færre, men større fartøy, høyere fart og flere spesialfartøy. Endringene i type fartøy og endret trafikkbilde setter nye krav til farleder og kystverkets utbygging skal bedre sikkerheten og fremkommeligheten ved bruk av skipsleia.

- I 2008 startet Kystverket arbeidet med utbedring av farleden i Brevikstrømmen, som er den trangeste i skipsleden inn til Frierfjorden. Arbeidet er påbegynt av hensyn til framkommelighet og vil bli videreført i 2009.
- Det er gjort utbedringer av flere farledsanlegg i 2008. Deriblant utdypning i Gunhildvågen, Flora, Sogn og Fjordane og Røyrasundet i Herøy, Møre og Romsdal.

Stamnett

For utvelgelse av stamnetthavner har Kystverket lagt til grunn følgende kriterier:

- Havner som inngår som en del av et helhetlig stamnett. Det vil si havner med tilknytning til stamnett, vei eller bane og havner som inngår i transportkorridorene i nasjonal transportplan.
- Farlig og/eller forurensende last.
- Skipsbevegelser og godsstrømmer. Dette måles i antall anløp, godsmengde og antall passasjerer.
- Knutepunkter som skal inngå i en langsiktig transportstrategi. Det viktige her er å ta hensyn til strategisk viktige havner, deriblant nasjonalhavner, og mulighetene for å oppnå full stamledsstandard.

Den 9. oktober 2007 ble stamnettutredningen offentliggjort. Der nevnte Kystverket

Boks 2.3.4. Arbeidet med ny havnestruktur i Norge

Kystverkets arbeid med å etablere et stamnett for sjøtrafikk er en fortsettelse av deres engasjement for å se sjøveien som en naturlig del av et helhetlig transportsystem. Sjøveien er den desidert viktigste transportveien for import og eksport, og slik vil det fortsatt være i nær framtid på grunn av den lange kystlinjen i Norge og den betydelige utenrikshandelen med bulklast.

Kystverket har lagt vekt på å etablere stamnettet der trafikken faktisk går, slik at tiltakene kan settes inn der de har størst effekt. Hensikten med utredningen kystverket har gjort, er å trekke de langsiktige behov for utvikling av stamnettet og sørge for hensiktsmessig kobling mot andre transportmåter. Det overordnede målet for den nye nasjonale havnestrukturen er overføring av gods-transport fra vei til sjø av hensyn til miljø, sikkerhet og kapasitetsutnyttelse i transportnettet.

22 havner som skal utgjøre stamnettet på kysten i Norge. Disse er:

- Borg
- Oslo
- Drammen
- Tønsberg
- Larvik
- Grenland
- Kristiansand
- Egersund
- Stavanger/Sandnes
- Karmsund
- Bergen
- Flora
- Ålesund
- Molde
- Kristiansund
- Trondheim
- Mo i Rana
- Bodø
- Narvik
- Tromsø
- Hammerfest
- Kirkenes

Stamnettet er i stor grad påvirket av utviklings-trekk både nasjonalt og internasjonalt. Utredningen har et tidsperspektiv fram mot 2040, og utviklingen innenfor skipstransport vil påvirke og legge føringer på stamnettet til sjøs.

Flest hovedhavner i Storbritannia

- Tabell 2.3.1 viser hovedhavnene i EU-27 samt i Norge og på Island som håndterer minst 80 prosent av landets godstrafikk over havn.
- Det var totalt 302 havner i EU-25 som håndterte mer enn 1 million tonn gods i 2004.
- Flest hovedhavner var det i Storbritannia med 46 og Italia med 43.
- Det var kun Sverige (20) og Hellas (20) som måtte ha flere havner for å oppnå 80 prosent av godsmengden enn Norge (19).

Kilder

<http://www.kystverket.no>

St.prp. nr.1. (2006-2007 og 2007-2008), Fiskeri- og kystdepartementet.

Eurostat (<http://europa.eu.int/comm/eurostat>).

Hurtigbåttrafikk i Norge, Kystdirektoratet/Rambøll Norge AS, 2004.

Statistisk sentralbyrå (strukturundersøkelsen, <http://www.ssb.no>).

Boks 2.3.5. Sikkerhet og miljø

I transportsektoren har man i den senere tid i økende grad fokusert på sikkerhet og miljø, også innenfor sjøtransport. I løpet av de siste fem årene er det blitt vedtatt nye internasjonale regelverk med bestemmelser om sikkerhet i havneanlegg som har medført store kostnader for norske havner. Dette gjelder sikkerhet for gods, skip og passasjerer.

På miljøsidene er det mange utfordringer. Havnene skal tilfredsstillere de krav og regelverk som miljøvernmyndighetene setter, blant annet krav om mottak av avfall fra skip. En annen type miljøforhold som vil spille stor rolle framover, er forholdet mellom havnen og nærområdene. Både ventet vekst og tiltak for økt bruk av sjøtransport vil kunne føre til at havnene står overfor et kapasitetsproblem. Det vil gi havnemyndighetene store utfordringer når det gjelder å komme fram til konstruktive løsninger i samarbeid med nærområdene. Foruten miljøspørsmål som er knyttet til selve havnen, vil også miljøutfordringer til sjøtransporten være av betydning for havnenes utvikling. Det er derfor viktig at sjøfartsnæringen klarer å opprettholde sjøfart som en fortsatt energieffektiv transportform.

I Stortingsproposisjon nr. 1. 2006/2007 for Fiskeri- og kystdirektoratet ble det foreslått i budsjettet for 2007 å styrke Kystverkets budsjett med 13,5 millioner kroner, og dette var knyttet til arbeidet med å følge opp internasjonale krav til sikkerhetstiltak gjennomført i havneanlegg som betjener skip i internasjonal fart.

Boks 2.3.6. Definisjoner

Den nasjonale havnestrukturen er fastsatt gjennom politisk behandling av nasjonal transportplan (NTP). Det er lagt opp til ti nasjonale havner og resten lokale havner.

Nasjonale havner: Havner som bør ha en standard og et godsvolum som gir regulære anløp av skip for stykkgoods og containere.

Stamnettet (til sjøs): Dette er en del av det nasjonale transportnettet. Alle transporttettene og Avinor AS har utarbeidet stamnettutredninger. Utredningene legger føringer for langsiktig planlegging og arbeidet med NTP.

Tabell 2.3.1. Hovedhavner i EU-27¹ som håndterte minst 80 prosent av landets totale godstrafikk på sjø². 2004

Land/hovedhavner	Rangering	Land/hovedhavner	Rangering
Belgia (4)			
Antwerpen	1	Heraklion	12
Zeebrugge	2	Igoumenitsa	13
Bulgaria (2)			
Burgas	1	Milos Island	14
Varna	2	Perama	15
Danmark (25)			
Fredericia	1	Chalkida	16
Århus	2	Almyros Volou (897)	17
Statoil-Havnen	3	Paloukia Salaminas	18
Københavns Havn	4	Kavala	19
Enstedværkets Havn	5	Antikyra	20
Rødby (Færgehavn)	6	Spania (27)	
Helsingør (Elsinore)	7	Algeciras	1
Esbjerg	8	Barcelona	2
Kalundborg	9	Valencia	3
Frederikshavn	10	Bilbao	4
Aalborg Portland	11	Tarragona	5
Aalborg	12	Cartagena	6
Odense	13	Gijón	7
Køge	14	Huelva	8
Rønne	15	Las Palmas	9
Aabenraa	16	Santa Cruz de Tenerife	10
Hirtshals	17	La Coruña	11
Asnæsværkets Havn	18	Palma Mallorca	12
Tyskland (17)		Frankrike (20)	
Hamburg	1	Marseille	1
Wilhelmshaven	2	Le Havre	2
Bremerhaven	3	Dunkerque	3
Lübeck	4	Nantes Saint-Nazaire	4
Rostock	5	Rouen	5
Bremen, Blumenthal	6	Calais	6
Estland (5)		Italia (43)	
Tallinn	1	Genova	1
Irland (7)		Trieste	
Dublin	1	Taranto	3
Limerick	2	Augusta	4
Cork	3	Gioia Tauro	5
Waterford	4	Venezia	6
Hellas (26)		Ravenna	
Piraeus	1	Porto Foxi	8
Thessaloniki	2	Livorno	9
Eleusis	3	Santa Panagia	10
Agii Theodori	4	La Spezia	11
Volos	5	Milazzo	12
Megara	6	Savona - Vado	13
Rio (080)	7	Brindisi	14
Antirio (015)	8	Napoli	15
Patras	9	Cagliari	16
Larymna	10	Gela	17
Aliverio	11	Piombino	18
		Kypros (3)	
		Limassol	1
		Larnaca Oil Terminal	2
		Vassilico	3

Tabell 2.3.1. (forts.). **Hovedhavner i EU-27¹ som håndterte minst 80 prosent av landets totale gods-trafikk på sjø². 2004**

Land/hovedhavner	Rangering	Land/hovedhavner	Rangering
Latvia (4)		Stockholm	8
Ventspils	1	Karlshamn	9
Riga	2	Norrköping	10
		Stenungsund	11
Litauen (1)		Gävle	12
Klaipeda	1	Kappelskär	13
		Storugns	14
Malta (2)		Husum	15
Malta (Valetta)	1	Nynäshamn	16
Marsaxlokk	2	Slite	17
		Ystad	18
Nederland (10)		Halmstad	19
Rotterdam	1	Västerås	20
Amsterdam	2		
		Storbritannia (46)	
Polen (5)		Immingham	1
Gdansk	1	Tees & Hartlepool	2
Gdynia	2	London	3
Swinoujscie	3	Milford Haven	4
Szczecin	4	Southampton	5
		Forth	6
Portugal (6)		Liverpool	7
Sines	1	Sullom Voe	8
Leixões	2	Felixstowe	9
Lisboa	3	Dover	10
Setúbal	4	Kirkwall	11
		Medway	12
Romania (3)		Belfast	13
Constanta	1	Hull	14
		Clydeport	15
Slovenia (1)		Bristol	16
Koper	1	River Hull & Humber	17
Finland (22)		Island (1)	
Sköldvik	1	Reykjavík	1
Helsinki	2		
Kotka	3	Norge (20)	
Naantali	4	Bergen og Omland	1
Rauma	5	Narvik	2
Hamina	6	Karmsund	3
Rautaruukki/Raahe	7	Tønsberg	4
Pori	8	Grenland	5
Turku	9	Oslo	6
Kokkola	10	Kristiansund og Nordmøre	7
Hanko	11	Stavanger	8
Kemi	12	Mo i Rana	9
Oulu	13	Borg	10
		Drammenregionens	11
Sverige (28)		Brønnøy	12
Göteborg	1	Kristiansand	13
Brofjorden Scanraff	2	Larvik	14
Trelleborg	3	Indre Trondheimsfjord	15
Malmö	4	Trondheimsfjorden	16
Luleå	5	Ålesundregionen	17
Helsingborg	6	Moss	18
Oxelösund	7	Flora	19

¹ Hovedhavnene i EU-27 samt i Norge og på Island.² Tallene i parentes viser hvor mange hovedhavner landet har.

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Edvard.Andreassen@ssb.no)

2.4. Lufthavner

Den eldste norske sivile lufthavnen er Stavanger lufthavn, Sola, som ble åpnet i 1937. Den siste store utbyggingen av lufthavner i Norge skjedde da hovedflyplassen i Norge ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen i 1998. Lufthavnene er en viktig del av transportnettet i Norge, spesielt i distriktene. Det er offisiell politikk å drive statlige innkjøp av bedriftsøkonomiske ulønnsomme flyruter i distriktene. Næringen er også en utpreget internasjonal næring og er i stor grad underlagt internasjonale reguleringer.

Boks 2.4.1. Omfang av statistikken

Statistikken viser lufthavner godkjent av Luftfartstilsynet. Lufthavnene i Norge er enten privateide eller drevet av Avinor. Tabell 2.4.1 viser i tillegg også mindre, private flyplasser, helikopterplasser og sjøflyplasser godkjent av Luftfartstilsynet.

De fleste lufthavner i Norge drives av Avinor

- Norge hadde 51 lufthavner med sivil rutetraffikk i 2006. Avinor AS drev 46 av lufthavnene (figur 2.4.1), hvorav tolv av disse ble drevet i samarbeid med Forsvaret. I tillegg driver Avinor også flysikringstjenesten i Norge.
- Lufthavnene som Avinor driver, kan deles inn i stamlufthavner og regionale lufthavner. Stamlufthavnene kan igjen deles inn i store stamlufthavner og mellomstore stamlufthavner.
- Vi har seks store stamlufthavner: Oslo Lufthavn, Stavanger Lufthavn, Bergen Lufthavn, Trondheim Lufthavn, Bodø Lufthavn og Tromsø Lufthavn. Norges hovedflyplass er Oslo Lufthavn, Gardermoen. Flyplassen eies av Avinor gjennom datterselskapet Oslo Lufthavn AS.
- Det er elleve mellomstore stamlufthavner: Kristiansand Lufthavn, Haugesund Lufthavn, Ålesund Lufthavn, Molde Lufthavn, Kristiansund Lufthavn, Harstad/Narvik Lufthavn, Bardufoss Lufthavn, Alta Lufthavn, Lakselv Lufthavn, Kirkenes Lufthavn og Svalbard Lufthavn.
- I tillegg var det i 2006 29 regionale lufthavner som Avinor hadde ansvaret for. De regionale lufthavnenes funksjon er å bidra til en balansert bosettings- og næringsutvikling i Norge. Det regionale rutenettet frakter passasjerer og gods til og fra stamrutenettet.
- Mellom 1988 og åpningen av Rygge Lufthavn i 2007 har det ikke kommet til nye lufthavner i Norge utenom omlokaliseringer. Omlokaliseringer inkluderer flytting av hovedflyplassen fra Oslo Fornebu til Oslo Gardermoen den 8. oktober 1998, og nedlegging og bygging av ny lufthavn i Båtsfjord i 1999.

Boks 2.4.2. Stamlufthavner

Stamlufthavn er betegnelsen på en lufthavn som er av stor sivil betydning for å knytte sammen små og lokale flyplasser, og trafikkeres av internasjonal flytrafikk.

Åtte private lufthavner i Norge i 2007

- Det finnes privateide lufthavner med rutetraffikk på Torp ved Sandefjord, Ørland, Lista ved Farsund og Stord. I tillegg har Skien, Notodden og Dagali ved Geilo hatt rutetraffikk i kortere og lengre perioder.

Figur 2.4.1 Avinor-drevne flyplasser i Norge



Kilde: Avinor.

- Rygge ved Moss ble etablert som sivil lufthavn i oktober 2007. Det første flyet lettet 17. oktober.
- Moss Lufthavn, Rygge, vil øke konkurransen mellom lufthavnene i Oslofjordområdet. Flyplassen vil ha en kapasitet på to millioner passasjerer og parkeringsmuligheter til 2 900 biler. Lufthavnen satses på nasjonale og internasjonale ruter i tillegg til chartertrafikk. Moss Lufthavn vil bli drevet av et privat selskap etter avtale med Forsvaret, som er gitt konsesjonen til sivil lufttrafikk på Rygge.

Regionalt rutenett som distriktpolitikk

- Store deler av det regionale flyrutenettet legges ut på anbud under «Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting» (FOT).
- Widerøes Flyveselskap ASA er den dominerende aktøren i inneværende anbudsperiode, men det finnes andre aktører på enkeltstrekninger.

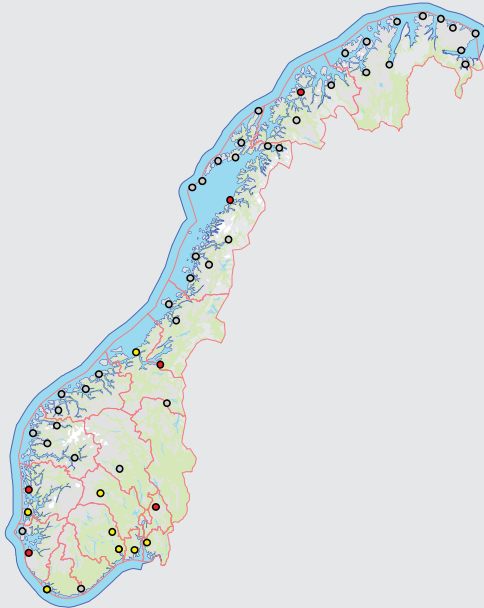
I Stortingsmelding nr. 46 fra 1999-2000 står det følgende om statens engasjement i regional luftfart:

- «Statens engasjement i regional luftfart har som mål å sikre rask og effektiv forbindelse mellom distriktene og mer sentrale strøk. Dersom det totale transporttilbudet i et område ellers ikke er godt nok, kan staten sikre et tilfredsstillende rutetilbud ved å kjøpe flyrutetjenester etter anbud, samt overføre midler til å opprettholde drift ved bedriftsøkonomiske lufthavner. Opprettholdelse av lufthavnstrukturen i distriktene er dermed avhengig av kjøp av flyrutetjenester for å sikre transportstandard på et tilstrekkelig nivå.»
- Staten kjøper innenlands flyruter som det ikke er økonomisk lønnsomt å drive på 28 regionale lufthavner og to stam-lufthavner i Norge (2007). Flyrutene blir lyst ut på anbud, og alle godkjente flyselskap i EØS-området kan legge inn anbud på de ulike ruteområdene. Staten inngår kontrakt med det flyselskapet som har det laveste kravet til godtgjørelse fra staten, for perioder på tre år. Samferdselsdepartementet skal gjennomføre nye kjøp av flyruter etter anbud som skal gjelde fra 1. april 2009 på de regionale lufthavnene¹.

- De fleste av de regionale lufthavnene ble etablert på 1970- og 1980-tallet. Det har siden da vært en betydelig forbedring i øvrig transporttilbud. Det er dermed i dag en viss overlapping av transporttilbud i det naturlige dekningsområdet til flere regionale lufthavner. Dette, sammen med strengere sikkerhetskrav, har medført at Avinor har utredet muligheten for nedleggelse av enkelte lufthavner.

¹ Kilde: Regjeringen.no

Figur 2.4.2 **Samtlige lufthavner i Norge**



• **Store lufthavner**

Bergen lufthavn, Flesland
 Bodø lufthavn
 Oslo Lufthavn, Gardermoen
 Stavanger lufthavn, Sola
 Trondheim lufthavn, Værnes
 Tromsø lufthavn

• **Mellomstore lufthavner**

Alta lufthavn
 Bardufoss lufthavn
 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes
 Haugesund lufthavn, Karmøy
 Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen
 Kristiansand lufthavn, Kjevik
 Kristiansund lufthavn, Kvernberget
 Lakselv lufthavn, Banak
 Molde lufthavn, Årø
 Svalbard lufthavn, Longyear
 Ålesund lufthavn, Vigra

• **Private/andre lufthavner**

Sandefjord lufthavn, Torp
 Geilo lufthavn, Dagali
 Ørland lufthavn
 Farsund lufthavn, Lista
 Stord lufthavn, Sørstokken
 Moss lufthavn, Rygge
 Skien lufthavn, Geiteryggen
 Notodden lufthavn

• **Regionale lufthavner**

Andøya lufthavn, Andenes
 Berlevåg lufthavn
 Brønnøysund lufthavn, Brønnøy
 Båtsfjord lufthavn
 Fagernes lufthavn, Leirin
 Florø lufthavn
 Førde lufthavn, Bringeland
 Hammerfest lufthavn
 Hasvik lufthavn
 Honningsvåg lufthavn, Valan
 Leknes lufthavn
 Mehamn lufthavn
 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll
 Mosjøen lufthavn, Kjærstad
 Namsos lufthavn
 Narvik lufthavn, Framnes
 Røros lufthavn
 Rørvik lufthavn, Ryum
 Røst lufthavn
 Sandane lufthavn, Anda
 Sandnessjøen lufthavn, Stokka
 Sogndal lufthavn, Haukåsen
 Stokmarknes lufthavn, Skagen
 Svolvær lufthavn, Helle
 Sørkjosen lufthavn
 Vadsø lufthavn
 Vardø lufthavn, Svartnes
 Værøy helikopterplass
 Ørsta/Volda lufthavn, Hovden

Boks 2.4.3. Kontrolltårn og kontrollsentraler

I tillegg til drift av lufthavner driver Avinor med drift av kontrolltårn og kontrollsentraler.

Kontrolltårn er i luftfarten en enhet som yter flygekontrolltjeneste for lokaltrafikk. Flygeledere gir luftfartøyer klareringer og instruksjoner for manøvrering på bakken og i lufta innenfor kontrollso-
nen. I tillegg ytes det flygeinformasjons- og alarmtjeneste.

Ved norske regionale flyplasser arbeider det i stedet for en flygeleder en AFIS¹-fullmektig. Vedkommende gir informasjon om annen trafikk, vind, rullebaneforhold og vær. En AFIS-fullmektig gir informasjon, men ikke klareringer til luftfartøyer på og ved flyplassen.

Avinor driver kontrolltårn i Farsund lufthavn, Sandefjord lufthavn og Ørland lufthavn. De skal også drive kontrolltårn på Rygge når det starter opp flygninger der.

Kontrollsentral (KS) er en betegnelse på en områdekontrollenhet eller en område- og innflygningskontroll i lufttrafikk-tjenesten som kontrollerer og overvåker flygninger.

I Norge er det tre kontrollsentraler: Bodø Kontrollsentral i Bodø, Stavanger Kontrollsentral på Sola, og Oslo Kontrollsentral på Røyken. Avinor arbeider med å redusere til to, en i sør og en i nord. Det ble i 2004 bestemt at KS Sør skulle legges til Stavanger og KS Nord til Bodø.

Trondheim Kontrollsentral som lå på Trondheim Lufthavn, Værnes, ble i 2005 nedlagt, og ansvarsområdet ble overført til Bodø Kontrollsentral.

Når en kontrollsentral kun inneholder en områdekontroll, kalles dette gjerne et «Area Control Center» (ACC). Når en kontrollsentral inneholder både område- og innflygningskontroll, kalles dette gjerne et «Air Traffic Control Center» (ATCC).

¹ Aerodrome Flight Information Service.

Flest lufthavner i Finnmark

- Tabell 2.4.1 viser fire hovedtyper av landingsplasser fordelt på fylke. Det skilles mellom lufthavner som Oslo lufthavn, Gardermoen (Akershus fylke) og andre lufthavner, flyplasser til ikke-erhvervsmessig luftfart (privatflyging), helikopterlandingsplasser, eksempelvis på sykehus, på installasjoner i Nordsjøen og sjøflyplasser.
- Finnmark og Nordland har flest lufthavner med henholdsvis tolv og elleve hver. Finnmark er imidlertid blant det mindretallet av fylkene som ikke har landingsplasser for helikopter.

- Det finnes 17 mindre flyplasser i Norge. Fire ligger i Buskerud fylke. Det er 26 helikopterlandingsplasser i Norge og seks sjøflyplasser.

Boks 2.4.4. Flyplass

En flyplass er ethvert område på land, vann, bygning, skip eller annen fast eller flyttbar innretning der luftfartøyer foretar start, landing, taksing eller er oppstilt.

Tabell 2.4.1. **Flyplasser godkjent av Luftfartstilsynet per 11. april 2006, etter fylke**

Fylke	Antall			
	Luft- havner	Mindre og pri- vate fly- plasser	Heli- kopter- plasser	Sjøfly- plasser
Sum alle fylker	51	17	26	6
Akershus	1	2	1	0
Oslo	0	0	2	2
Hedmark	0	2	0	0
Oppland	1	2	2	0
Buskerud	0	4	4	0
Vestfold	1	1	0	0
Telemark	2	0	0	0
Aust-Agder	0	0	2	1
Vest-Agder	2	0	0	0
Rogaland	2	0	2	0
Hordaland	2	1	3	3
Sogn og Fjordane	4	0	1	0
Møre og Romsdal	4	1	2	0
Sør-Trøndelag	2	1	2	0
Nord-Trøndelag	3	0	1	0
Nordland	11	0	3	0
Troms Romsa	3	0	3	0
Svalbard	1	2	0	0
Finmark Finnmarku	12	0	0	0

Kilde: Luftfartstilsynet.

Investeringer på 1,5 milliarder i Avinorkonsernet i 2006

- I 2006 ble det investert for 1 545 millioner kroner i Avinorkonsernet. Dette var en økning fra 826 millioner i 2005.
- Avinorkonsernet har økt investeringene kraftig de siste årene. I 2003 ble det investert for 662 millioner, og i 2004 var investeringene på 720 millioner.
- Av flyplasser eid og driftet av Avinor som har blitt oppgradert i 2005, finner vi Trondheim Lufthavn, Røros Lufthavn, Harstad/Narvik Lufthavn, Stavanger Lufthavn, Oslo Lufthavn Gardermoen og Molde Lufthavn. Det er også vedtatt utbygging av nytt terminalbygg ved Brønnøysund Lufthavn og Svalbard Lufthavn.

Investeringer på 55 milliarder fram mot 2040

- I sektorplan for Avinor av 9. oktober 2006 som er utarbeidet i forbindelse med arbeidet i Nasjonal transportplan 2010-2019 er det registrert et samlet investeringsbehov på om lag 55 milliarder kroner fram til 2040.
- I tillegg til investeringer i nye terminal- og driftsbygg og utvidelser av rullebaner investerer Avinor i ny teknologi. Det skal innføres et satelittbasert innflygings-system (SCAT) til bruk på de regionale lufthavnene. Videre planlegger Avinor investeringer i flykontrollsystemet NATCON (system for styring og kontroll av lufttrafikken), oppgraderte og nye radarer, ASAP som blant annet betyr en ny lufttrossorganisering over Østlandet² og SWOP for sikker vinterdrift av lufthavnene.
- Av det totale investeringsbehovet fram til 2040 er investeringsbehovet for Oslo Lufthavn Gardermoen beregnet til om lag 20 milliarder. Det ventes at Oslo Lufthavn Gardermoen vil ha en økende andel av investeringene enn i de senere år. Dette skyldes at økt trafikkvekst krever investeringer i nye terminaler, rullebane og parkeringsanlegg.
- De fem største flyplassene (utover Oslo Lufthavn) vil ha et investeringsbehov på 1-3 milliarder kroner per flyplass. Samlet behov for disse lufthavnene i perioden fram til 2040 er på 11 milliarder. Tilsvarende er investeringsbehovet for de mellomstore flyplassene på mellom 300 og 800 millioner kroner i planperioden. I hele perioden utgjør det omtrent 6 milliarder. De regionale flyplassene vil ha et stort investeringsbehov de første årene, men det ventes å avta etter hvert.

² Planlagt ferdig i 2009.

Samlet behov for de regionale lufthavnene i hele perioden er på rundt 6 milliarder kroner.

- Det forventes investeringer på totalt 5 milliarder kroner innenfor flysikrings-tjenesten i planperioden. De nasjonale programmene i form av rullende materiell, rehabilitering av banesystemer og så videre vil stå for totalinvesteringer på 7 milliarder kroner i perioden.
 - Luftfartstilsynet har innført skjerpede krav til utforming av sikkerhetsområder for rullebaner som er kortere enn 1 200 meter. Kravene vil medføre økte investeringer på de regionale lufthavnene i årene som kommer.
 - I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 61. (2001-02) ble det innført en todeling av Avinors finansieringsform, hvor alle kostnader (korrigert for trafikkinntekter) til investeringer og drift av de regionale lufthavnene dekkes av staten gjennom offentlig kjøp.
 - St.prp. nr.1. (2008-2009) for Samferdselsdepartementet gir oversikt over budsjettforslaget for 2009 etter samferdselsformål. For luftfartsformål løyves det 751 millioner kroner i 2009. Dette er en økning på 5,6 prosent fra saldert budsjett for 2008. 520 millioner gjelder statlig kjøp av innenlandske flyruter mens 13 millioner kroner er direkte tilskudd til ikke-statlige regionale lufthavner³. Av det resterende beløpet går 167,5 millioner til drift av Luftfartstilsynet, og 50 millioner kroner går til Statens havari-kommisjon for transport.
- Bred geografisk spredning av flytrafikken i Norge**
- Tabell 2.4.2 viser de hovedlufthavner i EU-27 samt for Island, Tyrkia, Norge og Sveits som håndterte til sammen 80 prosent av landets passasjerer i 2004.
 - Tallene i parentes viser antallet hovedlufthavner i hvert land.
 - I Norge finnes det mange hovedlufthavner og en betydelig transport av flypassasjerer rundt om i distriktene sammenlignet med land på samme størrelse.
 - Det er i alt 17 hovedlufthavner eller stamlufthavner i Norge. De seks mest trafikkerte håndterte over 80 prosent av passasjerene i 2004 (Gardermoen, Flesland, Værnes, Sola, Tromsø og Bodø), altså en bred geografisk spredning.
 - I Danmark håndterer Kastrup Lufthavn alene mer enn 80 prosent av passasjerene i Danmark.
 - I Belgia er Brussel/National dominerende og tilsvarende står Amsterdam/Shiphol alene for mer enn 80 prosent av passasjertrafikken.
 - Sverige har 18 hovedlufthavner, og fem av disse står for 80 prosent av totalpassasjerene. Tre av disse lufthavnene ligger i Stockholmsområdet.

³ Lufthavner som ikke eies av Avinor.

Tabell 2.4.2. Hovedlufthavner i EU-27 som håndterer minst 80 prosent av landets totale passasjertrafikk. 2004

Land (antall hovedlufthavner)/ Lufthavn (rangering)	Land (antall hovedlufthavner)/ Lufthavn (rangering)	Land (antall hovedlufthavner)/ Lufthavn (rangering)	Land (antall hovedlufthavner)/ Lufthavn (rangering)
Belgia (4)	Barcelona (2)	Vilnius Intl (1)	Tampere-Pirkkala (3)
Brussel/National (1)	Palma De Mallorca (3)		
	Málaga (4)	Luxembourg (1)	Sverige (18)
Bulgaria (3)	Las Palmas/Gran Canaria (5)	Luxembourg Findel (1)	Stockholm/Arlanda (1)
Sofia (1)	Alicante (6)	Ungarn (1)	Gøteborg/Landvetter (2)
Burgas (2)	Tenerife Sur/Reina Sofia (7)	Budapest/Ferihegy (1)	Malmø/Sturup (3)
Varna (3)	Arrecife/Lanzarote (8)		Stockholm/Skavsta (4)
	Ibiza (9)	Malta (1)	Stockholm/Bromma (5)
Tsjekkia (2)	Puerto Del Rosário/ Fuerteventura (10)	Malta/Luqa (1)	
Praha/Ruzyně (1)			Storbritannia (31)
	Frankrike (39)	Nederland (4)	London/Heathrow (1)
Danmark (6)	Paris/Charles-De-Gaulle (1)	Amsterdam Shiphol (1)	London/Gatwick (2)
København/ Kastrup (1)	Paris/Orly (2)		Manchester/Intl (3)
	Nice/Cote D'azur (3)	Østerrike (6)	London/Stansted (4)
Tyskland (25)	Lyon/Satolas (4)	Wien/Schwechat (1)	Birmingham (5)
Frankfurt-Main (1)	Marseille/Marignane (5)	Salzburg (2)	Glasgow (6)
München (2)	Toulouse/Blagnac (6)		Edinburgh (7)
Düsseldorf (3)	Bordeaux/Merignac (7)	Polen (6)	London/Luton (8)
Berlin/Tegel (4)		Warszawa/Okecie (1)	
Hamburg (5)	Italia (30)	Krakow/Balice (2)	Tyrkia (14)
Stuttgart (6)	Roma/Fiumicino (1)	Katowice/Pyrzowice (3)	Istanbul/Ataturk (1)
Köln/Bonn (7)	Milano/Malpensa (2)		Antalya (2)
	Milano/Linate (3)	Portugal (8)	Ankara/Esenboga (3)
Estland (1)	Venezia/Tessera (4)	Lisboa (1)	Izmir/Adnan Menderes (4)
Tallinn/Ulemiste (1)	Catania/Fontanarossa (5)	Faro (2)	Mugla/Dalaman (5)
	Napoli/Capodichino (6)	Porto (3)	
Irland (6)	Palermo/Punta Raisi (7)	Madeira (4)	Island (3)
Dublin (1)	Bergamo/Orio Al Serio (8)		Keflavik (1)
Cork (2)	Torino/Caselle (9)	Romania	Reykjavik Ad (2)
	Bologna/Borgo Panigale (10)	Bucuresti/Otopeni (1)	
Hellas (18)	Villafranca (Militær)	Timisoara/Giarmata (2)	Norge (17)
Athen (1)			Oslo/Gardermoen (1)
Irakleion (2)	Kypros (2)	Slovenia (1)	Bergen/Flesland (2)
Thessalonika (3)	Larnaka (1)	Ljubjana (1)	Trondheim/Værnes (3)
Rhodos (4)	Pafos (2)		Stavanger/Sola (4)
Kerkyra (5)		Slovakia (2)	Tromsø (5)
Kos (6)	Latvia (1)	Bratislava (1)	Bodø (6)
	Riga (1)		
Spania (32)		Finland (11)	Sveits (3)
Madrid/Barajas (1)	Litauen (1)	Helsinki-Vantaa (1)	Zurich (1)
		Oulu (2)	Geneve/Cointrin (2)

Kilde: Panorama of Transport, Eurostat.

Boks 2.4.5. Luftfartstilsynet og Avinor (Luftfartsverket)

Luftfartstilsynet er underlagt Samferdselsdepartementet og fører tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg. 1. januar 2000 delegerte Samferdselsdepartementet formelt sin myndighet over sivil luftfart til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet skal også bidra til økt sikkerhet i luftfarten, og har det overordnede ansvaret blant annet for å fastsette normer, utøve adgangskontroll, drive kvalitetskontroll av materiell og utstede sertifikater til flyselskaper, verksteder, piloter og kabinpersonell. I tillegg skal etaten føre tilsyn med at lover og forskrifter, deriblant luftfartsloven, etterleves.

Avinor er et aksjeselskap som er eid av staten, med ansvar for å planlegge, bygge ut og drive lufthavner og flysikringssystem. Avinors flygeledere bemanner tårn og kontrollsentraler sammen med lufttrafikkjentestefullmektiger. Avinor er ansvarlig for kontroll av luftrommet, både for sivile og militære fly. Avinor har en egen flysikringsdivisjon som er ansvarlig for tårn, kontrollsentraler, flynavigasjon, radaranlegg og utstyr. Før 2003 het Avinor Luftfartsverket.

Kilder

www.avinor.no

www.regjeringen.no

www.luftfartstilsynet.no

Eurostat (www.europa.eu.int/comm/eurostat)

Samferdselsdepartementet, St.prp. nr.1. (2007-2008) for budsjettåret 2008.

Nasjonal transportplan, Sektorplan for Avinor, Perspektiver mot 2040.

Jan.Monsrud@ssb.no

2.5. Rørledninger

I tillegg til de mer tradisjonelle formene for infrastruktur har også transport av olje og gass i rørledninger en naturlig plass i kapittel 2, selv om denne transportformen er tilegnet kun en meget begrenset produktgruppe – flytende gass- og oljeprodukter.

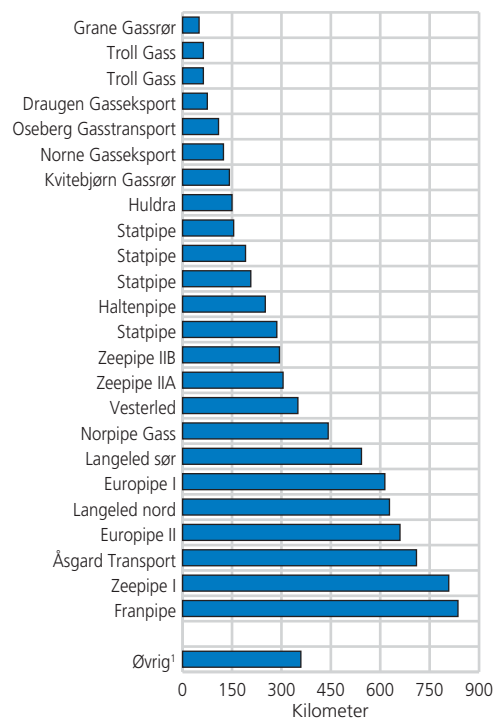
Boks 2.5.1. Omfang av statistikken

Transportsystemet omfatter rørledninger med utspring i norsk kontinentalsokkel og fram til sluttdestinasjon i Norge eller utlandet.

Gassrørledninger

- Ekofisk var det første feltet på norsk kontinentalsokkel og kom i produksjon i 1971. Norpipe gassrør ble satt i drift i 1977 mellom Ekofisk og Emden i Tyskland. Samme året ble Frigg transport tatt i bruk. Denne rørledningen er i dag ikke aktiv. Norpipe er 442 kilometer lang, og de totale investeringskostnadene beløp seg til drøyt 26 milliarder 2006-kroner. Rørledningen har en kapasitet på inntil 40 millioner standardkubikkmeter (Sm³) gass per dag.
- Det tok nesten ti år før neste rørledning var et faktum. I 1985 ble Statpipe-rørledningssystemet satt i drift for å ta hånd om gassen i de store oljefeltene Statfjord og Gullfaks i Nordsjøen. Rørledningssystemet knytter feltene i den nordlige delen av Nordsjøen til gassmarkedene på kontinentet gjennom kobling til Norpipe-systemet. Kostnadene ved oppstart var nesten 46 milliarder 2006-kroner.
- Om en ser bort fra rørledningssystemet Statpipe på 880 kilometer, er Franpipe den lengste rørledningen i drift (figur 2.5.1). Den går fra Draupner E til Dunkerque i Frankrike, har en lengde på 840 kilometer, og ble satt i drift i 1998. Den kostet i underkant av 10 milliarder 2006-kroner i oppstartinvesteringer og har en maksimal kapasitet på 52 millioner Sm³ per dag.

Figur 2.5.1. Gassrørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. Januar 2007. Kilometer



¹ Sum rørledninger kortere enn 50 km.
Kilde: Petroleumstilsynet.

Langeled

- De anslåtte investeringene for den nyeste rørledningen, Langeled, beløper seg til knapt 21 milliarder kroner ved oppstart. Rørledningen vil bli den hittil lengste med om lag 1 200 kilometer når hele rørledningssystemet er satt i drift.

Langeled er dermed verdens lengste gassrørledning under vann. Systemet består av to rørledninger.

- Den sørlige rørledningen mellom Sleipner og Easington i Storbritannia ble satt i drift høsten 2006. Den nordlige rørledningen går fra landanlegget for Ormen Lange på Nyhamna til Sleipner. Den ble satt i drift høsten 2007.
- Begge rørledningene er blant de største på sokkelen, også målt i rørdiameter, med 42 og 44 tommer i diameter for henholdsvis den nordlige og den sørlige rørledningen. Den nordlige rørledningen har likevel den største kapasiteten med inntil 80 millioner Sm³ per dag – den sørlige 70.
- Høsten 2007 var det drøyt 8 400 kilometer gassrørledning med oppstart på norsk kontinentalsokkel. Gassco AS koordinerer og styrer gasstrømmene i storparten av dette ledningsnett.

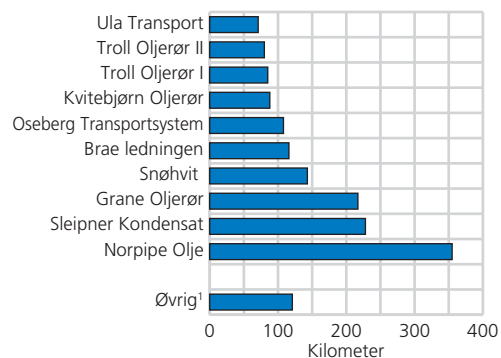
Kondensat og oljerørledninger

- Sammenlignet med rørledningssystemet for transport av gass er ledningsnett for kondensat og transport av råolje relativt beskjedent. Per januar 2007 var det om lag 970 kilometer med oljerør og 650 kilometer med rør for transport av kondensat i drift på norsk sokkel.
- Norpipe var den første oljerørledningen på norsk sokkel. Den ble satt i drift i 1975 til en samlet kostnad på drøyt 16 milliarder 2006-kroner. Norpipe er også lengst med 355 kilometer (figur 2.5.2). Den går fra Ekofisk og krysser britisk kontinentalsokkel på sin vei til Teeside i Storbritannia.
- Norpipe er ikke bare lengst, den er også kraftigst dimensjonert med en diameter på 34 tommer. Den daglige kapasiteten

er inntil 145 200 standardkubikkmeter (Sm³) olje. Dette tilsvarer drøyt 900 000 fat, eller 122 000 tonn per dag.

- Kristin er den nyeste oljerørledningen. Den kom i drift i 2005. Rørledningen går fra feltet Kristin, som ligger i den sørvestlige delen av Haltenbanken, til Åsgard lenger nord på Haltenbanken. Den er bare 23 kilometer lang og har en diameter på 12 tommer.
- Den nyeste kondensatorrørledningen kom i drift i 2006. Snøvit er 143 kilometer lang og går til Melkøya. Ledningen har en diameter på 28 tommer.

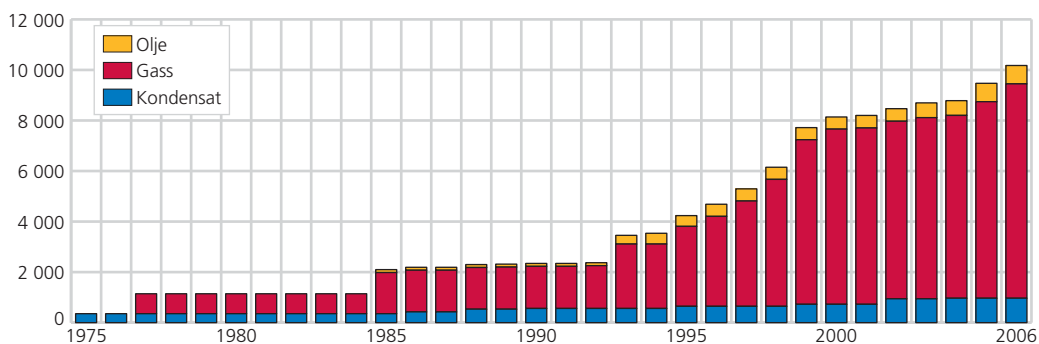
Figur 2.5.2. Kondensat- og oljerørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. 2007. Kilometer



¹ Sum rørledninger kortere enn 50 km.
Kilde: Petroleumstilsynet.

- Målt i kilometer utgjorde gassrør drøyt 83 prosent av det totale rørledningssystemet per januar 2007. Både andelen og absolutte kilometer har økt sterkt de seneste årene.
- Veksten i kilometer gassrør var spesielt markant i 1985, 1993 og 1999. Dette kan tilskrives oppstarten av henholdsvis Statpipe rørledningssystemet (840 km), Zeepipe I (847 km) og Europeipe II.

Figur 2.5.3. Rørledninger på norsk kontinentalsokkel. 1975-2006. Kilometer



Kilde: Petroleumstilsynet.

Videre utbygging

Olje- og energidepartementet fastsatte i 2006 en ny forskrift for blant annet å sikre en effektiv bruk av eksisterende plattformer og rørledninger. Utbyggingen framover vil derfor mer og mer bli preget av utbygging av mindre felt som i stor grad kan utnytte ledig kapasitet i eksisterende infrastruktur.

Kilder

Petroleumstilsynet (<http://www.ptil.no>)
 Fakta 2006, Olje- og energidepartementet
 Gassco (<http://www.gassco.no>)
 Oljedirektoratet (<http://www.npd.no>)

Boks 2.5.2. Organisering

1. januar 2003 ble de aller fleste transportsystemene samlet i et nytt stort interessentskap, Gassled. Selskapet eies av olje- og gasselskapene på norsk sokkel. Gassco er operatør for Gassled og er et statlig heleid aksjeselskap. I tillegg til drift av infrastrukturen er Gassco også ansvarlig for utvikling av denne og tildeling av kapasitet. Selskapet koordinerer og styrer gasstrømmene gjennom et nettverk på om lag 7 000 kilometer rørledninger, og håndterer all transport av norsk gass til de internasjonale markedene.

3. Transportytelser og reisevaner

De forskjellige transportformene er beskrevet detaljert i egne kapitler (5-8). I dette kapitlet er alle transportformene beskrevet under ett med utgangspunkt i tre forskjellige kilder. Her dekkes både de nasjonale og internasjonale transportene med utgangspunkt i henholdsvis statistikken over innenlandske transportytelser og utenrikshandelsstatistikken. Disse statistikkene gir et godt grunnlag for å undersøke utviklingen i de respektive transportformene over tid. Den tredje kilden er reisevaneundersøkelsen til Transportøkonomisk institutt som beskriver personreisene etter transportform.

Jan.Monsrud@ssb.no

3.1. Innenlandske transportytelser (person- og godstransport)

Transportarbeidet, målt i henholdsvis tonnkilometer (godstransport) og personkilometer (passasjertransport), er det mest sentrale begrepet for å beskrive nivå og utvikling i transportsektorens tjenesteproduksjon på et aggregert nivå. Det er det komparative aspektet som vekker interesse fordi samleoppstillingene viser hvilke transportformer som taper/vinner markedsandeler over tid.

Boks 3.1.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter kun transporter mellom steder i Norge. Det vil si at godset må være både på- og avlesset i Norge, henholdsvis passasjerer som har både på- og avstigning innenfor landets grenser. For enkelte grupper av transportmidler blir det samlet inn årlige oppgaver over transportytelser. For andre grupper hentes det inn oppgaver med flere års mellomrom, og for de mellomliggende årene blir transportytelsene beregnet. For enkelte transportmidler foreligger det ikke tilstrekkelig materiale til at det kan gis anslag i det hele tatt. Dette gjelder persontransport med lystbåter og andre båter som ikke går i rute, frakting av gods med personbiler og innenlandsk godsfrakt med fiskebåter. Persontrafikk med sykkel og gangtrafikk er heller ikke tatt med i beregningene. Statistikkene dekker imidlertid både egen- og leietransport. Førere er tatt med i beregningene.

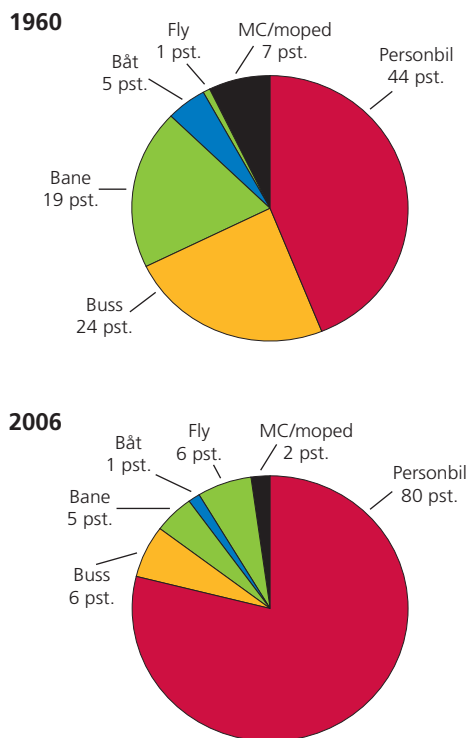
Persontransport

Flytrafikken øker mest, relativt sett

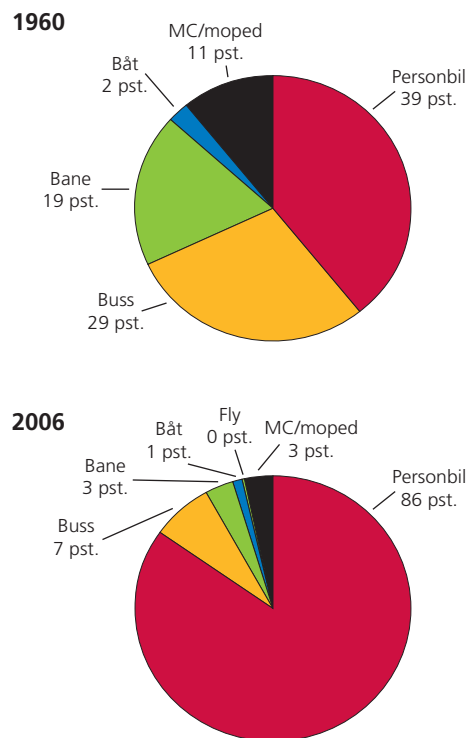
• Utover transporten med personbil var det kun lufttransporten som hadde økt sin relative andel av det samlede innenlandske transportarbeidet målt i personkilometer fra 1960 til 2006 (figur 3.1.1). Mens andelen av transportarbeidet i 1960 var på 0,8 prosent, var tilsvarende andel økt til 6,4 prosent i 2006. I denne perioden økte transportarbeidet for lufttransporten fra knapt 0,1 milliarder personkilometer til 4,3.

- Flytrafikkens transportarbeid var i 2006 46 ganger større enn i 1960. Til sammenligning ble transporten med personbil tidoblet i samme periode. Målt i antall passasjerer er lufttransportens andel av samtlige reiser mer beskjeden (figur 3.1.2). 10 millioner personer reiste med fly innenlands i 2006, en andel av samtlige nasjonale reiser på en kvart prosent.
- Mens personbiltransportens andel av det samlede innenlandske transportarbeidet økte fra 44 prosent i 1960 til 80 i 2006,

Figur 3.1.1. Innenlandske transportytelser. Transportarbeid¹, etter transportmåte^{2,3}. 1960 og 2006. Prosent



Figur 3.1.2. Innenlandske transportytelser. Antall passasjerer, etter transportmåte^{1,2}. 1960 og 2006. Prosent



¹ Målt i personkilometer.

² Personbil er inklusiv drosjer og utleiebiler. Personbitalle inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.

³ Bane omfatter jernbane, forstadsbaner og sporveier.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

¹ Personbil er inklusiv drosjer og utleiebiler. Personbitalle inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.

² Bane omfatter jernbane, forstadsbaner og sporveier.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

var andelen av tallet på reiser økt fra 39 til 86 prosent.

- Disse andelene viser at den gjennomsnittlige reiselengden per passasjer var høyere for personbil i 1960 enn for gjennomsnittet av de øvrige transportmidlene. Dette var utjevnet i 1970 og endret til det motsatte i 2006 sammenlignet med 1960.
- De øvrige transportmåtenes andel av transportarbeidet er sterkt redusert etter 1960. For eksempel er bussens andel av transportarbeidet redusert fra 24 til drøyt 6 prosent fra 1960 til 2006 og skinnetransportens andel fra 19 til 5 prosent. Begge transportformene økte sitt absolutte transportarbeid med om lag 50 prosent fra 1960 til 2006.

Omfanget av personbiltransporten er mer enn doblet siden 1960

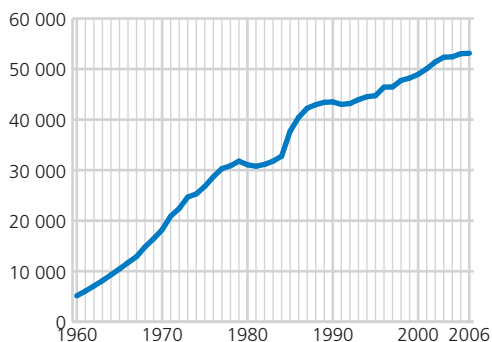
- I 1960 var transportarbeidet med personbil 5,13 milliarder personkilometer (figur 3.1.3). Transportarbeidet ble riktignok fordoblet i løpet av de påfølgende fem årene, antagelig mye på grunn av

opphevelsen av importrestriksjonene den 10. oktober 1960, men det var først i 1968 og i påfølgende tiårsperiode at personbilbruken skjøt fart.

- I 2002 ble det gjennomført et transportarbeid med personbil på 51,4 milliarder personkilometer, det vil si en tidobling sammenlignet med 1960. Med noen få unntak viser statistikken en stabil vekst i personbilenes årlige transportarbeid etter 1960.
- Det var en nedgang i transportarbeidet i 1980, 1981 og 1991 samt lav vekst i de to påfølgende årene etter 1981. Resultatet var en vekst i transportarbeidet i perioden 1980-1983 på bare 2,3 prosent, eller 0,7 milliarder personkilometer. Bensinprisen var høy i denne perioden, noe som kan være en forklaringsfaktor.
- Fra 1984 til 1987 økte transportarbeidet med 9,5 milliarder personkilometer til 42,3 milliarder. Dette tilsvarte en vekst på 29 prosent. Et fall i bensinprisen på rundt 2 kroner literen i denne perioden, kan delvis forklare den sterke veksten. Generell økonomisk utvikling og utvikling i kjøpekraft er imidlertid faktorer som antakelig er vel så viktige når det gjelder utviklingen i privatbilenes transportarbeid.
- Veksten i transportarbeidet i perioden 1987-2006 var på 10,9 milliarder personkilometer (knappt 26 prosent). De siste årene har veksten i personbiltrafikken stagnert ytterligere. I løpet av de tre siste årene økte transportarbeidet med knapt 0,8 milliarder personkilometer, og fra 2005 til 2006 viser statistikken ingen endring i transportarbeidet selv om tallet på turer økte med knapt 2 prosent.

- Forklaringen til dette er at mens den gjennomsnittlige årlige kjørelengden er

Figur 3.1.3. **Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, personbiler¹. 1960-2006. Millioner personkilometer**



¹ Personbil er inklusiv drosjer og utleiebiler. Personbiltallene inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler. Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

lite endret de siste årene, har både den gjennomsnittlige reiselengden per tur og personbelegget gått noe ned. Antallet personbiler har riktignok økt noe de siste årene, også fra 2005 til 2006, men bare nok til å utligne nedgangen i de andre parameterne. Om dette er begynnelsen på en ny trend uten vekst i transportarbeidet, er det for tidlig å si noe om, men at veksten er bremsset kraftig opp de siste årene, er et faktum.

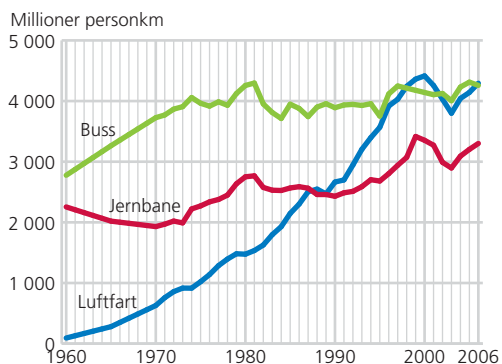
Parallell utvikling for buss- og jernbane-transport

- Det innenlandske transportarbeidet for buss og jernbane hadde en relativt parallell utvikling etter 1970 (figur 3.1.4 og 3.1.5). Jernbanetransporten hadde en sterkere vekst enn busstransporten i andre halvdel av 1990-tallet, men hadde til gjengjeld en mer markant nedgang i transportarbeidet tidlig på 2000-tallet.
- I 2003 var transportarbeidet for buss og jernbane på henholdsvis 4,0 og 2,9 milliarder personkilometer. Bortsett fra en minimal nedgang i transportarbeidet for buss fra 2005 til 2006 har begge trans-

portformene hatt en årlig vekst i transportarbeidet etter 2003.

- Fra 2003 til 2006 var veksten i transportarbeidet for jernbane på 14 prosent, mens busstransporten økte sitt transportarbeid med 6 prosent. I perioden 1960-2003 økte transportarbeidet for buss og jernbane med henholdsvis 44 og 28 prosent.
- Med det lave omfanget lufttransporten hadde i Norge i 1960 med 93 millioner personkilometer, er det ikke overraskende at trafikken nesten ble femtidoblet i løpet av førti år. I 2000 utgjorde transportarbeidet 4,4 milliarder personkilometer.
- 11. september 2001 markerte begynnelsen på en nedgang, også for norsk luftfart, som skulle vare til og med 2003. Det ble utført et transportarbeid i 2001 på knapt 3,8 milliarder personkilometer, en nedgang på 16 prosent fra 2000. Fra og med 2004 viser statistikken ny vekst. Transportarbeidet for 2006 er nesten tilbake på samme nivå som i 2000.

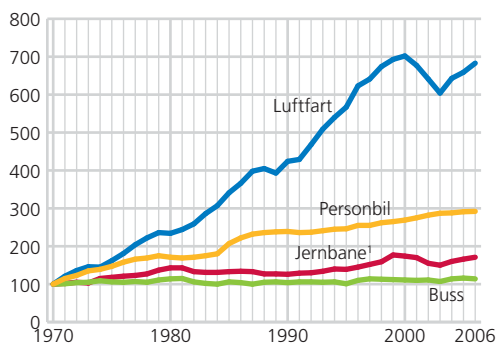
Figur 3.1.4. Innenlandske transportytelser. Transportarbeid. Buss, jernbane¹ og luftfart. 1960, 1965 og 1970-2006. Millioner personkilometer



¹ Jernbane er inklusiv sporveier og forstadsbaner.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

Figur 3.1.5. Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1970-2006. 1970=100



¹ Jernbane er inklusiv sporveier og forstadsbaner.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

3 av 4 personkilometer med personbil

Den gjennomsnittlige reiselengden med personbil per innbygger avtok noe fra 2005 til 2006 (tabell 3.1.1). Ettersom det kun var en ubetydelig vekst i transportarbeidet dette året, er det befolkningsveksten på knapt 1 prosent som forklarer dette. Personbilen stod likevel for en andel på 76 prosent av den samlede reiselengden, det vil si tre av fire personkilometer ble foretatt med personbil i 2006. Fra 2000-2006 er den gjennomsnittlige reiselengden i alt per innbygger økt med omlag 1,2 kilometer. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,2 kilometer. Til sammenligning økte den gjennomsnittlige årlige reiselengden per person med nesten det dobbelte på 1990-tallet – i gjennomsnitt.

Tabell 3.1.1. **Antall personkilometer per innbygger per dag, etter transportmåte, Norge**

	I alt	Personbil ¹	Øvrig persontransport på vei	Fly	Jernbane ²	Båt
1946	4,04	0,93	0,88	0,00	1,83	0,40
1952	5,67	1,31	2,04	0,01	1,86	0,45
1960	9,72	3,65	3,51	0,08	1,99	0,49
1965	13,89	7,43	3,93	0,25	1,78	0,50
1970	18,32	12,61	3,44	0,45	1,37	0,45
1975	24,14	17,99	3,45	0,70	1,55	0,45
1980	27,29	20,41	3,61	0,99	1,84	0,44
1985	31,44	24,34	3,57	1,42	1,69	0,42
1990	34,81	27,58	3,49	1,72	1,57	0,45
1995	35,28	27,44	3,49	2,24	1,68	0,43
1996	36,74	28,27	3,81	2,46	1,74	0,46
1997	36,90	27,92	4,15	2,51	1,83	0,49
1998	37,73	28,30	4,41	2,62	1,89	0,51
1999	37,91	28,11	4,49	2,68	2,10	0,53
2000	38,43	28,57	4,60	2,70	2,04	0,52
2001	38,63	29,08	4,47	2,58	1,99	0,51
2002	38,98	29,81	4,42	2,43	1,80	0,52
2003	39,11	30,37	4,29	2,28	1,74	0,51
2004	39,33	30,41	4,35	2,41	1,83	0,50
2005	39,64	30,46	4,33	2,45	1,90	0,50
2006	39,55	30,27	4,31	2,53	1,94	0,50

¹ Personbiltallene inkluderer andel av persontransport for vare- og personbiler.

² Jernbane er inklusiv sporveier og forstadsbaner.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Noen internasjonale sammenligninger Drøyt 900 milliarder personkilometer i Tyskland

- Det er naturlig nok landene i Europa med høyest antall innbyggere som er på topp, også målt i produserte personkilometer i alt (figur 3.1.6). Det er derfor betydelige forskjeller i personkilometerproduksjonen mellom de enkelte landene.

Boks 3.1.2. Kort om sammenlignbarhet

Det har tidligere vært vanskelig å sammenligne tall på området transport mellom de enkelte land på grunn av forskjellige definisjoner. Spesielt har EU (Eurostat) de siste årene lagt ned mye arbeid i å harmonisere statistikkene gjennom etablering av statistikkforordninger. Disse må alle EU-land, men også Norge, som en konsekvens av EØS-avtalen forholde seg til. En viktig del av statistikkforordningene er definisjonen av variablene. Selv om sammenlignbarheten er vesentlig bedret, er det ennå ikke slik at transportstatistikkene er fullt ut sammenlignbare mellom alle EØS-land. Det er imidlertid innen rimelighetens grenser forsøkt å minimere denne typen forskjeller i dette kapittelet ved å legge vekt på «utvalgte» land.

- Transportarbeidet er desidert størst i Frankrike, Tyskland, Italia og Storbritannia. Bortsett fra Spania blir de øvrige europeiske landenes transportarbeid relativt beskjedent i sammenligning.
- Antall personkilometer for personbiler, buss, fly og jernbane utgjorde til sammen knapt 920 milliarder personkilometer i Tyskland i 2005, mens både Frankrike og Italia lå noe under 900 milliarder i 2005. Tilsvarende tall for Norge var 63 milliarder.
- De kollektive transportmidlene i Tyskland utførte samlet et transportarbeid på nesten 200 millioner personkilometer i 2005. Dette tilsvarte en andel av det innenlandske transportarbeidet i alt på nesten 22 prosent (mer om dette i tilknytning til figur 3.1.8).

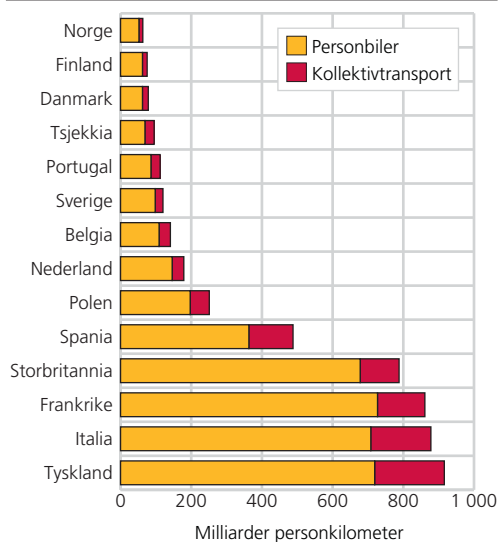
Italienerne er mest mobile

Mens figur 3.1.6 gir en oversikt over den samlede innenlandske reiselengden for en del land, er det i figur 3.1.7 tatt hensyn til folkemengden i analysen. Dette gir en ytterligere dimensjon i sammenligningen av transportomfanget mellom landene.

- Regnet per innbygger var det italienerne som kjørte mest personbil med 33 kilometer per dag i gjennomsnitt i 2005 (figur 3.1.7). Norge var ikke langt bak med 30,5 kilometer per innbygger.
- Det er små forskjeller i gjennomsnittlig kjørelengde i de nordiske landene. I Finland var den gjennomsnittlige kjørelengden på 32 kilometer per dag per innbygger i 2005, mens den var lavest i Sverige med knapt 30 kilometer.

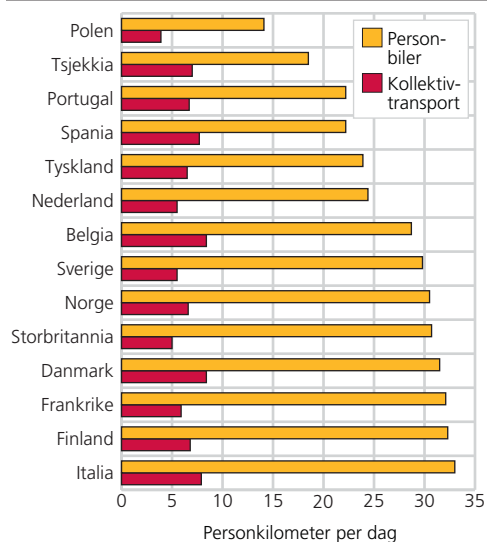
- I Tyskland derimot ble det kjørt knapt 24 kilometer personbil per innbygger per dag i 2005.
- Av landene i figur 3.1.7 var det minst personbiltrafikk per innbygger i Polen og Tsjekkia, henholdsvis 14 og knapt 18 kilometer i gjennomsnitt per dag. Polen ligger også lavest målt i gjennomsnittlig reiselengde per innbygger med buss, fly og tog, med i underkant av 4 kilometer samlet for disse transportformene. Godstransporten med jernbane er derimot betydelig i Polen (figurene 3.1.16 og 3.1.17 med kommentarer).
- Det er ellers små forskjeller i den gjennomsnittlige reiselengden med de kollektive transportmidlene (fly, buss og tog) samlet per dag blant de europeiske landene som er inkludert i figur 3.1.7. Høyest lå Danmark og Belgia med 8,4

Figur 3.1.6. Antall personkilometer i utvalgte land^{1, 2, 3}. 2005. Milliarder personkilometer



¹ Personbil er inklusiv drosjer, men eksklusiv utleiebiler. Personbiltallene for Norge inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.
² Kollektivtransporten er definert som buss, fly og jernbane (ekskl. sporveier og forstadsbaner).
³ Kun nasjonale transporter.
 Kilde: OECD.

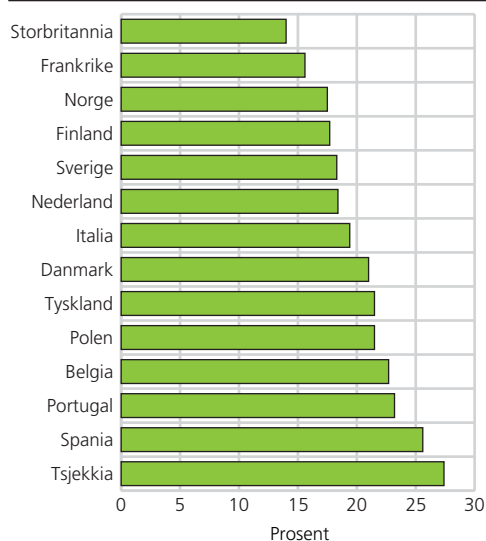
Figur 3.1.7. Antall personkilometer per innbygger per dag i utvalgte land^{1, 2, 3}. 2005



¹ Personbil er inklusiv drosjer, men eksklusiv utleiebiler. Personbiltallene for Norge inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.
² Kollektivtransporten er definert som buss, fly og jernbane (ekskl. sporveier og forstadsbaner).
³ Kun nasjonale transporter.
 Kilde: OECD.

kilometer per dag i gjennomsnitt per innbygger i 2005, tett fulgt av Italia med knapt 8,0 kilometer per dag. Tilsvarende tall for Norge var 6,6 kilometer.

Figur 3.1.8. **Andel kollektivtransport av sum personbil- og kollektivtransport i utvalgte land^{1,2,3}. 2005. Prosent**



¹ Personbil er inklusiv drojser, men eksklusiv utleiebiler. Personbiltallene for Norge inkluderer beregnet andel av persontransport for vare- og personbiler.

² Kollektivtransporten er definert som buss, fly og jernbane (ekskl. sporveier og forstadsbaner).

³ Kun nasjonale transporter.

Kilde: OECD.

Høyest andel kollektivtransport i Tsjekkia, lav i Norge

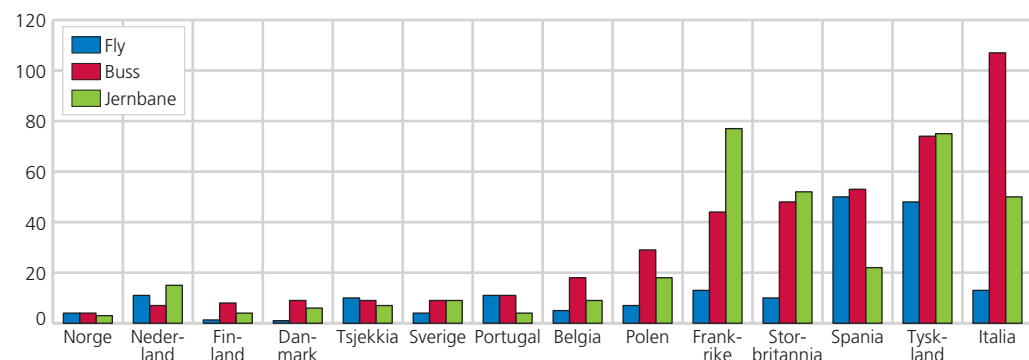
- Statistikken viser at Tsjekkia hadde den høyeste andelen kollektivtransport i 2005, med drøyt 27 prosent av sum personbil- og kollektivtransport (figur 3.1.8). Storbritannia lå lavest med en tilsvarende andel av de nasjonale transportene på 14 prosent.

- Storbritannia og Frankrike, med en andel på 15,5 prosent, hadde en lavere kollektivandel enn Norge i 2005 (17,5 prosent).
- Heller ikke Finland eller Sverige hadde i 2005 en særlig mye høyere kollektivandel enn Norge, henholdsvis 17,7 og 18,3 prosent. Danmark hadde den høyeste kollektivandelen i de nordiske landene, 21 prosent.

Busstransporten har sterkt fotfeste i Italia

- Den nasjonale kollektivtrafikken, definert som sum fly, buss og jernbane, var i 2005 på knapt 200 milliarder personkilometer i Tyskland (figur 3.1.9). Italia fulgte deretter med 170 milliarder personkilometer.

Figur 3.1.9. **Antall personkilometer i utvalgte land¹. Fly, buss og jernbane². 2005. Milliarder personkilometer**



¹ Kun nasjonale transporter.

² Eksklusiv sporveier og forstadsbaner.

Kilde: OECD.

- I Tyskland var omfanget av buss og jernbanetransport 75 milliarder personkilometer for hver av transportmåtene. I Italia var busstransporten – hele 107 milliarder – mer enn dobbelt så stor som jernbanetransporten målt i personkilometer. Dette var dessuten drøyt 14 prosent av transportarbeidet for personbilene. Tilsvarende andel i Norge var 5 prosent i 2005.
- Mens omfanget av buss- og jernbanetransporten målt i personkilometer er identisk i Tyskland, og mens buss er dobbelt så viktig som jernbane i Italia, er jernbanetransporten mest dominerende i Frankrike, med en produksjon på 77 milliarder personkilometer i 2005. Til sammenligning utgjorde transportarbeidet for den nasjonale busstransporten 44 milliarder personkilometer, eller bare drøyt halvparten av jernbanetransporten i Frankrike i 2005.
- Spania hadde det største omfanget av nasjonal flytrafikk, med 50 milliarder personkilometer i 2005. Dette var på nivå med busstrafikken i Spania i 2005 og tilsvarte 40 prosent av den samlede kollektivtrafikken.
- Summen av det nasjonale transportarbeidet for landene i figur 3.1.9 gir en relativ fordeling mellom transportformene på 20, 36 og 44 prosent for henholdsvis fly, jernbane og buss i 2005.

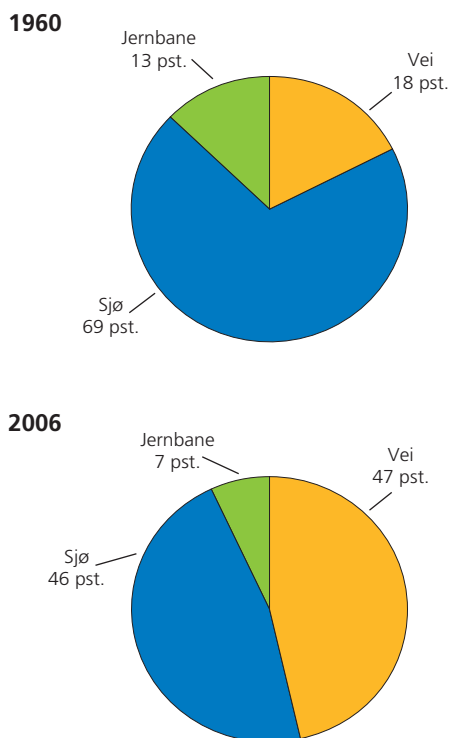
Godstransport

Samme transportarbeid på sjø og på vei i 2006

- Den tradisjonelle sjøfarten, det vil si eksklusiv oljetransporten med skip fra Nordsjøen til norsk fastland, stod for nesten 70 prosent av det innenlandske transportarbeidet i 1960 (figur 3.1.10). Dette tilsvarte en produksjon på knapt 6 milliarder tonnkilometer.

- Jernbanens andel av transportarbeidet var på 13 prosent og veitransportens andel på 18 prosent i 1960. Dette tilsvarte et transportarbeid på henholdsvis 1,1 milliarder og 1,5 milliarder tonnkilometer.
- I 2006 var transportarbeidet for sjøfarten økt med nesten 175 prosent, til drøyt 16 milliarder tonnkilometer. Sjøfartens andel av det totale transportarbeidet (eksklusiv oljeskipstransporten) var likevel redusert til 46 prosent (fra om lag 70 prosent i 1960). Veitransporten, som i 1960 utgjorde bare en fjerdedel av sjøtransporten, stod i 2006 for et produksjonsnivå på nivå med sjøtransporten.

Figur 3.1.10. Innenlandske transportytelser. Transportarbeid¹, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent



¹ Målt i tonnkilometer.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt: Innenlandske transportytelser.

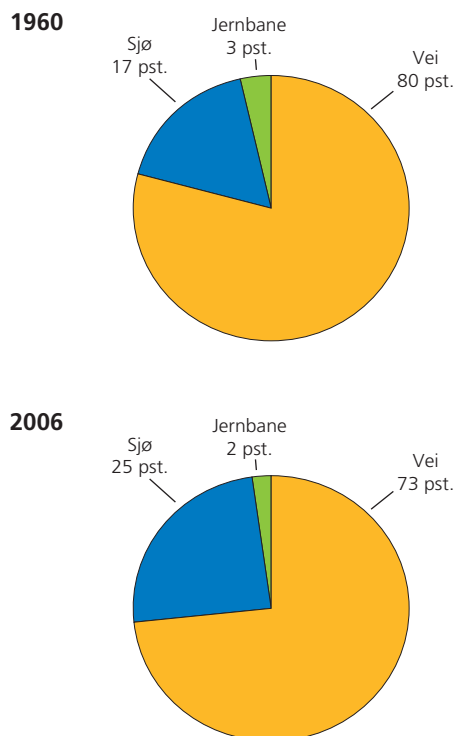
- Til tross for en vekst i jernbanens transportarbeid fra 1960 til 2006, med 125 prosent til nesten 2,4 milliarder tonnkilometer, var jernbanens andel av transportarbeidet falt til 7 prosent i 2006.
- Selv om sjøtransportens innenlandske transportarbeid i 1960 var nesten fire ganger så høyt som veitransportens, var imidlertid transportmengden transportert på vei betydelig høyere enn godsmengden til sjøs (figur 3.1.11). Fire av fem tonn som ble fraktet innenlands i 1960, ble fraktet på vei. Dette tilsvarte nesten 115 millioner tonn gods. Sjøtransporten stod for 25 millioner tonn og jernbanen for 5 millioner.
- Fram til 2006 ble transportarbeidet samt lastet og losset godsmengde til sjøs om lag tredoblet. Den gjennomsnittlige transportlengden ble således lite endret i løpet av disse knapt 50 årene.
- For veitransporten ble transportarbeidet mer enn tidoblet, mens den transporterte godsmengden på vei ble doblet (drøyt). At transportarbeidet økte nesten fem ganger sterkere enn den transporterte godsmengden, gjenspeiles i endringene i den gjennomsnittlige transportlengden per tonn transportert gods. Mens denne var på drøyt 13 kilometer i 1960, var den økt til knapt 62 kilometer i 2006.
- Også for jernbane var det en sterkere vekst i transportarbeidet enn i transportert gods, og følgelig en vekst i gjennomsnittlig transportlengde per tonn. I gjennomsnitt ble i 1960 hvert tonn fraktet om lag 210 kilometer. Tilsvarende transportlengde var økt til nesten 340 kilometer i 2006. Dette må ses i sammenheng med overgangen fra vognlast til systemtog (helto) med skreddersydde intermodale lasteenheter (contai-

ner, vekselflak og semitrailere). Dette er nærmere beskrevet i kapittel 7.2.

Stort sett kontinuerlig vekst i den innenlandske veitransporten etter andre verdenskrig

- Transportarbeidet på vei var lavere enn transportarbeidet for både jernbane og (spesielt) sjø rett etter andre verdenskrig (figur 3.1.12). I 1946 stod veitransporten for en andel av det totale innenlandske transportarbeidet på i underkant av 12 prosent. Som tidligere vist var andelen økt til 18 prosent i 1960 (figur 3.1.10).

Figur 3.1.11. **Innenlandske transportytelser. Tonn transportert, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent**



Kilde: Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt. Innenlandske transportytelser.

- Utviklingen i transportarbeidet for de respektive transportformene viser tydelige forskjeller. Jernbanens vekst målt i antall tonnkilometer foregikk i første omgang fram til 1975. Deretter viser statistikken til og med 1995 små endringer. Bortsett fra et par år med tilbakegang etter dette er transportarbeidet etter hvert etablert på et nytt og høyere nivå. Tonnkilometerproduksjonen økte med 44 prosent fra 1995 til 2006.
- Vei- og sjøtransporten økte også fram til 1975, men mens sjøtransporten hadde en negativ utvikling fram til og med 1995, økte transportarbeidet på vei også i denne perioden. Etter dette har transportomfanget vokst år om annet for begge transportformene.

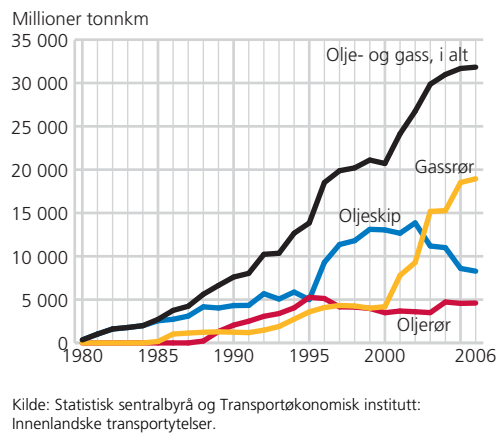
Transporten av olje og gass fra kontinentalsokkelen til norsk fastland er nesten på nivå med fastlandstransporten, målt i tonnkilometer, men stagnerer

- Olje- og gasstransporten fra Nordsjøen (norsk kontinentalsokkel) til norsk fastland har en relativt kort historie, men har etter en sped begynnelse på 1980-tallet fått et betydelig omfang (figur 3.1.13). I 2006 utgjorde olje- og gasstransporten nesten hele 32 milliarder

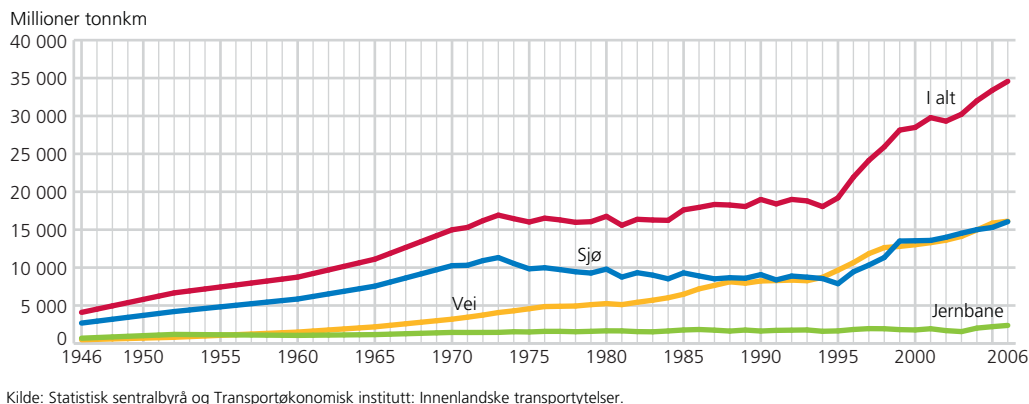
der tonnkilometer. Også dette året viste datagrunnlaget en vekst fra året før (0,5 prosent), men veksten flater ut.

- Olje- og gasstransporten utgjorde knapt 48 prosent av det innenlandske transportarbeidet i alt. Andelen var drøyt 1 prosentpoeng lavere enn for et par år siden.
- Oljetransporten med skip var den dominerende transportformen til og med 2002. I 2003 var veksten i gass-

Figur 3.1.13. Innenlandske transportytelser. Olje- og gasstransport fra norsk kontinentalsokkel til norsk fastland. 1980-2006. Millioner tonnkilometer



Figur 3.1.12. Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1946, 1952, 1960, 1965 og 1970-2006. Millioner tonnkilometer



rørtransporten så sterk (64 prosent) at oljeskipstransporten ble passert, målt i tonnkilometer. Etter dette har oljetransporten med skip avtatt, mens gassrørtransporten økte ytterligere til nesten 19 milliarder tonnkilometer i 2006.

- Oljetransporten i rør var som høyest i 1995. Etter dette har transportomfanget gradvis avtatt og var på knapt 3,5 milliarder tonnkilometer i 2003. Etter dette har omfanget igjen økt noe.

Noen internasjonale sammenligninger
Ingen tegn til lavere vekst i gods-
transporten på vei i Europa

- All internasjonal statistikk viser fortsatt jevn vekst i godstransporten på vei (figur 3.1.14), til tross for myndighetenes ambisjoner om bedre utnyttning av intermodale transportter (transporter der flere typer transportmidler er involvert, og der godstransportlenken på vei er kortest mulig).

- Den gjennomsnittlige årlige veksten i transportarbeidet for godstransport på vei (godsbiler med nyttelast på 3,5 tonn og over) i EEA-30 (30 av medlemslandene i Det europeiske miljøbyrået) var rundt 60 milliarder tonnkilometer både på 1990-tallet og i perioden 2000-2004.

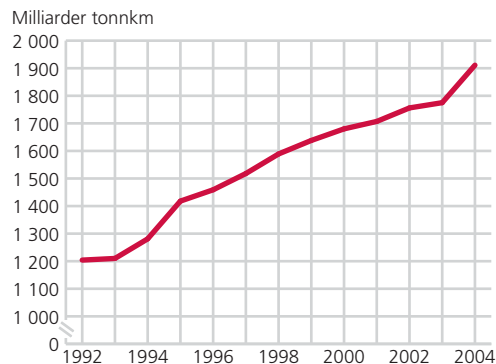
- I perioden 1992 til 2004 økte det samlede innenlandske godstransportarbeidet på vei for EEA-30 med nesten 60 prosent, til 1 911 milliarder tonnkilometer. Jernbanetraffikken økte med knapt 9 prosent i samme periode, til 388 milliarder tonnkilometer.

Spesielt sterk vekst i transportarbeidet på vei i Spania fra 1996 til 2006

- Statistikken viser at Spania hadde den sterkeste relative og absolutte veksten i transportarbeidet på vei i Europa fra 1996 til 2006 (figur 3.1.15). Mens trans-

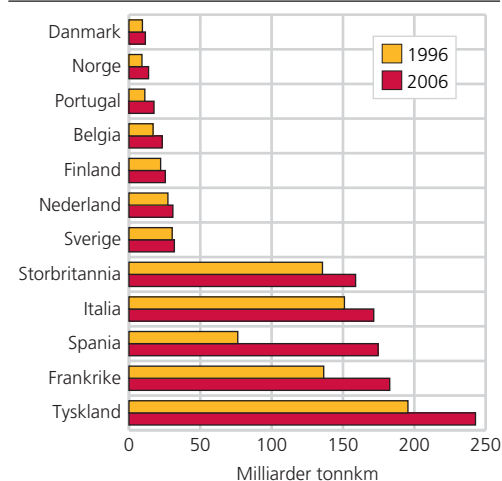
portarbeidet for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over utgjorde 76 milliarder tonnkilometer i 1996, økte produksjonen til knapt 175 milliarder tonnkilometer i 2006. Dette tilsvarte en relativ vekst på om lag 130 prosent.

Figur 3.1.14. **Innenlandsk¹ godstransport² på vei i EEA-30³. 1992-2004. Milliarder tonnkilometer**



¹ Kun innenlandsk transport med kjøretøyer registrert i respektive land.
² Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over.
³ EEA-30: 30 av medlemslandene i Det europeiske miljøbyrået (EEA).
 Kilde: Det europeiske miljøbyrået (EEA).

Figur 3.1.15. **Innenlandsk¹ godstransport² på vei i utvalgte land. 1996³ og 2006⁴. Milliarder tonnkilometer**



¹ Kun innenlandsk transport med kjøretøyer registrert i respektive land.
² Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over.
³ 1995-tall for Portugal.
⁴ 2005-tall for Italia.
 Kilde: New Cronos, Eurostat.

- Det er Tyskland som fortsatt dominerer med et transportarbeid som nærmer seg en kvart billion tonnkilometer for de store godsbilene på vei. Veksten fra 1996 til 2006 var likevel moderat med 24 prosent. Til sammenligning var tilsvarende vekst i Norge på rundt 50 prosent.
- Derimot var veksten i transportarbeidet på vei i Tyskland fra 2005 til 2006 på hele 6 prosent. Til og med Spania hadde en lavere vekst dette året (5 prosent). Dette tilsvarte en vekst med knapt 14 milliarder tonnkilometer. Bare veksten i det tyske transportarbeidet på vei dette året tilsvarte transportarbeidet på vei i Norge i 2006.
- Statistikken viser en betydelig sterkere vekst i transportarbeidet for de store lastebilene i Norge enn i øvrige nordiske land. Fra 1996 til 2006 var veksten i det danske transportarbeidet på vei om lag 22 prosent. Tilsvarende vekst i Finland og Sverige var på henholdsvis 15 og 5 prosent.

- Målt i tonn transportert har det stort sett vært en nedgang i den nasjonale svenske lastebiltransporten siden 1975. Dette må ses i sammenheng med den betydelige nasjonale jernbanetransporten i Sverige. Den er for eksempel mer enn fem ganger større enn den norske jernbanetransporten målt i transportert godsmengde, og på nivå med den norske godstransporten på vei målt i tonnkilometer.

Mye godstransport med jernbane i Tyskland og Polen ...

- Tyskland og Polen hadde den største produksjonen med jernbane innenlands i 2006, henholdsvis 51 og 36 milliarder tonnkilometer (figur 3.1.16).
- Tyskland hadde med dette en vekst i transportarbeidet på hele 6 milliarder

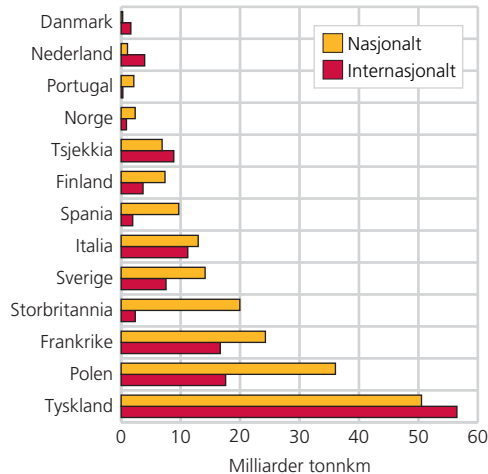
tonnkilometer fra 2005 til 2006. Dette var ikke bare den sterkeste absolutte veksten blant landene vist i figuren, men også relativt sett hadde Tyskland den sterkeste veksten i 2006, 14 prosent. Veksten dette året, og for øvrig også fra 2004 til 2005, var ubetydelig i Polen.

- Ved siden av Danmark, Nederland og Tsjekkia var Tyskland det eneste av landene vist i figur 3.1.16 der transportarbeidet i 2006 på respektive lands territorium i samband med import, eksport og transitt, var større enn den nasjonale

Boks 3.1.3. Internasjonale gods-transporter

Internasjonale transporter skal omfatte importert og eksportert gods samt gods som er gått i transitt. Ved beregning av transportarbeidet skal kun den delen (avstanden) av transporten som foregår på respektive lands territorium, tas med.

Figur 3.1.16. Innenlandsk¹ og internasjonal gods-transport med jernbane i utvalgte land². 2006. Milliarder tonnkilometer



¹ Kun innenlandsk transport med vogner registrert i respektive land.
² 2005-tall for Nederland, Portugal, Sverige og Storbritannia.
 Kilde: New Cronos, Eurostat.

transporten. I Nederland var transportarbeidet i forbindelse med den internasjonale transporten fire ganger høyere enn den nasjonale.

- Også land som Polen, Sverige og Italia har en betydelig andel internasjonale transport.

... men regnet per innbygger er transportarbeidet med jernbane høyest i Sverige

- Den nasjonale jernbanetransporten var på 14,1 milliarder tonnkilometer i Sverige i 2005. Dette var en høy produksjon sammenlignet med de øvrige nordiske landene, men også sammenlignet med både Tyskland og Polen regnet per innbygger.
- Jernbanetransporten er betydelig også i Finland, med et transportarbeid innenlands på 7,4 milliarder tonnkilometer i 2006, en vekst med nesten 12 prosent fra 2005. Til sammenligning ble det utført et innenlandsk transportarbeid på knapt 2,4 milliarder i Norge i 2006. Også dette var en økning fra 2005 (6 prosent).
- Den nasjonale godstransporten på jernbane i Danmark er lav, med et transportarbeid på under 0,5 milliarder tonnkilometer. Den internasjonale jernbanetransporten i Danmark, og spesielt transittrafikken gjennom Danmark, er til gjengjeld betydelig sammenlignet med den nasjonale transporten. Til sammen utgjør den nasjonale og internasjonale danske jernbanetransporten om lag 2 milliarder tonnkilometer årlig.
- Den internasjonale danske jernbanetransporten blir lav sammenlignet med den svenske som utgjør om lag halvparten av den nasjonale målt i tonnkilometer. I Sverige er det ikke transittrafikken, men transportene til og fra landet, som

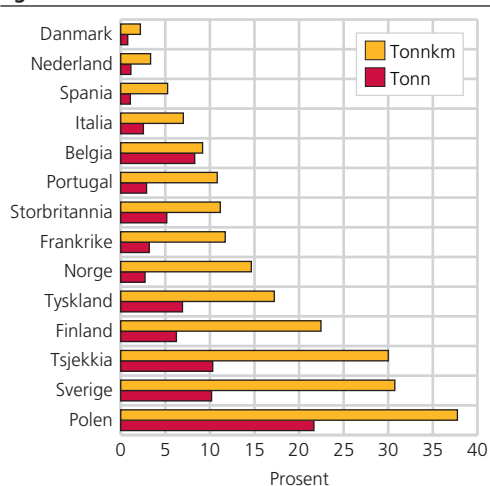
utgjør hovedtyngden av de internasjonale transportene (97,5 prosent i 2005). Dette gir et nivå for jernbanetransporten i alt i Sverige på nesten 22 milliarder tonnkilometer (2005), det vil si sju ganger mer enn i Norge.

Transportarbeidet med jernbane ikke langt bak veitransporten i Polen

Figurene 3.1.15 og 3.1.16 viser at det er de store landene i Europa som har det høyeste transportarbeidet, det være seg på vei eller på jernbane. Figur 3.1.17 gir en annen dimensjon på transportarbeidet for det enkelte land, uttrykt som andel jernbane av sum jernbane- og veitransport (godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over) for henholdsvis transportarbeid og transportmengde.

- Blant landene i Europa som er vist i figur 3.1.17, peker Tsjekkia, Sverige og særlig Polen seg ut med høy andel innenlandsk

Figur 3.1.17. Innenlandsk¹ godstransport i utvalgte land. 2006. Andel jernbanetransport av sum jernbanetransport² og veitransport³. Tonn og tonnkilometer. Prosent



¹ Kun innenlandsk transport med kjøretøyer/vogner registrert i respektive land.

² 2005-tall for Nederland, Portugal, Sverige og Storbritannia.

³ Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over.

Kilde: New Cronos, Eurostat.

jernbanetransport av gods. Mens jernbanens tonnkilometerproduksjon utgjorde om lag 30 prosent av det samlede transportarbeidet for vei og jernbane i Tsjekkia og Sverige i 2006, var andelen hele 38 prosent i Polen.

- Disse tre landene er på topp også målt som jernbanens andel av tonn transportert innenlands. Ettersom en typisk jernbanetransport er lengre enn en godstransport på vei, er disse andelenene gjennomgående betydelig lavere enn andelen av transportarbeidet.
- Belgia er atypisk i så måte. Mens jernbanens andel av de nasjonale transportene utgjorde 9 prosent av summen av jernbanens og veitransportens nasjonale transportarbeid, var tilsvarende andel av tonnasjen knapt 1 prosentpoeng lavere. Det er ikke den gjennomsnittlige transportlengden per tonn med bil som er spesielt høy i Belgia, men den gjennomsnittlige transportlengden per tonn med jernbane som er lav, med bare 95 kilometer i 2006. Dette er knapt en tredjedel av den gjennomsnittlige transportlengden per tonn i både Norge (eksklusiv malmtransporten) og Sverige.
- I Norge stod godstransporten på jernbane for en tilsvarende andel på 15 prosent i 2006. Statistikken viser videre at den innenlandske jernbanetransporten i Spania, målt i tonnkilometer, utgjorde bare drøyt 5 prosent av lastebil- og jernbanetransportens totale transportarbeid i 2006. De laveste andelenene innenlandsk jernbanetransport hadde Danmark og Nederland.

Boks 3.1.4. Definisjoner

Transportarbeid: et samlebegrep for enten passasjerkilometer eller tonnkilometer.

Passasjerkilometer: tilsvarer en person som har reist én kilometer.

Tonnkilometer: tilsvarer ett tonn som er fraktet én kilometer.

Transitt er gods eller passasjerer som fraktes på eller reiser med samme transportform gjennom et lands territorium. Byttes transportform på gjennomreisen, også ved grenseovergangen, er det ikke lenger transitt i statistikkammenheng. Jernmalmen som fraktes med jernbane fra Kiruna til Narvik havn er et eksempel på dette. Denne transporten faller inn under Transitteringskonvensjonen av 1987, men ettersom godset endrer transportform, blir det ikke definert som transitt i transportstatistikken (som import).

Kilder

Eurostat, New Chronos
(<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

OECD, Environmental Data. Compendium 2006/2007 (<http://www.oecd.org>)

Statistisk sentralbyrå
(<http://www.ssb.no/transpinn/>)

Transportøkonomisk institutt
(<http://www.toi.no>)

Ole Kristian Lien (eventuelle spørsmål kan rettes til Jan.Monsrud@ssb.no)

3.2. Import og eksport etter transportmåte

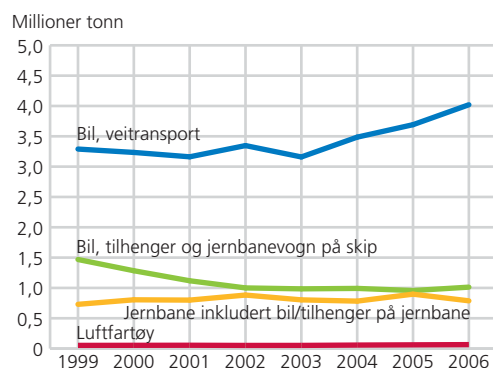
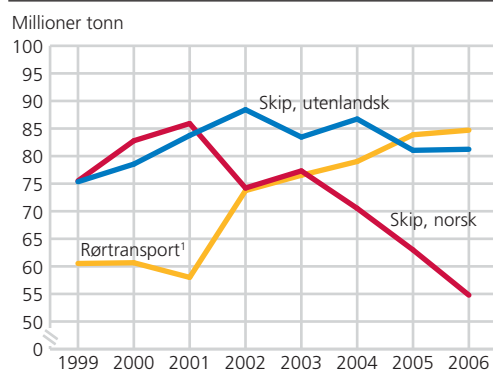
Statistikken over utenrikshandelen med varer gir en oversikt over varestrømmene mellom Norge og utlandet. Statistikk over utenrikshandel med varer er blitt publisert siden 1913. Den inneholder også opplysninger om transportmåten som brukes ved eksport og import av varer. Egenskaper ved godset som vekt, volum, holdbarhet og behov for spesialbehandling under transport vil sammen med destinasjonssted eller opprinnelsessted være avgjørende for hvilken transportmåte som blir valgt.

Boks 3.2.1 Omfang av statistikken

Utenrikshandelstatistikken tar for seg varebevegelser mellom norsk statistikkområde og utlandet. Norsk statistikkområde omfatter norsk tollområde, norsk del av kontinentalsokkelen, Svalbard, Bjørnøya og Jan Mayen. Statistikken omfatter tolldeklarete vareforsendelser og særskilte varebevegelser utenfor tollvesenets virkeområde som eksport av råolje og naturgass samt import og eksport av skip og oljeplattformer.

226 millioner tonn eksportert i 2006

Figur 3.2.1 Eksport, etter transportmåte. 1999-2006. Millioner tonn



¹ Rørtransport av olje og gass fra faste installasjoner på norsk kontinentalsokkel.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Det ble eksportert 226,6 millioner tonn varer i 2006 (figur 3.2.1 og vedleggstabell 3.2.1). Dette var en nedgang på 6 prosent fra 2003 da vareeksporten var på 242,3 millioner tonn.
- Eksporten fra faste installasjoner på norsk kontinentalsokkel stod for 28 prosent av eksporten i 1999. I 2006 var andelen økt til 37 prosent. Det som eksporteres fra installasjonene, er olje og gass, enten i rør eller med skip.
- Norske og utenlandske skip stod for 60 prosent av eksporten i 2006. I tillegg fraktes også biler, tilhengere og jernbanevogner på bilferger og andre fartøyer. Denne eksporten utgjorde omtrent 1 million tonn i 2006.
- Mens eksporten på utenlandske skip var relativt stabil i perioden 1999-2006, var eksporten med norske fartøyer kraftig redusert. I 1999 var andelen av totaleksporten som ble fraktet av norske skip, på 35 prosent. Tilsvarende andel for 2006 var 24 prosent. Sammenlignet med 1999 var nedgangen nesten 21 millioner tonn og med 2001 (toppåret i perioden) hele 31,1 millioner tonn.

- Fastlandstransporten domineres av veitransporten, men denne transportformen utgjorde likevel bare 1,8 prosent av den totale vareeksporten fra Norge i 2006. Andelen var litt høyere enn den var i 1999 da 1,5 prosent av godset gikk på vei.
- Eksporten på jernbane holdt seg stabil mellom 730 000 tonn og 900 000 tonn fra 1999 til 2006. I 2005 var vareeksporten størst da nesten 900 000 tonn gikk på bane ut fra Norge.

Drøyt 70 prosent av importen med skip

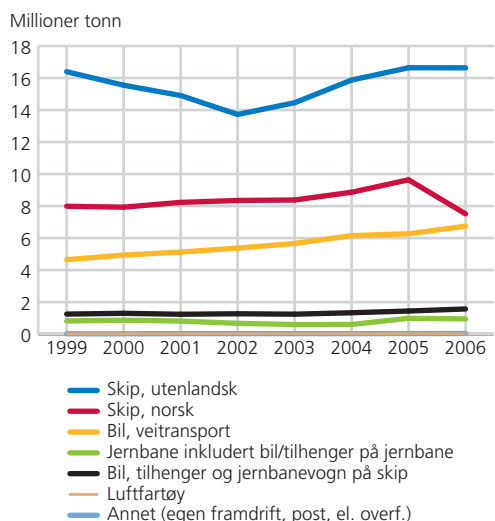
- Av de 33,5 millioner tonn importerte varer i 2006 var 72 prosent transportert med et norsk eller utenlandsk skip (figur 3.2.2 og vedleggstabell 3.2.1). Andelen gods importert med norske skip ble betydelig redusert fra 2005 til 2006. Nedgangen var på 22 prosent, mens nedgangen for eksportert mengde gods med norske skip var på 13 prosent.

- Importert godsmengde med bil økte i hele perioden 1999-2006, og utgjorde 6,8 millioner tonn i 2006. Dette var 20 prosent av totalt importert mengde gods dette året.
- I tillegg til den ordinære frakten på skip er det også en del gods som fraktes med biler, tilhengere og jernbanevogner på bilferger og andre fartøy. Dette utgjorde nær 5 prosent av importmengden i 2006.
- Importen med jernbane utgjorde nesten 3 prosent av importert godsmengde i alt i 2006. I 2004 var importen med jernbane 0,6 millioner tonn, to år senere var den nesten 1 million tonn.

Størst vekst i rørtransport og gods med egen framdrift

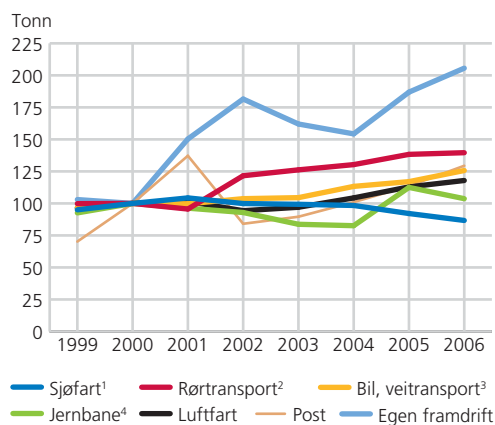
- I figur 3.2.3 er utviklingen i summen av eksport og import for de forskjellige transportmåtene over tid sammenlignet med verdiene fra år 2000.

Figur 3.2.2. Import, etter transportmåte. 1999-2006. Millioner tonn



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 3.2.3. Sum eksport og import, etter transportmåte. 2000=100. 1999-2006. Tonn



¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip samt tilhenger og jernbanevogn på ferge/skip.

² Rørtransport av olje og gass fra faste installasjoner på norsk kontinentalsokkel.

³ Inkluderer bil på ferge/skip.

⁴ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

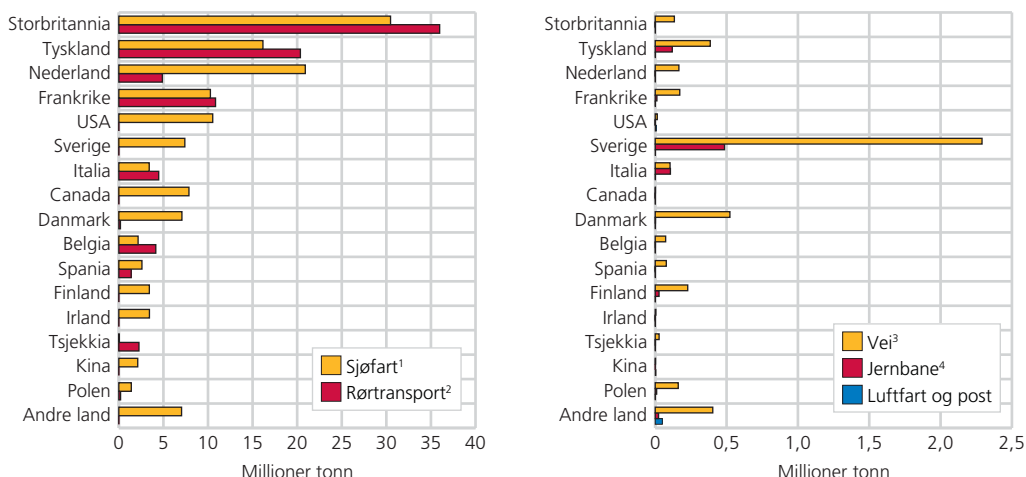
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Det ble transportert mer enn dobbelt så mye gods til og fra Norge i kategorien egen framdrift i 2006 sammenlignet med 2000. Den vanligste typen slik transport er biler og kjøretøyer som kjøres inn eller ut av landet.
- Omfanget av eksport og import av post var nesten 1,3 ganger større i 2006 enn i 2000. Utenrikshandelen med fly hadde også økt noe (18 prosent).
- Det var en økning i transportert godsmengde for alle transportformer i figur 3.2.3, med unntak for sjøfarten hvor sum importert og eksportert godsmengde var redusert med 13 prosentpoeng fra 2000 til 2006.

Nesten åtte av ti tonn olje og gass går til briter, tyskere eller franskmenn

- Av 84,7 millioner tonn eksportert i rør fra faste installasjoner i 2006 gikk 36,0 millioner til Storbritannia, 20,4 millioner tonn til Tyskland og 10,9 millioner
- tonn til Frankrike (figur 3.2.4). Dette utgjorde 79 prosent av den totale rørtransporten.
- Fem land tok imot mer enn 10 millioner tonn gods sjøveien fra Norge i 2006. Dette var Storbritannia, Tyskland, Nederland, Frankrike og USA. Mest gikk til Storbritannia som i 2006 mottok 30,5 millioner tonn gods på skip fra Norge.
- Mesteparten av det norske godset som transporteres på vei, går til Sverige. 2,3 millioner tonn gods, eller 48 prosent av veibasert eksportert gods gikk til Sverige i 2006. Andre viktige destinasjonsland for kjøretøyer ut fra Norge er Danmark, Tyskland, Finland og Polen.
- Det ble eksportert nesten 0,5 millioner tonn på bane til Sverige i 2006. Dette var 62 prosent av den totale utgående jernbanefrakten dette året. Også Tyskland og Italia mottar en del norsk gods transportert med jernbane.

Figur 3.2.4. Eksport, etter transportmåte og viktigste land. 2006. Millioner tonn



¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip samt tilhenger og jernbanevogn på ferje/skip.

² Rørtransport av olje og gass fra faste installasjoner på kontinentalsokkelen.

³ Inkluderer bil på ferje/skip og gods med egen framdrift.

⁴ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

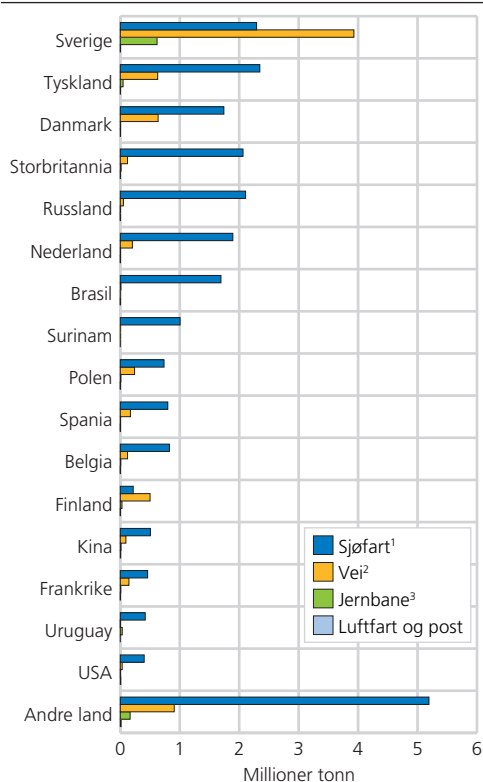
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

4 millioner tonn gods på vei fra

Sverige

- Halvparten av det importerte godset på bil, inklusiv bil på ferge, kom fra Sverige i 2006 (figur 3.2.5). Dette utgjorde omtrent 4 millioner tonn det året.
- Det er en betydelig sjøtransport av varer fra våre naboland til Norge. De landene som sender mest varer med skip til Norge, er Sverige, Tyskland, Danmark, Russland, Storbritannia og Nederland. Også Brasil og Surinam har en betydelig eksport til Norge, det meste av dette kom sjøveien.

Figur 3.2.5. Import, etter transportmåte og viktigste land. 2006. Millioner tonn



¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip, transport på innenlandsk vannvei samt tilhenger og jernbanevogn på ferge/skip.

² Inkluderer bil på ferge/skip og gods med egen framdrift.

³ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Det var omtrent 1 million tonn varer som kom med jernbane til Norge i 2006. 65 prosent av dette kom fra Sverige. Det sendes også litt gods med bane fra Tyskland og Italia, men dette utgjør lite av totalimporten til Norge.
- USA var det landet som sendte mest varer med fly til Norge i 2006. Godsmengden var 7 000 tonn. Dette tilsvarte 23 prosent av den importerte luftbårne godsmengden i alt det året.

De viktigste vareslagene transporteres sjøveien

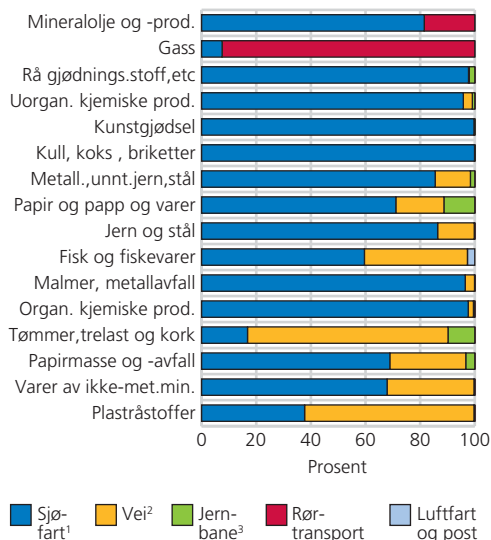
- De to viktigste eksporterte vareslagene fra Norge i 2006 var mineralolje og produkter av mineralolje samt gass. Disse utgjorde til sammen omtrent fire femtedeler av den totale eksporten og ble transportert nesten utelukkende på skip eller i rørledninger (figur 3.2.6).
- 81 prosent av eksportert mineralolje ble transportert på skip, mens resten gikk i rørledningsnett. For gass er bildet stikk motsatt idet 92 prosent ble eksportert i rør og 8 prosent med skip.
- Sjøfart var den dominerende transportmåten for 13 av de 15 mest eksporterte vareslagene i 2006. Det var bare for vareslagene tømmer, trelast og kork samt plastråstoffer at andre transportformer ble mer brukt.
- Tømmer, trelast og kork ble hovedsakelig transportert på vei. 73 prosent av eksporten ble transportert på bil, mens den resterende eksporten gikk med skip eller jernbane. 62 prosent av plastråstoffeksporten skjedde på veien, men også her var sjøfrakten viktig.
- I tillegg til tømmer, trelast og kork var det også en betydelig eksport med jernbane av vareslagene rå gjødningsstoffer

med videre, papir, papp og papirvarer, uorganiske kjemiske produkter, metaller unntatt jern og stål samt papirmasse og papiravfall.

- Luftfarten var i 2006 viktig for transport av fisk og fiskevarer, men var relativt ubetydelig for de andre eksporterte vareslagene.
- Import av de viktigste vareslagene skjer stort sett enten sjøveien eller med bil. Av omtrent 5 millioner tonn malmer og metallavfall som ble importert i 2006, kom 4,9 millioner sjøveien. Dette tilsvarte 98 prosent av den importerte godsmengden av det vareslaget (figur 3.2.7).

- For vareslagene tømmer, trelast og kork samt papir, papp og papirvarer var veitransport den mest vanlige transportmåten ved import. 47 prosent av tømmeret, trelasten og korken og 72 prosent av vareslaget papir, papp og papirvarer kom til Norge på bil. Også for import av frukt og grønnsaker samt varer av metaller var veitransport den dominerende transportmåten.
- De vanligste innkomne vareslagene på jernbane var tømmer, trelast og kork, jern og stål samt papir, papp og papirvarer. Disse vareslagene utgjorde 63 prosent av importen via jernbane i 2006.

Figur 3.2.6. Eksport av viktigste vareslag, etter transportmåte. 2006. Prosent



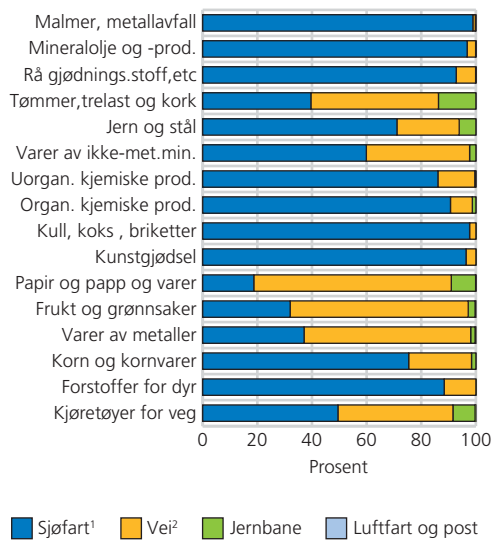
¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip, transport på innenlandsk vannvei samt tilhenger og jernbanevogn på ferger/skip.

² Inkluderer bil på ferger/skip og gods med egen framdrift.

³ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 3.2.7. Import av viktigste vareslag, etter transportmåte. 2006. Prosent



¹ Inkluderer norsk og utenlandsk skip, transport på innenlandsk vannvei samt tilhenger og jernbanevogn på ferger/skip.

² Inkluderer bil på ferger/skip og gods med egen framdrift.

³ Inkluderer bil/tilhenger på jernbane.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 3.2.2. Definisjoner

Import: For vareforsendelser som tolldeklarerer, omfatter importen varer som deklarerer direkte ved innførsel eller via tollager. Import av varer direkte fra utlandet til faste installasjoner på den norske kontinentalsokkelen er ikke med i data, mens varer innført via norsk tollsted blir tatt med. Import av skip og oljeplattformer omfatter overdragelser av fartøyer fra utenlandsk til norskregistrert eierselskap.

Eksport: Eksporten omfatter tolldeklarerte varer direkte fra fri omsetning og fra tollager samt råolje og naturgass fra norsk kontinentalsokkel. Eksport av skip og oljeplattformer omfatter overdragelser av fartøyer fra norsk til utenlandskregistrert eierselskap.

Vare: Den norske vareinndelingen for tolldeklarering og statistikkformål følger den internasjonale toll- og statistikknomenklaturen (Harmonised System, HS).

Land: Ved import gjelder opprinnelsesland og avsenderland, og ved eksport bestemmelsesland.

Transportmåte og leveringsbetingelser: Internasjonale inndelinger av transportmåte og leveringsbetingelser som brukes ved tolldeklarering av vareforsendelser.

Mengde: Nettovekt i kilo og for visse varer kvantum i annen mengdeenhet i henhold til den norske tolltariffnomenklaturen.

Egen framdrift: Brukes om gods som transporteres ved hjelp av egen motor. Det vanligste her er biler og andre kjøretøyer, men også enkelte industrimaskiner har eget framdriftssystem.

Kilde

<http://www.ssb.no/emner/09/05/muh/>

Vedleggstabell 3.2.1. Eksport og import, etter transportmåte. 1999-2006. Tonn

Årgang	1999		2000		2001		2002	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
Transport- måte								
I alt	216 916 438	31 157 088	227 362 136	30 644 963	232 792 444	30 381 915	241 658 959	29 453 899
Faste instal- lasjoner	60 521 462	:	60 657 404	:	58 000 460	:	73 745 996	:
Sjøfartøy, utenlandsk	75 344 946	16 394 088	78 545 677	15 551 486	83 743 800	14 905 854	88 417 881	13 724 370
Sjøfartøy, norsk	75 507 332	7 988 567	82 780 745	7 931 573	85 910 078	8 231 955	74 209 699	8 350 686
Bil, veg- transport	3 289 564	4 651 635	3 234 008	4 938 713	3 161 864	5 126 497	3 347 019	5 373 320
Jernbane	727 274	814 290	801 261	851 316	794 044	797 456	876 324	655 111
Bil på sjøfartøy	867 866	828 293	918 064	873 938	816 982	827 407	754 736	855 829
Tilhenger på sjøfartøy	597 419	424 122	364 537	425 987	300 431	413 827	244 686	415 664
Lufftartøy	52 636	26 049	53 806	27 796	54 821	28 016	51 823	25 128
Bil/tilhenger på jernbane	2 260	9 421	3 080	21 085	5 278	18 311	6 076	20 486
Annen, egen fremdrift	1 777	15 719	1 781	15 209	2 746	22 788	3 078	27 765
Jernbane- vogn på sjøfartøy	3 248	318	858	1 311	711	792	599	306
Post	653	4 586	915	6 549	1 229	9 012	1 042	5 234
Elektronisk overføring	1	0	0	0	0	0	0	0
Innen- landske vannveier	:	:	:	:	:	:	:	:

Vedleggstabell 3.2.1. (forts.) Eksport og import, etter transportmåte. 1999-2006. Tonn

Årgang	2003		2004		2005		2006	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
Transport- måte								
I alt	242 289 963	30 404 342	241 590 618	32 884 648	233 505 859	35 052 423	226 614 678	33 487 453
Faste instal- lasjoner	76 528 806	:	79 021 673	:	83 867 640	:	84 702 153	:
Sjøfartøy, utenlandsk	83 443 120	14 456 301	86 724 542	15 873 539	81 045 763	16 641 195	81 237 076	16 635 060
Sjøfartøy, norsk	77 314 861	8 380 534	70 522 198	8 863 653	62 980 768	9 640 946	54 783 640	7 512 725
Bil, veg- transport	3 159 400	5 663 067	3 486 146	6 150 698	3 691 603	6 270 592	4 020 147	6 745 240
Jernbane	796 377	573 838	770 755	565 108	888 069	949 797	767 631	920 114
Bil på sjøfartøy	747 367	847 521	753 634	904 358	712 700	983 790	743 570	1 015 535
Tilhenger på sjøfartøy	236 723	399 670	236 414	431 346	240 849	457 766	266 292	557 143
Luftfartøy	52 235	26 913	57 868	27 206	61 880	30 208	65 380	30 831
Bil/tilhenger på jernbane	6 783	25 755	11 629	38 219	9 195	40 063	19 932	31 155
Annen, egen fremdrift	2 631	24 891	2 565	23 650	2 950	28 800	4 347	30 589
Jernbane- vogn på sjøfartøy	694	131	2 033	493	3 160	2 069	3 103	799
Post	966	5 721	1 161	6 378	1 282	7 197	1 407	8 251
Elektronisk overføring	:	:	:	:	:	:	:	:
Innenland- ske vann- veier	:	:	:	:	:	:	:	11

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Jan.Monsrud@ssb.no

3.3. Reisevaneundersøkelser

De nasjonale reisevaneundersøkelsene er gjennomført periodisk i Norge fra og med 1985, og sist i 2005 (RVU-2005). Transportøkonomisk institutt har det faglige ansvaret for disse undersøkelsene som har som formål å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisevaner. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål.

Boks 3.3.1. Omfang av statistikken

Undersøkelsene er landsomfattende og basert på et utvalg av befolkningen. I 2005 ble rundt 17 500 personer som var 13 år eller eldre, intervjuet. Undersøkelsene gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, reisenes formål og hvilke transportmidler som er benyttet.

Snart har sju av ti personer alltid tilgang til bil

- I figur 3.3.1 vises ytterpunktene for befolkningens tilgang til bil, det vil si de som alltid har tilgang til bil, og hvor han/hun har førerkort – og de som tilhører en husholdning uten bil (se boks 3.3.2, definisjoner).
- Andelen «alltid tilgang til bil» økte i perioden. Den var 60 prosent i 1992, 64 i 2001 og 68 prosent i 2005. Andelen «uten tilgang til bil» var uendret fra

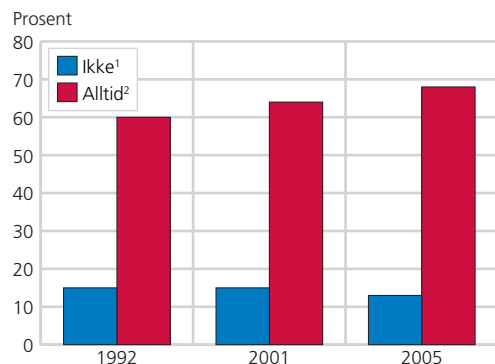
1992 til 2001, men hadde falt fra 15 til 13 prosent i 2005.

- I underkant av halvparten av husholdningene hadde én bil i 2005, en tredjedel hadde to biler, og 7 prosent hadde tre eller flere biler. Det ga en vekst fra 2001 i andelen husholdninger som hadde to biler og tre biler eller flere, henholdsvis 4 og 2 prosentpoeng.

Tilgangen til kollektivtransport går i positiv retning

- RVU-2005 viste at folks oppfatning av kollektivtransporttilbudet går i positiv retning (figur 3.3.2). Mens 42 prosent av befolkningen på landsbasis hadde svært god eller god tilgang til kollektive transportmidler i 2001, var andelen økt til 50 prosent i 2005. 20 prosent av befolkningen var middels fornøyd med tilbudet både i 2001 og 2005.
- For folks oppfatning av kvaliteten på kollektivtilbudet, det vil si avstanden til holdeplass og avgangshyppighet, er bosted den viktigste faktoren. Undersøkelsen viser derfor klare forskjeller i folks oppfatning av tilbudet. Oslo-borgerne var mest tilfredse i 2005. Hele 80 prosent av befolkningen oppgav å ha et svært godt tilbud og 14 prosent et godt tilbud.

Figur 3.3.1. **Befolkningens tilgang til bil. Prosent**

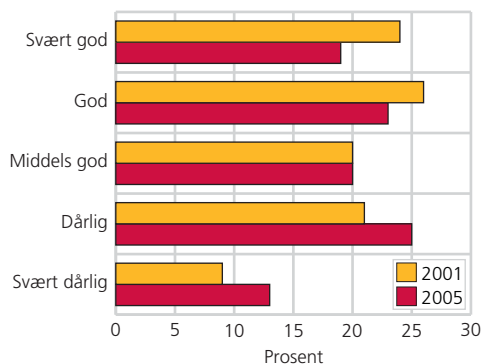


¹ Hverken bil eller førerkort. For mer presis definisjon, se boks 3.3.2, definisjoner.

² Bil og førerkort. For mer presis definisjon, se boks 3.3.2, definisjoner.

Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Figur 3.3.2. **Befolkningens tilgang til kollektivtransport. Prosent**



Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

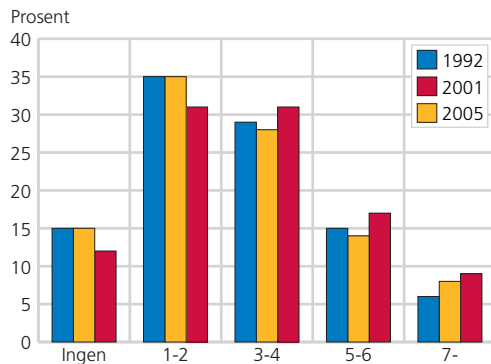
- Bosatte i Oslos omegnskommuner var ikke like tilfredse. 14 prosent var svært godt fornøyde, og 29 prosent var godt fornøyde med kollektivtilbudet, det vil si lavere enn landsgjennomsnittet (svært godt/godt fornøyde). Om lag halvparten av befolkningen i henholdsvis Bergen, Trondheim og Stavanger var svært godt fornøyde med tilbudet i 2005.
- På landsbygda oppleves tilbudet som dårlig. Nesten seks av ti svarte at tilbudet var dårlig eller svært dårlig. En skal merke seg at andelen «vet ikke» utgjorde hele 20 prosent.

Daglige reiser

12 prosent av befolkningen «er hjemme»

- I 2005 ble det foretatt 3,33 reiser per dag i gjennomsnitt. Dette var en liten økning fra 1992 og 2001, men indikerte ingen markant endring i mobiliteten målt i tallet på reiser.
- I figur 3.3.3 framgår endringene i tallet på daglige reiser mer detaljert. Mens det i både 1992 og 2001 var 15 prosent som ikke hadde gjennomført noen reise en gjennomsnittsdag, var andelen falt til 12 prosent i 2005.

Figur 3.3.3. **Daglige reiser. Prosent**



Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

- Andelen av befolkningen som hadde gjennomført 1-2 reiser, hadde også avtatt i 2005 sammenlignet med både 1992 og 2001, og var på 31 prosent i 2005.
- Samme andel hadde i 2005 foretatt 3-4 reiser, en økning med 3 prosentpoeng fra 2001.
- Også andelen av befolkningen som oppga sju eller flere reiser per dag i gjennomsnitt, hadde økt noe i 2005.

Ifølge undersøkelsen i 2005 reiser følgende grupper mest:

- Personer i aldersgruppen 35-44 år
- Par med barn
- Personer med akademiske yrker og høy husholdningsinntekt
- De som har førerkort og god tilgang til bil

Andelen bilreiser øker

- Økningen i tallet på reiser fra 3,09 i 2001 til 3,33 i 2005 er i hovedsak knyttet til at antall reiser som bilfører hadde økt i perioden. I 2005 utgjorde slike reiser 1,81, en økning fra 2001 med om lag 0,2 reiser. Reiser foretatt som bilfører

utgjorde således noe over halvparten av alle daglige reiser, mens 12 prosent av reisene i 2005 skjedde som bilpassasjer (figur 3.3.4).

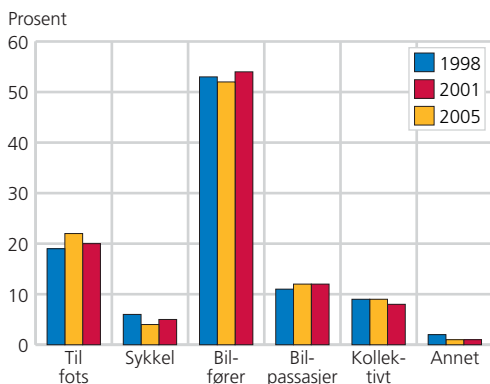
- Andelen som hadde reist med kollektive transportmidler, utgjorde 8 prosent av befolkningens reiser i 2005. Dette var marginalt lavere enn i både 1998 og 2001.
- Knappt 60 prosent av de kollektive reisene var med buss, på landsbasis. Holdes Oslo med omegn utenfor, økte andelen bussreiser til nesten 75 prosent. I Oslo med omegn var det flere reiser med trikk og bane enn med buss, med andeler på henholdsvis 39 og 35 prosent av de kollektive reisene.
- De ikke-motoriserte reisene utgjorde en fjerdedel av alle reiser i 2005. Turene til fots stod for 20 prosent, mens sykkelturene utgjorde 5 prosent av samtlige reiser. I 2005 hadde 76 prosent av befolkningen tilgang til sykkel.
- Selv om de ikke-motoriserte reisene utgjør en stor andel av alle reiser, er de

betydelig kortere enn gjennomsnittreisen som i 2005 var på 11,1 kilometer og varte i drøyt 20 minutter.

Kollektivreisene er lengst og tar lengst tid

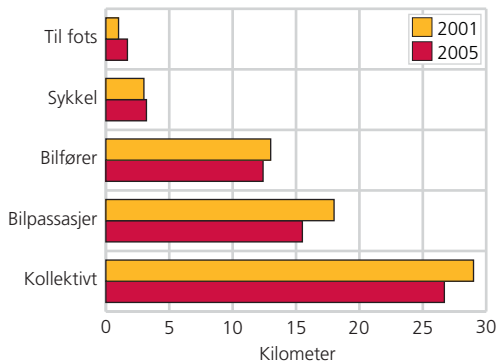
- Gjennomsnittsreisen til fots var 1,7 kilometer, mens sykkelturene var 3,3 kilometer i 2005 (figur 3.3.5). Tidsforbruket var omtrent som for gjennomsnittreisen, med varighet av henholdsvis 22 minutter for turene til fots, og 16 minutter for turene på sykkel (figur 3.3.6).

Figur 3.3.4. **Daglige reiser, etter hovedtransportmiddel. Prosent**



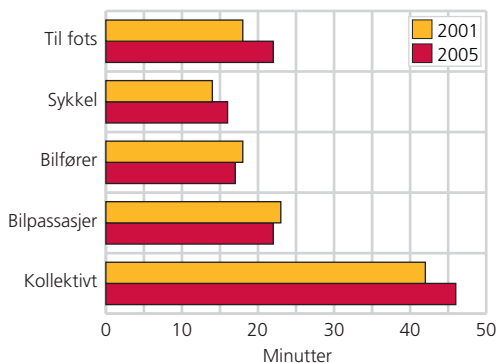
Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Figur 3.3.5. **Gjennomsnittlig reiselengde, etter transportmiddel. Kilometer**



Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Figur 3.3.6. **Gjennomsnittlig reisetid, etter transportmiddel. Minutter**



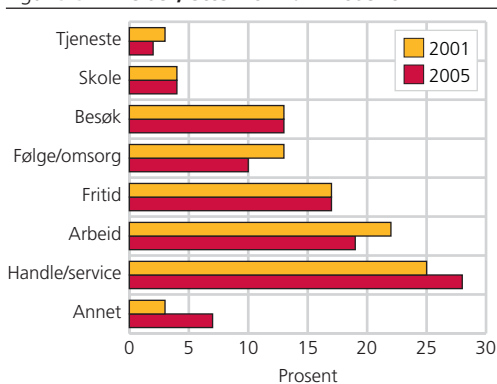
Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

- Det er kollektivreisene som er lengst og tar lengst tid. Disse reisene var i gjennomsnitt på knapt 27 kilometer og varte i 46 minutter i 2005. Sammenlignet med 2001 er den gjennomsnittlige reisetiden økt noe, men reiselengden har gått ned.
- Dersom flyreisene holdes utenfor, avtar kollektivreisene til 19 kilometer, men de er fortsatt lengst.
- Reisene som bilfører er blitt noe kortere siden 2001 og var på 12,4 kilometer i 2005. Også den gjennomsnittlige reiselengden gikk ned for bilførere.
- Mer enn halvparten av samtlige reiser, og 46 prosent av reisene som bilfører, var kortere enn 5 kilometer. To av fem reiser var kortere enn 3 kilometer.

Mer enn hver fjerde reise er i tilknytning til handle- og serviceærend

- I RVU-2005 var 28 prosent av reisene knyttet til handle- og serviceærend, en økning fra 2001 med 3 prosentpoeng (figur 3.3.7). Reisene til og fra arbeid var gått tilsvarende tilbake og utgjorde 19 prosent i 2005.

Figur 3.3.7. Reiser, etter formål. Prosent



Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

- Reisene i forbindelse med arbeid, tjenestereisene, utgjorde en andel på 2 prosent av alle reisene. Dette var også en liten nedgang sammenlignet med 2001. Nedgangen i andelen arbeidsrelaterte reiser må ses i sammenheng med at RVU-2005 hadde med en større andel ikke-yrkesaktive personer enn i 2001.
- Fritids- og besøksreisene var på til sammen 30 prosent, samme andel som i 2001.
- Resultatene fra 2005 viser at reisene foretatt som bilfører var spesielt dominerende i følge- eller omsorgsreisene, med hele 83 prosent. I reiser til og fra skole var tilsvarende andel bare 8 prosent. For disse reisene var det kollektivreisene som utgjorde den dominerende andelen med 36 prosent.

Tabell 3.2.1. Daglige reiser. Gjennomsnittlig antall, lengde og varighet. 1992, 2001 og 2005

	Antall, lengde, tidsbruk		
	1992	2001	2005
Antall reiser per dag	3,12	3,09	3,33
Km per reise	10,3	11,9	11,1
Km per dag	32,1	36,8	37,4
Min. per reise	19	20	21
Min. per dag	59	62	70

Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Tabell 3.2.2. Andel reiser, etter transportmiddel og formål. 2005. Prosent

	Arbeid	Skole	Følge/omsorg	Handle/service	Fritid/besøk
Til fots	12	31	8	20	32
Sykkel	5	14	1	3	6
MC/moped	1	1	-	-	1
Bilfører	65	8	83	59	38
Bilpassasjer	5	9	6	12	17
Kollektivt	11	36	2	5	6
Annet	1	-	-	1	1

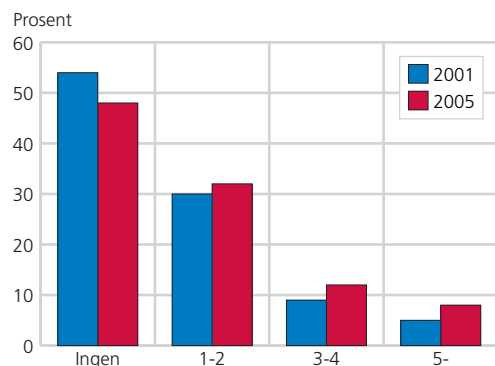
Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Lange reiser

Flere lange reiser i 2005

- Befolkningen foretok 1,62 lange reiser i gjennomsnitt per måned i 2005. Dette var en klar økning fra både 1998 og 2001 da det ble foretatt henholdsvis 1,24 og 1,35 slike reiser.
- I motsetning til de korte reisene var det også en økning i andelen av befolkningen som hadde foretatt 1-2 lange reiser i gjennomsnitt per måned (figur 3.3.8). Også i de øvrige kategoriene vist i figuren, var det en vekst fra 2001 til 2005, mens andelen av befolkningen som ikke hadde foretatt en lang reise, var redusert med 6 prosentpoeng.

Figur 3.3.8. Lange¹ reiser per måned. Prosent



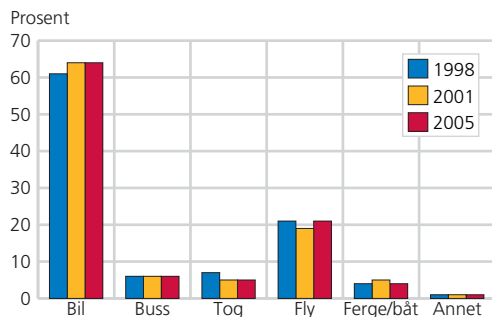
¹ Se boks 3.3.2, definisjoner.

Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Bilen dominerer også de lange reisene

- Bilen var like dominerende på lange reiser som på daglige reiser og var i 2005, som i 2001, hovedtransportmiddelet på 64 prosent av reisene (figur 3.3.9).
- Drøyt hver femte reise foregikk med fly, mens buss, tog og ferge utgjorde hver om lag 5 prosent av reisene i 2005.

Figur 3.3.9. Lange¹ reiser, etter transportmiddel. Prosent



¹ Se boks 3.3.2, definisjoner.

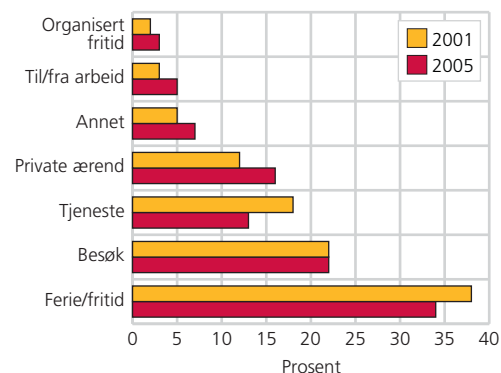
Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

De arbeidsrelaterte reisene avtok også for de lange reisene

Ikke bare andelen daglige reiser til og fra og i arbeid (tjeneste) avtok, også andelen arbeidsrelaterte lange reiser avtok, både når det gjelder reiser i Norge og til utlandet (figur 3.3.10).

- Om lag hver tredje arbeidsrelaterte reise foregikk med fly. Andelen private reiser hadde økt noe fra 2001. Dette gjaldt særlig reisene med formålet private ærend. Mer spesifikt dreier dette seg om innkjøpsreiser.

Figur 3.3.10. Lange¹ reiser, etter formål. Prosent



¹ Se boks 3.3.2, definisjoner.

Kilde: De periodiske nasjonale reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt.

Boks 3.3.2. Definisjoner**Ikke tilgang til bil**

Intervjupersonen tilhører en husholdning ...
... uten bil og har selv ikke førerkort.
... uten bil, men har førerkort selv.
... med bil, men har selv ikke førerkort.
... med bil og førerkort, men kunne ikke bruke bil i hele går, eller bare deler av dagen.

Alltid tilgang til bil

Intervjupersonen tilhører en husholdning ...
... med bil, der han/hun har førerkort og kunne bruke bilen i hele går.

Reise: enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål.

Lang reise: reiser som er 100 kilometer eller lengre én vei, og reiser til/fra utlandet, uansett lengde.

Kilde

Transportøkonomisk institutt
(<http://www.toi.no>), Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport.

4. Transportulykker

En av forutsetningene for og konsekvensene av den økonomiske veksten og den økte velferden de siste tiårene er mer næringslivstransporter og større personlig mobilitet, særlig med privatbil. «Medaljens» bakside er de konsekvenser dette medfører for et sårbart miljø og menneskelig lidelse i form av transportulykker og tap av menneskeliv. Miljøeffekten av transporten er omtalt i kapittel 9. I dette kapittelet vil vi se nærmere på ulykkene som er forårsaket av de respektive formene for transport. Avslutningsvis analyseres risikoen for å omkomme i transportulykker (kapittel 4.5.).

Asbjorn.Willy.Wethal@ssb.no

4.1. Veitrafikkulykker

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonens ambisjon er en markant og vedvarende reduksjon i antallet drepte og varig skadde. I dette kapittelet vil vi belyse hvordan ulykkesutviklingen har vært de siste tiårene i Norge og internasjonalt, og presentere tabeller og figurer som kan gi en pekepinn på hvor realistiske nullvisjonens målsettinger er. Utgangspunktet for analysen er Statistisk sentralbyrås ulykkesstatistikk over politirapporterte ulykker, som er utarbeidet siden 1939.

Boks 4.1.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter bare ulykker med personskade som er meldt til politiet. Den er begrenset til ulykker som har skjedd på offentlig eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. I en ulykke må som regel minst ett kjøretøy ha vært innblandet. Som kjøretøy regnes sivile og militære motorkjøretøyer, skinnegående kjøretøyer og ikke-motordrevne kjøretøyer. I statistikken over veitrafikkulykker blir bare dødsfall som inntreffer inntil 30 dager etter ulykkesdato, tatt med.

Ulykkesutviklingen i perspektiv – i Norge og internasjonalt

- Utviklingen i tallet på drepte og meget alvorlig skadde har vært svært positiv både i Norge og i andre land de siste årene. I Norge har utviklingen gått i riktig retning, stort sett kontinuerlig etter 1970. Men likevel representerer trafikkulykkene fortsatt et alvorlig samfunnsproblem.
- De siste fem årene (2002-2006) er 1 313 personer omkommet i trafikken, 5 042 ble alvorlig skadd, og 48 806 personer ble lettere skadd. I tillegg kommer hovedsakelig mindre alvorlige skader som ikke rapporteres til politiet, samt materielskadeulykker som ikke omfattes av statistikken over politirapporterte ulykker.
- Det er vanskelig å peke på en spesiell årsak til at trafikkikkerheten er bedret de siste årene, og at risikonivået er lavt i Norge sammenlignet med mange andre land. Det er summen av ulike trafikkikkerhetstiltak på veinettet, bedret trafikanntatferd og forbedret teknisk utstyr i bilene som har bidratt mest til utviklingen.

Sterk trafikkvekst – stor reduksjon i antall omkomne og hardt skadde

- Trafikken økte kraftig rundt 1970. Fra 1960 til 1970 økte skadetallet tilnærmet i takt med økningen i trafikken (figur 4.1.1).
- Den sterke trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne og hardt skadde ble gradvis redusert. De mindre alvorlige ulykkene har imidlertid ikke blitt redusert i samme grad, og har stort sett fulgt trafikkutviklingen.
- Siden 1970 er tallet på drepte og hardt skadde redusert til en fjerdedel, samtidig som trafikken er tilnærmet tredoblet. Reduksjonen var sterkest fram til 1990, men bortsett fra tilfeldige svingninger har det vært en svak reduksjon også de siste årene.

560 omkom og 4 552 ble hardt skadd i 1970

- I 1946 var både antallet biler og trafikken beskjeden i Norge. Likevel omkom 161 personer i trafikken dette året, og 675 ble hardt skadd (figur 4.1.2).

Boks 4.1.2. Mørketall

Statistikken over veitrafikkulykker omfatter bare ulykker som meldes til politiet. Beregninger som er gjennomført, har vist at det totale antallet personer som skades i trafikken hvert år, utgjør om lag 40 000. Det er i hovedsak de mindre alvorlige ulykkene som er underrepresentert i skadetallene, og særlig ulykker som involverer syklist og mopedist/motorsyklist.

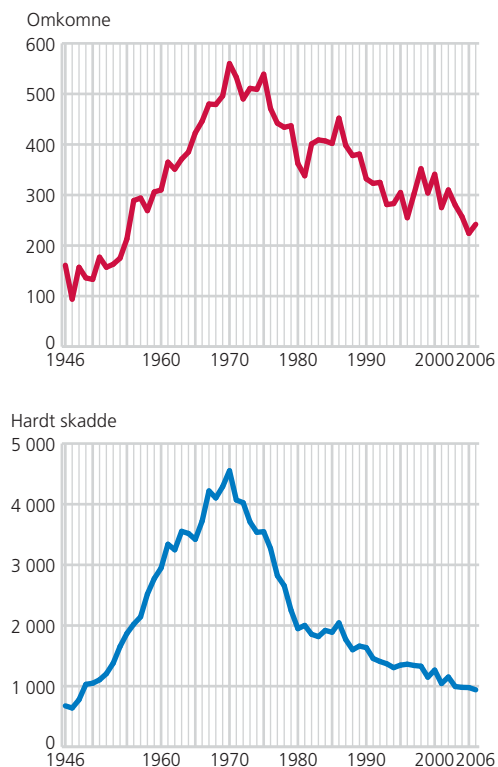
Figur 4.1.1. Omkomne, hardt skadde, lettere skadde og transportarbeid¹. 1960-2006. 1960=100

År	Transportarbeid	Omkomne	Hardt skadde	Lettere skadde
1960	100	100	100	100
1965	150	120	110	180
1970	250	150	100	250
1975	350	140	80	350
1980	420	110	70	420
1985	480	120	70	450
1990	520	100	60	500
1995	550	90	50	550
2000	600	80	40	580
2006	650	70	30	600

¹ Målt i personkilometer.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- I etterkrigsårene var ulykkesstatistikken dyster lesing, som toppet seg i 1970 med hele 560 omkomne og 4 552 hardt skadde. Etter 1970 har det vært en jevn nedgang i tallet på omkomne og hardt skadde, med noen tilbakeslag i enkelte kortere perioder.
- I 2006 omkom 242 personer, mindre enn halvparten sammenlignet med 1970.
- Selv om det har vært liten endring i tallet på skadde i alt, har andelen som har blitt alvorlig skadd, blitt betydelig redusert i perioden. I 1970 ble 39 prosent av de skadde alvorlig skadd. I 2006 var andelen redusert til 8 prosent.

Figur 4.1.2. Omkomne og hardt skadde i veitrafikken. 1946-2006



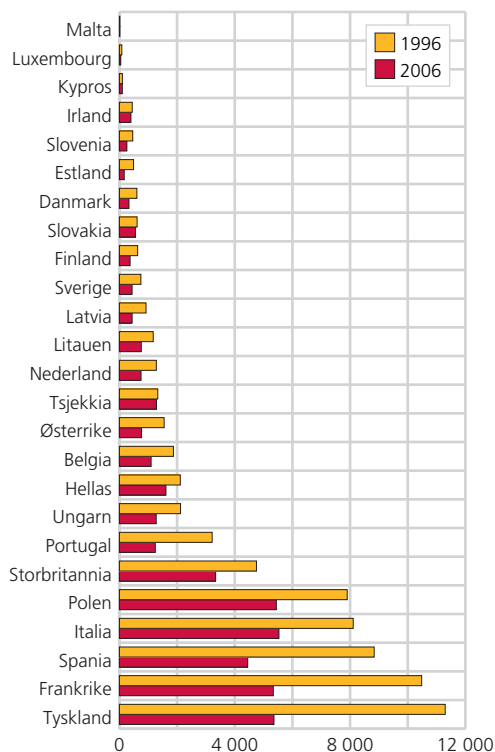
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Til tross for den sterke reduksjonen i tallet på omkomne utgjør veitrafikkulykkene fortsatt et alvorlig samfunnsproblem. Tallet på politirapporterte ulykker ligger årlig på om lag 8 000, og om lag 11 000 personer blir skadd.
- Se vedleggstabell 4.1.1 for detaljer om den historiske utviklingen.

41 000 trafikkdrepte i EU, men nesten en halvering på 15 år

- I 1991 omkom hele 71 100 personer i de 25 EU-landene som er med i oversikten (figur 4.1.3). I 2005 var antallet redusert til 41 400, en nedgang på 42 prosent.

Figur 4.1.3. Antall omkomne i veitrafikkulykker i EU-25. 1991 og 2005¹



¹ Tallene for 2005 er foreløpige.

Kilde: CARE - European Road Accident Database.

- I 1991 omkom flest i trafikken i Tyskland, med 11 300. I 2005 var det flest omkomne i Italia, 5 533 ifølge foreløpige tall.
- Polen, Italia, Spania, Frankrike og Tyskland hadde i 2005 over 60 prosent av de omkomne innenfor EU-området (EU-25), som omtrent tilsvarer den andelen som landene har av folketallet innenfor EU-25. Andelen av de omkomne i disse landene har endret seg lite siden 1991 selv om tallet på omkomne er redusert med 53 prosent.
- Våre tre nordiske naboland – Danmark, Sverige og Finland – har kun 3 prosent av alle trafikkomkomne blant de 25 EU-landene. Andelen var uendret sammenlignet med 1991.

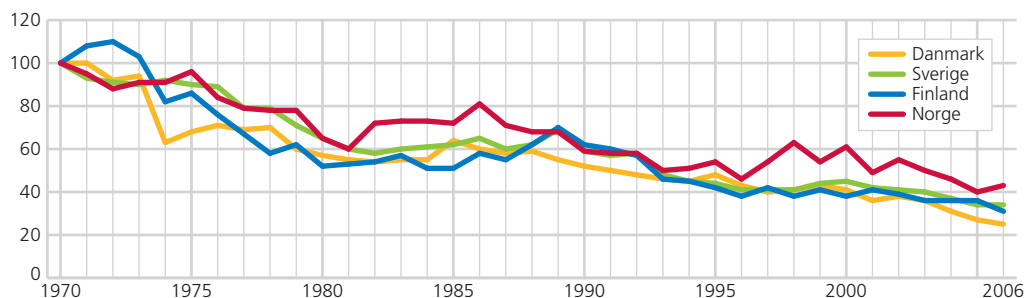
Minst positiv utvikling i Norge

- I Norge er tallet på omkomne redusert med 57 prosent sammenlignet med 1970. Tilsvarende prosentvis reduksjon i Danmark var 75 prosent, i Sverige 66 prosent og i Finland 69 prosent (figur 4.1.4).
- Til sammen 4 130 personer omkom i de nordiske landene i 1970. I 2006 var antallet redusert til 1 323.

Risikoen er kraftig redusert

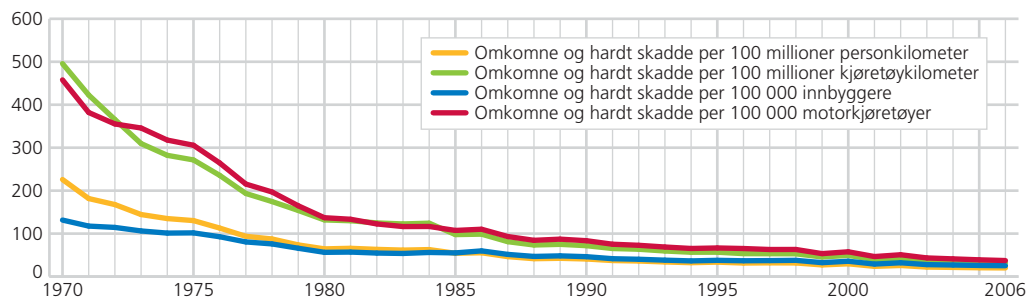
- Det har vært en sterk forbedring i trafikksikkerheten i Norge etter 1970 (figur 4.1.5).
- Tallet på omkomne og hardt skadde sett i forhold til trafikkmengden, målt som tallet på motorkjøretøyer eller tallet på kjøretøykilometer, er redusert kraftig fra

Figur 4.1.4. Omkomne i Norden. 1970-2006. 1970=100



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 4.1.5. Risiko for å omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. 1970-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

1970 og fram til i dag. Mens det i 1970 var 496 personer som omkom eller ble hardt skadd i trafikken per 100 millioner kjøretøykilometer, var antallet redusert til knapt 32 i 2006.

- I løpet av snaut 10 år, fra 1970 til 1977, ble risikoen for å omkomme eller bli hardt skadd i trafikken, målt på denne måten, vel halvert. I løpet av en ny tiårsperiode ble risikoen halvert på nytt, mens reduksjonen i trafikkrisiko ikke har vært like markant de siste årene.
- I 1970 ble 131 personer drept eller hardt skadd i trafikken per 100 000 innbyggere. I 2006 var antallet redusert til 25.

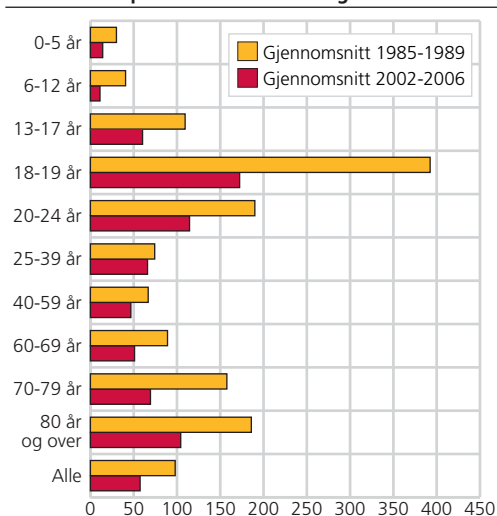
Risikoen er størst blant de unge

- Ungdom mellom 16 og 24 år har desidert størst risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken (figur 4.1.6). For denne aldersgruppen har myndighetene i nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på vei for perioden 2006-2009 satt som mål at antallet som blir drept eller hardt skadd skal reduseres med 25 prosent innen 2010 og 50 prosent innen 2016, sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2000-2004.
- Kurven når sin høyeste topp for 18-åringene, med 89 drepte og hardt skadde per

100 000 innbyggere i 2006. Nest høyest er kurven for 19-åringene med 78,1.

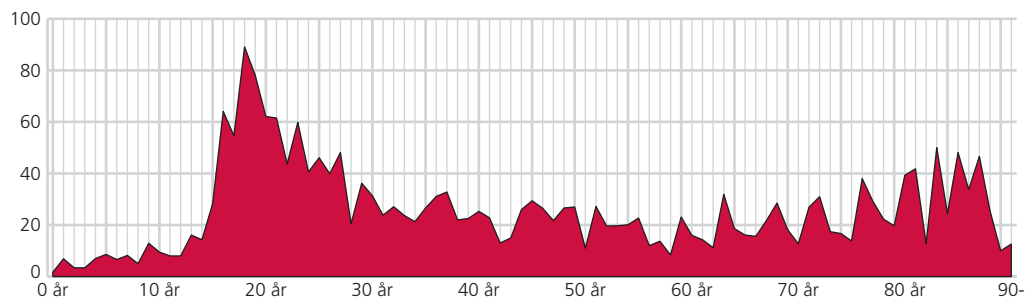
- De eldste har relativt høy risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken.
- I femårsperioden 1985-1989 omkom i gjennomsnitt 98 personer årlig per 1 million innbyggere (figur 4.1.7). Dette var redusert til 57 for perioden 2002-2006.

Figur 4.1.7. Personer drept i veitrafikkulykker i ulike aldersgrupper per 1 million innbyggere. Gjennomsnitt for perioden 1985-1989 og 2002-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 4.1.6. Drepte og hardt skadde i ulike aldersgrupper per 100 000 innbyggere. 2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- For 18-19-åringene har det vært en sterk reduksjon i tallet på drepte sett i forhold til antall innbyggere i aldersgruppen. I femårsperioden 1985-1989 omkom 392 personer i gjennomsnitt per 1 million innbyggere i denne aldersgruppen, mot 172 i perioden 2002-2006.
- Nedgangen i tallet på omkomne per 100 000 innbyggere mellom de to periodene har vært ganske beskjeden for personer i alderen 25-60 år.

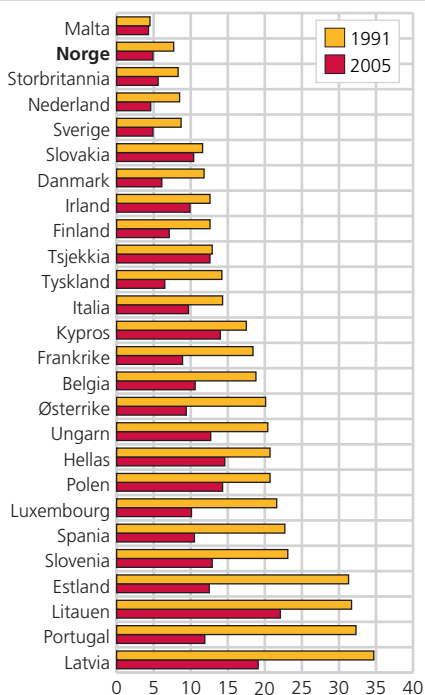
Risikonivået er lavt i Norge sammenlignet med de fleste andre land

- I 2005 var det bare innbyggere på Malta og i Nederland som hadde en lavere risiko enn i Norge for å bli drept i trafik-

ken, regnet per 100 000 innbyggere (figur 4.1.8).

- De nordiske landene har alle et lavt risikonivå sammenlignet med de andre EU-landene (EU-25). I 2005 kom Norge og Sverige best ut med 4,9 omkomne per 100 000 innbyggere, fulgt av Danmark med 6,1 og Finland med 7,1.
- Alle landene som er med i oversikten, hadde en betydelig reduksjon i tallet på trafikkdrepte per 100 000 innbyggere fra 1991 til 2005.
- Litauen hadde flest omkomne per 100 000 innbyggere i 2005, med 22,1.

Figur 4.1.8. Omkomne i veitrafikkulykker per 100 000 innbyggere i EU-25 og Norge. 1991 og 2005¹



Boks 4.1.3. Risiko

Det er flere måter å beregne risiko på. Tallet på drepte per 1 million innbyggere kan defineres som befolkningens helseisiko. Det er også vanlig å bruke tallet på drepte per 1 million biler (trafikkrisiko). Andre måter å belyse risiko i trafikken på er å beregne antall drepte per 100 millioner personkilometer eller kjøretøykilometer. Transportarbeidet (personkilometer) defineres som tallet på passasjerer på én tur multiplisert med kjørt distanse.

De livsfarlige møteulykkene

- Møteulykkene stod for hele 38 prosent av alle dødsulykkene i femårsperioden 2002-2006, men hadde bare en andel på 15 prosent av alle ulykker sett under ett (figur 4.1.9).
- Utforkjøringer hadde en andel på 35 prosent av alle dødsulykkene i denne perioden. Møteulykker og utforkjøringer utgjorde til sammen nær tre fjerdedeler av alle dødsulykkene, og snaut halvparten av alle ulykkene.
- Et typisk trekk ved ulykkene tidligere var at ulykkene i større grad rammet de

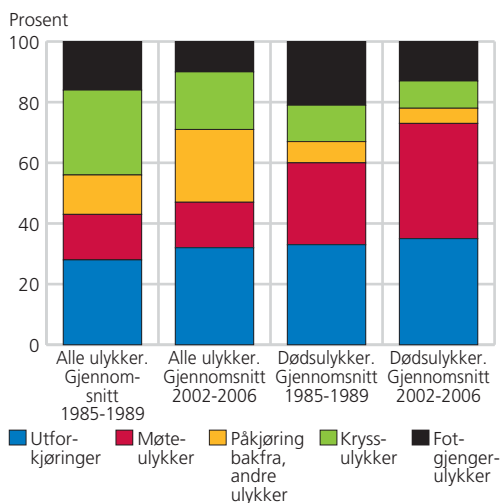
¹Tallene for 2005 er foreløpige.

Kilde: CARE - European Road Accident Database.

myke trafikantene. Ulykker med fotgjengere og sykkel involvert stod for 13 prosent av dødsulykkene i femårsperioden 2002-2006, mot 21 prosent i perioden 1985-1989.

- Utforkjøringene hadde nesten samme andel av både dødsulykker og alle ulykker i de to periodene som sammenlignes, mens møteulykkene med dødelig utgang hadde økt betydelig i omfang fra 1985-1989 til 2002-2006.

Figur 4.1.9. **Andel ulykker i alt og dødsulykker, etter ulykkesgruppe. Gjennomsnitt 1985-1989 og 2002-2006. Prosent**

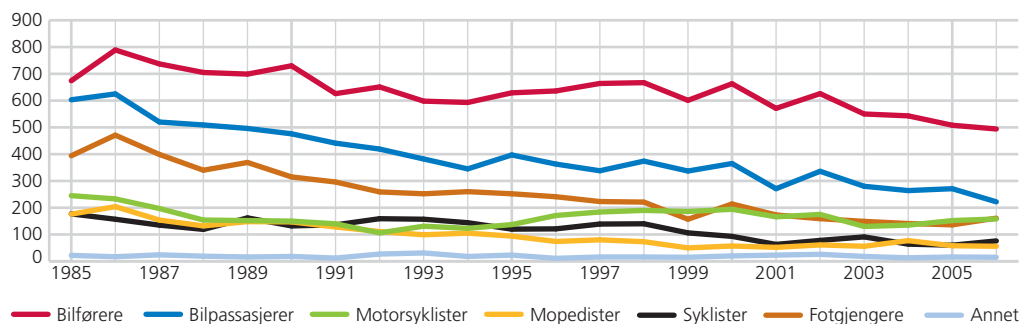


Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Nesten halvparten av drepte og hardt skadde er bilførere

- 43 prosent av alle drepte og hardt skadde i femårsperioden 2002-2006 var bilførere. Andelen var økt fra et gjennomsnitt på 33 prosent i femårsperioden 1985-1989. Bilpassasjerene klarte seg bedre i samme periode, da andelen drepte og skadde av alle trafikantgrupper gikk ned fra 25 til 22 prosent (figur 4.1.10).
- I 1985-1989 utgjorde fotgjengere 18 prosent av alle som ble drept eller hardt skadd i trafikken. I 2006 var andelen redusert til 12 prosent.
- Selv om tallet på drepte eller hardt skadde motorsykler var redusert fra 196 (årgjennomsnittet for 1985-1989) til 150 (gjennomsnittet for 2002-2006), var dette den eneste trafikantgruppen ved siden av bilførere hvor andelen drepte og hardt skadde i alt hadde økt (fra 9 til 12 prosent).
- Til tross for en positiv utvikling i antall drepte og skadde myke trafikanter (fotgjengere og sykler) i et langt perspektiv har disse trafikantgruppene hatt en ugunstig utvikling de siste årene. Det er for tidlig å si om dette er begynnelsen på en ny trend.

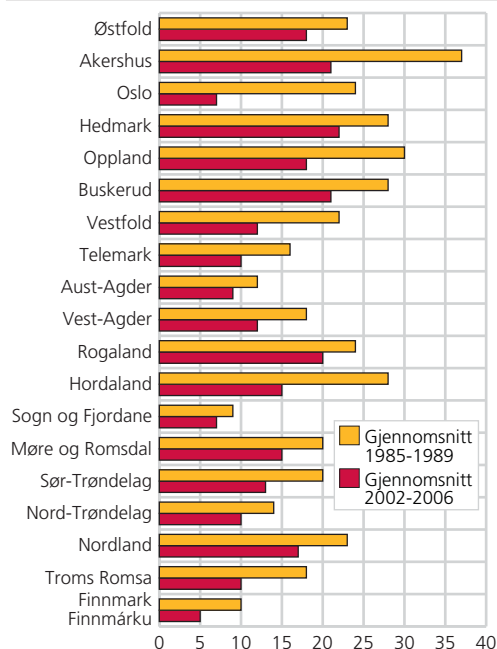
Figur 4.1.10. **Drepte og hardt skadde, etter trafikantgruppe. 1985-2006**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Vel 64 prosent av alle drepte og hardt skadde i trafikken i perioden 2002-2006 var enten bilfører eller bilpassasjer. Andelen var 58 prosent i gjennomsnitt for perioden 1985-1989.

Figur 4.1.11. **Drepte, etter fylke. Gjennomsnitt 1985-1989 og 2002-2006**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Flest omkomne på Hedmark-veiene

- Det var flest drepte i Hedmark i perioden 2002-2006 med et gjennomsnitt på 22 (figur 4.1.11), mens Akershus og Buskerud hadde et snitt på 21.
- I Oslo er tallet på drepte redusert med 71 prosent fra gjennomsnittet for perioden 1985-1989 til perioden 2002-2006, fra 24 til 7 drepte.

- Akershus, Hedmark og Buskerud hadde størst andel av de drepte, 8 prosent hver. Bortsett fra Oslo har andelen endret seg lite sammenlignet med 1985-1989.

Flest ulykker i tettbygd strøk, men dødsulykkene skjer utenfor

- I 1985 skjedde 53 prosent av ulykkene i tettbygd strøk. I 2005 var denne andelen redusert til 48 prosent.
- Hele 74 prosent av dødsulykkene skjedde utenfor tettbygd strøk i 2005. Andelen var 66 prosent i 1985.

Boks 4.1.4. Bostedsstrøk

Trafikkulykkene har tidligere, også for 1985, blitt fordelt på bostedsstrøkene spredtbygd og tettbygd i henhold til opplysninger gitt av politiet på rapport om veitrafikkuhell. Opplysningene var ofte basert på fartsgrenser på åstedet, og dataene ble etter hvert av dårlig kvalitet. SSB stanset derfor publiseringen av denne variabelen for noen år siden. For 2005 er det gjort en særskilt bearbeiding av dataene, for å fordele ulykkene på bostedsstrøk. Med utgangspunkt i data fra Statens vegvesen over x/y-koordinater for hvor ulykken har skjedd er dataene koblet mot SSBs tettstedskatalog. Dataene for 2005 er derfor ikke helt sammenlignbare med data for tidligere år.

SSBs tettstedsdefinisjon

1. En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der (om lag 60-70 boliger).
2. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan for eksempel være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. Disse husklyngene kalles tettstedssatellitter.

Figur 4.1.12. Ulykker i alt og dødsulykker, etter bostedsstrøk. 1985 og 2005



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 4.1.5. Definisjoner

Drepte: Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato.

Hardt skadde er et begrep som er introdusert i «nullvisjonen»: summen av meget alvorlig og alvorlig skadd.

Meget alvorlig skadde: personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller med skader som fører til varig og alvorlig mén.

Alvorlig skadde: personer med større, men ikke livstruende skader.

Lettere skadde: personer med mindre brudd, skrammer og så videre som ikke trenger sykehusinnlegging.

Kilder

<http://www.vegvesen.no/binary?id=2817>

Statens vegvesen (<http://www.vegvesen.no>)

Politidirektoratet
(<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dep/underliggende-etater/Politidirektoratet.html?id=426315>)

Trygg Trafikk (<http://www.tryggtrafikk.no/>)

Helse- og omsorgsdepartementet
(<http://www.regjeringen.no/nb/dep/hod.html?id=421>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Vedleggstabell 4.1.1. Tallet på veitrafikkulykker, omkomne og hardt og lettere skadd. 1970-2006

	Ulykker i alt	Ulykker med dødelig utgang	Drepte	Hardt skadd	Lettere skadd
1970	9 266	:	560	4 552	7 208
1971	8 634	:	533	4 069	7 010
1972	8 959	479	490	4 025	7 291
1973	8 583	:	511	3 707	7 265
1974	8 158	tom	509	3 537	6 703
1975	8 784	498	539	3 547	7 427
1976	8 077	438	471	3 270	7 124
1977	9 655	405	442	2 822	10 008
1978	9 394	386	434	2 657	9 710
1979	8 349	407	437	2 250	8 697
1980	7 848	325	362	1 948	8 300
1981	8 072	310	338	2 002	8 478
1982	8 083	357	401	1 855	8 575
1983	8 227	359	409	1 817	8 791
1984	8 512	369	407	1 919	9 175
1985	8 975	361	402	1 889	10 013
1986	9 141	409	452	2 044	9 962
1987	8 335	368	398	1 768	9 322
1988	8 167	323	378	1 600	9 362
1989	8 494	335	381	1 661	9 829
1990	8 801	286	332	1 636	10 250
1991	8 677	286	323	1456	10256
1992	8 495	298	325	1407	9997
1993	8 642	251	281	1369	10167
1994	8 406	253	283	1305	9942
1995	8 625	267	305	1347	10409
1996	8 779	227	255	1362	10663
1997	8 765	267	303	1341	10482
1998	8 864	315	352	1329	10791
1999	8 361	277	304	1148	10312
2000	8 440	301	341	1265	10397
2001	8 244	247	275	1043	9046
2002	8 724	272	310	1151	10274
2003	8 266	247	280	994	9402
2004	8 425	227	257	980	9489
2005	8 078	201	224	977	9455
2006	7 925	226	242	940	10186

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Vedleggstabell 4.1.2. Drepte i veitrafikkulykker EU-25, 1991-2005¹

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
I alt	71 160	66 558	61 254	59 579	58 997	55 498	56 420	55 151
Belgia	1 873	1 671	1 660	1 692	1 449	1 356	1 364	1 500
Tsjekkia	1 331	1 571	1 524	1 637	1 588	1 562	1 597	1 360
Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499
Tyskland	11 300	10 631	9 949	9 814	9 454	8 758	8 549	7 792
Estland	490	287	321	364	332	213	280	284
Hellas	2 112	2 158	2 160	2 253	2 412	2 157	2 105	2 182
Spania	8 837	7 818	6 375	5 612	5 749	5 482	5 604	5 956
Frankrike	10 483	9 902	9 865	9 019	8 892	8 540	8 445	8 920
Irland	445	415	431	404	437	453	473	458
Italia	8 109	8 053	7 187	7 091	7 020	6 676	6 714	6 313
Kypros	103	132	115	133	118	128	115	111
Latvia	923	729	670	717	611	550	525	627
Litauen	1 173	836	958	765	672	667	725	829
Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57
Ungarn	2 120	2 101	1 678	1 562	1 589	1 370	1 391	1 371
Malta	16	11	14	6	14	19	18	17
Nederland	1 281	1 253	1 235	1 298	1 334	1 180	1 163	1 066
Østerrike	1 551	1 403	1 283	1 338	1 210	1 027	1 105	963
Polen	7 901	6 946	6 341	6 744	6 900	6 359	7 310	7 080
Portugal	3 217	3 086	2 701	2 505	2 711	2 730	2 521	2 126
Slovenia	462	493	493	505	415	389	357	309
Slovakia	614	677	584	633	660	616	788	819
Finland	632	601	484	480	441	404	438	400
Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531
Storbritannia	4 753	4 379	3 957	3 807	3 765	3 740	3 743	3 581

Vedleggstabell 4.1.2 (forts.). Drepte i veitrafikkulykker EU-25. 1991-2005¹

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
I alt	54 128	52 489	50 396	49 692	46 662	43 358	41 400
Belgia	1 397	1 470	1 486	1 306	1 214	1 162	1 100
Tsjekkia	1 455	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286
Danmark	514	498	431	463	432	369	331
Tyskland	7 772	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	5 361
Estland	232	204	199	223	164	170	168
Hellas	2 116	2 037	1 880	1 634	1 605	1 619	1 614
Spania	5 738	5 777	5 517	5 347	5 400	4 749	4 450
Frankrike	8 486	8 079	8 162	7 655	6 058	5 530	5 339
Irland	414	418	412	376	337	379	399
Italia	6 688	6 649	6 691	6 739	6 065	5 625	5 533
Kypros	113	111	98	94	97	117	102
Latvia	604	588	517	518	532	516	442
Litauen	748	641	706	697	709	752	760
Luxembourg	58	76	70	62	53	49	46
Ungarn	1 306	1 200	1 239	1 429	1 326	1 296	1 278
Malta	4	15	16	16	16	13	17
Nederland	1 090	1 082	993	987	1 028	804	750
Østerrike	1 079	976	958	956	931	878	768
Polen	6 730	6 294	5 534	5 827	5 640	5 712	5 444
Portugal	2 028	1 877	1 670	1 655	1 542	1 294	1 246
Slovenia	334	313	278	269	242	274	258
Slovakia	647	628	614	610	645	603	560
Finland	431	396	433	415	379	375	371
Sverige	580	591	583	560	529	480	440
Storbritannia	3 564	3 580	3 598	3 581	3 658	3 368	3 337

¹ Tallene for 2005 er foreløpige.

Kilde: CARE - European Road Accident Database.

Jan.Monsrud@ssb.no

4.2. Jernbaneulykker

Jernbane er en sikker transportform sammenlignet med øvrige transportformer. Kun et fåtall passasjerer blir alvorlig skadd eller omkommer i jernbaneulykker i Norge hvert år. I de øvrige nordiske land er ulykkestallene betydelig høyere (figur 4.2.3. og 4.2.5.). Det arbeides likevel videre med å øke sikkerheten på jernbane i Norge. Ett av tiltakene er utbygging av et nytt system for sikkerhetskommunikasjon, GSM-R.

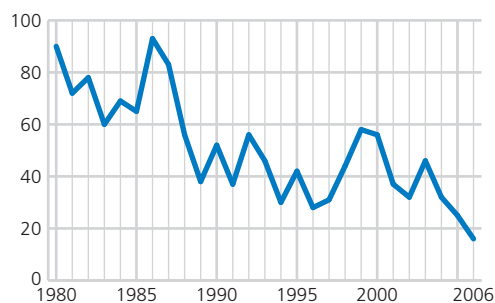
Boks 4.2.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter bare ulykker der skinnegående materiell har vært i bevegelse. Dette gjør at ulykker i samband med på- eller avstigning ikke er med i statistikken. Også ulykker i samband med selvmord/selvmoordsforsøk skal holdes utenfor.

Færre driftsulykker over tid

- Statistikken viser at tallet på alvorlige driftsulykker med gods- og passasjertog gradvis er blitt færre i løpet av perioden 1980-2006 (figur 4.2.1).
- Det var 16 alvorlige driftsulykker ved togframføring i 2006. Dette var ni færre enn i 2005. Denne nedgangen må ses på bakgrunn av at beløpet for en alvorlig materiellskadeulykke i 2006 ble hevet fra 90 000 kroner til 1,3 millioner kroner. Dette var i tråd med EUs retningslinjer.
- Av driftsulykkene i 2006 var det flest kollisjoner og avsporinger, henholdsvis fem og tre.
- I figur 4.2.2 er ulykkene for 2005 og 2006 slått sammen for å få et noe bredere grunnlag for inndeling etter type ulykke. Figuren viser at drøyt hver fjerde ulykke er en møteulykke. Etter som det var så mange som sju ulykker i forbindelse med planoverganger i 2005 (to i 2006), ble andelen av sum ulykker i alt for 2005 og 2006 22 prosent. Hver tiende ulykke var brann i rullende materiell.

Figur 4.2.1. Alvorlige driftsulykker¹ ved togframføring. 1980-2006²

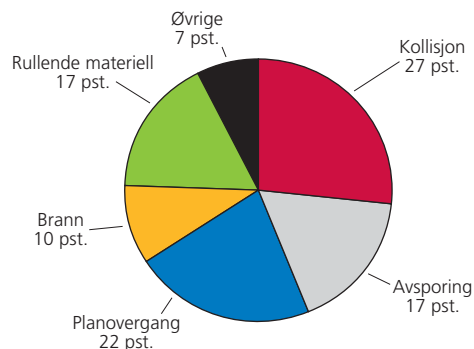


¹ Jf. boks 4.2.4.

² Beløpet for alvorlig materiellskadeulykke ble i 2006 hevet fra 90 000 kroner til om lag 1,3 millioner kroner (150 000 Euro).

Kilde: Jernbaneverket (1980-2004) og Statens jernbanetilsyn (2005-2006).

Figur 4.2.2. Alvorlige driftsulykker¹ ved togframføring, etter ulykketype. Sum 2005 og 2006. Prosent



¹ Se boks 4.2.4

Kilde: Statens jernbanetilsyn.

Flest alvorlige driftsulykker i Sverige

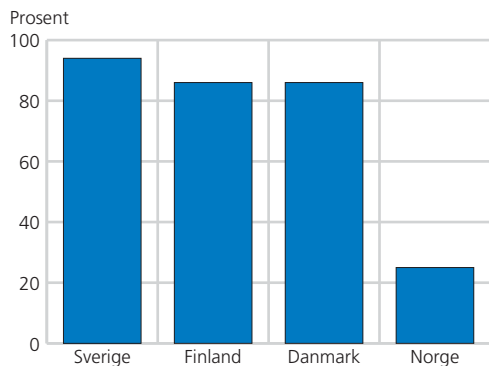
- Blant de nordiske landene var det flest alvorlige driftsulykker i Sverige, 94 i 2005 (figur 4.2.3). Statistikken viser 86 slike ulykker i både Finland og Danmark samme år.
- Sammenligningsgrunnlaget er imidlertid noe haltende:
- I 2005 la Sverige, Danmark og Norge til grunn en kostnadsgrense på 10 000 euro for skade på materiell og infrastruktur.

- Finland la til grunn en tilsvarende kostnadsgrense, 150 000 euro, i samband med sammenstøt og avsporinger mens de for øvrige ulykkestyper, blant annet ulykker på planoverganger, tok med samtlige ulykker.

Få drepte i Norge

- Tallet på drepte og alvorlig skadde varierer fra år til år (figur 4.2.4). Utviklingen peker likevel i riktig retning. Om en ser bort fra Åsta-ulykken på Rørosbanen i 2000, kan det synes som om det er etablert et lavere og mer stabilt ulykkesnivå etter dette.

Figur 4.2.3. Alvorlige driftsulykker¹ ved togframføring i nordiske land. 2005

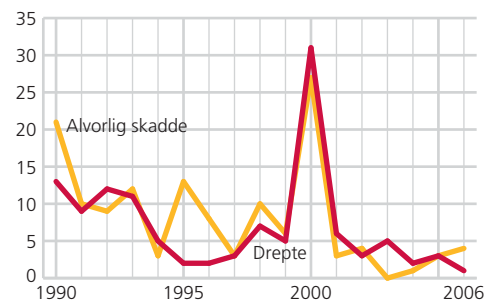


¹ Se boks 4.2.4.
Kilde: Eurostat.

- Statistikken over alvorlig skadde personer i togulykker viser riktignok en gradvis økning etter 2003. Det er små tall, kun fire alvorlig skadde personer i 2006. Vi velger derfor inntil videre å avskrive dette som tilfeldigheter (de små talls lov), og ikke starten på noen ny negativ utvikling.

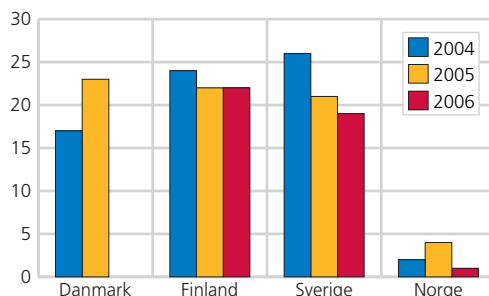
- I den samme perioden er tallet på drepte redusert. Statistikken for 2006 viser én drept person i jernbaneulykke i Norge.

Figur 4.2.4. Drepte¹ og alvorlig skadde¹ personer i jernbaneulykker ved togframføring i Norge. 1990-2006



¹ Se boks 4.2.4.
Kilde: Jernbaneverket (1980-2004) og Statens jernbanetilsyn (2005-2006).

Figur 4.2.5. Antall drepte¹ i jernbaneulykker ved togframføring i nordiske land. 2004-2006



¹ Se boks 4.2.4.
Kilde: Eurostat, Statens institutt for kommunikasjonsanalyse (SIKA, 2006), Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn.

Færrest drepte i Norden

- Norge ligger desidert lavest i tallet på omkomne i jernbaneulykker i Norden (figur 4.2.5). I løpet av 2004-2006 ble til sammen seks personer drept i Norge.
- Tallet på drepte i både Finland, Sverige og Danmark er betydelig høyere. I løpet av de tre siste årene ble til sammen 68 personer drept i jernbaneulykker i Finland og 66 i Sverige.

Knappt 1 500 omkomne i togulykker i EU-25

- I følge statistikken omkom drøyt 1 450 personer i jernbaneulykker i EU-25 i

Boks 4.2.2. Selvmord

Kilden for mye av den internasjonale statistikken i dette kapitlet er Eurostats relasjonsdatabase New Cronos. Databasen er basert på respektive lands rapportering av data om jernbanestatistikk. Denne statistikken er forankret i egen EU-forordning. I henhold til definisjonene skal selvmordsulykker holdes utenfor statistikken. Dette har landene i større eller mindre grad hittil maktet å etterkomme. De høye tallene over drepte i jernbaneulykker i både Polen og Tsjekkia må vurderes i lys av dette.

2005. Tilsvarende tall for EU-15 var om lag 750.

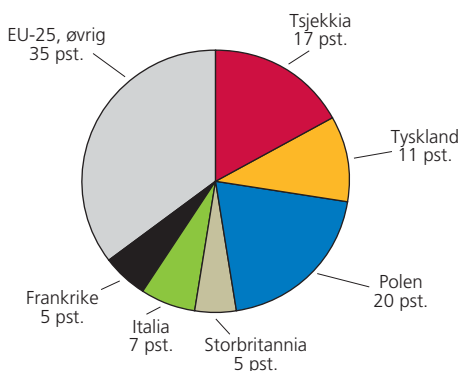
- Polen inntar en lite flatterende førsteplass med 291 drepte i 2005, tett fulgt av Tsjekkia med 249 drepte. Dette tilsvarte henholdsvis 20 og 17 prosent av samtlige omkomne i jernbaneulykker i EU-25.
- Det var 157 omkomne i Tyskland i 2005.
- Utvalgte lands andel av antall drepte i jernbaneulykker i EU-25 i 2005 er vist i figur 4.2.6.

Sikrere med tog i Norge?

- Med utgangspunkt i det fåtall drepte i jernbaneulykker i Norge er togtrafikken i Norge tilsynelatende betydelig sikrere enn i øvrige land i Norden, for ikke å snakke om sammenlignet med land som Tsjekkia, Polen og Tyskland.

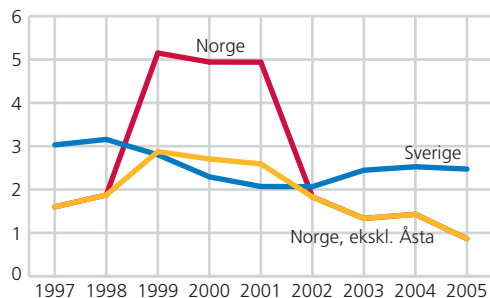
For å kunne gi svar på dette, er det nødvendig å knytte tallet på drepte opp mot relevante eksponeringsdata. Tallet på innbyggere kan brukes, men for å beregne ulykkesrisiko er togkilometer eller transportarbeidet med jernbane et bedre eksponeringsmål. I mangel på tall for togkilometer vil vi bruke transportarbeidet målt i passasjerkilometer. Dette ville vært det desidert beste eksponeringsmålet dersom vi skulle ha fokusert på risikoen for å bli drept i ulykker kun med persontog. Etersom tallene over omkomne inkluderer drepte i ulykker med godstog, burde ideelt sett transportarbeidet målt i tonnkilometer også vært vektet inn i eksponeringsgrunnlaget. Vi har imidlertid valgt å følge vanlig praksis både internasjonalt og nasjonalt gjennom å basere eksponeringen på passasjerkilometer alene. I figur 4.2.7 er det gjort en sammenligning med Sverige som tradisjonelt har ligget på topp i Norden i antall drepte i jernbaneulykker.

Figur 4.2.6. Drepte¹ i jernbaneulykker ved togframføring i utvalgte land. 2005



¹ Se boks 4.2.2 og 4.2.4.
Kilde: Eurostat.

Figur 4.2.7. **Personer omkommet¹ i jernbaneulykker per milliard personkilometer. Norge og Sverige. 1997-2005²**



¹ Se boks 4.2.4.

² Årstallene representerer tre års glidende gjennomsnitt.

Kilde: SIKÅ, Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn.

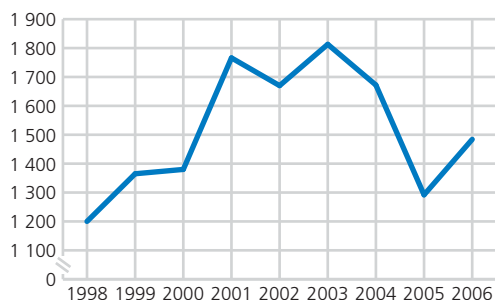
- I tidsrommet 1996-2006 omkom til sammen 69 personer i jernbaneulykker i Norge. Tilsvarende tall for Sverige var 225, det vil si mer enn tre ganger flere drepte enn i Norge i samme tidsrom.
- Figur 4.2.7 illustrerer risikoen for å bli drept i en togulykke i Norge og Sverige. Holdes Åsta-ulykken i 2000 utenfor sammenligningen, viser figuren at risikoen for å bli drept i en togulykke i Sverige likevel ikke er tre ganger så stor som i Norge.
- Ser vi på de siste årene, er risikoen for å bli drept i en togulykke i Norge om lag halvparten av hva den er i Sverige i et «normalår» når personkilometer legges til grunn for eksponering.
- Personkilometerproduksjonen med jernbane var 75 milliarder i Tyskland i 2005. Dette ga et tall på omkomne per milliard personkilometer dette året på drøyt to (157 drepte), det vil si et risikotall noe i overkant av hva det var i Norge.
- Når vi legger til grunn et transportarbeid på knapt sju milliarder personkilometer i

Tsjekkia i 2005, er det liten tvil om at risikoen for å bli drept i en jernbaneulykke er langt høyere her enn i de fleste andre land i Europa – uansett omfanget av rapporteringen av omkomne (boks 4.2.2).

Dyrepåkjørsler

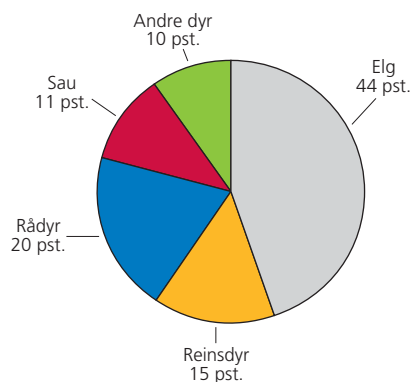
- Selv om togtrafikken volder relativt beskjeden menneskelig lidelse i Norge, er det et stort antall dyr som møter sin skjebne langs jernbanesporet (figur 4.2.8).
- Etter «toppåret» i 2003, med drøyt 1 800 påkjørte dyr, avtok antall påkjørsler i de påfølgende to årene. Det var igjen en økning i 2006 til knapt 1 500 dyrepåkjørsler.

Figur 4.2.8. **Dyrepåkjørsler ved togframføring. 1998-2006**



Kilde: Jernbaneverket.

Figur 4.2.9. **Dyrepåkjørsler, etter art ved togframføring. 2006**



Kilde: Jernbaneverket.

- Statistikken for 2006 viser at det som vanlig var flest elger som ble påkjørt (figur 4.2.9). Det var knapt 670 slike påkjørsler i 2006, eller 44 prosent.
- Av mer eksotiske dyrearter var det seks moskuser som forvillet seg ned på skinnegangen med fatale følger i 2006.

Boks 4.2.3. Tragiske togulykker

Persontransport med jernbane er blant de sikreste transportformene. Det skjer likevel av og til hendelser som får skjebnesvangre konsekvenser:

Åsta-ulykken

4. januar 2000 skjedde den nest verste togulykken i Norge gjennom tidene. Passasjertogget fra Trondheim og lokaltogget fra Hamar kolliderte ved Åsta i Østerdalen. 19 mennesker omkom i ulykken.

Tretten-ulykken

22. februar 1975 skjedde den verste ulykken med tog i Norge da nordgående tog fra Oslo til Åndalsnes kolliderte med Dovreekspressen om lag en kilometer nord for Tretten stasjon i Gudbrandsdalen. 27 menneskeliv gikk tapt.

Kilde

Jernbaneverket

(<http://www.jernbaneverket.no>)

Statens Jernbanetilsyn (<http://www.sjt.no>)

Eurostat (<http://www.europa.eu.int/comm/eurostat>)

SIKA (<http://www.sika-institute.se>)

Boks 4.2.4. Definisjoner

Nedenfor er det tatt inn noen viktige definisjoner knyttet til jernbaneulykker. De fleste av disse vil som en følge av egen statistikkforordning for jernbane være felles for de fleste europeiske land. Harmoniseringen av ulykkesdelen i forordningen vil ventelig få full effekt først for statistikkåret 2007.

Alvorlig driftsulykke: Ulykker som involverer minst én jernbanevogn i bevegelse, og som resulterer i minst én person drept eller alvorlig skadd, eller som medfører vesentlig ødeleggelse av skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

Drept: Person som avgår med døden på uhellsstedet, eller som dør innen 30 dager som følge av påførte skader ved uhellet.

Alvorlig skadd: Person som lå på sykehus i mer enn 24 timer som en følge av ulykken.

Vesentlig ødeleggelse av skinnegående materiell: Til og med 2005 er en kostnadsgrænse på 10 000 euro lagt til grunn. Beløpet er hevet til 150 000 euro fra og med 2006.

Geir.Morten.Mosleth@ssb.no

4.3. Sjøulykker

Sjøulykkesstatistikken gir opplysninger om innrapporterte hendelser til Sjøfartsdirektoratet. Formålet med statistikken er å gi et bilde av utviklingen av sikkerheten til sjøs samt å si noe om hvor ulykker skjer og årsaken til sjøulykkene.

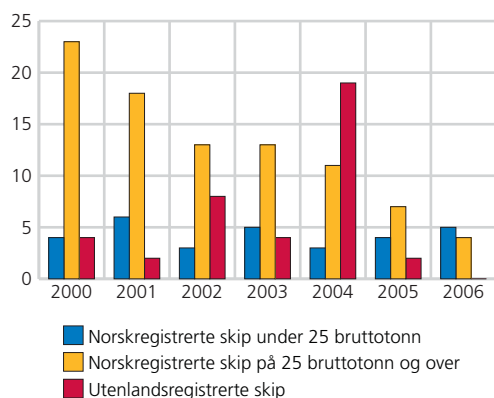
Boks 4.3.1. Omfang av statistikken

Statistikken gir tall på forliste og havarete skip samt tall på omkomne og skadde som følge av ulykker til sjøs. Den omfatter alle ulykker med norskregistrerte skip, utenlandsregistrerte skip i norsk farvann, personulykker som skjer uten skade på skip og ulykker med fritidsbåter. Statistikken er produsert på grunnlag av data fra Sjøfartsdirektoratet, som får sine data fra sjøfartsinspektørene. En hendelse skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet når noen har eller antas å ha mistet livet eller er kommet betydelig til skade i forbindelse med skipets drift. Det skal også rapporteres dersom skipet har grunnstøtt, kollidert, er forsvunnet, forlatt i sjøen eller har vært en hendelse som har ført til skade av betydning på skipet eller eiendom utenfor skipet. I tillegg skal det rapporteres ved alvorlige forgiftninger om bord, utslipp eller sannsynlig utslipp til sjø og ved skade på person som har medført medisinsk behandling eller fravær utover innværende skift.

Ni omkom i sjøulykker i 2006

- Tallet på drepte eller skadde i sjøulykker varierer fra år til år og er veldig påvirket av enkelthendelser. Selv om antallet varierer, viser statistikken at utviklingen går i riktig retning.
- Det var 55 omkomne i treårsperioden 2004-2006, mot 72 omkomne i treårsperioden 2001-2003 (figur 4.3.1).

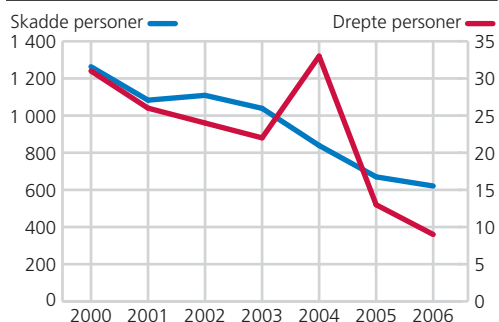
Figur 4.3.1. Omkomne i sjøulykker. 2000-2006



Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

- Antall drepte på norskregistrerte skip ble redusert fra 27 i 2000 til ni i 2006.
- I 2004 var det 19 omkomne på utenlandsregistrerte skip. Dette skyldtes en stor enkeltulykke.
- Også tallet på skadde personer i sjøulykker er betydelig redusert fra 2000 til 2006 (figur 4.3.2).
- Drøyt 1 200 ble skadd i slike ulykker i 2000. Tilsvarende tall i 2006 var i overkant av 600.

Figur 4.3.2. Skadde og drepte. 2000-2006



Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

Tabell 4.3.1. Skadde og drepte, etter skipstype. 2000-2006

År	Totalt		Tankskip		Bulkskip		Stykkogods-/ andre tørrlastskip		Passasjerskip/ ferge	
	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde
2000	31	1 263	2	216	4	73	13	120	1	353
2001	26	1 083	3	221	1	90	6	105	3	269
2002	24	1 109	4	203	1	75	4	82	1	285
2003	22	1 039	3	171	-	64	5	67	1	309
2004	33	839	1	113	21	45	4	54	2	279
2005	13	670	1	74	2	40	3	39	1	221
2006	9	621	2	65	-	29	-	49	1	182
	Offshorefartøy		Slepefartøy og redningsfartøy		Fiske-/ fangstfartøy		Spesialfartøy og hjelpefartøy		Annet	
	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde
2000	-	98	1	11	10	346	-	43	-	3
2001	1	73	1	6	8	283	3	32	-	4
2002	1	101	-	9	13	301	-	52	-	1
2003	-	89	-	9	12	282	1	47	-	1
2004	-	80	1	4	4	224	-	36	-	4
2005	-	59	-	3	5	200	1	30	-	4
2006	-	73	-	4	6	192	-	22	-	5

Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

Flest skadde på passasjerskip og ferge

- Av i alt 6 782 rapporterte drepte og skadde i sjuårsperioden 2000-2006 var det flest ulykker om bord på passasjerskip/ferger og fiskefartøyer, henholdsvis 1 908 og 1 886 drepte og skadde (tabell 4.3.1 og 4.3.2).
- Selv om de fleste personulykkene skjedde om bord på passasjerskip/ferger, var det få omkomne på denne skipstypen («bare» 10 drepte) i forhold til andre skipstyper i perioden 2000-2006.
- 158 omkom i sjuårsperioden 2000-2006, 58 av disse på grunn av ulykke med fiskefartøy og 35 på grunn av ulykke med stykkgodsskip.
- I 2006 krevde sjøulykkene ni menneskeliv. Dette var fire færre omkomne enn i 2005 og 24 færre enn i 2004.

- Hele 6 620 personer ble skadd eller drept i ulykker hvor det ikke ble skade på skipet (tabell 4.3.2).
- Som følge av skade på skip omkom 23 personer i perioden, mens 33 ble skadd. 16 personer ble drept eller skadd i samband med kollisjon. Det var 36 skadde, men ingen drepte, i ulykker som skyldtes kontaktskade med kaier/bruer.

Grunnstøtingsulykker mest vanlig

- Over 50 prosent av sjøulykkene i alt for perioden 2000-2006 skyldtes grunnstøting, 17 prosent skyldtes kollisjon, og 11 prosent skyldtes kontaktskader med kaier, bruer og så videre (tabell 4.3.3).
- En inndeling etter farvannstype viser at de fleste ulykkene, det vil si 34 prosent, skjedde ved manøvrering i trangt kystfarvann. 23 prosent av ulykkene skjedde i ytre kystfarvann. Det skjedde også mange ulykker i havneområdet (22 prosent).

Tabell 4.3.2. **Skadde og drepte, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006**

Hendelse	Totalt		Tankskip		Bulkskip		Stykkogods-/ andre tørrlastskip		Passasjerskip/ ferger	
	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde
Totalt	158	6 624	16	1 063	29	416	35	516	10	1 898
Brann/eksplosjon	3	23	1	3	2	2	-	5	-	2
Fartøy er savnet, forsvunnet	10	1	-	-	-	-	3	-	-	-
Grunnstøting	23	33	-	-	18	-	2	1	-	16
Hardtværskade	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kantring	6	3	-	-	-	-	4	-	-	-
Kollisjon	11	5	-	1	-	-	7	-	-	1
Kontaktskade, kaier, broer	-	36	-	-	-	-	-	-	-	33
Annen ulykke	2	5	-	1	-	-	-	-	-	-
Personulykke	102	6 518	15	1 058	9	414	19	510	10	1 846
	Offshore- fartøy		Slepefartøy og redningsfartøy		Fiske-/ fangstfartøy		Spesialfartøy og hjulfartøy		Annet	
	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde	Drepte	Skadde
Totalt	2	573	3	46	58	1 828	5	262	-	22
Brann/eksplosjon	-	4	-	-	-	7	-	-	-	-
Fartøy er savnet, forsvunnet	-	-	-	-	7	1	-	-	-	-
Grunnstøting	-	-	1	-	2	13	-	3	-	-
Hardtværskade	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Kantring	-	-	-	-	2	2	-	1	-	-
Kollisjon	-	-	-	-	4	3	-	-	-	-
Kontaktskade, kaier, broer	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Annen ulykke	-	-	-	3	-	1	2	-	-	-
Personulykke	2	569	2	43	42	1 801	3	255	-	22

Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

Flest fiske- og fangstfartøyer involvert i sjøulykker

- Fordelingen etter skipstyper viser at det er fiskefartøyer som er mest involvert i sjøulykker. Det var 326 rapporterte hendelser med fiskefartøyer i de sju årene fra 2000 til 2006.
- Etter fiskefartøyer er det passasjerskip/ferger som har flest rapporterte hendelser. Det var 241 rapporterte hendelser med passasjerskip/ferger i sjuårsperioden.

- Dernest kom stykkogodsskip med 224 hendelser, bulkskip (85), tankskip (67), spesialskip (34), offshore (26), slepefartøyer (15) og diverse skipstyper med 8 hendelser.
- Selv om grunnstøting er den vanligste ulykkesårsaken totalt sett, gjelder ikke dette for tankskip, offshore og skipstypen «annet».
- Både tankskip og offshorefartøyer er hyppigst involvert i kollisjoner, dernest grunnstøting.

Tabell 4.3.3. Antall havari/forlis, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006

Hendelse	Totalt	Tankskip	Bulkskip	Stykkogods/ andre tørrlastskip	Passasjerskip/ ferger
Totalt	1 026	67	85	224	241
Brann/eksplosjon	109	11	4	13	15
Fartøy er savnet, forsvunnet	6	-	-	1	-
Grunnstøting	523	18	51	127	131
Hardtværskade	11	-	-	4	2
Kantring	25	-	1	5	1
Kollisjon	179	26	18	39	18
Kontaktskade, kaier, broer	114	4	4	22	68
Lekkasje	22	3	1	3	-
Miljøskade/forurensing	2	-	1	1	-
Stabilitetssvikt uten kantring	1	-	-	1	-
Annen ulykke	34	5	5	8	6
Gjennomsnittlig alder	24	18	19	28	21
	Offshore- fartøy	Slepefartøy og redningsfartøy	Fiske-/ fangstfartøy	Spesialfartøy og hjelpefartøy	Annet
Totalt	26	15	326	34	8
Brann/Eksplosjon	2	-	60	3	1
Fartøy er savnet, forsvunnet	-	-	5	-	-
Grunnstøting	9	7	157	21	2
Hardtværskade	-	-	5	-	-
Kantring	-	3	13	2	-
Kollisjon	11	1	61	1	4
Kontaktskade, Kaier, broer	3	-	10	2	1
Lekkasje	-	1	12	2	-
Miljøskade/Forurensing	-	-	-	-	-
Stabilitetssvikt uten kantring	-	-	-	-	-
Annen ulykke	1	3	3	3	-
Gjennomsnittlig alder	20	37	25	19	44

Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

- For passasjerskip/ferger er kontaktskade den nest hyppigste hendelsen. Grunnen til dette er at de fleste passasjerskip/ferger går i rute med hyppige anløp, i motsetning til mange av de andre skipstypene som seiler over lengre distanser og har relativt få anløp.
- Den gjennomsnittlige alderen på skipene som var involvert i skipsulykker, var 24 år.
- Bortsett fra kategorien «annet» er snittalderen på skip involvert i sjøulykker høyest for skipstypen slepefartøy og lavest for skipstypen tankskip.

Mest tankskipstonnasje involvert i ulykker

- Tabell 4.3.4 viser havarert eller forlist bruttotonnasje fordelt på skipstype og hendelse. Ved å se denne tabellen i sammenheng med forrige tabell er det dessuten mulig å si noe om størrelsen på skipene som er involvert i ulykkene.
- Tankskipene dominerer skipsulykkene målt i bruttotonnasje med en andel på nesten 43 prosent (tabell 4.3.4). Kollisjon er den viktigste ulykkestypen blant

tankskipene, med nesten halvparten av disse skipenes bruttotonnasje involvert.

- Tankskip og bulkskip er de største skipene som er involvert i sjøulykker, med en gjennomsnittlig bruttotonnasje på henholdsvis 31 000 og 13 000 bruttotonn.
- Det er nesten tre ganger så mange ulykker i samband med grunnstøting som med kollisjon. Forlist/havarert bruttotonnasje som skyldes kollisjon, utgjør likevel 40 prosent mer enn forlist/havarert tonnasje som skyldes grunnstøting.

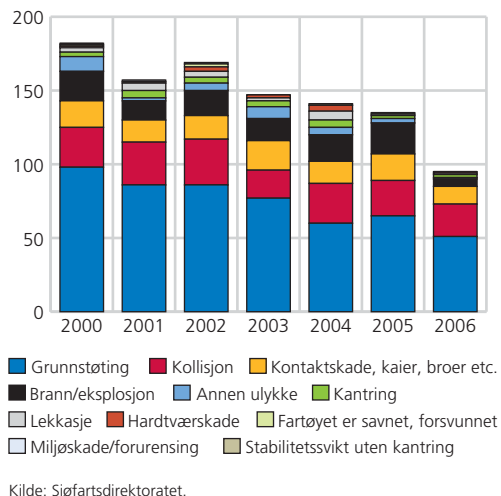
Tabell 4.3.4. **Totalt forlist/havarert bruttotonnasje, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006**

Hendelse	Totalt	Tankskip	Bulkskip	Stykkogods/ andre tørrlastskip	Passasjerskip/ ferger
Totalt	4 787 928	2 049 284	1 064 617	857 359	612 146
Brann/Eksplosjon	526 881	293 818	33 237	25 260	137 789
Fartøy er savnet, forsvunnet	236	-	-	212	-
Grunnstøting	1 345 858	419 103	306 592	382 027	163 573
Hardtværskade	14 198	-	-	13 517	337
Kantring	5 498	-	2 023	2 226	-
Kollisjon	1 878 489	959 529	515 763	222 944	107 006
Kontaktskade, Kaier, broer	511 648	77 969	67 981	156 111	200 226
Lekkasje	122 942	117 113	634	2 083	-
Miljøskade/Forurensing	3 165	-	2 171	994	-
Stabilitetssvikt uten kantring	2 380	-	-	2 380	-
Annen ulykke	376 633	181 752	136 216	49 605	3 215
	Offshorefartøy	Slepefartøy og redningsfartøy	Fiske-/ fangstfartøy	Spesialfartøy og hjelpefartøy	Annet
Totalt	72 076	2 258	59 647	27 171	43 370
Brann/Eksplosjon	12 393	-	9 780	5 446	9 158
Fartøy er savnet, forsvunnet	-	-	24	-	-
Grunnstøting	18 990	1 356	33 898	19 870	449
Hardtværskade	-	-	344	-	-
Kantring	-	122	679	448	-
Kollisjon	29 914	297	9 936	-	33 100
Kontaktskade, Kaier, broer	5 994	-	2 411	293	663
Lekkasje	-	81	2 529	502	-
Miljøskade/Forurensing	-	-	-	-	-
Stabilitetssvikt uten kantring	-	-	-	-	-
Annen ulykke	4 785	402	46	612	-

Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

- For passasjerskip/ferger er det flest hendelser som har sin årsak i grunnstøting og kontaktskader med kaier/bruer.
- Det var små endringer i andelen som de ulike typene av hendelser utgjorde av alle sjøulykker fra 2000 til 2006 (figur 4.3.3), men det var en betydelig nedgang i antall ulykker i perioden.
- I 2006 ble det registrert 95 sjøulykker. I 2000 var det hele 182 sjøulykker.
- De fleste ulykkene i 2006 skyldtes grunnstøting og kollisjon, henholdsvis 51 og 22 ulykker. Dette tilsvarte drøyt tre fjerdedeler av samtlige skipsulykker dette året.

Figur 4.3.3. Antall skipsulykker, etter år og hendelse. 2000-2006



Tabell 4.3.5. Antall havari/forlis, etter geografisk område og skipstype. Sum 2000-2006

Hendelse	Totalt	Tankskip	Bulkskip	Stykksgods/ andre tørrlastskip	Passasjer- skip/ferger	
Totalt	1 026	67	85	224	241	
Øst for Lindesnes	65	2	1	21	26	
Lindesnes til Bergen	161	3	10	51	63	
Fra og med Bergen til Trondheim	173	5	17	42	56	
Fra og med Trondheim til Tromsø	275	2	18	43	65	
Fra og med Tromsø til Varangerfjorden	116	1	3	5	12	
Norsk kontinentalsokkel (inkl. Svalbard, Jan Mayen, Bjørnøya)	20	0	0	2	5	
Annet innenriks	1	0	0	0	1	
Andre farvann ¹	196	53	35	59	10	
Annet	19	1	1	1	3	
		Offshore- fartøy	Slepefartøy og rednings- fartøy	Fiske-/ fangst- fartøy	Spesialfartøy og hjelpefartøy	Annet
Totalt	26	15	326	34	8	
Øst for Lindesnes	0	0	11	2	2	
Lindesnes til Bergen	3	4	22	4	1	
Fra og med Bergen til Trondheim	7	3	38	4	1	
Fra og med Trondheim til Tromsø	0	4	135	8	0	
Fra og med Tromsø til Varangerfjorden	0	0	91	4	0	
Norsk kontinentalsokkel (inkl. Svalbard, Jan Mayen, Bjørnøya)	2	0	6	5	0	
Annet innenriks	0	0	0	0	0	
Andre farvann ¹	14	2	15	4	4	
Annet	0	2	8	3	0	

¹ Andre farvann betyr ikke-norske farvann.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

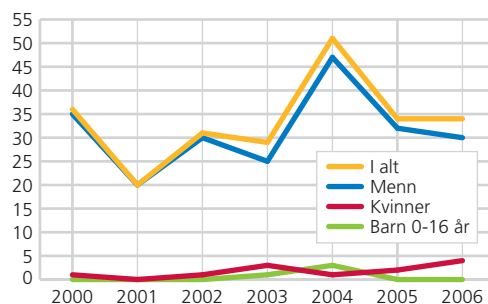
Flest ulykker fra Trondheim til Tromsø

- Av i alt 1 026 ulykker fra 2000 til 2006 skjedde det 275 ulykker på strekningen Trondheim–Tromsø (tabell 4.3.5). I tillegg var det 173 ulykker på strekningen Bergen–Trondheim og 161 ulykker på strekningen Lindesnes–Bergen.
- På strekningen Trondheim–Tromsø stod fiske-/fangstfartøy for 49 prosent av ulykkene. Lenger nord, fra og med Tromsø til Varangerfjorden, var andelen av hendelsene som var knyttet til fiske-/fangstfartøy, hele 78 prosent.
- På strekningen Bergen–Trondheim utgjorde passasjerskip/ferger 32 prosent og stykkgodsskip 24 prosent av ulykkene.
- På strekningen Lindesnes–Bergen hadde passasjerskip/ferger 39 prosent av ulykkene. Stykkgodsskip stod for 32 prosent av ulykkene på den samme strekningen.
- For skipstypen tankskip som har størst andel av forlist/havarent bruttotonnasje, skjer de fleste ulykkene i utenriks farvann.

34 døde i fritidsbåtulykker i 2006

- Tall fra Sjøfartsdirektoratet viser at 34 døde i fritidsbåtulykker i 2006 (figur 4.3.4). Det var det samme antallet som i 2005, men betydelig færre enn i 2004 da 51 personer døde.
- Av de 34 døde var 30 menn, og 24 var over 40 år. Elleve av de døde var påvirket av alkohol, og 26 hadde ikke brukt redningsvest.
- Den vanligste dødsårsaken var fall over bord. 19 personer døde av dette.
- 2004 var et spesielt tungt år da hele tre barn i alderen 0-16 år omkom i ulykker med fritidsbåter.

Figur 4.3.4. Omkomne i fritidsbåtulykker. Menn, kvinner og barn. 2000-2006



Kilde: Sjøfartsdirektoratet.

Boks 4.3.2. Definisjoner

Skadde: Samtlige ulykker som følge av forgiftning, fravær utover det dag-/nattskiftet da skaden inntraff, medisinsk behandling. Også arbeidsrelaterte sykdommer, sykdommer som etter all sannsynlighet skyldes arbeidsrelaterte forhold, uavhengig om det har skjedd om bord, på den skaddes/sykes fritid, i arbeidstiden, på land, til eller fra fartøyet.

Forlis: Totaltap av skip.

Havari: Skade på skip når skaden kan repareres.

Forlis og havari er ikke helt entydige begrep. En båt som er sunket, og altså regnet som forlist, kan seinere bli hevet og reparert. Det kan også hende at en båt som for eksempel etter brann i første omgang er vurdert som repareringsverdig og regnet som havarent, seinere blir kondemnert, slik at den burde vært regnet som forlist.

Kilde

Sjøfartsdirektoratet
(<http://www.sjofartsdir.no>)

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Edvard.Andreassen@ssb.no)

4.4. Luftfartsulykker

Luftfartsulykker og hendelser skal rapporteres fra utøvere i sivil luftfart til Luftfartstilsynet (LT) og Statens havarikommisjon for transport (SHT) i henhold til FOR 2006-12-08 nr. 1393: Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser med videre. Formålet med rapporteringen er å forebygge ulykker og forbedre flysikkerheten.

Boks 4.4.1. Omfang av statistikken

Luftfartsulykkesstatistikken omfatter alle ulykker og hendelser innenfor norsk sivil luftfart som innrapporteres til Luftfartstilsynet. Ulykkesstatistikken innbefatter både norske og utenlandske luftfartøyer innenfor norsk tilsynsområde.

To dødsulykker innenfor flyging i både 2005 og 2006

- Det var ingen dødsulykker i ruteflyging i 2005 (tabell 4.4.1). Innenfor annen ervervsmessig flyging og privat-/klubbflyging var det derimot én dødsulykke i hver kategori med totalt tre omkomne personer.
- De fleste innrapporterte hendelser i 2005 skjedde innenfor ruteflyging. Det var totalt 172 ulykker og hendelser dette året, derav 106 innenfor ruteflyging.
- De to dødsulykkene i 2005 skjedde ved Sunndal og Bærum. To personer omkom da et privatfly krasjet på et islagt vann utenfor Sunndal, og en person døde i en rundflyging med helikopter ved Kolsåstoppen i Bærum.
- I 2006 var det også to dødsulykker. Begge skjedde innenfor annen ervervsmessig flyging. Den ene ulykken skjedde ved Voss der både piloten og en passasjer omkom da helikopteret de satt i falt i bakken. Den andre dødsulykken skjedde da et mindre fly skar ut av rullebanen på Stord. Tre passasjerer og en kabinansatt omkom i denne ulykken. Flyet var utenlandsregistrert.
- Det var én ulykke i ruteflyging i 2006. Antall hendelser gikk ned fra 104 til 88.
- Totalt var det 157 ulykker og hendelser i 2006, en nedgang på 9 prosent fra 2005. Det var likevel noen flere ulykker og hendelser innenfor både annen ervervsmessig flyging og privat-/klubbflyging i 2006.

Tabell 4.4.1. Luftfartsulykker og hendelser, etter type flygevirksomhet. 2005-2006

	Ulykker og hendelser i alt		Hendelser		Ulykker		Dødsulykker	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
I alt	172	157	157	141	13	14	2	2
Ruteflyging	106	89	104	88	2	1	-	-
All annen ervervsmessig flyging	34	35	28	27	5	6	1	2
Privat-/klubbflyging	28	33	21	26	6	7	1	-
Annet	4	-	4	-	-	-	-	-

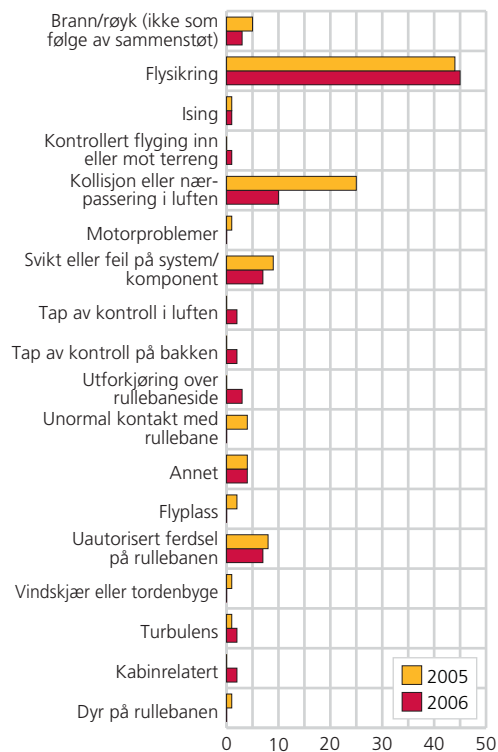
Kilde: Luftfartstilsynet.

Flysikring hyppigste ulykkesårsak innenfor ruteflyging

- Ervervsmessig flyging er her delt inn i to hovedkategorier. Den ene omfatter all ruteflyging med passasjerer. Den andre omfatter all annen ervervsmessig flyging: charterflyging, taxifyging, godsflyging, luftambulans, ervervsmessig skoleflyging, anleggsarbeid med helikopter og all annen arbeidsflyging (aerial work).
- Figur 4.4.1 viser hvilken kategori eller årsak de forskjellige ulykkene og hendelsene har innenfor ruteflyging. Figur 4.4.2 og 4.4.3 viser det tilsvarende for annen ervervsmessig flyging og privat-/klubbflyging.

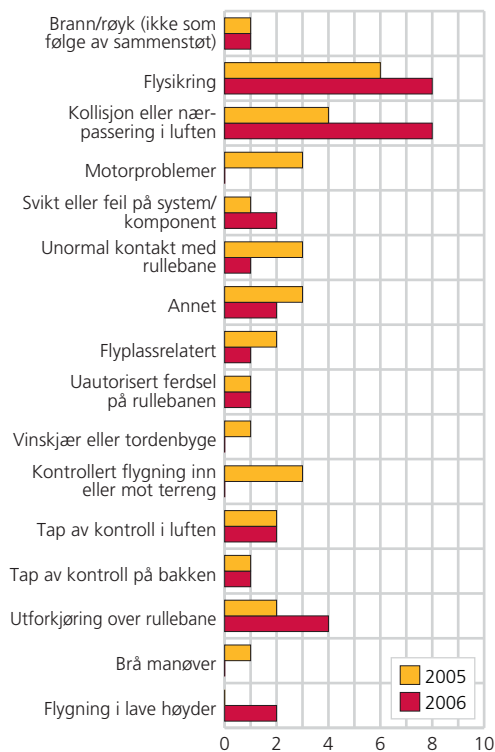
- Den viktigste årsaken til ulykkene og hendelsene innenfor ruteflyging i 2005 var flysikring eller kollisjon/nærpassering i luften (figur 4.4.1). 44 av ulykkene og hendelsene skyldtes flysikring, mens 25 skyldtes kollisjon eller nærpassering i luften.
- Det var endringer i årsaksforholdene fra 2005 til 2006. 45 av ulykkene og hendelsene skyldtes flysikring, mens antall ulykker og hendelser på grunn av kollisjon eller nærpassering i luften var redusert fra 25 til 10.
- Andre viktige årsaker til ulykker og hendelser er svikt eller feil på system/komponent og uautorisert ferdseil på rullebanen i form av kjøretøy, luftfartøy eller person.

Figur 4.4.1. Ulykker og hendelser innenfor ruteflyging, etter årsak. 2005-2006



Kilde: Luftfartstilsynet.

Figur 4.4.2. Ulykker og hendelser innenfor annen ervervsmessig flyging, etter årsak. 2005 og 2006



Kilde: Luftfartstilsynet.

Dobling av antall kollisjoner eller nærpasseringer i luften

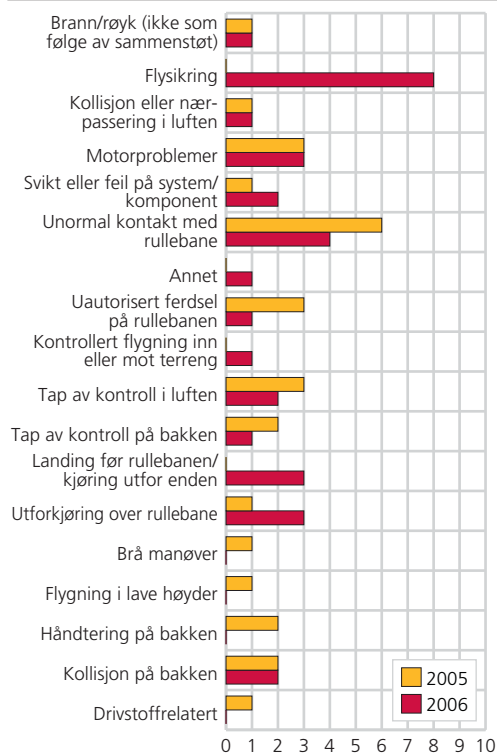
- Også innenfor annen ervervsmessig flyging er mangelfull flysikring den viktigste årsaken til ulykker og hendelser (figur 4.4.2). Seks av ulykkene og hendelsene i 2005 og åtte i 2006 skyldtes nettopp mangelfull flysikring. Den nest viktigste kategorien er kollisjon eller nærpassering i luften. I 2005 var det fire slike innenfor annen ervervsmessig flyging, mens tallet var økt til åtte i 2006.
- To av ulykkene innenfor annen ervervsmessig flyging i 2005 skyldtes unormal kontakt med rullebane mens kontrollert flyging inn eller mot terreng stod for ytterligere to av ulykkene. Det var tre hendelser og en ulykke som skyldtes utforkjøring over rullebane i 2006.
- Det var to dødsulykker i alt i 2005. Dødsulykken innenfor annen ervervsmessig flyging skyldtes brå manøver.
- Begge dødsulykkene i 2006 skjedde innenfor annen ervervsmessig flyging. Ulykken på Stord skyldtes utforkjøring over rullebane, mens ulykken ved Voss kategoriseres som annen årsak. Årsaken til denne ulykken var at helikopteret mistet halerotoren.

Unormal kontakt med rullebane viktig ulykkes-/hendelsesårsak for privatfly og klubbfly

- Det er betydelige forskjeller i årsaksforholdene til en ulykke når privat- og klubbflyging sammenlignes med ervervsmessig flyging. Den viktigste kategorien for ulykker og hendelser for privat- og klubbflyging var i 2005 unormal kontakt med rullebane for fire av ulykkene og ytterligere to hendelser (figur 4.4.3).

- Uautorisert ferdsel på rullebanen, motorproblemer og tap av kontroll i luften var også viktige årsaker til ulykkene og hendelsene innenfor denne virksomheten i 2005.
- I 2006 hadde flysikring overtatt som den viktigste årsaken til ulykker og hendelser. Åtte av hendelsene innenfor privat-/klubbflyging skyldtes flysikring. Året før var det ingen i denne kategorien.
- Innenfor privat- og klubbflyging var tap av kontroll over luftfartøyet i luften årsaken til den ene dødsulykken i 2005.

Figur 4.4.3. Ulykker og hendelser innenfor privat- og klubbflyging, etter årsak. 2005 og 2006



Kilde: Luftfartstilsynet.

Antall ulykker innenfor ruteflyging som normalt i 2006

- Tabell 4.4.2 viser utviklingen i antall ulykker og dødsulykker med norskregistrerte luftfartøyer i perioden 1996 til 2005 samt for 2006. Siden dødsulykken på Stord skjedde med et utenlandsregistrert luftfartøy, er den ikke med i tabellen.
- Det var i gjennomsnitt nesten én ulykke per år i ruteflyging i tiårsperioden 1996-2005. Det var også én ulykke innenfor ruteflyging i 2006.
- Det var over fem ulykker per år i gjennomsnitt i annen ervervsmessig flyging fra 1996 til 2005.
- Innenfor privat- og klubbflyging var det totalt 112 ulykker i løpet av de samme

ti årene. Denne type virksomhet er altså betydelig mer risikofylt enn ervervsmessig flyging. Ruteflyging er den tryggeste virksomheten innenfor luftfart, etterfulgt av annen ervervsmessig flyging.

- De sju ulykkene innenfor privatflyging og klubbflyging i 2006 var godt under gjennomsnittet på 11,2 for de ti forutgående årene.
- Det var ingen dødsulykker innenfor ruteflyging i perioden. Innenfor annen ervervsmessig flyging og i privat- og klubbflyging var det åtte dødsulykker i alt i hver kategori fra 1996 til 2005. 1998 var det verste året for annen ervervsmessig flyging med tre dødsulykker. Tilsvarende var det to dødsulykker i både 1997 og 2003 i privatflyging og klubbflyging.

Tabell 4.4.2. Luftfartsulykker med norskregistrerte luftfartøyer. 1996-2005 og 2006

	Antall ulykker innenfor ervervsmessig flyging											1996-2005	Årlig gj.sn. 1996-2005	2006
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005				
Ruteflyging	-	1	-	1	2	2	-	2	-	1	9	0,9	1	
All annen ervervsmessig	3	8	6	5	5	3	8	4	5	6	53	5,3	5	
Privat- og klubbflyging	8	13	7	9	16	15	12	16	9	7	112	11,2	7	
	Av dette dødsulykker											Siste 10 år	Årlig gj.sn. 1996-2005	2006
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005					
Ruteflyging	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	
All annen ervervsmessig	1	1	3	1	1	-	-	-	-	1	8	0,8	1	
Privat- og klubbflyging	-	2	-	1	-	1	1	2	-	1	8	0,8	0	
	Omkomne i alt											Siste 10 år	Årlig gj.sn. 1996-2005	2006
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005					
	4	14	8	3	1	3	2	3	-	3	41	4,1	2	

Kilde: Luftfartstilsynet.

- I 2006 var det som tidligere nevnt to dødsulykker innenfor annen ervervs-messig flyging. Dette var omtrent på nivå med gjennomsnittet for tiårsperioden 1996-2005 da gjennomsnittet var 0,8 per år.
- Det var to drepte i flyulykker med norskregistrerte luftfartøyer i 2006. De fire som omkom på Stord, reiste med et utenlandsregistrert fly og er derfor ikke med i denne oversikten. Antall drepte varierer mye fra år til år; i 1997 var det 14 omkomne i luftfartsulykker, mens ingen omkom i 2004.

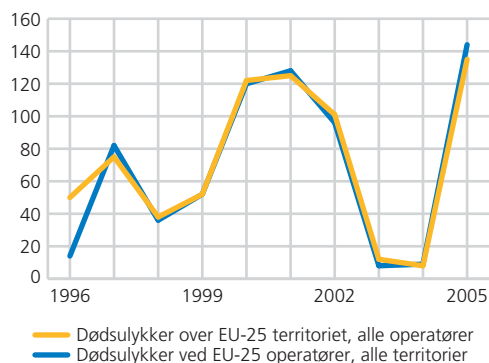
135 liv gikk tapt i luftfartsulykker i EU i 2005

- Figur 4.4.4 viser utviklingen i antall omkomne i flyulykker fra 1996 til 2005. Det er to indikatorer, den første viser omkomne i dødsulykker i EU-25 uavhengig av om operatøren var registrert i EU eller ikke, og den andre viser omkomne i dødsulykker i verden der EU-operatører var involvert.
- Årsaken til at de to indikatorene følger hverandre så tett, er at de fleste store ulykkene i perioden var innenfor EU-25 området, forårsaket av operatører som var registrert i EU.
- I år 2000 ble 109 av i alt 122 omkomne dette året drept i en ulykke med et Concorde-fly i Paris. En ulykke i Milan i 2001 drepte 110 av de totalt 125 drepte det året. En ulykke i Hellas var skyld i 121 av de 135 døde i luftfartsulykker i 2005.
- I 2002 er også de to indikatorene jevnstore. Tallet på ulykker over EU-territoriet var 101, mens tallet på ulykker når det gjelder EU-operatører, var 96. Det er likevel forskjellige ulykker som er med i de to indikatorene. Én operatør som ikke er registrert i EU, stod for 96 av

dødsulykkene over EU-territoriet i 2002. Ulykken skjedde i Sør-Tyskland. Tilsvarende var det flere mindre ulykker som utgjorde de 96 dødsulykkene som gjaldt EU-operatører i verden.

- Mens tabell 4.4.2 viser at det var 41 omkomne i ulykker med norskregistrerte luftfartøyer i Norge og i utlandet i perioden 1996-2005, var det om lag 700 omkomne i EU-25 i det samme tidsrommet.

Figur 4.4.4. **Omkomne i internasjonale luftfartsulykker. 1996-2005**



Kilde: Eurostat & Airclaims.

Boks 4.4.2. Definisjoner

Med **ulykker** menes dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

Hendelser er begivenheter som har eller vil kunne ha en ugunstig innvirkning på sikkerheten.

Kilder

Luftfartstilsynet
(<http://www.luftfartstilsynet.no>)

Eurostat (<http://www.europa.eu.int/comm/eurostat>)

Asbjorn.Willy.Wethal@ssb.no

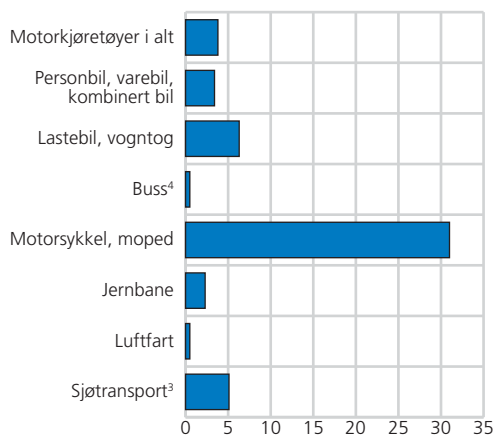
4.5. Ulykkesrisiko

De aller fleste dødsulykkene som følge av transportvirksomhet skjer i veitrafikken. Veitrafikkulykkene skiller seg fra ulykkene i de andre transportformene ved at det skjer svært mange ulykker, men at skadegraden i de fleste ulykkene er lav. For de andre transportformene, er det færre transportmidler, men ofte flere personer, involvert i hver ulykke.

Boks 4.5.1. Omfang av statistikken

Dette kapittelet bygger på data fra flere transportformer. Disse er behandlet hver for seg i kapitlene 4.1.-4.4. I dette kapittelet forsøker vi å sammenligne risikoen for å bli skadd i en ulykke, etter type transportmiddel. For at en slik sammenligning skal være meningsfull, må definisjonen av transportulykke og skadegrad være harmonisert. Dette er ikke tilfelle i dag. Vi har i dette avsnittet derfor kun sammenlignet drepte i transportulykker, hvor definisjonene i praksis er de samme.

Figur 4.5.1. **Personer omkommet i transportulykker per milliard personkilometer^{1, 2}. Gjennomsnitt for perioden 2000-2006**



¹ Risikotallene omfatter transportarbeidet bare for reisende med transportmiddelet.

² Det er ikke beregnet personkilometer for lastebil og vogntog. I stedet er det brukt kjøretøykilometer som eksponeringsmål, og antatt at personbelegget i lastebilen=1.

³ For sjøtransport er ikke fritidsbåtulykker tatt med. Personkilometer for sjø omfatter rutefart og persontransport på bilfergeruter.

⁴ Det er ikke beregnet personkilometer for turbusser.

Kilde: Veitransport og jernbane: Statistisk sentralbyrå.

Sjøtransport: Sjøfartsdirektoratet. Lufttransport: AVINOR.

Desidert størst risiko for å omkomme i trafikken på motorsykkel og moped

- Risikoen for å bli drept i trafikken er størst for trafikkenhetene motorsykkel og moped, med 31 drepte per milliard personkilometer i gjennomsnitt for perioden 2000-2006 (figur 4.5.1).
- Både buss og fly er svært sikre transportformer med i gjennomsnitt godt under én omkommet per milliard personkilometer i gjennomsnitt i den samme perioden.
- Jernbane er også en sikker transportform, men risikonivået for perioden 2000-2006 dras opp som følge av Åsta-ulykken i 2000.
- Det er litt mindre trygt å kjøre lastebil og vogntog enn annen biltransport, regnet slik vi har gjort i dette avsnittet. Risikoen er beregnet til 6,3 omkomne per milliard personkilometer for lastebil og vogntog, mot 3,4 for personbil og varebil (inkludert drosje). Merk at vi har beregnet at det

Boks 4.5.2. Passasjerkilometer som eksponeringsgrunnlag

For noen av transportformene er også drepte i ulykker med godstransport inkludert. Ved å bruke bare personkilometer som eksponering vil disse transportformene få en noe høyere risiko enn om: a) ulykkene forbundet med godstransport hadde vært holdt utenfor (noe vi ikke har mulighet for), eller at b) også tonnkilometer hadde vært vektet inn i eksponeringsgrunnlaget. Denne problemstillingen er mer utførlig omtalt i kapittel 4.2. jernbane, én av transportformene som berøres av dette.

bare er én person i lastebilen, slik at kjøretøykilometer er satt lik personkilometer.

Veitrafikken tar flest liv, men det er også mange fritidsbåtulykker

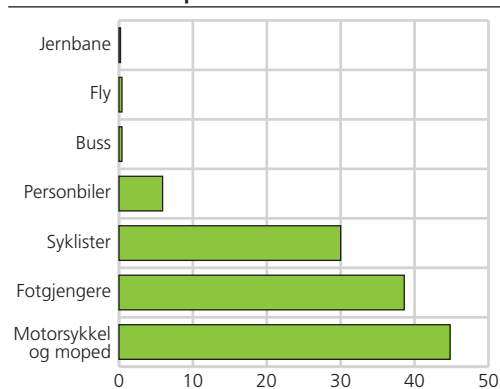
- I alt har det omkommet 1 903 personer i transportulykker siden 2000.
- 1 576 personer har omkommet i ulykker der motorkjøretøy er involvert (tabell 4.5.1). 78 prosent (1 224 personer) har omkommet i personbil, varebil eller kombinert bil.

- Det har i disse sju årene omkommet 272 personer på motorsykkel og moped.
- Fritidsbåtulykkene tar også mange liv. 235 personer har omkommet i slike ulykker siden 2000.
- Færrest har omkommet i fly. 14 personer er registrert omkommet i perioden.

Myke trafikanter er utsatt

- Mens Norge hadde litt over 30 drepte per milliard personkilometer for motorsykkel og moped (gjennomsnitt for perioden 2000-2006), var det tilsvarende tallet for EU-15 nær 45 personer (2001-tall, figur 4.5.2).
- For fly og buss er risikoen som er målt på denne måten, omtrent den samme i resten av Europa som i Norge. Også for jernbanen er risikoen omtrent den samme, men Åsta-ulykken i 2000 drar opp snittet for Norge.
- Myke trafikanter er også utsatt. I de 15 EU landene som figur 4.5.2 omfatter, var det nesten 40 drepte fotgjengere per milliard personkilometer. Risikoen for syklister er også høy, med 30 drepte.

Figur 4.5.2. **Omkomne per milliard personkilometer for ulike transportmåter i EU-15. 2001**



Kilde: European Commission, 2003.

Tabell 4.5.1. **Personer drept i transportulykker, etter trafikkenhet. 2000-2006**

	Motorkjøretøyer					Jernbane	Luftfart	Sjøtransport		
	I alt	Personbil, varebil, kombinert bil	Lastebil, vogntog	Buss	Motor sykkel, moped			I alt	Skip	Fritidsbåter
I alt										
2000-2006	1 576	1 224	65	15	272	51	14	262	27	235
2000	270	205	13	6	46	31	1	45	11	36
2001	222	177	9	3	33	6	3	24	0	20
2002	258	204	8	3	43	3	2	34	5	31
2003	226	176	11	2	37	5	3	35	6	29
2004	219	172	5	1	41	2	0	55	3	51
2005	184	138	11	0	35	3	3	36	2	34
2006	197	152	8	0	37	1	2	36	0	34

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 4.5.3. Definisjoner

Personkilometer: tallet på passasjerer på én tur multiplisert med kjørt distanse.

Tonnkilometer: transportmengden for én tur multiplisert med kjørt distanse.

Kilder

European Commission (http://www.ec.europa.eu/index_en.htm)

Sjøfartsdirektoratet
(<http://www.sjofartsdir.no/no/>)

AVINOR (<http://www.avinor.no/>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

5. Veitransport

Veitransport er en dominerende transportform i Norge, i likhet med de fleste høyt industrialiserte land ellers i verden. Dette langstrakte landet i utkanten av Europa, med stort areal og en spredt bosetting og næringsstruktur, genererer et stort transportbehov. Det er lange transportavstander til de viktigste markedene, både for import- og eksportvarer. Det er bare på en begrenset del av veinettet det er reelle konkurranseflater, det vil si at alternative transportmuligheter som jernbane eller sjøtransport er tilgjengelig. Spredt bosetting gjør det også vanskelig å tilby kollektive transporttjenester til alle, og for mange er personbilen det eneste tilgjengelige transportmiddelet.

Karl.Eirik.Engebretsen@ssb.no

5.1. Nøkkeltall for næringen veitransport

Veitransportnæringen består av næringsundergruppene rutebiltransport, drosjebiltransport, landtransport med passasjerer ellers og godstransport på vei. Lastebiltransporten dominerer, og stod i 2006 for hele 68 prosent av omsetningen i næringen. Spedisjon inngår ikke i veitransportnæringene, men er likevel omtalt her fordi samlasterne er plassert i spedisjonsnæringen.

Boks 5.1.1. Omfang av statistikken

Strukturundersøkelsen er en del av næringsstatistikken. Den gir detaljert informasjon om aktiviteten i næringen. Statistikken følger normen til EUs forordning for strukturstatistikk. Strukturstatistikk for veitransport ble første gang publisert for årgangen 1998.

Drøyt 16 000 veitransportbedrifter i 2006

- Det er klart flest bedrifter og foretak innenfor godstransport på vei. Her var det 9 810 bedrifter og 9 814 foretak i 2006 (figurene 5.1.1 og 5.1.2). Fra 2001 til 2006 ble det over 1 000 færre foretak og bedrifter. Det har likevel vært en konsolidering i næringsundergruppen ved at små aktører er blitt kjøpt opp av konkurrenter.

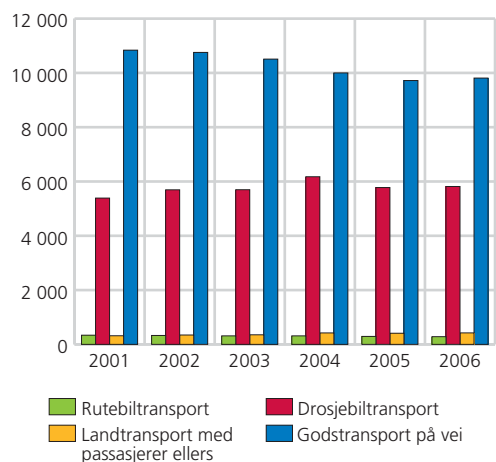
- Det har blitt færre foretak og bedrifter i næringsundergruppen rutebiltransport. Her var det 338 bedrifter og 242 foretak i 2001. I 2006 var dette redusert til 284 bedrifter og 171 foretak. Også denne næringsundergruppen har i noen grad vært preget av fusjoner og oppkjøp.
- I 2001 var det 5 389 drosjebedrifter. Dette økte til 5 816 bedrifter i 2006. Antall foretak økte fra 5 383 til 5 821 i samme periode.

Boks 5.1.2 Bedrifter og foretak

I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et **foretak** den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet. **Bedrift** er definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe. For flerbedriftsforetak har foretaket en næringskode, og de underliggende bedriftene har også hver sin næringskode. Ofte vil noen av bedriftene under et foretak ha forskjellig næringskode fra foretaket. Foretakets kode vil være primæraktiviteten.

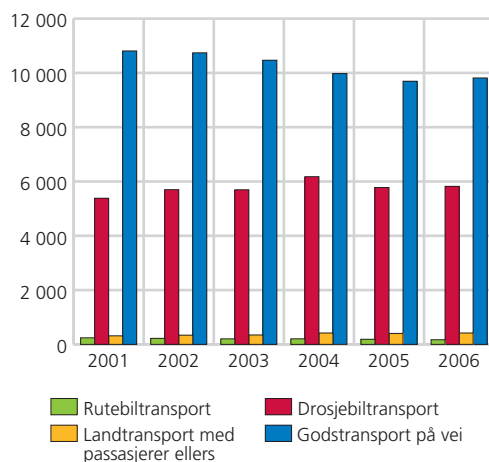
Antall foretak måler således hvor mange enheter som har veitransport som primæraktivitet. Antall bedrifter måler antall underliggende enheter som driver med veitransport, uavhengig av om foretaket bedriften ligger under, primært driver med veitransport eller ikke. Det vil da komme til en del bedrifter til veitransport der det tilhørende foretaket ikke har veitransport som hovednæring. Det motsatte vil også være tilfelle i form av at en del bedrifter der det tilhørende foretaket har veitransport som primæraktivitet, legges til andre næringer. En annen årsak til at antall bedrifter ikke stemmer med antall foretak, er at ett foretak kan ha flere bedrifter som driver med veitransport.

Figur 5.1.1. Veitransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

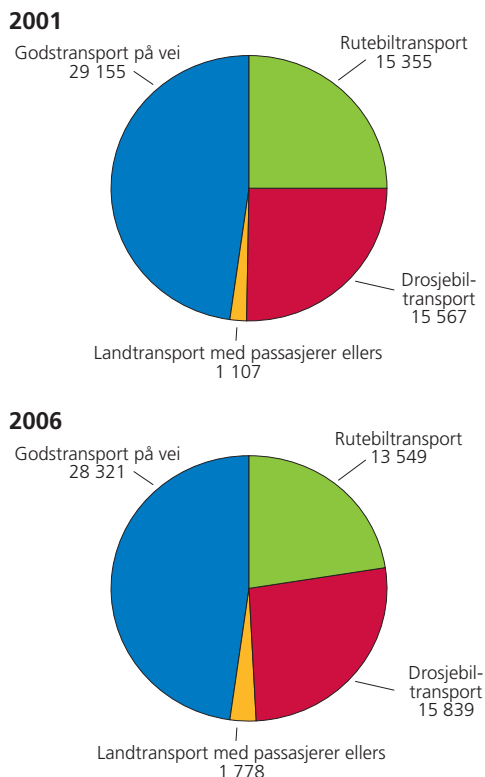
Figur 5.1.2. Veitransport. Antall foretak, etter næringsundergruppe. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- I næringsundergruppen landtransport med passasjerer ellers, som for det meste består av turbilselskaper, var det 419 foretak og 423 bedrifter i 2006. Dette var nesten 100 flere enn i 2001. Mange av tilgangene skyldes at foretak og bedrifter som feilaktig har vært næringsplassert i rutebiltransport, er flyttet til næringen. Dette forklarer også noe av nedgangen i antall foretak og bedrifter innenfor rutebiltransport.

Figur 5.1.3. **Veitransport. Sysselsatte¹ i bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006**



¹ Fra og med 2004 innhentes sysselsettingstall direkte fra Arbeidsgiver-/arbeidstakerregisteret (A/A-registeret). Tidligere ble sysselsetting innhentet gjennom en kombinasjon av skjema og A/A-registeret. Omlagning av hovedkilde medfører et brudd i de publiserte sysselsettingstallene fra 2003 til 2004. Les mer om dette her: <http://www.ssb.no/emner/10/12/stvei/notat.pdf>
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

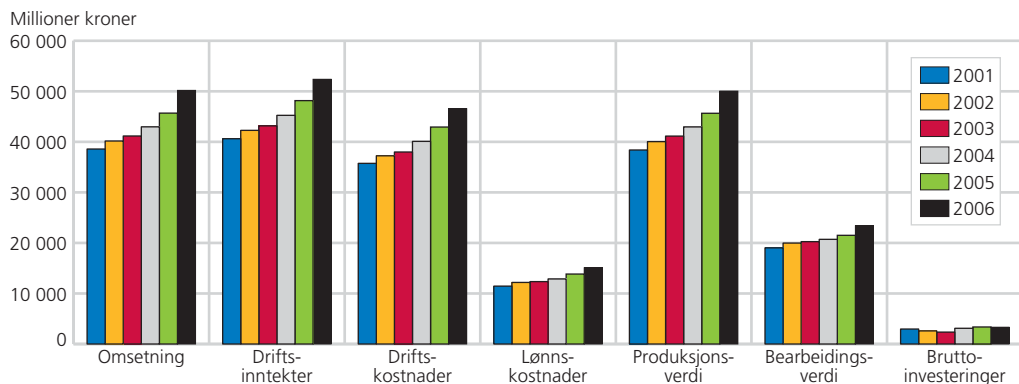
Svak reduksjon i sysselsetting

- Det var 61 493 sysselsatte i alt i bedrifter i veitransport i 2006. Dette var knapt 1 700 færre enn i 2001 da bedriftene sysselsatte 63 185 personer (figur 5.1.3).
- I 2001 var det 29 155 sysselsatte innenfor godstransport på vei. Dette var redusert til 28 321 i 2006.
- Sysselsettingen innenfor drosjebiltransport økte noe i seksårsperioden, fra 15 567 sysselsatte i 2001 til 15 839 i 2006.
- Innenfor rutebiltransport gikk sysselsettingen ned til 13 549 personer i 2006, fra 15 355 i 2001.
- I 2001 var det sysselsatt 1 107 personer innenfor landtransport med passasjerer ellers. I 2006 var dette økt til 1 778. Dette var en økning på 60 prosent. Mye av dette skyldes tilgang av bedrifter (og foretak) som tidligere var klassifisert feil.

Svakere utvikling i verdiskaping enn i omsetning og driftsinntekter

- Figur 5.1.4 viser utvalgte nøkkeltall i Strukturundersøkelsen fra 2001 til 2006.
- Verdiskapingen målt som bearbeidingsverdi økte med 23 prosent til 23,4 milliarder kroner fra 2001 til 2005.
- Driftsinntektene økte med 29 prosent til 52,4 milliarder kroner i samme periode, altså en vesentlig sterkere vekst enn veksten i verdiskapingen.
- Driftskostnadene økte med 30 prosent til 46,6 milliarder fra 2001 til 2006. Det betyr at kostnadene hadde steget noe mer enn inntektene mellom 2001 og 2006.

Figur 5.1.4. Veitransport. Utvalgte nøkkeltall for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner



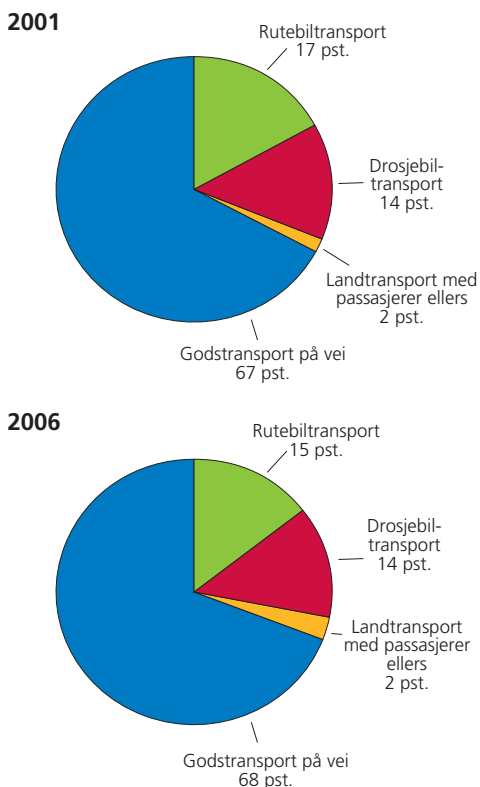
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Bruttoinvesteringene økte med 12 prosent fra 2001 til 2006. Investeringene falt i både 2002 og 2003 før de økte i 2004 og 2005. Fra 2005 til 2006 var det en svak nedgang i investeringene.
- Lønnskostnadene hadde økt noe mer enn de totale driftskostnadene fra 2001 til 2006 (32 prosent).

Godstransport på vei dominerende innenfor veitransport

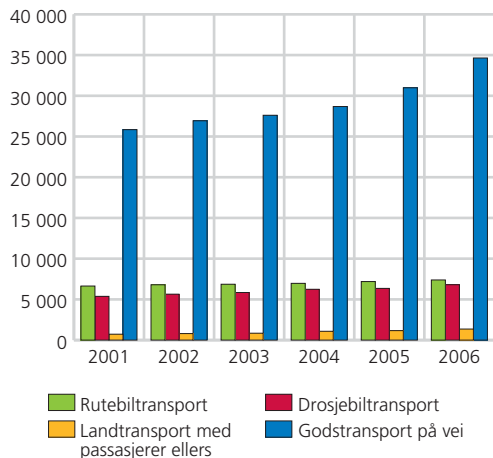
- De forskjellige næringsundergruppene hadde omtrent samme prosentvise vekst i omsetning fra 2001 og 2006. Dette resulterte i små endringer i andelen av næringens totale omsetning for de respektive næringsundergruppene i perioden (figurene 5.1.5 og 5.1.6).
- Det ble omsatt for i alt 50,2 milliarder kroner i næringen veitransport i 2006. Dette var en vekst med 30 prosent fra 2001.
- Godstransport på vei er den dominerende næringsundergruppen og stod for 68 prosent av den totale omsetningen innenfor veitransport i 2006. Dette tilsvarte en omsetning i denne næringsundergruppen på nesten 35 milliarder kroner i 2006.

Figur 5.1.5. Veitransport. Omsetning for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

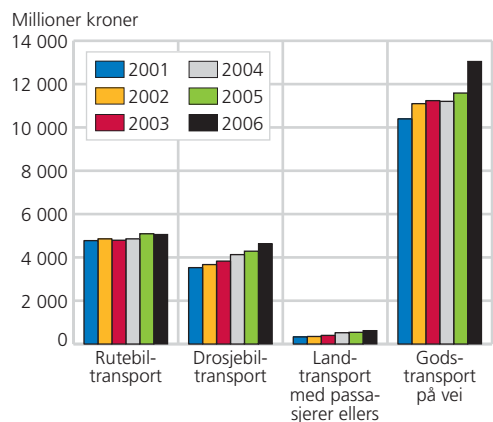
Figur 5.1.6. **Veitransport. Omsetning for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006. Millioner kroner**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Rutebiltransport var den nest viktigste næringsundergruppen målt etter omsetning, med en andel på 15 prosent av den totale omsetningen i næringen i 2006 (7,4 milliarder kroner).
- Se vedleggstabell 5.1.1 for flere hovedtall for bedrifter innenfor veitransport.

Figur 5.1.7. **Veitransport. Verdiskaping for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2005. Millioner kroner**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Vekst i verdiskaping

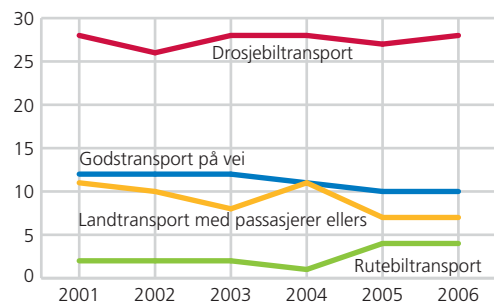
- Verdiskapingen målt som bearbeidingsverdi økte for samtlige næringsundergrupper innenfor veitransport fra 2001 til 2006. Rutebiltransport hadde imidlertid en svak nedgang fra 2005 til 2006 (figur 5.1.7).
- Alle næringsundergruppene hadde en relativ vekst i verdiskapingen fra 2001 til 2006 som var svakere enn veksten i omsetningen i samme periode.
- Den totale verdiskapingen innenfor næringsundergruppen godstransport på vei var 13,1 milliarder kroner i 2006. Dette var 26 prosent mer enn 2001, men omsetningen økte med 34 prosent i samme periode.

- Bedriftene innenfor rutebiltransport økte sin verdiskaping med 7 prosent, til 5,1 milliarder kroner fra 2001 til 2006. Omsetningen økte med 11 prosent i samme periode.

Ingen bedring i lønnsomheten

- I figur 5.1.8 er utviklingen i lønnsomheten illustrert ved endringene i driftsmarginen for bedriftene innenfor veitransport.

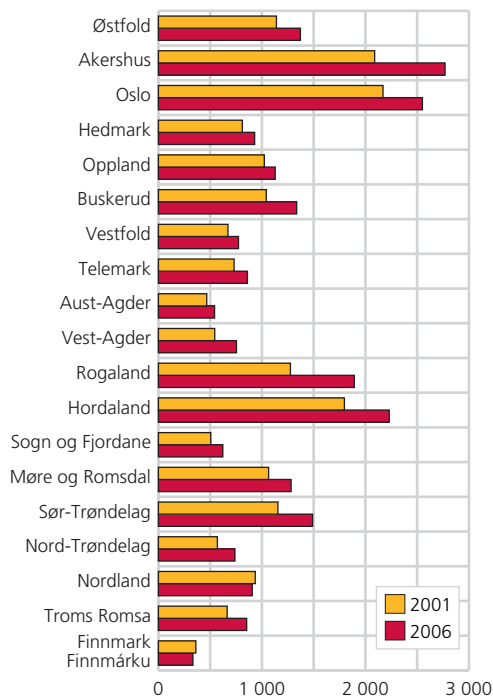
Figur 5.1.8. **Veitransport. Driftsmargin for bedrifter¹. 2001-2006. Prosent**



¹ Drosjebiltransportens høye driftsmargin må ses på bakgrunn av at næringen er dominert av enkeltmannsforetak hvor eierens lønn også skal dekkes av driftsmarginen.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Bedriftene innenfor rutebiltransport har svært lav driftsmargin sammenlignet med øvrige næringsundergrupper. Strukturstatistikken viste likevel en positiv utvikling for 2005 og 2006, med en driftsmargin på 4 prosent. Til sammenligning pendlet driftsmarginen rundt 2 prosent i perioden 2001-2003 for i 2004 å falle til om lag 1,4 prosent.
- Lønnsomheten hadde falt innenfor gods-transport på vei. I 2001 var driftsmarginen 12 prosent, mot knapt 10 prosent i 2006.
- Også bedriftene innenfor landtransport med passasjerer ellers har hatt fallende lønnsomhet. I 2001 var driftsmarginen 11 prosent, mot 7 prosent i 2006.

Figur 5.1.9. **Veitransport. Bearbeidingsverdi for bedrifter, etter fylke. 2001 og 2006. Millioner kroner**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Bedriftene innenfor drosjebiltransport hadde en relativt jevn utvikling i lønnsomheten. Driftsmarginen var på 28 prosent i 2006, det samme som i 2001.

Størst verdiskaping i Akershus

- Veitransportbedriftene i Akershus hadde høyest verdiskaping i 2006, med totalt 2,8 milliarder kroner. Deretter fulgte Oslo med 2,6 milliarder og Hordaland med 2,2 milliarder kroner (figur 5.1.9).
- I 2001 var veitransportens samlede verdiskaping størst i Oslo, med 2,2 milliarder kroner.
- Det er bare bedriftene i Finnmark som kan vise til redusert verdiskaping fra 2001 til 2006. Nedgangen var på nesten 8 prosent, til 333 millioner kroner. Det var imidlertid en vekst i verdiskapingen for veitransportbedriftene i Finnmark, med 10 millioner kroner fra 2005 til 2006.

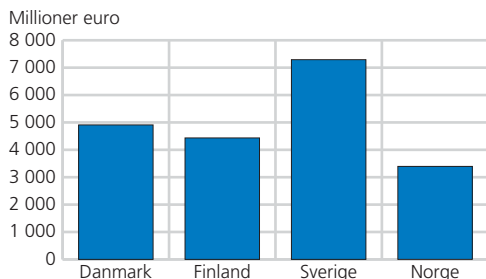
Størst omsetning og flest sysselsatte i Sverige

- Foretakene innenfor godstransport på vei i Sverige omsatte for 7,3 milliarder euro i 2004. I Norge var total omsetning for samme næring 3,4 milliarder euro. For Danmark og Finland var omsetningen henholdsvis 4,9 og 4,4 milliarder euro (figur 5.1.10)

Høyest omsetning per sysselsatt i Norge

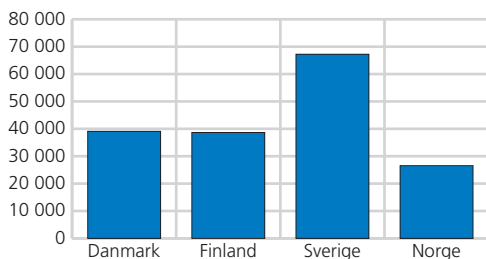
- I 2004 sysselsatte de norske foretakene innenfor godstransport på vei 26 552 personer. Tilsvarende tall for Danmark var 39 085, Sverige 67 223 og Finland 38 666 (figur 5.1.11).
- Omsetningen per sysselsatt i disse foretakene var høyest i Norge og lavest i Sverige, med henholdsvis 128 000 og 108 500 euro i 2004.

Figur 5.1.10. Godstransport på vei. Omsetning for foretak i utvalgte land. 2004. Millioner euro



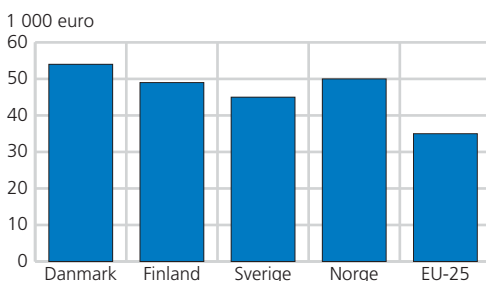
Kilde: Eurostat.

Figur 5.1.11. Godstransport på vei. Sysselsetting for foretak i utvalgte land. 2004



Kilde: Eurostat.

Figur 5.1.12. Godstransport på vei. Verdiskaping per sysselsatt i utvalgte land. 2004. 1 000 euro



Kilde: Eurostat.

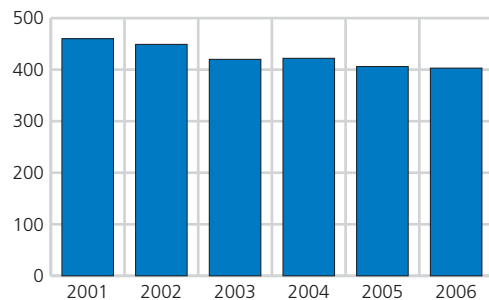
- Som det går fram av figur 5.1.12, var det Danmark som hadde størst verdiskaping per sysselsatt, med 54 300 euro i 2004. Deretter fulgte Norge med 49 700, Finland med 49 000 og Sverige med 45 300. Gjennomsnittet for EU var 34 000 euro.

Spedisjon

Foretak og bedrifter med næringsundergruppe spedisjon inngår ikke i landtransportnæringen i Standard for næringsgruppering. Vi har allikevel valgt å omtale dem her fordi de er betydelige aktører innenfor landtransport, ikke minst fordi samlasterne er plassert i spedisjonsnæringen.

- I 2001 var det 460 foretak i næringsundergruppen spedisjon, i 2006 var dette redusert til 403 (figur 5.1.13). Det betyr at flere enn hvert tiende foretak har forsvunnet i femårsperioden. I stor grad skyldes dette fusjoner og oppkjøp.

Figur 5.1.13. Spedisjon. Antall foretak. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

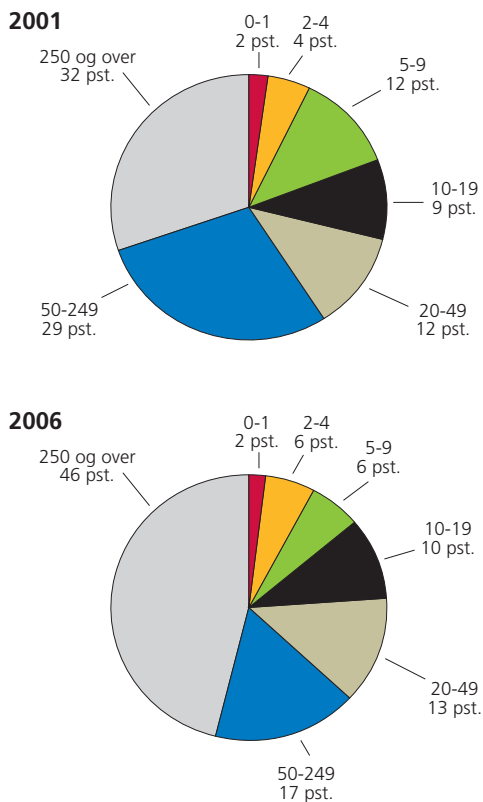
Store foretaks andel av omsetningen øker

- Foretakene innenfor spedisjon omsatte for 17,9 milliarder kroner i 2001. I 2006 hadde omsetningen økt med 22 prosent, til 21,9 milliarder kroner.
- I 2001 var det fem foretak med over 250 sysselsatte. Disse foretakene representerte 32 prosent av totalomsetningen i spedisjonsnæringen (figur 5.1.14).

- I 2006 var det fortsatt fem foretak med over 250 sysselsatte. Omsetningen for disse foretakene stod nå for hele 46 prosent av totalomsetningen innenfor spedisjon. Vi ser altså at de store foretakene har blitt større.

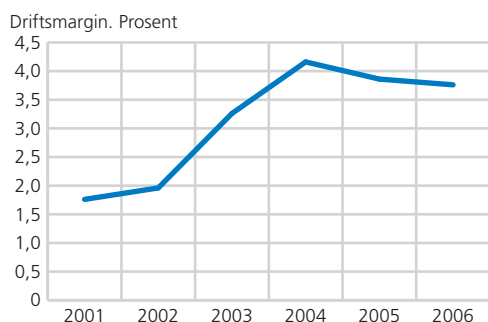
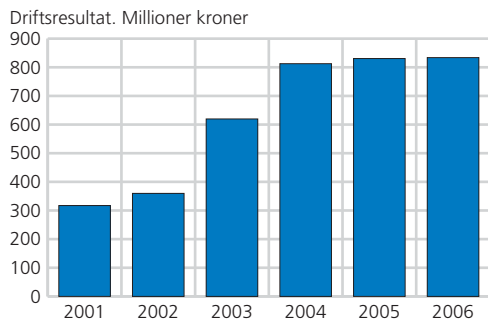
- Blant foretakene med få ansatte har det vært små endringer mellom 2001 og 2006.
- I 2001 var samlet driftsresultat for spedisjonsforetakene 317 millioner kroner (figur 5.1.15). I 2006 hadde totalt driftsresultat økt til 834 millioner kroner.
- Hvis vi benytter driftsmarginen som lønnsomhetsmål, ble lønnsomheten mer enn doblet fra 1,8 prosent i 2001 til et toppnivå på 4,2 prosent i 2004 (figur 5.1.15). I 2005 og 2006 falt driftsmarginen til henholdsvis 3,9 og 3,8 prosent. Selv om driftsmarginen har økt fra 2001, er den fortsatt på et svært lavt nivå sammenlignet med de fleste andre næringer.
- Fra 2001 til 2006 falt sysselsettingen for foretak innenfor spedisjon med 5 prosent, til 7 273 personer.
- I den samme perioden økte omsetningen med 25 prosent, til 22,0 milliarder kroner.
- Omsetningen per sysselsatt økte med 30 prosent fra 2,3 millioner kroner i 2001 til 3,0 millioner i 2006. Produktiviteten i næringen har altså økt.

Figur 5.1.14. Spedisjon. Andel omsetning, etter sysselsettingsgruppe. Foretak. 2001 og 2006



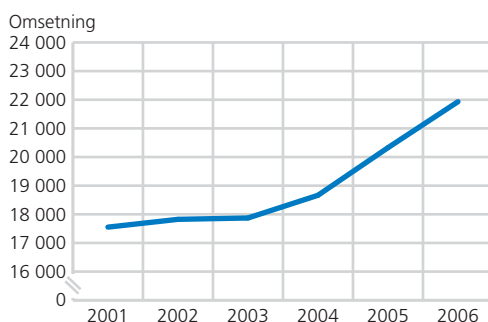
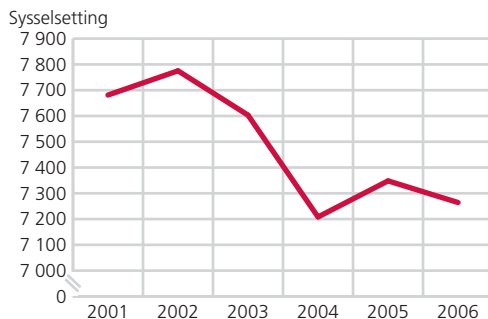
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.1.15. Spedisjon. Driftsresultat og driftsmargin. Foretak. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.1.16. Spedisjon. Sysselsetting og omsetning. Foretak. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 5.1.2. Definisjoner

Næring: Næring er en beskrivelse av økonomisk aktivitet. Bedrifter og foretak næringsgrupperes på grunnlag av den virksomhet/art/bransje de i hovedsak tilhører. Hver enhet i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BOF), bedrift eller foretak, tildeles næringskode etter Standard for næringsgruppering (SN 2002). Standarden er først og fremst beregnet for bruk i offisiell norsk statistikk. Hovedformålet er å gi regler og retningslinjer for næringsklassifisering samt entydige definisjoner av de statistiske enheter. Standarden for næringsgruppering har en hierarkisk inndeling med seks nivåer: fra det øverste nivået som er næringshovedområde, til det laveste nivået som er næringsundergruppe. Den er en av de viktigste standardene i økonomisk statistikk og gjør det mulig å sammenligne og analysere statistiske opplysninger både nasjonalt/internasjonalt og over tid.

Foretak: I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet.

Bedrift: I SN 2002 er bedrift definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe.

Beliggenhet: Beliggenheten er i samsvar med kommuneinndelingen per 1. januar 2002. I enkelte næringer kan et foretak drive virksomheter i flere kommuner og fylker uten å være delt i flere bedrifter. I slike tilfeller er foretakets samlede virksomhet registrert der foretaket har sin kontoradresse.

Sysselsetting: Med sysselsetting menes summen av eiere og lønnstakere. **Eiere** omfatter eiere av enkeltmannsfirma eller ansvarlig selskap som daglig arbeider i foretaket. Medeiere i aksje- og andelslag som har lønnet arbeid i foretaket, er ikke inkludert. **Lønnstakere** omfatter alle personer som arbeider for arbeidsgiveren, som har en ansettelseskontrakt, og som mottar kompensasjon for utført arbeid i form av lønn, gasje, honorarer, gratiale, naturalytelser og lignende. Midlertidig fraværende på grunn av sykdom, ferie, arbeidskonflikt og lignende er med, mens fravær på grunn av militærtjeneste er holdt utenfor. Personer med mer enn ett arbeidsforhold vil kunne være telt med som sysselsatt i flere næringer. Sysselsettingstallene i strukturstatistikken viser et gjennomsnitt av antall sysselsatte i løpet av året.

Omsetning: Omsetning er definert som summen av godtgjørelse for salg til kunder, salg av handelsvarer og bruttoinntekt av annen næringsvirksomhet. Omsetning inkluderer leieinntekter og provisjonsinntekter, men ikke spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd eller gevinst ved salg av anleggsmidler. Merverdiavgift er ikke med i tallene.

Driftsinntekter: I tillegg til omsetning inkluderer det gevinst ved salg av driftsmidler og inntektsføring av negativ saldo. Offentlige avgifter vedrørende salg trekkes fra.

Driftskostnader: sum av driftskostnader fra næringsoppgaven

Driftsresultat: driftsinntekter minus driftskostnader

Driftsmargin: driftsresultat i prosent av driftsinntekter

Lønnskostnader: Lønnskostnader omfatter lønn, feriepenger, honorarer, arbeidsgiveravgift til folketrygden, innberetningspliktige pensjonskostnader og andre personalkostnader. Lønnskostnader omfatter ikke godtgjørelse til eiere av enkeltmannsforetak eller ansvarlige selskap, eller godtgjørelse til familiemedlemmer uten fast lønn.

Produksjonsverdi: Med produksjonsverdi menes omsetning korrigert for endringer i beholdning av ferdige varer, varer i arbeid samt varer og tjenester kjøpt for videresalg.

Bearbeidingsverdi (til faktorpriser): Med bearbeidingsverdi regnes summen av produksjonsverdi fratrukket kjøp av varer og tjenester (for andre varer og tjenester enn de som er kjøpt direkte for videresalg) og korrigert for endringer i beholdningen av råvarer og konsumvarer. Spesielle offentlige tilskudd for tilvirkede/solgte varer og andre offentlige tilskudd/refusjoner er inkludert. Omtales også som verdiskaping.

Bruttoinvestering: Bruttoinvesteringer omfatter anskaffelser av fast kapital som bygninger og anlegg (unntatt boliger), maskiner, verktøy, redskap, inventar og transportmidler (unntatt til privat bruk), både nye og brukte. Påkostninger er lagt til, mens salg av brukt realkapital er trukket fra. Bruttoinvesteringer oppgis uten inngående merverdiavgift.

Samlater: Foretak eller bedrift som sammenstiller gods fra forskjellige enheter til en enhet, som igjen sendes til (forskjellige mottakere på) annet sted.

Vedleggstabell 5.1.1. **Veitransport. Hovedtall, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001-2006**

Nærings- under- gruppe	Antall	Syssel- setting ¹	Omset- ning	Drifts- inn- tekter	Drifts- kost- nader	Lønns- kost- nader	Produk- sjons- verdi	Bearbei- dings- verdi	Brutto- inve- stering	Drifts- margin
<i>Millioner kroner</i>										<i>Prosent</i>
60.211 Rutebiltransport										
2001	338	15 355	6 639,5	8 302,4	8 117,0	3 854,4	6 555,7	4 775,0	803,9	2
2002	328	15 459	6 795,2	8 473,4	8 325,6	3 992,2	6 721,2	4 856,6	777,0	2
2003	314	14 903	6 859,6	8 378,0	8 217,9	3 927,4	6 845,0	4 792,4	388,9	2
2004	314	14 422	6 969,0	8 648,7	8 531,3	4 022,3	6 955,6	4 856,1	623,0	1
2005	293	14 223	7 188,4	9 076,2	8 707,1	4 097,1	7 182,6	5 091,1	796,7	4
2006	284	13 549	7 386,0	9 001,3	8 679,4	4 185,4	7 375,6	5 062,8	799,4	4
60.22 Drosjebiltransport										
2001	5 389	15 567	5 372,2	5 396,1	3 871,5	1 644,5	5 368,5	3 528,0	389,1	28
2002	5 694	15 733	5 639,9	5 656,8	4 166,1	1 765,3	5 639,9	3 668,9	325,2	26
2003	5 698	15 421	5 845,4	5 861,4	4 221,6	1 775,2	5 843,5	3 828,5	373,7	28
2004	6 176	14 779	6 239,9	6 271,0	4 529,4	1 912,6	6 240,0	4 129,2	635,6	28
2005	5 777	15 689	6 350,1	6 380,3	4 634,3	2 092,3	6 349,1	4 286,8	607,6	27
2006	5 816	15 839	6 801,4	6 833,0	4 942,9	2 279,6	6 800,7	4 632,7	505,1	28
60.23 Landtransport med passasjerer ellers										
2001	318	1 107	725,2	749,7	664,4	180,2	724,6	328,7	138,0	11
2002	345	1 303	800,8	829,7	750,8	203,2	800,1	349,6	35,4	10
2003	353	1 418	846,5	878,9	810,0	246,8	846,5	399,5	78,4	8
2004	422	1 588	1 082,7	1 125,8	1 006,2	312,8	1 082,2	522,7	122,3	11
2005	410	1 677	1 163,7	1 194,5	1 110,8	364,1	1 160,9	540,7	214,7	7
2006	423	1 778	1 357,7	1 385,9	1 287,8	428,4	1 353,0	625,9	103,4	7
60.24 Godstransport på vei										
2001	10 838	29 155	25 842,3	26 170,6	23 092,0	5 775,9	25 739,9	10 394,1	1 634,2	12
2002	10 755	29 762	26 932,7	27 315,2	23 998,6	6 225,0	26 884,1	11 098,4	1 459,1	12
2003	10 509	29 224	27 608,6	28 045,8	24 741,9	6 400,4	27 604,7	11 237,3	1 516,5	12
2004	10 000	26 809	28 679,7	29 200,7	26 027,5	6 627,4	28 678,1	11 203,9	1 732,5	11
2005	9 719	27 484	30 983,6	31 508,0	28 478,3	7 291,1	30 961,3	11 587,6	1 753,9	10
2006	9 810	28 321	34 641,4	35 159,7	31 643,8	8 190,0	34 511,5	13 051,0	1 916,1	10

¹ Gjennomsnittlig antall personer i løpet av året. Fra og med 2004 er alle sysselsetningsopplysninger hentet fra Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret. Tallene er derfor ikke sammenlignbare mot tidligere årganger.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kilder

Eurostat

(<http://epp.Eurostat.ec.Europa.eu>)

Statistisk sentralbyrå, strukturundersøkelsen (<http://www.ssb.no/emner/10/12/stvei/>)

Jan.Monsrud@ssb.no

5.2. Kjøretøyparken

Bevegelsesfrihet for personer, varer og tjenester er en grunnleggende forutsetning for utvikling i ethvert demokratisk samfunn. Tilgang til kjøretøyer for både privat bruk og for næringslivet har vært et middel til å oppnå dette. Økt velstand og større krav til materielle goder har medført utfordringer for godsbilparkens sammensetning og størrelse. Personbilparken i Norge har hatt en sterk vekst etter 1960, og har passert 2 millioner i antall.

Boks 5.2.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter alle registrerte kjøretøyer per 31. desember i Vegdirektoratets kjøretøyregister.

Generelle hovedtrekk i kjøretøyparkens utvikling

- Den første bilen kom til Norge allerede i slutten av 1890-årene. Drøyt 50 år senere var likevel ikke den motoriserte kjøretøyparken steget til flere enn 145 000 kjøretøyer (figur 5.2.1). I tillegg var det registrert knapt 6 000 tilhengere.
- Det var 65 000 registrerte personbiler i 1950. Dette var en andel på knapt 46 prosent av samtlige motorkjøretøyer inklusiv traktor (figur 5.2.2). Det var registrert 31 000 laste- og trekkbiler og om lag 25 000 motorsykler.
- Etter 1950 har det vært en kraftig vekst i samtlige kjøretøygrupper. Veksten for de respektive kjøretøygruppene har imidlertid variert betydelig.
- Andelen personbiler var økt til 72 prosent i 2006 (figur 5.2.3).
- Lastebiler og trekkvogner for semitrailere hadde en andel av den totale motorkjøretøyparken på hele 22 prosent i 1950. Tilsvarende andel var ved utgangen av 2006 bare 3 prosent. Lastebilbestanden er likevel økt med 170 prosent i perioden.

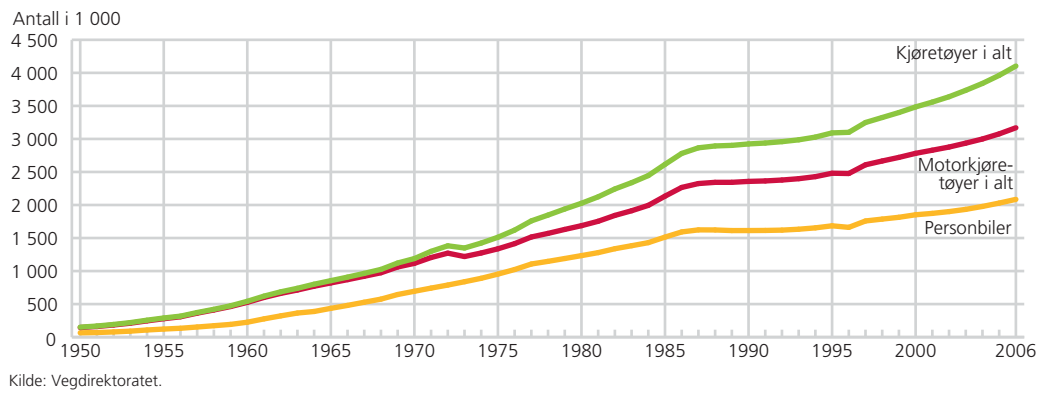
Personbiler

- Den sterkeste relative veksten i antall personbiler fra 1990 til 2004 hadde Storbritannia med 34 prosent. Tilsvarende vekst i Norge var knapt 23 prosent.
- Personbilparken i Tyskland økte med 9,5 millioner til drøyt 45 millioner i 2004 (figur 5.2.4). Veksten i den tyske bilparken fra 1990-2004 tilsvarer om lag fem ganger tallet på personbiler i Norge.
- Bortsett fra Island som hadde en personbilpark på 175 000 i 2004, har Norge den minste personbilparken i Norden.
- Den første millionen personbiler i Norge ble passert i 1976. Det tok knapt 30 år å nå den andre millionen. Ved utgangen av 2006 var det registrert i underkant av 2,1 millioner personbiler.

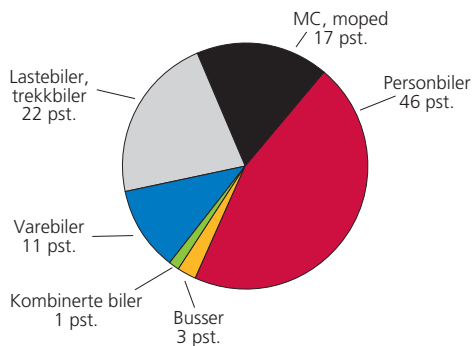
Nedgang i antall personbiler på slutten av 1980- og midten på 1990-tallet

Fram til og med 1987 økte personbilparken år om annet og utgjorde 1 623 100 personbiler dette året. Som en følge av lavkonjunkturen de nærmeste årene ble det registrert en reduksjon i personbilparken i 1988 som ble ytterligere forsterket året etter. Personbilparken var ved utgangen av 1989 på knapt 1 612 700. Tallet holdt seg relativt konstant i de påfølgende tre årene.

Figur 5.2.1. **Kjøretøyparken. 1950-2006. 1 000 kjøretøyer**

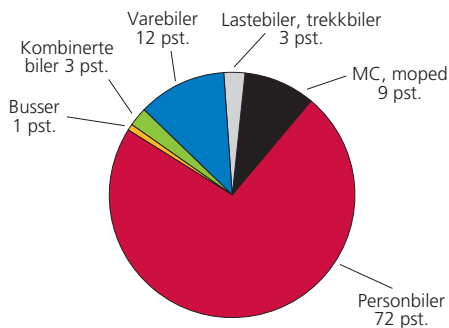


Figur 5.2.2. **Motor kjøretøyparken¹. 31. desember 1950. Prosent**



¹ Eksklusiv traktor.
Kilde: Vegdirektoratet.

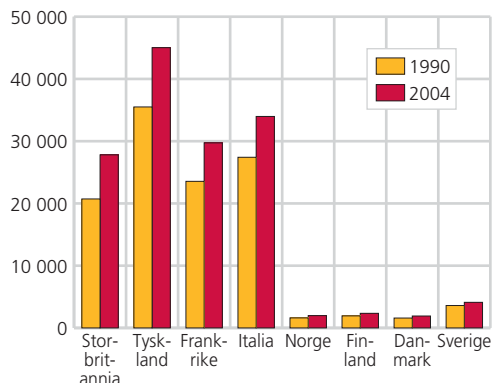
Figur 5.2.3. **Motor kjøretøyparken¹. 31. desember 2006. Prosent**



¹ Eksklusiv traktor.
Kilde: Vegdirektoratet.

Statistikken viser etter dette en ny vekst i personbilparken for årene 1993-1995. Per 31. desember 1995 var det registrert 1 684 700 personbiler i Norge. Ved utgangen av 1996 var antallet personbiler igjen redusert til 1 661 200. Dermed var den tredje, og hittil siste, nedgangen et faktum; dette til tross for at det i 1996 ble første-gangsregistrert hele 147 000 personbiler, det fjerde høyeste tallet noensinne i Norge. Forklaringen til denne nedgangen er alene det rekordhøye tallet på vrakede biler i 1996 grunnet forhøyd vrakpant dette året (211 300 personbiler ble vraket, drøyt 10 prosent av bestanden).

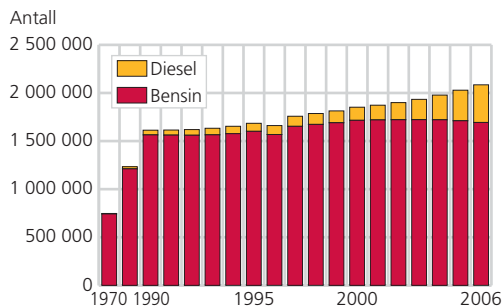
Figur 5.2.4. **Registrerte personbiler i utvalgte land. 1990 og 2004. 1 000 kjøretøyer**



Kilde: Eurostat.

- Det var registrert knapt 5 000 dieseldrevne personbiler ved utgangen av 1970 av totalt drøyt 747 000 personbiler (figur 5.2.5). Dette tilsvarte en andel på om lag 0,5 prosent. Andelen var steget til 3 prosent i 1990 og utgjorde knapt 49 000 personbiler.
- Den relativt moderate veksten i andelen dieseldrevne personbiler fortsatte ut hele 1990-tallet og i 2000 (figur 5.2.6). I 2000 var veksten i antall personbiler 38 300. Dieseldrevne personbiler stod for en andel av veksten på 34 prosent.
- I 2001 økte personbilparken med knapt 21 000. Av dette utgjorde andelen dieseldrevne personbiler hele 80 prosent.
- Fra 2003 til 2004 ble det registrert en nedgang i antallet av bensindrevne personbiler på om lag 1 100. Mye tyder på at dette markerte starten på en ny trend der bensindrevne personbiler reduseres, samtidig som dieserbiler mer enn kompenseres, slik at personbilparken likevel øker.
- Fra 2005 til 2006 viser statistikken en nedgang i bestanden av bensindrevne personbiler på nesten 17 800, mens dieserbiler økte med 73 700.

Figur 5.2.5. Registrerte bensin- og dieseldrevne personbiler. 1970, 1980 og 1990-2006

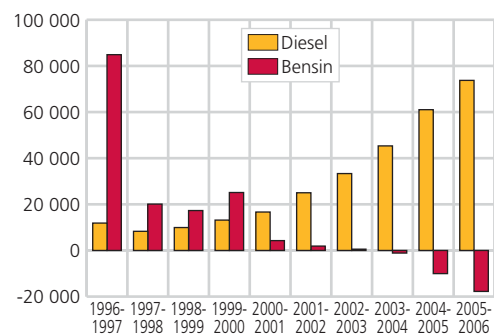


Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Endringene i personbilparkens struktur som nå observeres, er nødvendigvis korrelert til sammensetningen av og tallet på førstegangsregistrerte kjøretøyer, i tillegg til antall vrakede biler (biler som vrakes mot pant, blir omtalt i underkapittel 5.3). Ikke overraskende viser også tallene over førstegangsregistrerte nye personbiler betydelige endringer rundt millenniumskiftet (figur 5.2.7).

- Det ble i 2000 nyregistrert knapt 8 800 dieseldrevne personbiler, en andel på 9 prosent. Allerede ved utgangen av 2001 var dieselandelen økt med 4 prosentpoeng.
- Selv om andelen dieseldrevne førstegangsregistrerte nye personbiler var økt til hele 39 prosent i 2005, ble 2006 likevel et nytt merkeår. Nesten 53 000 dieseldrevne personbiler ble nyregistrert dette året. Dette tilsvarte en andel på drøyt 48 prosent.
- For de åtte første månedene i 2007 viser salgsstatistikken for nye personbiler den høyeste dieselandelen noensinne med en akkumulert andel per 31. august på 73,8 prosent.

Figur 5.2.6. Registrerte personbiler. Årlig endring, etter type drivstoff. 1996-2006

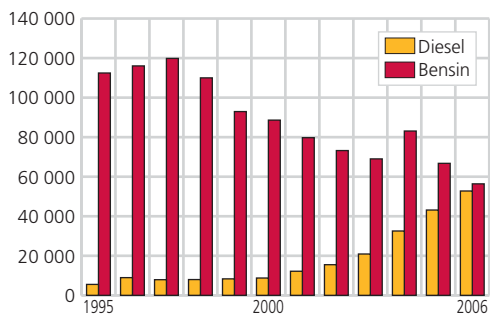


Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Hvorfor velger stadig flere nordmenn biler med dieselmotor?

- Omleggingen av engangsavgiften fra og med 1. januar 2007 er den siste og mest åpenbare årsaken til at salget av dieseldrevne personbiler steg så kraftig. Diesebilene ble billigere.
- Mens dieseler før i tiden var trege, støyende og forurensende, er dagens generasjon av dieselmotorer uten disse lytene. Forbruket av drivstoff er lavere enn for tilsvarende bensinbil, blant annet fordi det oppnås et høyt dreiemoment – og sterk trekkraft – på lavt turtall. Utslippet av CO₂ er gjennomgående lavere enn for en bensinmotor.
- Det er den såkalte «common rail»-teknologien med ytterligere avansert innsprøytningssystem, som har gjort det mulig å lage dagens (turbo)dieselmotorer så effektive og tiltalende.

Figur 5.2.7. Førstegangsregistrerte nye¹ personbiler, etter type drivstoff. 1995-2006



¹ Omfatter ikke importerte brukte kjøretøyer som førstegangsregistreres i Norge.

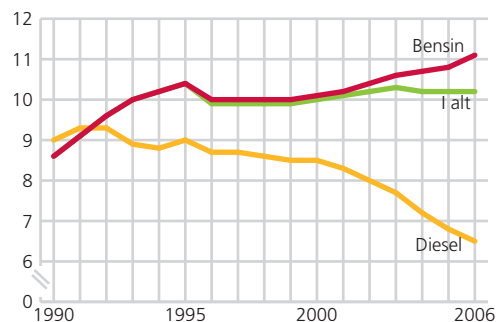
Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

- Tilbudet av dieseldrevne personbiler er økt betydelig de seneste årene. Det er ikke bare i Norge antallet dieseler øker. Enkelte land i Europa har lenge hatt et salg av dieseldrevne biler på rundt 70 prosent. Det er per i dag mer enn 600 dieselmodeller å velge mellom i norske bilbutikker, og antallet øker.

Gammel bilpark i Norge, men en utflatning i gjennomsnittsalderen

- Gjennomsnittsalderen til den norske personbilparken var stabil i underkant av 10 år i andre halvdel av 1990-tallet etter en topp i 1995 med 10,4 år (figur 5.2.8). Deretter viser statistikken en økning i gjennomsnittsalderen til et nytt nivå i 2004 på 10,2 år. I både 2005 og 2006 er gjennomsnittsalderen uendret.
- Mens gjennomsnittsalderen for de dieseldrevne bilene var høyest for om lag 15 år siden, er det i dag de bensindrevne

Figur 5.2.8. Registrerte personbiler, etter gjennomsnittsalder og type drivstoff. 1990-2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

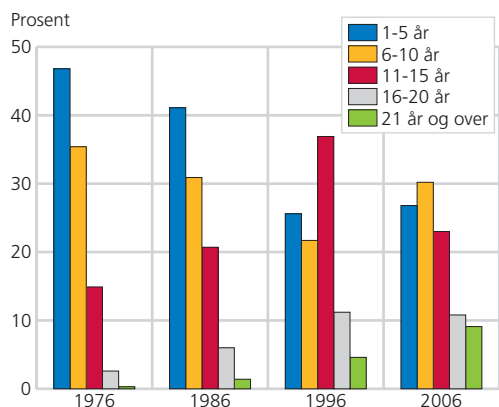
Boks 5.2.2. Ny engangsavgift fra og med 1. januar 2007

De siste ti årene var engangsavgiften (registreringsavgiften) basert på bilens vekt, effekt og slagvolum. Fra og med 1. januar 2007 er slagvolumet erstattet med en CO₂-komponent. Fordi dieselmotorer generelt har lavere forbruk enn bensinmotorer, og således lavere utslipp av CO₂ ved normal drift, kommer de best ut av avgiftsomleggingen. CO₂-satsene er svært progressive. Biler som har et utslipp til og med 120 gram per kilometer, kommer spesielt gunstig ut med en avgift på 40,20 kroner per gram. Til sammenligning blir hvert overskytende gram over 180 i CO₂ som er sluppet ut, belastet med 1 406,90 kroner, eller 35 ganger mer per gram.

personbilene som er eldst. Forskjellen i gjennomsnittsalder var 1,3 år for ti år siden i favør av dieseldrevne personbiler. Etter dette har gjennomsnittsalderen på bensinparken økt og dieselparken avtatt.

- Ved utgangen av 2006 var forskjellen økt til 4,6 år. De bensindrevne personbilene var da i gjennomsnitt 11,1 år gamle, mens de dieseldrevne var 6,5 år. Denne forskjellen vil øke i de nærmeste årene grunnet det betydelige nybilsalget av dieseldrevne personbiler.

Figur 5.2.9. Registrerte personbiler, etter aldersgrupper. 1976, 1986, 1996 og 2006. Prosent



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

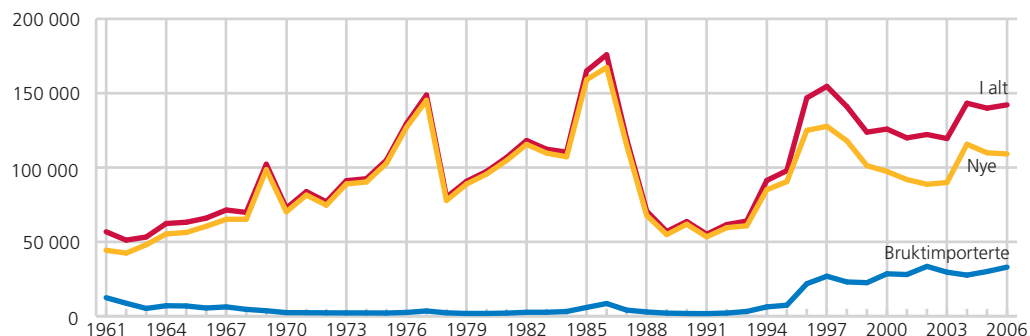
Flere yngre og eldre biler

- Per 31. desember 1976 var færre enn 1 av 300 personbiler 21 år eller eldre. Tretti år senere var nesten hver tiende personbil så gammel. I denne perioden var andelen personbiler fem år eller nyere falt fra 47 prosent til 27 prosent (figur 5.2.9).
- Et markant trekk ved 2006 sammenlignet med 1996 er at andelen nyere personbiler er økt, både de som er 1-5 og 6-10 år gamle. Dette oppveies imidlertid av den betydelige økningen i tallet på/ og andelen av biler 21 år eller eldre slik at gjennomsnittsalderen likevel økte med 0,3 år.

Mindre variasjon i bilsalget de siste ti årene enn tidligere

- Tallet på førstegangsregistrerte personbiler når en topp om lag hvert tiende år for deretter å avta betydelig det kommende året/de kommende par årene (figur 5.2.10). Dette gjaldt spesielt for 1970- og 1980-tallet. Tallet på førstegangsregistrerte personbiler ble redusert fra 149 000 i 1977 til 80 000 i 1978, en nedgang på 46 prosent.
- 1986 er fortsatt rekordåret med 176 000 førstegangsregistrerte personbiler, men neste sterke nedgang kom allerede året

Figur 5.2.10. Førstegangsregistrerte personbiler. 1961-2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

etter og fortsatte i 1988. I denne toårsperioden sank antall førstegangsregistrerte personbiler med hele 60 prosent, til 70 500 i 1988.

- Den sterke veksten på slutten av 1990-tallet er ikke etterfulgt av tilsvarende nedgang i tallet på førstegangsregistrerte personbiler som tidligere. De siste ti årene har nivået ligget mellom om lag 120 000 og 140 000 førstegangsregistrerte personbiler.

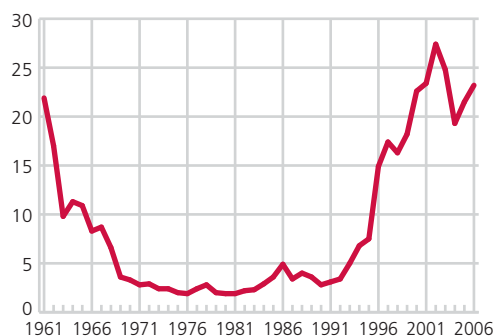
Nesten hver fjerde bil er bruktimportert

- Det ble førstegangsregistrert 44 300 personbiler i 1961. Hele 12 400, eller 22 prosent, var bruktimporterte (figur 5.2.11). Dette kan i hovedsak tilskrives det latente behovet for vesteuropeiske motorkjøretøyer som fikk utløp etter at restriksjonene på import av personbiler ble opphevet 1. oktober 1960.
- På 1970- og 1980-tallet ble det importert langt færre biler. Andelen pendlet mellom 2 og 5 prosent.
- Fra midten på 1990-tallet innledes en ny sterkt vekst i bruktbilimporten. Veksten nådde en foreløpig topp i 2003 med 33 500 bruktimporterte personbiler. Dette

utgjorde nesten 25 prosent av samtlige førstegangsregistrerte personbiler dette året. En sterk norsk krone var et vesentlig bidrag til de høye bruktimportertallene.

- Det var de tyske merkene og Volvo som toppet statistikken over bruktimporterte personbiler med en andel på drøyt 65 prosent til sammen i 2006.

Figur 5.2.11. **Førstegangsregistrerte personbiler. Andel bruktimporterte. 1961-2006. Prosent**



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Hvorfor så sterk bruktbilimport de siste ti årene?

- Det er flere årsaker til dette, men den viktigste har vært en sterk norsk krone etter 1996.

Boks 5.2.3. Motkonjunkturpolitikk og «jappetid»

Den markante nedgangen i tallet på førstegangsregistrerte personbiler i 1978, 1987 og 1988 må ses på bakgrunn av endringer i konjunktorene.

Det var et tilbakeslag i norsk økonomi fra 1976 til 1978. Mens vekstraten i BNP for Fastlands-Norge var på 4,2 prosent i 1976, var den redusert til 1,5 prosent i 1978. Én viktig årsak til nedgangen var at kostnadsnivået i Norge hadde steget i forhold til våre handelspartnere som følge av den motkonjunkturpolitikken som ble ført (Kleppe-pakkene). Dette svekket konkurranseevnen overfor utlandet. Det ble satt i verk en rekke tiltak fra slutten av 1977 og inn i 1978. Blant annet ble rentenivået hevet, og vilkårene for avbetalingskjøp ble skjerpet for å redusere blant annet bilkjøpet. Andre tiltak var nedskrivning av kronen og prisstopp.

1987 markerte slutten på den så kalte «jappetida». Stikkord for denne perioden var aksjespekulasjon, betydelig lønnsvekst, sterk gjeldsvekst, sterk vekst i etterspørselen etter dyre forbruksvarer. Fallet i oljeprisen i 1986 slo inn i norsk økonomi og medførte ny nedskrivning av kronen, stor arbeidsledighet, dårlig inntektsutvikling, gjeldskrise, bankkonkurser og boligkrakk (1988-1989).

- I og etter perioder med lavt nybilsalg vil tilbudet av nyere bruktbiler reduseres. Alternativet kan da være å importere en brukt bil.
- Regelverket for egenimport er blitt enklere og mer tilgjengelig. På Internett finnes nå bruktbilimportkalkulatorer som etter noen tastetrykk beregner bilens avgifter i Norge.
- Det er ikke bare regelverket som er blitt enklere tilgjengelig, også tilgjengeligheten til de bruktimporterte bilene er større enn tidligere grunnet et betydelig antall «semi-profesjonelle» aktører i bransjen. Men det er også vanlig blant dagens nybilforhandlere å importere brukte biler fra utlandet.
- Innretningen på avgiftssystemet har også påvirket nivået og tallet på import av bruktbiler. Dagens modell for bruksfradrag for bilens alder ble innført i 1996 (boks 5.2.4).
- Bruksfradraget kan ha favorisert noen årsklasser slik at de ble spesielt gunstig å importere. Samtidig forsvant verdikomponenten i engangsavgiften. Dette resulterte i mindre forskjeller i norske bilpriser mellom tyske prestisjemerker og andre. Dermed ble det mindre interessant med bruktimport av Mercedes, BMW og så videre (figur 5.2.12).

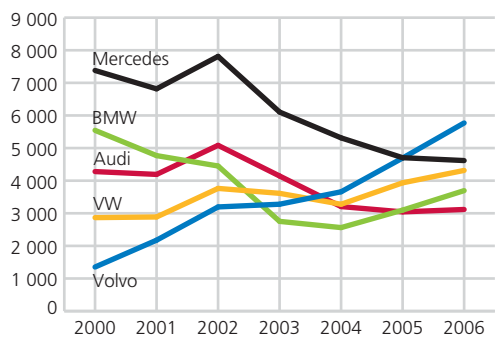
Lavest relativ vekst i personbilparken i Oslo

- Det var registrert 79 300 personbiler i Oslo ved utgangen av 1965 (figur 5.2.13). Dette var nesten dobbelt så mange som i fylket med nest flest registrerte biler, Akershus. På dette tidspunktet var det registrert 4 900 personbiler i Finnmark.

Boks 5.2.4. Det norske bruksfradraget på importerte brukte kjøretøyer

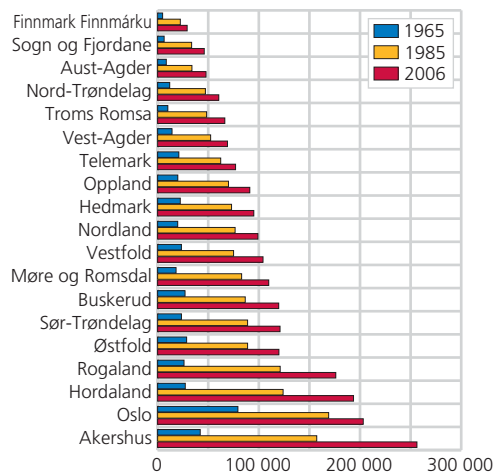
Tidligere ble bruksfradraget ved import av bruktbil beregnet etter standardiserte satser i henhold til bilens alder. ESA (EFTAs overvågingsorgan) mener at dette ikke er nøyaktig nok. Standardfradraget kan i mange tilfeller medføre at prisen som betales inn til landet, er høyere enn det bilens reelle avskrivning tilsier (og motsatt). Finansdepartementet har arbeidet fram et nytt system for beregning av avgift på bruktimporterte biler som trådte i kraft 1. mai 2007. Her åpnes det for individuell vurdering av bilen som et alternativ.

Figur 5.2.12. Førstegangsregistrerte bruktimporterte personbiler, etter utvalgte merker. 2000-2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

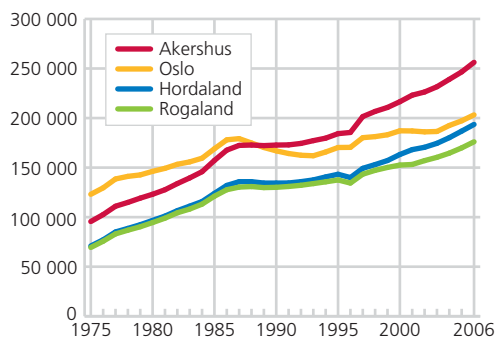
Figur 5.2.13. Registrerte personbiler, etter fylke. 1965, 1985 og 2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

- I 1985 hadde tallet på personbiler registrert i Oslo økt til 169 000 (figur 5.2.14). Antallet i Akershus var nå bare knapt 12 000 lavere. Hordaland og Rogaland fulgte deretter med henholdsvis 124 000 og 121 100 personbiler.

Figur 5.2.14. Registrerte personbiler i utvalgte fylker. 1975-2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

- Per 31. desember 2006 hadde personbilparken i Hordaland økt til 193 600, mens den i Oslo hadde økt til 203 200. Flest personbiler var det nå i Akershus med 256 200.

Det framgår av dette at særlig den relative veksten har vært lav i Oslo. Fra 1965 til 1985 økte personbilparken i Oslo med 113 prosent. Den sterkeste relative veksten hadde Sogn og Fjordane, med 420 prosent. Landsgjennomsnittet var 248 prosent. Også i perioden 1985-2006 var den relative veksten i personbilparken lavest i Oslo, med 20 prosent. Akershus var fylket med den sterkeste veksten i denne perioden, 63 prosent. Gjennomsnittet for landet var 38 prosent.

Det var en svak vekst, alternativt en liten nedgang, i antallet personbiler i alle fylker i perioden 1988-1992, men Oslo var likevel atypisk. Det var registrert 179 200 personbiler i Oslo ved utgangen av 1987. Etter en rekke år med nedgang kunne Oslo

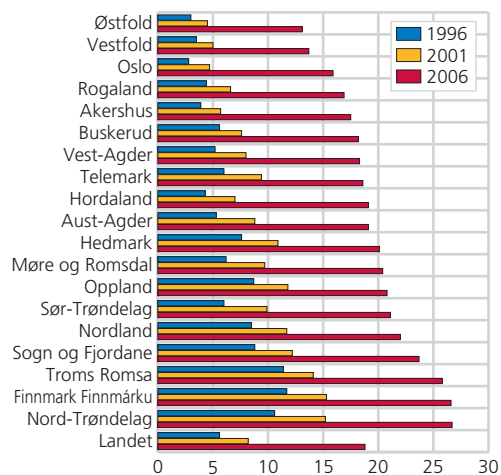
først i 1997 vise til økt antall personbiler (180 200).

Mer enn hver fjerde personbil er dieseldrevet i Nord-Trøndelag, Troms og Finnmark

Det er tidligere slått fast at den dieseldrevne personbilbestanden er i vekst. Diesebiler utgjorde nesten 19 prosent på landsbasis per 31. desember 2006. Det er imidlertid store forskjeller mellom fylkene i andel dieseldrevne personbiler.

- For ti år siden var Oslo fylket med lavest andel registrerte dieseldrevne personbiler, med 2,8 prosent (figur 5.2.15). Finnmark hadde en tilsvarende andel på 11,7 prosent.
- Også per 31. desember 2006 hadde Finnmark en høy andel dieseldrevne personbiler, med 26,6 prosent, men var blitt passert av Nord-Trøndelag med 0,1 prosentpoeng. Lavest andel dieseldrevne personbiler hadde nå Østfold med 13,1, mens andelen i Oslo hadde økt til 15,9 prosent.

Figur 5.2.15. Registrerte personbiler. Andel diesel, etter fylke. 1996, 2001 og 2006. Prosent



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

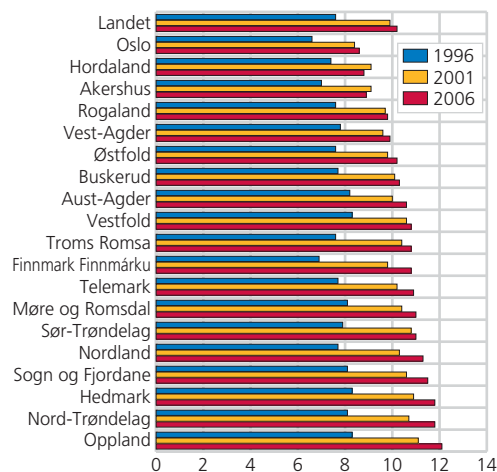
Hvorfor større andel dieseldrevne personbiler i nord?

På kalde vinterdager har dieselmotorer tradisjonelt vært verre å starte enn bensinmotorer. Dette skulle tale i mot den høye dieselandelen i nord. For de nyere generasjoner dieselmotorer oppleves dette mindre problematisk enn tidligere og mer enn oppveies av andre faktorer. En mulig forklaring på den høyere dieselandelen i nord kunne vært at den gjennomsnittlige årlige kjørelengden i de nordlige fylkene var høyere enn gjennomsnittet i resten av landet. Riktignok var dieseldrevne biler noe dyrere i innkjøp enn tilsvarende bensinbiler, spesielt før avgiftsomleggingen i 2007. Til gjengjeld var drivstoffprisen lavere for diesel enn for bensin. Det ble derfor regningsmessig å kjøpe dieselbil sammenlignet med bensinbil først etter et visst antall kilometer i årlig kjørelengde. Data fra Transportøkonomisk institutts reisevaneundersøkelse i 2005 og fra et stort forsikringsselskap viser at dette ikke er forklaringen. Ingen av kildene gir grunnlag for å konkludere med at den årlige kjørelengden i de nordligste fylkene er høyere enn i resten av landet. Mer bruk av bilhengere nordpå, blant annet til frakt av snøscootere, er av den lokale bilbransjen nevnt som en medvirkende årsak til den høye andelen dieseldrevne personbiler. En dieselbil som har sterkere trekraft grunnet et høyt vridmoment, blir da et mer naturlig valg enn en bensinbil.

Bilparken er eldst i Oppland, yngst i Oslo og eldes minst i Hordaland

Et relativt stabilt og høyt tall på førstegangsregistrerte personbiler de senere årene har bidratt til å dempe veksten i personbilenes gjennomsnittsalder på landsbasis. Bilene ble i gjennomsnitt bare 0,3 år eldre fra 1996 til 2006 (10,2 år). Det er også her betydelige individuelle forskjeller fylkene i mellom (figur 5.2.16).

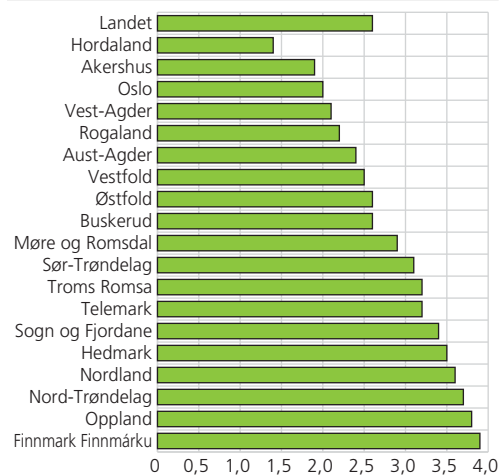
Figur 5.2.16. Gjennomsnittsalder for personbiler, etter fylke. 1996, 2001 og 2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

- Akershus og Hordaland var de eneste fylkene der personbilene i gjennomsnitt var nyere i 2006 sammenlignet med 1996, henholdsvis 0,2 år og 0,3 år. Disse fylkene kom også best ut sett i et tjuetårs-perspektiv (figur 5.2.17). I perioden 1986-2006 var personbilparken i Hordaland blitt bare 1,4 år eldre. Tilsvarende tall for Akershus var 1,9 år.

Figur 5.2.17. Veksten i personbilenes gjennomsnittsalder fra 1986-2006, etter fylke. År



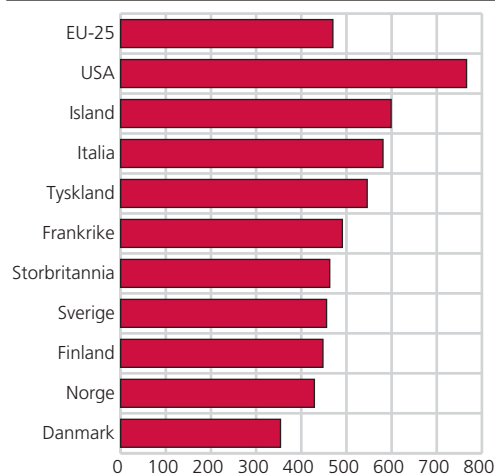
Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

- Mens gjennomsnittsbilen i Oslo var 6,6 år gammel i 1986, var den økt til 8,6 år ved utgangen av 2006. Den eldste bilparken finnes i Oppland. Her var personbilene i gjennomsnitt 12,1 år i 2006. Fra 1986 til 2006 økte gjennomsnittsalderen på personbilene med 3,8 år i dette fylket.
- I Finnmark var gjennomsnittsbilen blitt 3,9 år eldre fra 1986 til 2006. I 1986 hadde Finnmark Norges nest yngste personbilpark med 6,9 år, etter Oslo med 6,6 år. Tjue år senere var personbilene i Finnmark 2,2 år eldre enn i Oslo.

Personbiltetthet i EU-25

- Det var nesten én bil i gjennomsnitt per hver andre innbygger i EU-25 i 2004 (figur 5.2.18).

Figur 5.2.18. Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere i utvalgte land. 2004¹

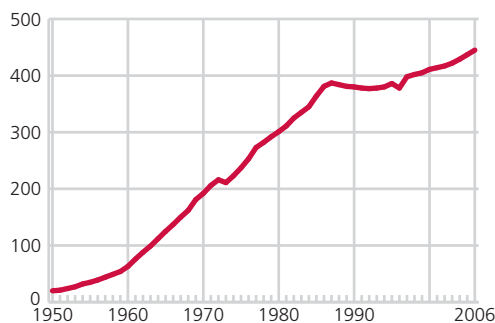


¹2003 data for USA.
Kilde: Eurostat.

- Blant de nordiske landene er det Island som har den desidert høyeste biltettheten målt som registrerte personbiler per innbygger. Danmark ligger på den andre enden av skalaen.
- USA nærmet seg 800 biler per 1 000 innbyggere.

- Ved utgangen av 1950 var det registrert 20 personbiler i Norge per 1 000 innbyggere, eller sagt på en annen måte: 50 personer per bil (figur 5.2.19). Tjue år etter var det drøyt fem personer per bil. Tilsvarende tall i 2006 var 2,2. Dette tilsvarte 445 registrerte personbiler per 1 000 innbyggere.

Figur 5.2.19. Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere i Norge. 1950-2006



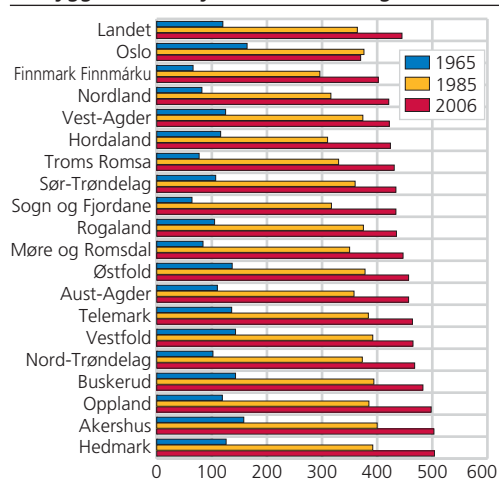
Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Opphevelsen av restriksjonene på kjøp av personbil 1. oktober 1960 markerte starten på en kraftig årlig vekst i biltettheten målt som registrerte personbiler per innbygger. Veksten kuliminerte først på begynnelsen av 1990-tallet bare avbrutt av «oljekrisen» i 1973. Restriksjonene knyttet til bilkjøringen i 1973 var sannsynligvis hovedårsaken til at personbilparken avtok for første gang i Norge dette året.

Færre enn to personer per bil i Akershus og Hedmark

- Ved utgangen av 2006 hadde Akershus og Hedmark som de eneste fylkene passert 500 personbiler per 1 000 innbyggere (figur 5.2.20).
- Oslo lå lavest med 370. Dette var faktisk en nedgang fra 1985 med 6 prosent. Høy befolkningsvekst og lav vekst i personbiler (figur 5.2.14.) forklarer denne utviklingen.

Figur 5.2.20. Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere, etter fylke. 1965, 1985 og 2006



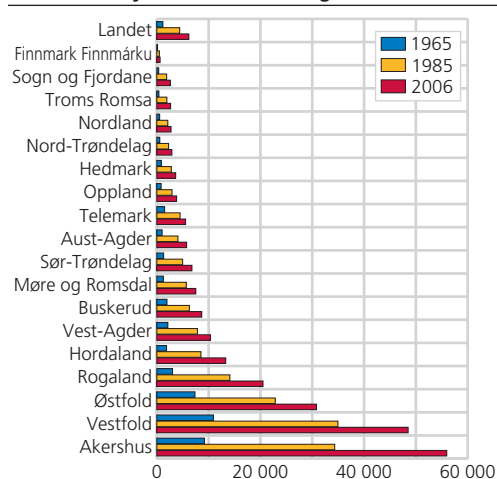
Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

- I 1965 var Oslo fylket med høyest biltetthet med 164 personbiler per 1 000 innbyggere. På dette tidspunktet var biltettheten desidert lavest i Sogn og Fjordane og Finnmark med henholdsvis 64 og 66 personbiler per 1 000 innbyggere.
- I tidsrommet 1965-2006 økte biltettheten i Finnmark og Sogn og Fjordane med henholdsvis 509 og 578 prosent, som kan sammenlignes med Oslos tilsvarende vekst på 126 prosent.

Statistikken viser nødvendigvis større forskjeller mellom fylkene dersom ekspaneringen endres fra biltettheten målt per innbygger til målt per kvadratmeter landareal.

- Regnet per 1 000 kvadratkilometer landareal var det registrert om lag 476 000 personbiler i Oslo ved utgangen av 2006. Etter Oslo fulgte Akershus og Vestfold med henholdsvis 56 000 og 48 500 registrerte personbiler per 1 000 kvadratkilometer landareal (figur 5.2.21).

Figur 5.2.21. Registrerte personbiler per 1 000 m² areal, etter fylke¹. 1965, 1985 og 2006



¹ Tall for Oslo er ikke med i figuren. Oslo er også holdt utenfor i landsgjennomsnittet.

Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

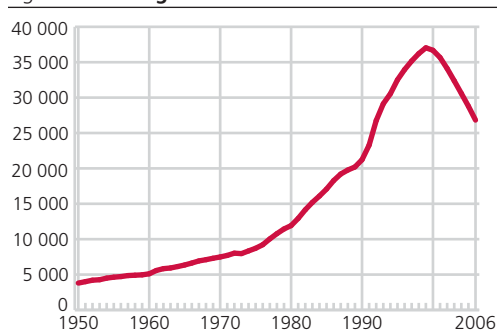
- Det var desidert færrest biler per 1 000 kvadratkilometer areal i Finnmark med 638 ved utgangen av 2006. Gjennomsnittet for landet var 6 200.

Buss

Færre busser – påvirker ikke kollektivtilbudet

- Det var registrert knapt 3 800 busser i 1950 (figur 5.2.22). Utviklingen har over tid fulgt et spesielt mønster med en gradvis økt vekst hvert tiende år, til toppen ble nådd i 1999 med 37 000 busser.

Figur 5.2.22. Registrerte busser. 1950-2006

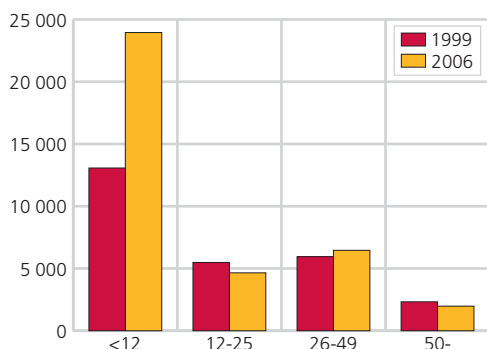


Kilde: Vegdirektoratet.

- Fra og med 2000 har størrelsen på bussparken avtatt. Per 31. desember 2006 var det 26 800 registrerte busser, en nedgang fra 1999 på 27,6 prosent.

Til tross for den klare nedgangen i antall busser viser statistikken over innenlandske transportytelser (underkap. 3.1) likevel en liten vekst i tallet på reisende med buss også etter 1999. Det er ikke holdepunkt for å si at kapasitetsutnyttningen i bussene er økt i takt med nedgangen i tallet på registrerte busser. Forklaringen må derfor være å finne i sammensetningen av den registrerte bussparken.

Figur 5.2.23. Registrerte busser, etter antall sitteplasser. 1999 og 2006



Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Statistikken og figur 5.2.23 viser at nedgangen kan forklares med busser med færre enn 12 sitteplasser. Dette er busser som i liten grad blir brukt i ordinær kollektivtransport i rute. For de øvrige gruppene, er det små endringer fra 1999 til 2006.

Nedgangen for de minste bussene henger sammen med en gradvis innstramning av avgiftene for minibusser. I 2000 ble engangsavgiften økt fra 20 til 30 prosent av personbilavgiften. Dessuten, og viktigere, ble det dette året også stilt krav om at minst 10 seter skulle være fastmontert i fartsretningen. Dermed ble det ikke

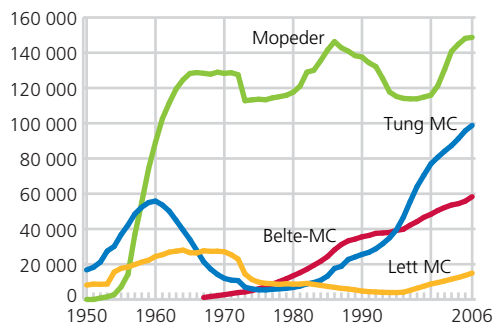
lenger interessant å kjøpe ombygde store stasjonsvogner/vaner med langsgående klappseter i varerommet da disse fikk personbilavgift. Året etter ble engangsavgiften økt ytterligere, til 35 prosent. Fra 1. januar 2007 skal det betales 40 prosent av personbilavgiften for minibusser. Dette er tiltak som medfører at minibusser blir mindre interessante som alternativ for personbil for privatpersoner.

Tohjulinger

Strengere krav til opplæring – veksten i mopedbestanden flater ut

- Tidlig på 1950-tallet var det færre mopeder enn små og store motorsykler, men fra 1955 og de nærmeste ti årene tok salget av mopeder helt av (figur 5.2.24). Økningen i denne perioden var på 121 000 sykler, eller 1 700 prosent.
- Tallet på mopeder har fra midten av 1960-tallet gått litt opp og ned, med en topp i 1986 med 146 000 registrerte sykler og en foreløpig ny topp i 2006 med 151 700 registrerte sykler.

Figur 5.2.24. Registrerte mopeder og motorsykler¹. 1950-2006



¹ Mellomtung motorsykel er inkludert i tung motorsykel.

Kilde: Vegdirektoratet.

På bakgrunn av innføringen av mopedfører kort fra 1. januar 2005 var det overraskende at tilveksten i mopedparken var nesten like sterk i både 2005 og 2006 som i 2004, med om lag 4 000 sykler. Moped-

fører kortet erstattet det tidligere moped-førerbeviset som ikke omfattet teoretisk førerprøve. På den annen side, svingningene i mopedsalget er sterkt korrelert til motesvingninger og trender. For eksempel har de små scootere vært sterkt medvirkende til det økte mopedsalget de seneste årene.

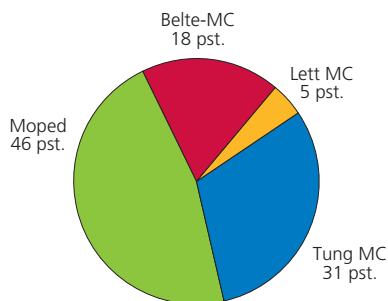
Knapt 100 000 tunge motorsykler

- Tallet på tunge motorsykler økte gjennom hele 1950-tallet. Disse syklene hadde sin første storhetstid rundt 1960-tallet med en topp dette året på knapt 56 000 sykler. Dette må ses på bakgrunn av restriksjonene i kjøp av personbil, som først ble opphevet 1. oktober 1960
- I perioden 1960-1976 ble antall tunge motorsykler redusert med hele 90 prosent, til 5 400 sykler. Tung motorsykel som familiens kjøretøy nummer én ble på 1960-tallet erstattet av personbil.
- Fra og med 1977 har det vært en årlig økning i antall tunge motorsykler. Først på midten av 1980-tallet ble det igjen fart på salget av stor motorsykel – nå i langt mindre grad som et nyttekjøretøy framfor et «entusiastkjøretøy».
- Økningen var spesielt sterk etter 1995. Det var registrert nesten 102 000 store motorsykler ved utgangen av 2006.

EU's andre førerkortdirektiv – renessanse for lett motorsykel

- Også de mindre motorsyklene hadde en topp rundt 1960, med 28 000 sykler i 1964.
- Til forskjell fra utviklingen i antall store motorsykler holdt bestanden av de små motorsyklene stand til og med 1972, før antallet ble redusert med 37 prosent i løpet av ett år. Dette var starten på en

Figur 5.2.25. Andel registrerte mopeder og motorsykler¹. 2006. Prosent



¹ Mellomtung motorsykel er inkludert i tung motorsykel.
Kilde: Vegdirektoratet.

Boks 5.2.5. Definisjoner

Moped: Slagvolum < 51 cm og konstruktiv hastighet ikke over 50 km/t

Lett motorsykel: Lett MC + eventuelt sidevogn med slagvolum < 126 ccm og effekt < 12 kw

Mellomtung MC + eventuelt sidevogn med effekt < 26 kw og forhold effekt/egenvekt på høyst 0,16 kw/kg

Tung MC + eventuelt sidevogn med slagvolum > 125 ccm og/eller effekt > 11 kw.

Boks 5.2.6. Nytt førerkortdirektiv vedtatt i EU

Den 20. desember 2006 ble det tredje førerkortdirektivet vedtatt i Ministerrådet i Brussel. Direktivet medfører en ytterligere innskjerping av kravene til førere av tung motorsykel. Per i dag kan man kjøre tung motorsykel uten effektbegrensning tidligst etter fylte 20 år. Dette forutsetter at man allerede har tatt førerkort på mellomtung sykkel, ellers er aldersgrensen 21 år. Ifølge det nye direktivet øker aldersgrensene til henholdsvis 22 og 24 år. Det er også krav til ytterligere obligatorisk opplæring. Norsk Motorsykelunion (NMCU) er ikke i tvil om at dette vil virke dempende på rekrutteringen til motorsyklismen selv om direktivet også innebærer en liten positiv endring, slik de ser det. Effektbegrensningen på mellomklassesyklene endres nemlig til 35 kW (50 hk). Den nye forordningen skal være implementert innen 2012.

utvikling som resulterte i nesten full saring av den lette motorsykkelparken.

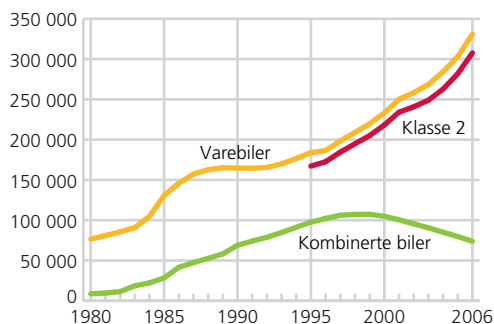
- Bare 3 900 små motorsykler var registrert per 31. desember 1995. Fra 1995 til 2006 ble antallet nesten firedoblet, til 15 000 sykler.
- Dette må ses i sammenheng med implementeringen av EUs andre førerkortdirektiv i Norge i 1996. Direktivet medførte at den særnorske lette motorsykkelen med slagvolum på inntil 100 ccm og 7 hk ble erstattet med inntil 125 ccm og 15 hk (11 kw). Sykkelen ble dermed mer attraktiv og anvendelig for en større gruppe brukere.
- Utviklingen i bestanden for beltemotorsykler (snøscootere) har kun pekt oppover. Det var bare i perioden 1990-1994 det var en liten avmatning i den årlige veksten. Ved utgangen av 2006 var det registrert 58 300 beltemotorsykler.
- 14 300 snøscootere var registrert i Finnmark, 8 500 i Nordland og 8 200 i Troms per 31. desember 2006. Hele 53 prosent av snøscooterne var registrert i landets tre nordligste fylker.

Varebiler og kombinerte biler

Sterk vekst for varebiler med grønne skilt

- Ved utgangen av 1980 var det registrert henholdsvis 76 500 varebiler og 8 600 kombinerte biler (figur 5.2.26). Per 31. desember 2006 var antallet økt til henholdsvis nesten 330 800 og 73 800.
- Andelen varebiler klasse 2 (grønne skilt) utgjorde 93 prosent av både varebilpopulasjonen og salget i 2006. Andelen har vært relativt konstant de siste ti årene.
- Bortsett fra en minimal nedgang i antall varebiler i 1990 og 1991 hadde begge biltyperne en jevn og sterk bestands-

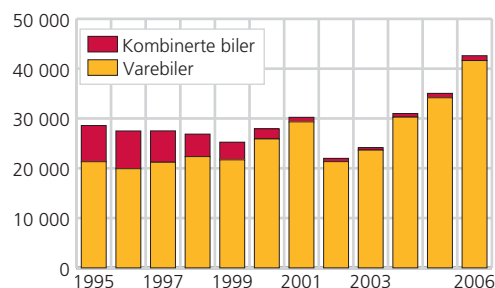
Figur 5.2.26. Registrerte¹ kombinerte biler, varebiler i alt og varebiler klasse 2. 1980-2006



¹ Biler med totalvekt inntil 3,5 tonn.

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken AS.

Figur 5.2.27. Førstegangsregistrerte¹ nye² varebiler og kombinerte biler. 1995-2006



¹ Biler med totalvekt inntil 3,5 tonn.

² Eksklusiv brukimporterte biler.

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken AS.

vekst fra tidlig på 1980-tallet til og med 1997. Ved utgangen av dette året var det registrert 198 300 varebiler og 106 100 kombinerte biler.

- Etter 1997 økte den årlige tilveksten i varebilpopulasjonen ytterligere, mens tallet på registrerte kombinerte biler avtok noenlunde tilsvarende.
- Etter nedgangen i 2002 og 2003 skjøt salget av varebiler fart (figur 5.2.27). Det ble i 2006 nyregistrert hele 41 600 varebiler med totalvekt lavere enn 3,5 tonn. Av dette var 38 900 varebiler klasse 2.

- Salget av kombinerte biler er i ferd med å stoppe helt opp og har pendlet mellom 500-1 000 de siste fem årene.

Kombinererte biler fikk personbilavgift

De betydelige endringene i bestanden og salget av kombinerte biler og varebiler (klasse 2) de siste årene må i hovedsak forklares med endringene i avgiftsnivået til disse biltyperne. De mindre, kombinerte bilene (<3 500 kg totalvekt) hadde en engangsavgift på 28 prosent av personbi-

lene i 1996. Avgiften er etter dette gradvis trappet opp til 2007 da kombinertbilene ble fjernet som egen avgiftsklasse. Varebiler klasse 2 hadde fra 1996 til 2006 en engangsavgift på 20 prosent av personbilene. For 2007 er denne økt til 22 prosent.

Innføringen av «statskassa» (boks 5.2.7) i april 2001 medførte en midlertidig tilbakegang i salget av varebiler klasse 2. Stasjonsvogner av blant annet merke Mercedes, BMW og Audi kunne ikke lenger

Boks 5.2.7. Varebiler og kombinerte biler

Varebil er et kjøretøy beregnet for befordring av gods og med tillatt totalvekt inntil 3,5 tonn. Varebil klasse 1 er en stasjonsvogn der baksetet ikke må kunne nyttes, og der det er en 40 cm høy vegg eller et gitter bak føreriset. For disse varebilene må det svares full avgift. For varebil klasse 2 er avgiftssatsen lavere (se nedenfor), setene bak fører og passasjerer må være fjernet, det må være en hel vegg fra golv til tak bak føreriset, og det er strenge krav til størrelsen på lasterommet. Den såkalte statskassa må få plass (140x90x105 cm).

Kombinertbilene har vært noe dyrere enn varebilene i klasse 2 (grønne skilt), men fordelene med en kombinert bil er at den har en ekstra seterad samtidig som den har varebilens lasterom. Hovedforskjellen på kombinertbil og personbil er at kombinertbil har en beskyttelsesvegg plassert bak andre seterad. Kombinertbil er derfor et alternativ som dekker flere brukergrupper og behov. Myndighetenes gradvise opptrapping av registreringsavgiften for kombinertbil har medført at denne «kuriositeten» snart vil forsvinne fra norske veier.

Boks 5.2.8. Avgiftssatsenes utvikling fra 1996

a) Kombinerte biler

1996-1997: 28 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a (blant annet personbiler og varebiler klasse 1) for kombinerte biler inntil 3,5 tonn totalvekt
 1998: 35 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 3,5 tonn totalvekt
 1999: 35 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 5,0 tonn totalvekt
 2000: 45 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 5,0 tonn totalvekt
 2001: 55 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 5,0 tonn totalvekt
 2002-2003: 55 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 6,0 tonn totalvekt
 2004-2006: 55 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a for kombinerte biler inntil 7,5 tonn totalvekt
 2007: Fjerning av kombinertbiler som egen avgiftsklasse, det vil si full avgift.

b) Varebiler:

Klasse 1: Full avgift
 Klasse 2: 1996-2006: 20 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a
 2007: 22 prosent engangsavgift av avgiftsgruppe a

registreres som billig varebil klasse 2 da godsrommet ikke rommet en kasse med dimensjonene 140x90x105 cm.

I tillegg er varebiler i både klasse 1 og 2 blitt spesielt gunstige å eie for avgiftspliktige næringsdrivende etter omleggingen i 2001, som åpnet for å trekke fra inngående merverdiavgift for de varebiler som nyttes i virksomheten.

Også *tilbudet* av biler som kan kjøpes som toseters varebil med grønne skilter og lave are avgift, har økt betydelig de siste årene. Dette påvirker nødvendigvis også salgsvolumet av slike biler.

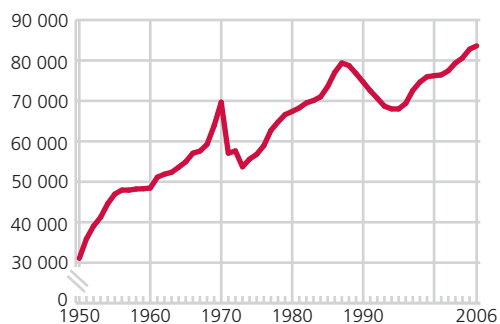
Kjøretøyer for godstransport på vei

- Godsbilbestanden, eksklusiv varebiler og kombinerte biler, utgjorde 31 100 ved utgangen av 1950 (figur 5.2.28). Det var en sammenhengende vekst i antall godsbiler de neste tjue årene. Ved utgangen av 2006 var det registrert drøyt 83 600 biler for godstransport.

To markante fall i godsbilpopulasjonen

- Statistikken viser to tydelige fall i godsbilparken. Dette gjelder spesielt for 1971 da tallet på godsbiler ble redusert med hele 12 500, eller 18 prosent.

Figur 5.2.28. Registrerte kjøretøyer for godstransport¹. 1950-2006

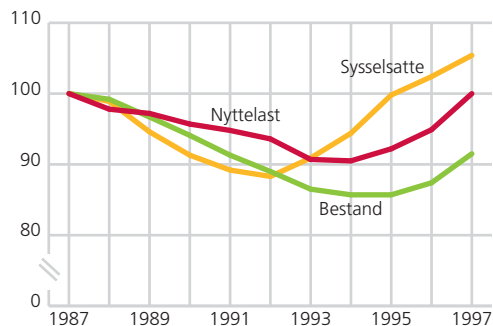


¹ Eksklusiv varebiler og kombinerte biler.
Kilde: Vegdirektoratet.

- Neste nedgang i godsbilparken kom i perioden 1988-1995. I løpet av denne perioden ble det drøyt 11 300 færre biler.

Nedgangen i antall godsbiler i perioden 1971-1973 er ikke reell, men et resultat av nye kjøretøyforskrifter. Til og med 1970 var kravet til godsbil en lasteevne (nyttelast) på 1,0 tonn eller mer. I 1971 ble dette endret til totalvekt 3,5 tonn eller mer. Nedgangen ultimo 1980- og primo 1990-tallet kan ikke forklares med endringer i kjøretøyforskriftene, men med generell lavkonjunktur – noe som påvirket investeringene også i lastebilnæringen. Nedgangen i godsbilparken ble imidlertid delvis kompensert med at bilene ble større. Mens antall biler avtok med 14 prosent fra 1988 til 1995, falt nyttelastkapasiteten med knapt 8 prosent (figur 5.2.29). Figuren viser at også sysselsettingen innenfor landtransport avtok i denne perioden. Også bruttonasjonalproduktet for Fastlands-Norge viser lav volumendring disse årene, i 1989 er veksten negativ.

Figur 5.2.29. Utviklingen i bestand, nyttelast og sysselsetting¹ for godstransport². 1987-1997. Indeks. 1987=100



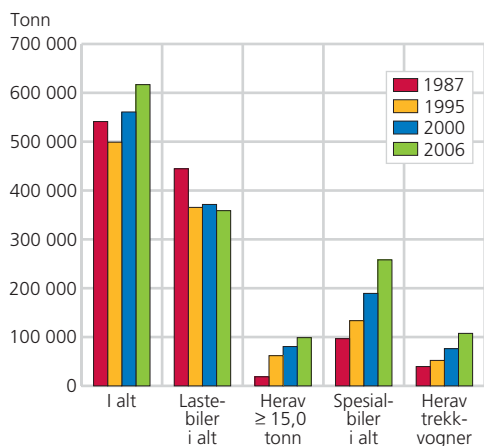
¹ Tall fra nasjonalregnskapet over lønnstakere og selvstendige for biltransport m.v.

² Eksklusiv varebiler og kombinerte biler.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Den samlede nyttelastkapasiteten øker

- Etter nedgangen i godsbilenes samlede lastekapasitet rundt 1990 var nyttelastkapasiteten gradvis økt til nesten 6,2 millioner tonn ved utgangen av 2006. Dette var en vekst på 24 prosent fra 1995.
- Det var særlig spesialbilene som hadde sterk vekst i den samlede lastekapasiteten etter 1990. De «vanlige» lastebilene (lastebiler i alt i figur 5.2.30) hadde en nedgang i lastekapasitet samlet sett, men for de største av disse lastebilene (nyttelast 15 tonn eller mer), var samlet nyttelast økt med over 230 prosent fra 1990 til 2006.
- Figur 5.2.31 viser en liten nedgang i samlet nyttelastkapasitet for «vanlige» lastebiler med nyttelast lavere enn 5 tonn. En ytterligere detaljering av statistikken viser at det var lastebiler med nyttelast lavere enn to tonn som bidro til nedgangen i gruppa.
- Den samlede nyttelasten for disse minste lastebilene var økt til drøyt 27 400 tonn

Figur 5.2.30. **Nyttelast for registrerte kjøretøyer for godstransport¹. 1987, 1995, 2000 og 2006. Tonn**

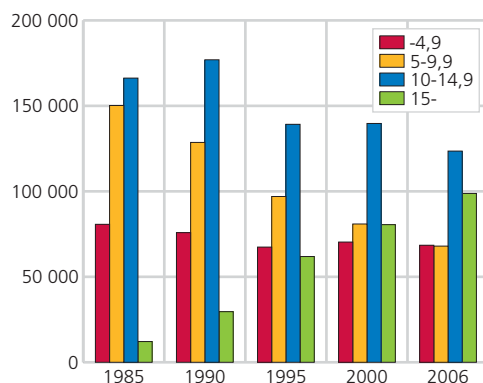


¹ Inkluderer ikke varebiler, kombinerte biler og campingbiler.
Kilde: SSBs registerstatistikk (<http://www.ssb.no/emner/10/12/20/godsreg/>).

ved utgangen av 2006. Dette var mer enn en dobling fra 1985 og nesten en tredobling sammenlignet med 1990.

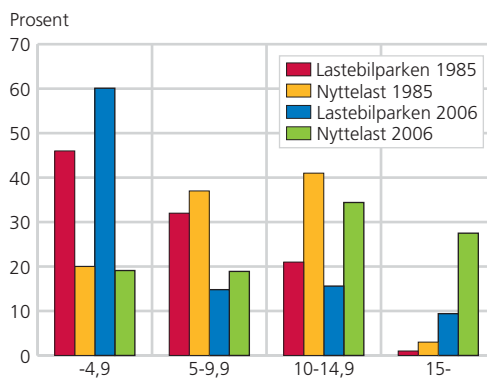
- Nyttelastgruppen 15 tonn og over hadde en andel av den samlede lastekapasiteten for «vanlige» lastebiler på 3 prosent i 1985. Ved utgangen av 2006 var andelen økt til nesten 28 prosent (figur 5.2.32).

Figur 5.2.31. **Nyttelast for lastebiler¹, etter nyttelastgrupper. 1985, 1990, 1995, 2000 og 2006. Tonn**



¹ Omfatter kun lastebiler med plan og lukket godsrom med nyttelast inntil 30 tonn.
Kilde: SSBs registerstatistikk (<http://www.ssb.no/emner/10/12/20/godsreg/>).

Figur 5.2.32. **Lastebilbestanden¹ og nyttelast, etter nyttelastgrupper. 1985 og 2006. Prosent**



¹ Omfatter kun lastebiler med plan og lukket godsrom med nyttelast inntil 30 tonn.
Kilde: SSBs registerstatistikk, jf. link: <http://www.ssb.no/emner/10/12/20/godsreg/>

Boks 5.2.9. Definisjoner

Godsbil: Bil som nyttes i godstransport. Vare- og kombinertbiler er her holdt utenfor.

«Vanlig» lastebil: Biler både med åpent plan (med og uten kapell) og med lukket godsrom (kjøretøygruppe 320, 321, 360 og 361 i Autosys).

Spesialbil: **Bergingsbil** (kjøretøygruppe 323 og 363).
Betongblandebil, renovasjonsbil, tømmerbil, containerbil og andre godsbiler som ikke er ført opp med egen kode i Autosys (kjøretøygruppe 325 og 365).
Tankbil for olje og bensin (kjøretøygruppe 330 og 370).
Tankbil for andre varer enn olje og bensin (kjøretøygruppe 335 og 375).
Trekkbil for semitrailer (kjøretøygruppe 340).

Semitrailer: Tilhenger som tilkobles trekkvogn. Kan sendes på skip eller jernbane uten at trekkvogn og sjåfør følger med.

Jan.Monsrud@ssb.no

5.3. Biler vraket mot pant

Den offisielle statistikken over person- og varebiler vraket mot pant er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå fra og med 1985. Statistikken viser at antall person- og varebiler som vrakes hvert år, er etablert på et betydelig høyere nivå de siste årene sammenlignet med perioden 1985-1995. Dette er likevel ikke nok til å forhindre at gjennomsnittsalderen til norske biler gradvis øker.

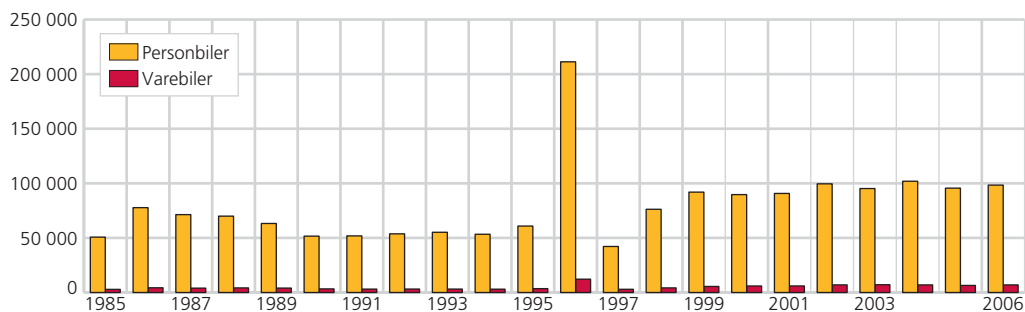
Boks 5.3.1. Omfang av statistikken

Panteordningen ble innført 1. mai 1978 og omfatter personbiler og varebiler med totalvekt mindre enn 3,5 tonn samt kombinerte biler uansett totalvekt, beltemotorsykler, minibusser og campingbiler. Statistikken ble etablert i 1985 og omfatter kun person- og varebiler. Bilene skal ikke være avskiltet, og årsavgiften skal være betalt ved levering til den godkjente oppsamlingsplassen for at vrakpantavgiften skal utbetales og leveringen inkluderes i statistikken. Datagrunnlaget er hentet fra Toll- og avgiftsdirektoratet.

Rekordvraking i 1996

- Tallet på vrakede varebiler er relativt ubetydelig sammenlignet med antall vrakede personbiler. Også regnet som prosent av alle biler vrakes færre varebiler. Mens om lag 5 prosent av personbilbestanden ble vraket i 2006, var tilsvarende andel for varebilene 2 prosent.
- Siden 1985 er det vraket knapt 1,9 millioner person- og varebiler i alt. Det tilsvarer et årlig gjennomsnitt på om lag 85 000 biler. Med få unntak er tallet på biler vraket mot pant i intervallet 50 000-100 000 årlig i perioden 1985-2006 (figur 5.3.1).
- I 1996 ble vrakpanten forhøyet til 6 000 kroner. Hele 223 499 biler ble levert til de godkjente oppsamlingsplassene dette året. Drøyt 211 300 var personbiler. Dette svarte til 12,7 prosent av personbilparken.
- Det påfølgende året viser statistikken det laveste antall vrakede biler siden vrakpantstatistikken ble etablert. Bare 45 082 biler ble levert til vraking i 1997, av dette var 42 150 personbiler. Dette utgjorde kun 2,4 prosent av personbilene.
- Etter 1997 har tallet på vrakede person- og varebiler vært klart høyere enn gjennomsnittet for perioden, med en topp

Figur 5.3.1. Biler vraket mot pant. 1985-2006



Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregisteret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

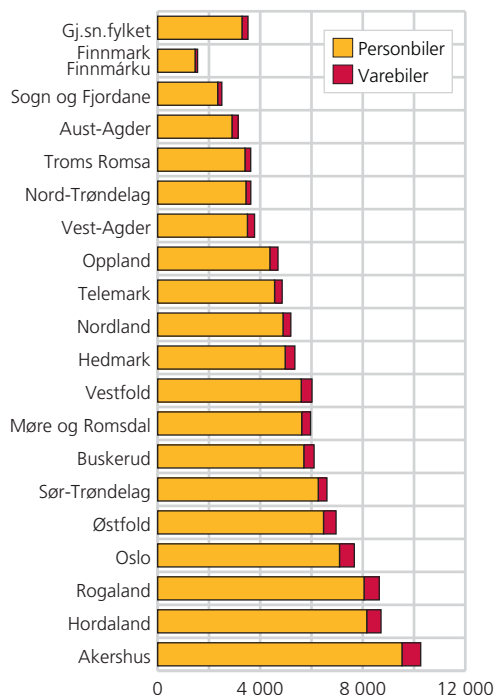
i 2004 på knapt 108 900 biler. I 2006 ble det vraket drøyt 105 300 person- og varebiler til sammen.

- Da vrakpantstatistikken ble etablert i 1985, var gjennomsnittsalderen ved vraking av person- og varebiler på henholdsvis 14 og 13 år (figur 5.3.2).
- Gjennomsnittsalderen ved vraking økte med 3,4 år de første ti årene, til 17,4 år i 1995 for personbilene. De vrakede varebilene ble i gjennomsnitt 1,5 år eldre i denne perioden.
- Som en effekt av saneringen i 1996 var det små endringer i den gjennomsnittlige alderen ved vraking for både person- og varebiler fram til år 2000. Etter dette er personbilene som vrakes, igjen blitt eldre år om annet. Denne utviklingen finner vi ikke for varebilene.
- I 2006 hadde gjennomsnittsalderen ved vraking økt til 19,0 år for personbilene og 15,5 for varebilene. Dette var en nedgang i gjennomsnittsalderen for varebilene med 0,5 år sammenlignet med 2005.
- Fra 1985 til 2006 økte gjennomsnittsalderen til vrakede personbiler med om lag fem år.

Det vrakes flest biler i Akershus, men ikke andelsmessig

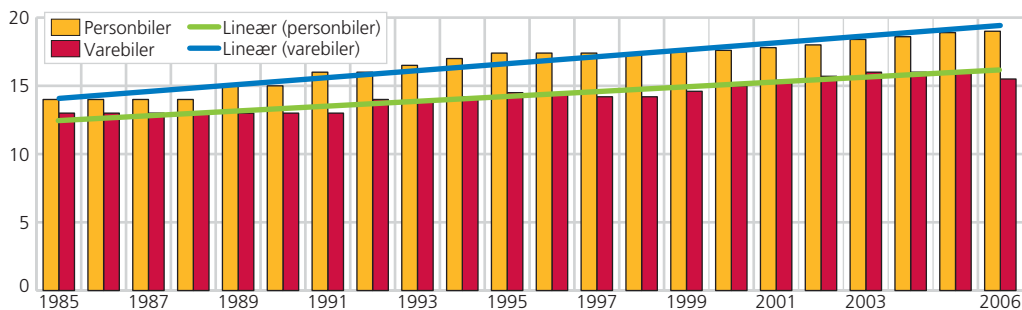
- Bileierne i Akershus vraket drøyt 10 250 person- og varebiler mot pant i 2006 (figur 5.3.3). Tilsvarende tall i Finnmark var om lag 1 550. På bakgrunn av at

Figur 5.3.3. Biler vraket mot pant, etter fylke¹. 2006



¹ Bileiers bostedsfylke. Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregistret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

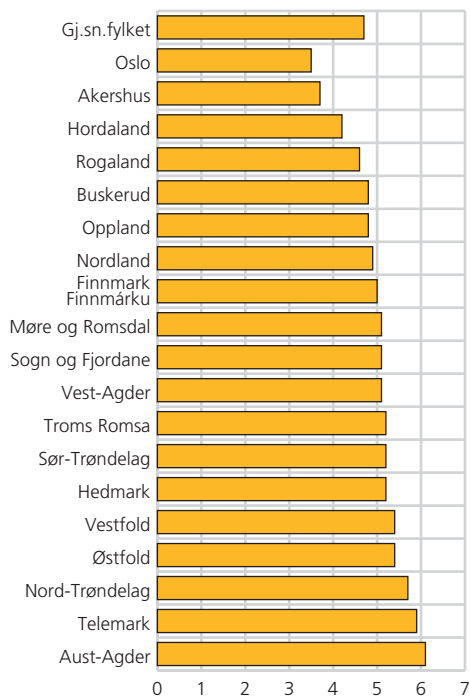
Figur 5.3.2. Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking. 1985-2006



Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregistret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

disse fylkene har henholdsvis flest og færrest registrerte biler (underkapittel 5.2), var dette ikke uventet.

Figur 5.3.4. **Biler vraket mot pant, i prosent av bestanden. Personbiler, etter fylke¹. 2006**

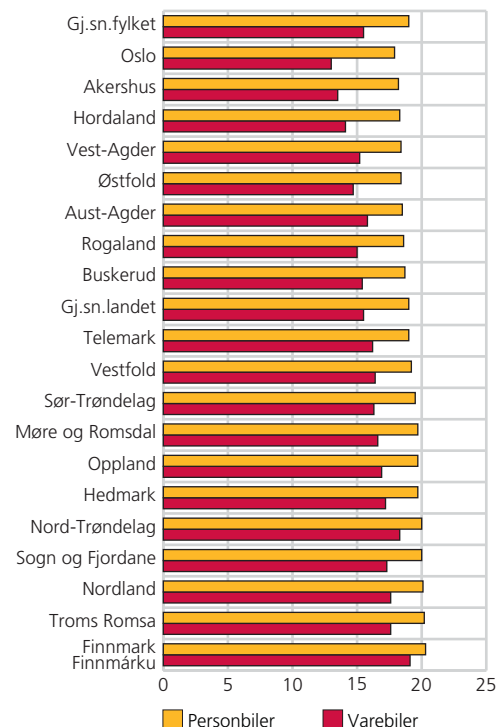


¹ Bileiers bostedsfylke.

Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregistret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

- Selv om det vrakes flest biler i Akershus, er vrakprosenten regnet som antall vrakede biler i prosent av bilparken betydelig høyere i Aust-Agder (figur 5.3.4).

Figur 5.3.5. **Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking. Fylke¹. År. 2006**



¹ Bileiers bostedsfylke.

Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregistret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

Boks 5.3.2. Satser for vrakpant

I 1996 ble det innført en vrakpremie på 5 000 kroner i tillegg til vrakpanten på 1 000 kroner for innleverte vrak. I 2007 var panten på 1 500 kroner. Den forhøyde vrakpanten i 1996 medførte at gjennomsnittsalderen på den norske bilparken ble redusert med 0,5 år, til 9,9 år. Til tross for diverse utspill fra både politiske partier og bilnæringa sjøl om fornying av bilparken gjennom forhøyet vrakpant, har myndighetene ønsket å prioritere andre virkemidler enn å forhøye vrakpanten for å redusere miljøbelastningen. Motiveringen for dette er blant annet Transportøkonomisk institutts evaluering av virkningen av å innføre vrakpremie i 1996. Rapporten konkluderte med at tiltaket var samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Det hevdes også at innføringen av periodisk kjøretøykontroll i 1998 reduserte behovet for denne typen tiltak.

I statsbudsjettet for 2008 gikk Regjeringen likevel inn for en begrenset endring i vrakpanten for dieselbiler produsert før 1991-1992. Vrakpanten ble økt til 5 000 kroner for disse bilene. Ordningen gjaldt ut året. Ifølge Bilnytt, et nettsted for de som arbeider i, med eller for bilbransjen i Norge, ble knapt 5 100 personbiler berørt av ordningen.

- Andelen vrakede personbiler i Aust-Agder var 6,1 prosent i 2006. Til sammenligning var vrakprosenten bare 3,7 prosent i Akershus. Kun Oslo lå lavere, med 3,5. I Finnmark ble 5 prosent av personbilene vraket i 2006.

Bilene beholdes lengst i nord

- Bilene beholdes lengst i Nord-Norge. I Finnmark var personbilene i gjennomsnitt 20,3 år gamle før de ble sendt til vrakplassen i 2006 (figur 5.3.5). Varebilene var 19,1 år.
- Gjennomsnittsalderen ved vraking var lavest i Oslo. Her ble personbilene vraket etter 17,9 år, og varebilene etter 13 år i 2006.

Flest Ford til vrakplassen

- Det ble vraket flest biler av merket Ford. 13 009 personbiler og 1 540 varebiler av dette merket ble vraket mot pant i 2006.
- For personbilene tilsvarte det 8,2 prosent av alle registrerte Ford-personbiler, mens det for varebilene tilsvarte 7,1 prosent av Ford-varebiler.
- Også av Opel-, Toyota- og Volkswagen-personbiler ble det vraket mer enn 10 000 biler i 2006. Det utgjorde henholdsvis 7,0, 4,0 og 4,4 prosent av antall registrerte personbiler av samme merke.

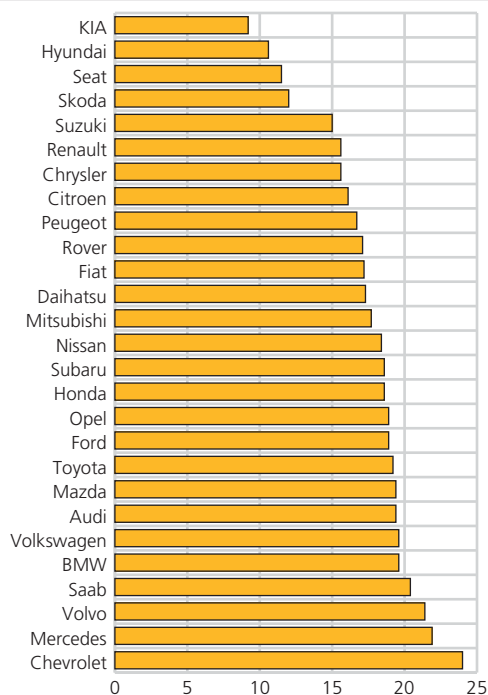
Figur 5.3.6 viser personbilenes gjennomsnittsalder ved vraking for utvalgte fabrikkmerker. Det skal presiseres at en slik oversikt ikke direkte kan tas til inntekt for bilenes kvalitet/holdbarhet, av flere årsaker. For eksempel vil de respektive bilmerkene markedsandel over tid variere. Dette vil blant annet medføre at koreanske bilmerker får en lite flatterende plassering i en rangering som dette. Det skal også tas hensyn til at bilmerker som er dyre i innkjøp, vil være mer «reparasjonsverdige» og

av den grunn blir eldre før de vrakes. Det skal også understrekes at gjennomsnittlig levealder for de ulike bilene som ble vraket i 2006, ikke sier noe om levealderen til bilene som produseres i dag.

Chevrolet – få, men gamle

- Ser man bort fra bilmerker som hadde mindre enn 5 000 registrerte biler i Norge ved utgangen av 2006, var det Chevrolet som hadde den høyeste alderen ved vraking. Gjennomsnittsalderen for de 255 Chevrolet-personbilene som ble vraket mot pant i 2006, var 24 år.
- Merkene Mercedes-Benz, Volvo og Saab har langt større andel av personbilparken enn Chevrolet. Også disse hadde en gjennomsnittsalder på over 20 år ved

Figur 5.3.6. **Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking, utvalgte fabrikkmerker. Personbiler. 2006**



Kilde: Vegdirektoratet (Kjøretøyregisteret) og Toll- og avgiftsdirektoratet (vrakpantdata).

vraking, Mercedes lå på topp av disse med 21,9 år.

- Av varebilene var det Volvo som hadde den høyeste gjennomsnittsalderen ved vraking, med 21,3 år. Også Daihatsu og Isuzu hadde passert 20 år da de ble sendt til vrakplassen.

Kilder

Toll- og avgiftsdirektoratet
(<http://www.toll.no>)

Vegdirektoratet (<http://www.vegvesen.no>)

TØI, notat 1079/1997, Virkninger av å innføre vrakpremie på biler i 1996.

Boks 5.3.3. Definisjoner

Personbil: bil som hovedsakelig er innrettet for transport av personer, og som er registrert for høyst 8 personer uten fører

Varebil: bil for godsbefordring med tillatt totalvekt inntil 3 500 kilo

Jan.Monsrud@ssb.no

5.4. Førerkort

Fra 1985 til 2005 hadde antall førerkort i Norge steget fra 2 128 583 til 2 940 585, eller med 38 prosent. Til sammenligning økte folkemengden 16 år og eldre med 12 prosent i den samme perioden. Mens 65 prosent av befolkningen over 15 år hadde førerkort ved utgangen av 1985, var andelen steget til 80 prosent tjuve år senere. I løpet av 2006 tilkom ytterligere 24 000 førerkortinnehavere.

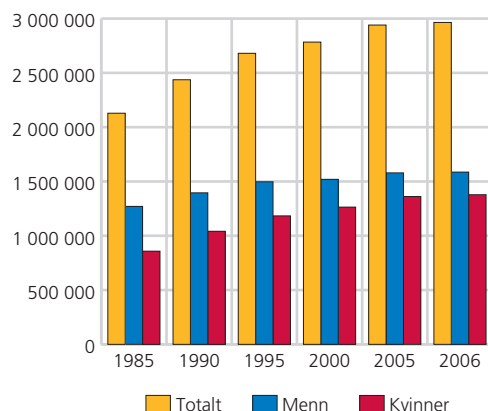
Boks 5.4.1. Omfang av statistikken

Statistikken i dette kapitlet tar utgangspunkt i data fra førerkortregisteret i Vegdirektoratet over personer med førerkort. At de fleste førerkortinnehavere vil inneha flere førerkortklasser, er irrelevant i denne sammenheng.

Snart like mange kvinner

- Det var en særlig sterk vekst i antall førerkort fra 1985 til 1990, drøyt 308 000 (figur 5.4.1). Veksten fortsatte i nesten samme takt i neste femårsperiode (244 000), før den ble redusert til 103 000 fra 1995 til 2000. Fra 2000 til 2005 viser statistikken en økning med 157 000 flere førerkort.
- I 1985 var det nesten 2 130 000 førerkortinnehavere. Av dette var 40 prosent kvinner. Av i alt 2 965 000 førerkort i 2006 var andelen kvinnelige førerkortinnehavere økt til 46 prosent.
- Den totale veksten i antall førerkort fra 1985 til 2006 utgjorde 836 000. Kvinne stod for drøyt 520 000 av økningen. Dette tilsvarte 62 prosent.

Figur 5.4.1. Antall førerkort. 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 og 2006



Kilde: Vegdirektoratet og Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Boks 5.4.2. Nye regler for føreropplæring

Fra 1. januar 2005 er det innført nye regler for føreropplæring i alle førerkortklasser. Det tidligere mopedførerbeviset er fra samme dato erstattet med førerkort også for mopedførere. Innholdet i den nye opplæringen legger særlig vekt på å påvirke elevenes holdning og adferd. Fire opplæringstrinn er innført:

Trinn 1: grunnkurs

Trinn 2: grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse

Trinn 3: trafikal kompetanse

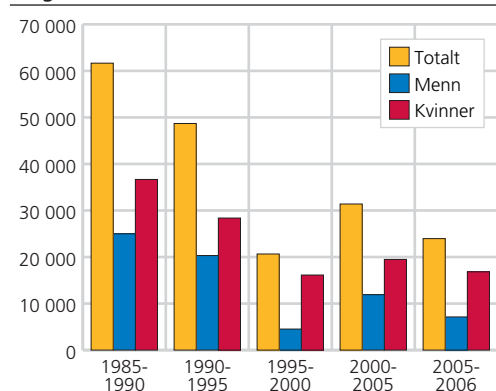
Trinn 4: avsluttende opplæring som skal bidra til å bringe eleven fram mot førerprøven

For mer informasjon om innholdet i hvert av trinnene, se <http://www.vegvesen.no>

Lavest gjennomsnittlig årlig vekst i perioden 1995-2000

- Det framgår av figur 5.4.2 at begge kjønn hadde en lavere gjennomsnittlig årlig vekst i tallet på førerkort på 1990-tallet sammenlignet med 1980-tallet. Veksten i førerkortinnehav blant kvinnene ble redusert fra et årlig gjennomsnitt på 36 700 i perioden 1985-1990, til 16 100 i perioden 1995-2000.
- Statistikken viser en sterkere gjennomsnittlig årlig vekst i de første årene etter årtusenskiftet enn rett før, men i 2006 var veksten i tallet på førerkort igjen noe redusert. Den reduserte veksten fra 2005 til 2006 var ganske likt fordelt mellom kjønnene.
- Kvinnene hadde også i 2006 en sterkere vekst i antall førerkortinnehavere enn menn, henholdsvis 16 800 og 7 100.

Figur 5.4.2. Antall førerkort. Gjennomsnittlig årlig vekst



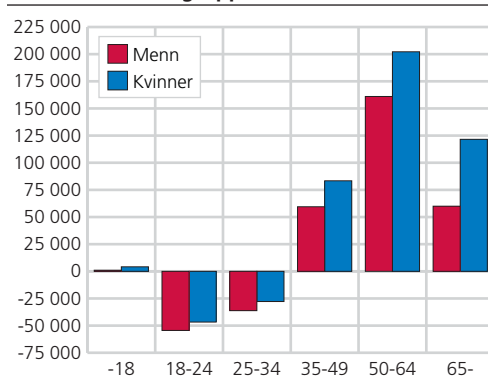
Kilde: Vegdirektoratet og Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Sterkest vekst i aldersgruppen 50-64 år

- Til tross for innføringen av mopedførerkort fra 1. januar 2005, til erstatning for det tidligere mopedførerbeviset, viser figur 5.4.3 en liten økning i antall førerkort i aldersgruppen under 18 år i 2006 sammenlignet med 1990.

- I aldersgruppene 18-24 og 25-34 var det en nedgang i tallet på førerkort i perioden, spesielt i den yngste av disse aldersgruppene. Mens det var om lag 376 000 personer i aldersgruppen 18-24 med førerkort i 1990, var tilsvarende tall redusert til knapt 275 000 i 2006. Dette var en nedgang på 27 prosent.
- Det var noe høyere reduksjon i tallet på førerkort i aldersgruppen 18-24 år blant mennene, men regnet i prosent var nedgangen identisk for begge kjønn.
- Veksten i tallet på førerkort i alt fra 1990 til 2006 på 530 000 skyldes veksten i de høyere aldersgruppene.
- Det er spesielt aldersgruppene 50-64 og 65 år og eldre som skiller seg klart ut sammenlignet med 1990. Mens den førstnevnte aldersgruppen viser den

Figur 5.4.3. Antall førerkort. Endring fra 1990 til 2006, etter aldersgrupper



Kilde: Vegdirektoratet og Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

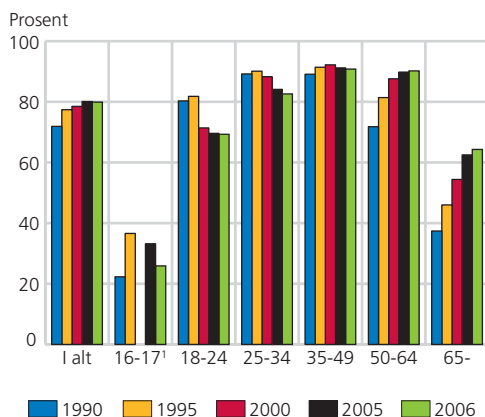
sterkeste veksten i tallet på førerkort fra 1990 til 2006 for begge kjønn, er det den langt sterkere veksten i tallet på førerkort blant kvinner enn blant menn som er atypisk for aldersgruppen 65 år og eldre.

- Tallet på førerkort i aldersgruppen 50-64 økte med drøyt 363 000, eller 87 prosent, fra 1990 til 2006. I aldersgruppen 65 år og eldre økte tallet på førerkort med nesten 182 000. Dette tilsvarte en vekst på 70 prosent. Av denne veksten stod kvinnene for to tredjedeler. Dette tilsvarte nesten en tredobling i tallet på førerkort blant kvinner 65 år og eldre, fra 64 700 i 1990 til 186 300 i 2006. Den gjennomsnittlige årlige veksten i tallet på førerkort for kvinner i denne aldersgruppen utgjorde i overkant av 8 100.
- Som det framgår av figur 5.4.1 har det totalt sett vært en betydelig vekst i tallet på førerkort over tid. Fra 1990 til 2005 økte antall førerkort i alt med nesten 504 000, eller knapt 21 prosent. Etter som det i denne perioden var en vekst også i befolkningen 16 år og eldre (knapt 10 prosent), viser figur 5.4.4 en vekst i førerkortinnehav som er lavere enn den relative veksten i antall førerkort i alt.
- Selv om det er en betydelig nedgang i førerkortinnehav i de yngste aldersgruppene, er veksten i førerkortinnehav i alt sterk. I 1990 hadde 71,9 prosent av den førerkortberettigede andelen av befolkningen førerkort. 15 år senere var andelen økt til 80,1 prosent.
- Fra 2005 til 2006 var det en sterkere vekst i befolkningen 16 år og eldre enn i antallet førerkort. Andelen førerkort i den førerkortberettigede befolkningen ble dermed redusert med 0,2 prosentpoeng, til 79,9 prosent.
- Som tidligere vist har veksten i tallet på førerkort vært sterk blant kvinner de siste årene. Veksten er i særlig grad sterk i de høyere aldersgruppene. I hvilken grad dette er en konsekvens av at det er blitt flere eldre kvinner i befolkningen, eller at førerkort er blitt mer utbredt blant disse kvinnene, framgår av figur 5.4.5 med kommentarer.

Folketallet som grunnlag for sammenligning

Sammenligningen ovenfor halter noe. Den viser riktignok endringen i tallet på førerkort for de valgte aldersgruppene, men det framgår ikke i hvilken grad dette er et resultat av endringer i sammensetningen av befolkningen eller resultat av endringer i førerkortinnehav. Ved å benytte folke-mengden i de respektive aldersgruppene som eksponering er det mulig å si noe om i hvilken grad førerkortinnehav er mer eller mindre utbredt enn tidligere.

Figur 5.4.4. **Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. 1990, 1995, 2000¹, 2005 og 2006. Prosent**



¹ Feil i datagrunnlaget og tidligere publiserte tall for aldersgruppen 16-17 år for 2000. Nye tall kan ikke beregnes.

Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Tredobling i førerkortinnehav blant kvinner 65 år og eldre

- I 1990 hadde 16 prosent av den kvinnelige befolkningen eldre enn 64 år førerkort. Det betyr at knapt hver sjettede kvinne over 64 år hadde førerkort for 16 år siden. I 2006 hadde nesten annenhver kvinne 65 år og eldre førerkort. Det har fra 1990 til 2006 vært en liten nedgang i befolkningen blant kvinnene i denne aldersgruppen (2,7 prosent). Veksten i

tallet på førerkort (figur 5.4.3) er derfor alene et produkt av økt førerkortinnehav blant kvinner eldre enn 64 år.

- Bare i løpet av 2006 økte andelen kvinnelige førerkortinnehavere 65 år og eldre med 2,5 prosentpoeng, til 47,3 prosent. Av samtlige spesifiserte aldersgrupper var det kun menn i den samme aldersgruppen og kvinner i aldersgruppen 50-64 år som kunne vise til økt andel førerkortinnehav fra 2005 til 2006. Veksten i førerkortinnehav var imidlertid betydelig lavere med 0,7 og 0,6 prosentpoeng for henholdsvis kvinner 50-64 år og menn 65 år og eldre.

Fortsatt stor forskjell i førerkortinnehav blant eldre kvinner og menn

- Selv om veksten i førerkortinnehav blant menn eldre enn 64 år ikke kan måle seg med kvinnenes, er den sterk (figur 5.4.6). I 1990 hadde 67,4 prosent av den mannlige befolkningen i denne aldersgruppen førerkort. I 2006 var andelen

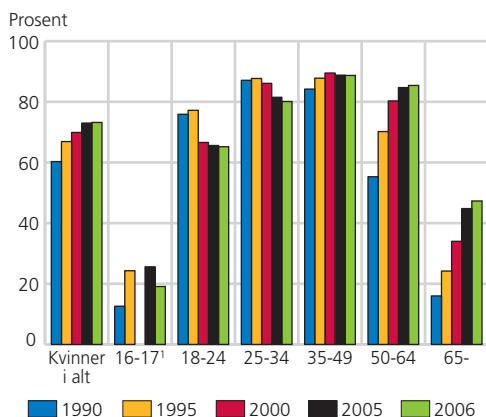
økt til 87,2 prosent. Selv om veksten for kvinner relativt sett er større, var forskjellen fortsatt på hele 40 prosentpoeng i favør av mennene.

- Det er fortsatt slik at ingen av de øvrige spesifiserte aldersgruppene har tilnærmedesvis så stor forskjell i førerkortinnehav blant kvinner og menn som for aldersgruppen 65 år og eldre. Om vi i denne sammenligningen ser bort fra 16-17-åringene, var den nest største forskjellen i førerkortinnehav mellom kjønnene i 2006 i aldersgruppen 50-64 år. Forskjellen i førerkortinnehav var imidlertid bare i overkant av 9 prosentpoeng i mennenes favør.

Kvinner tar igjen menn i aldersgruppen 35-64 år

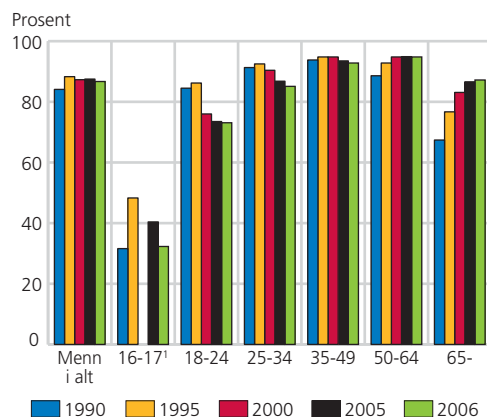
- 88,7 prosent av kvinnene 35-49 år hadde førerkort i 2006. Den nest største andelen av kvinnelige førerkortinnehavere var blant kvinner i aldersgruppen 50-64 år, med 85,4 prosent.

Figur 5.4.5. Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. Kvinner. 1990, 1995, 2000¹, 2005 og 2006. Prosent



¹ Feil i datagrunnlaget og tidligere publiserte tall for aldersgruppen 16-17 år for 2000. Nye tall kan ikke beregnes.
Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.4.6. Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. Menn. 1990, 1995, 2000¹, 2005 og 2006. Prosent



¹ Feil i datagrunnlaget og tidligere publiserte tall for aldersgruppen 16-17 år for 2000. Nye tall kan ikke beregnes.
Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

- Det er antagelig kun et tidsspørsmål før dette endres. Statistikken viser at for kvinner i aldersgruppen 35-49 år er andelen førerkortinnehavere økt med bare 4,5 prosentpoeng fra 1990 til 2006. Tilsvarende vekst blant kvinnene i den høyere aldersgruppen var 30,1 prosentpoeng.
- Blant menn 50-64 år hadde nesten 95 prosent førerkort i 2006. Deretter kom aldersgruppen 35-49 år hvor 92,8 prosent hadde førerkort.
- I 1990 var det motsatt. Da var det menn i aldersgruppen 35-49 som lå på topp med en andel på 93,8 prosent, mens 88,6 prosent av mennene 50-64 år hadde førerkort. Det er likevel slik at mennene i den sistnevnte aldersgruppen allerede i 2000 hadde en andel førerkortinnehav på 94,8 prosent. Heller ikke i denne aldersgruppen har førerkortinnehavet økt de siste seks årene.

Stor variasjon i førerkortinnehav blant de aller yngste

- Figur 5.4.3 viser en vekst i tallet på førerkort blant 16-17-åringene for hele perioden 1990 til 2006, men både tallet på førerkort og graden av førerkortinnehav, som vist i figur 5.4.4, er gått mye opp og ned i perioden.
- Bare fra 2005 til 2006 falt førerkortinnehavet i denne aldersgruppen med 7,3 prosentpoeng, til 25,9. Frafallet var om lag like stort for begge kjønn.
- Dette må ses i sammenheng med at mopedførerbevis (ingen teoretisk førerprøve) ble erstattet med førerkort fra og med 2005.
- Variasjonen i førerkortinnehav blant de yngste er dessuten sterkt korrelert til motesvingninger og trender i mopedmarkedet.

Betydelig nedgang blant førerkortberettigede under 35 år

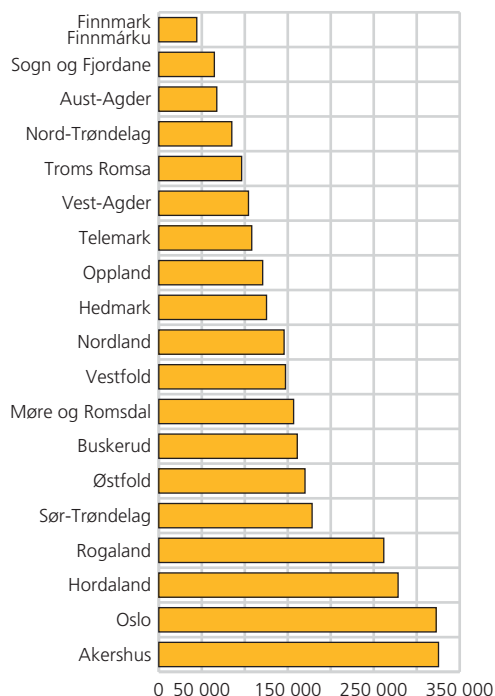
- Nedgangen i tallet på førerkort i aldersgruppen 18-24 år var på om lag 100 000, eller 27 prosent, fra 1990 til 2006 (figur 5.4.3). På grunn av lavere folkemengde i denne aldersgruppen i 2006 sammenlignet med 1990 er nedgangen i førerkortinnehav ikke like markant, men likevel betydelig. Mens 80,3 prosent av 18-24-åringene hadde førerkort i 1990, var andelen redusert til 69,3 prosent i 2006. På 2000-tallet har andelen vært relativt konstant.
- Nedgangen i førerkortinnehav over tid i denne aldersgruppen er omtrent lik for kvinner og menn. 73,1 prosent av mennene og 65,2 prosent av kvinnene hadde førerkort i 2006.
- Det har også vært en nedgang i innehav av førerkort for både kvinner og menn i aldersgruppen 25-34 år, om enn ikke så sterk som for den lavere aldersgruppen. Men mens førerkortinnehavet for aldersgruppen 18-24 ser ut til å ha stabilisert seg, er dette ikke tilfelle for aldersgruppen 25-34 år.
- Til forskjell fra aldersgruppen 18-24 år var det liten endring i førerkortinnehav for både kvinner og menn i aldersgruppen 25-34 år fra 1990 til 2000. Men etter 2000 er andelen av både den kvinnelige og den mannlige delen av befolkningen i denne aldersgruppen med førerkort redusert med om lag 5-6 prosentpoeng.
- I 2006 hadde 80,1 prosent av kvinnene i aldersgruppen 25-34 år førerkort. Tilsvarende andel for mennene var 85,1 prosent.

Regionale forskjeller

Figurer om og kommentarer til status og utviklingstrekk over tid har hittil dreid seg

om hele landet. Nedenfor er det tatt inn noen figurer som viser status for de enkelte fylkene angående førerkort og førerkortinnehav i alt, og førerkortinnehav etter aldersgrupper.

Figur 5.4.7. Antall førerkort, etter fylke. 2006



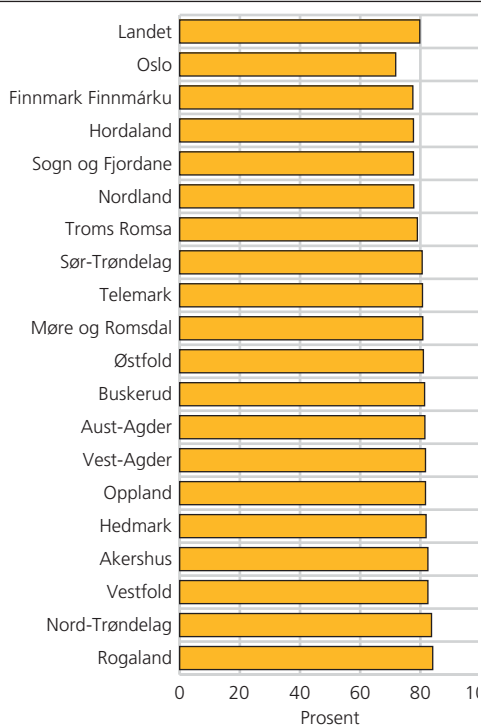
Kilde: Vegdirektoratet og Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Nest flest førerkort i Oslo, men fylket er på bunn i førerkortinnehav

- Det var drøyt 325 000 førerkort i alt i Akershus i 2006 (figur 5.4.7). Dette var knapt 3 000 flere førerkort enn i Oslo.
- Figur 5.4.8 viser at Oslo til gjengjeld var fylket i Norge med lavest førerkortinnehav. Knapt 72 prosent av befolkningen 16 år og eldre i dette fylket hadde førerkort i 2006. Landsgjennomsnittet var nesten 80 prosent.

- Rogaland og Nord-Trøndelag var fylkene med høyest andel førerkortinnehav. Her hadde henholdsvis 84,1 og 83,7 prosent av befolkningen over 15 år førerkort i 2006.

Figur 5.4.8. Andel førerkort i befolkningen 16 år og eldre, etter fylke. 2006. Prosent



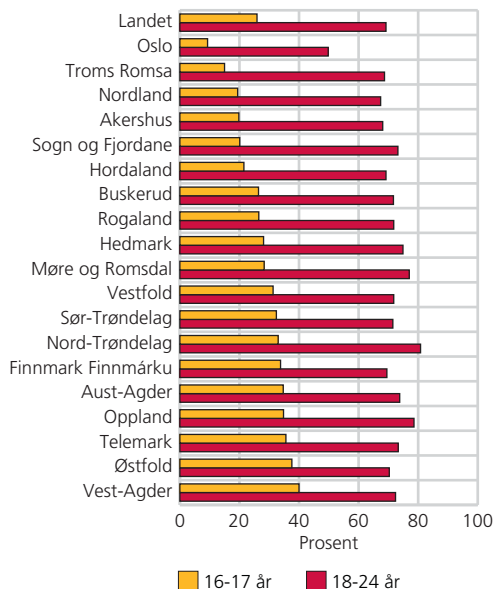
Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

- Figurene 5.4.9-5.4.11 viser førerkortinnehav etter aldersgrupper og fylker for 2006.
- Mens fire av ti ungdommer 16-17 år hadde førerkort i Vest-Agder i 2006, var det knapt hver tiende 16-17-åring som hadde førerkort i Oslo.
- Oslo-borgerne har den laveste andelen førerkort i samtlige (valgte) aldersgrupper bortsett fra aldersgruppen 65 år og

eldre. Med en andel førerkort i denne aldersgruppen på 63,2 prosent i 2006 lå de så vidt lavere enn landsgjennomsnittet, men nesten 10 prosentpoeng høyere enn gjennomsnittet for tilsvarende aldersgruppe i Sogn og Fjordane. Også i Finnmark var førerkortinnhaver lavt i denne aldersgruppen, 55,3 prosent

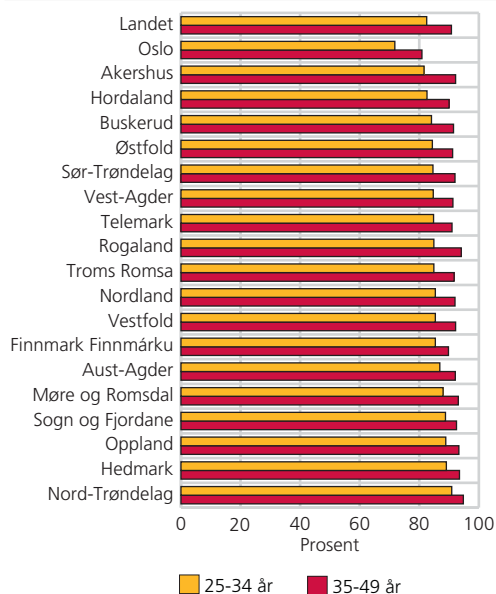
- Rogaland, med høyest andel førerkort av samtlige fylker i alle aldersgruppene sett under ett (figur 5.4.8), ligger imidlertid «midt på treet» blant den yngre delen av befolkningen i fylket. For aldersgruppene 16-17, 18-24 og 25-34 år er førerkortinnhaver i Rogaland bare noe i overkant av gjennomsnittet for landet. For de øvrige aldersgruppene, og spesielt i aldersgruppen 50-64 år, er førerkortinnhaver i fylket betydelig høyere enn for landsgjennomsnittet. Hele 97,7 prosent av 50-64-åringene i Rogaland hadde førerkort i 2006.

Figur 5.4.9. **Andel førerkort i befolkningen. 16-17 og 18-24 år, etter fylke. 2006. Prosent**



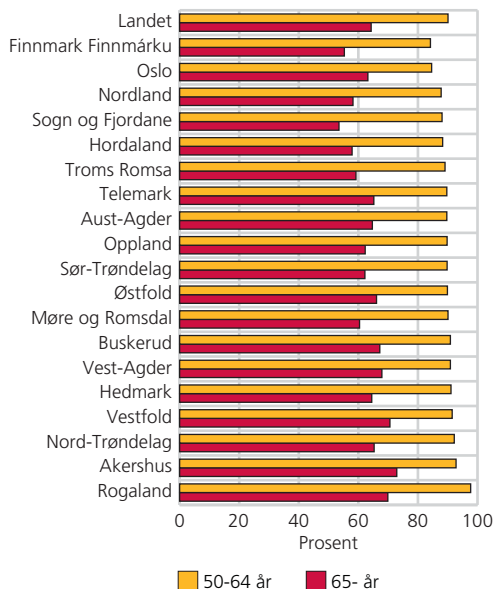
Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.4.10. **Andel førerkort i befolkningen. 25-34 og 35-49 år. Fylke. 2006. Prosent**



Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.4.11. **Andel førerkort i befolkningen. 50-64 og 65-år, etter fylke. 2006. Prosent**



Kilde: Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og Statistisk sentralbyrå.

Hovedtendenser og trender – oppsummering

- Det har vært en vekst i totalt antall førerkort og førerkortinnehav de to siste tiårene.
- Statistikken viser ingen stabil utvikling i førerkortinnehavet i aldersgruppen 16-17 år etter 1990. Fra 2005 til 2006 var det imidlertid en betydelig nedgang i omfanget av førerkort i denne aldersgruppen.
- Det er en sterk nedgang i tallet på førerkort og innehav i aldersgruppen 18-24 år fra 1990 til 2006, men nedgangen avtok betydelig etter 2000.
- Nedgangen i tallet på førerkort og førerkortinnehav var også betydelig i aldersgruppen 25-34 år fra 1990 til 2006, men til forskjell fra aldersgruppen 18-24 år viser denne aldersgruppen ingen tegn til stabilisering.
- I aldersgruppen 35-49 år har endringene i perioden 1990-2006 vært ubetydelige sammenlignet med øvrige aldersgrupper.
- Det er blant befolkningen 50 år og eldre at antall førerkort og førerkortinnehavet har økt spesielt sterkt. Det er en særlig blant kvinner 65 år og eldre at utviklingen fra 1990 og fram til i dag har vært ekstrem. Statistikken viser en tredobling i førerkortinnehav i denne perioden blant disse kvinnene.
- Det er i forhold til folkemengden få førerkort i Oslo sammenlignet med andre fylker.

Veksten i tallet på førerkort blant eldre kvinner

- Dette skyldes i hovedsak at yngre kvinner med førerkort etter hvert erstatter dem som aldri har tatt førerkort. I tillegg er det flere eldre kvinner enn før som tar førerkort. De fleste kvinner i 40-årsalderen har førerkort i dag. Disse kommer også til å ha det som pensjonister. Dette vil bety at om lag ni av ti av disse kvinnene vil ha førerkort rundt 2025.
- De framtidige eldre generasjonene, spesielt kvinnene, vil trolig i større utstrekning enn i dag være bilførere, både fordi de har levd et langt liv med bil, og fordi det i mange tilfeller vil være det enkleste for dem. Dette forutsetter nødvendigvis at de får beholde førerkortet. Dessuten vil en del eldre etter hvert få problemer med å gå lange strekninger. Mange vil heller ikke kunne bruke det ordinære, kollektive transporttilbudet. Alternativet kan da være egen bil.

Hvorfor venter de unge så lenge med å ta førerkort?

- Transportøkonomisk institutt (TØI) innhenter data knyttet til førerkort og førerkortinnehav i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Nedgangen i førerkortandelen blant ungdom (18-24 år) er ikke bare et norsk særtrekk. Den samme utviklingen skjer også i andre land det er naturlig å sammenligne seg med. Både Sverige og Danmark har hatt nedgang i førerkortandelen blant ungdom. I Sverige ser man denne tendensen helt tilbake til 1978.
- Undersøkelsene i TØI viser at det er en nedgang i førerkortandelen blant 18-24-åringene for alle fylkene i Norge, men det tyder imidlertid på at det er en systematisk forskjell mellom mer tettbygde fylker og mer spredtbygde fylker. Nedgangen er størst i de mest

tettbygde fylkene. Undersøkelsen viser også at i disse fylkene er nedgangen i førerkortinnehav større blant kvinner enn blant menn, mens nedgangen er lik både for kvinner og menn i mer spredtbygde fylker. Det kan dermed tyde på at det først og fremst er i byene at færre tar førerkort.

- En annen teori er at reisevane til en viss grad også avhenger av livsstil og interesser, det vil si at ungdom som nå har førerkort, i større grad består av «bilfrelste» som bruker bilen mye, mens ungdom som er mindre opptatt av bil og bilkjøring, i større grad har sluttet å ta førerkort.
- Det kan virke som om de unge i dag venter lenger med å ta førerkort. En årsak til det kan være at en større andel enn tidligere studerer, og at de av økonomiske årsaker ikke prioriterer å ta førerkort. At studiene som oftest skjer i større byer med godt tilbud av kollektivtransport slik at behovet for førerkort derfor ikke er til stede, er også et moment i retning av lavere førerkortinnehav blant 18-24-åringer enn tidligere.

Kilder

Opplysningsrådet for Veitrafikken AS
(<http://www.ofv.no>)

Vegdirektoratet (<http://www.vegvesen.no>)

Transportøkonomisk institutt
(<http://www.toi.no>)

Jan.Monsrud@ssb.no

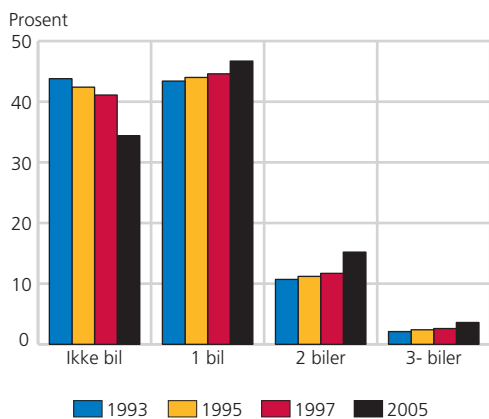
5.5. Bilhold etter familietype

Nesten hver femte krone av husholdningsbudsjettet går i dag til transport. Knappt hver tiende krone går til kjøp av egne transportmidler, det vil i hovedsak si til kjøp av bil. Det er med andre ord betydelige beløp som medgår til formålet transport i løpet av året. I dette underkapitlet vil vi se nærmere på hvordan bilholdet i familiene i form av eierskap til personbil har endret seg de siste årene, gjennom å koble familiefiler i Statistisk sentralbyrå med kjøretøyregisteret i Vegdirektoratet.

Boks 5.5.1. Omfang av statistikken

Det er kun eiere av personbiler med gyldig fødselsnummer i Vegdirektoratets kjøretøyregister som kan kobles mot familiefiler i Statistisk sentralbyrå. Av denne grunn vil personbiler registrert på firma i liten grad komme med. Disse eies riktignok ikke av familier, men kan i forskjellig grad disponeres av et familiemedlem ansatt i et slikt firma, og som av den grunn ikke går til anskaffelse av egen bil. I den grad det kan forutsettes at andelen firmaregistrerte biler har vært relativt konstant og den private bilbruken i disse firmaene likeså, vil resultatene av den nevnte koblingen av filer som her er gjort, ikke påvirkes av disse bilene. Om dette ikke er tilfelle, tror vi likevel at denne potensielle feilkilden i liten grad vil påvirke hovedfunnene omtalt her.

Figur 5.5.1. Andel familier med og uten personbil. 1993, 1995, 1997 og 2005. Prosent



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

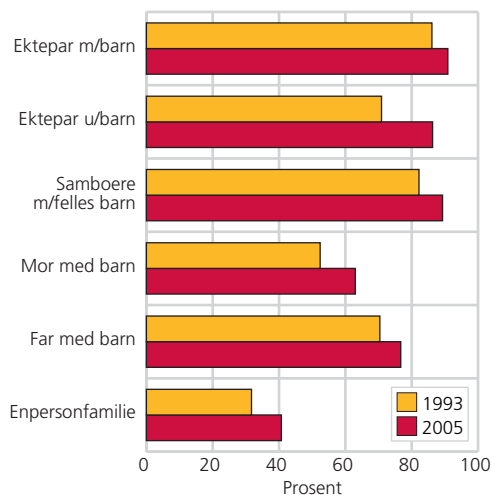
- Det er stadig færre familier som ikke eier egen personbil (figur 5.5.1). I 1993 utgjorde andelen slike familier nesten 44 prosent. I 2005 var andelen familier som ikke eide personbil, redusert til om lag 34 prosent. Dette tilsvarte nesten 737 000 familier.

- Tas det høyde for det lengre tidsspennet mellom de to siste søylene i figuren og øvrige søyler, er familienes eie av bil økt jevnt i perioden 1993-2005. Om lag halvparten av den samlede veksten på knapt 10 prosentpoeng i familienes eie av bil i denne perioden er henførbar til familier som eier to biler.

Lavest andel eie av bil blant enpersonfamilier

- Det er konstatert at familienes eie av bil sett under ett har økt fra 1993 til 2005. I figur 5.5.2 er det fokusert nærmere på endringene i de forskjellige familietypenes eierskap til personbil.
- Om lag 22 prosent av kvinner i enpersonfamilier eide bil i 1993. Tilsvarende andel for mennene var 42 prosent. Dette ga en andel på knapt 32 prosent for begge kjønnene sett under ett. Fordelingen på kjønn mangler i statistikkgrunnlaget for 2005, men andelen enpersonfamilier var nå i overkant av 40 prosent.

Figur 5.5.2. Andel familier med personbil, etter familietype. 1993 og 2005. Prosent



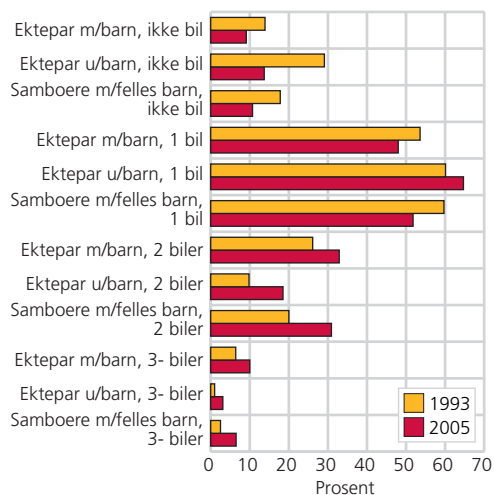
Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

- Allerede i 1993 eide 86 prosent av ektepar med barn bil. Andelen var økt til knapt 91 prosent i 2005. Endringen fra 1993 til 2005 var ikke så stor som for både ektepar uten barn og samboere med barn. Figur 5.5.2 viser tydelig at det skjedde en utjevning mellom disse to familietyperne i denne perioden. Bilinnehavet er fortsatt noe høyere blant ektepar med barn, men forskjellene er marginale, særlig sammenlignet med samboere som har barn.
- I 2005 eide drøyt 63 prosent av mødre med barn bil. Dette var en økning i bilinnehav med hele 10 prosentpoeng sammenlignet med 1993. Tilsvarende økning for menn som hadde barn, var på drøyt 6 prosentpoeng, til nesten 77 prosent i 2005.

Flere biler i familien

- Det finnes også enpersonfamilier som eier mer enn én bil, men flerbilinnehavet er i første rekke utbredt blant ektepar og samboere (figur 5.5.3).

Figur 5.5.3. Andel utvalgte familietyper med og uten personbil. 1993 og 2005. Prosent



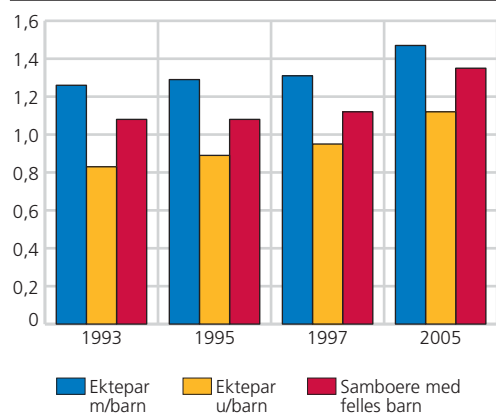
Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

- Økningen i bilinnehav fra 1993 til 2005 blant ektepar med barn (4,8 prosentpoeng, figur 5.5.2) var et resultat av at disse familiene hadde gått til anskaffelse av en andre og tredje bil eller flere. Det var samtidig, relativt sett, blitt færre ektepar med barn som bare hadde én bil.
- Den samme tendensen, men noe forsterket, kan spores blant samboere med felles barn. Den største endringen i eie av bil i denne type familier var blant familier som eide to biler. Her økte andelen med 11 prosentpoeng, til 31 prosent, i 2005. Relativt sett var veksten for samboere med barn størst i gruppen tre eller flere biler. Den ble nesten tredoblet fra 1993 til 2005, og utgjorde en andel på knapt 7 prosent i 2005.
- Den sterkeste veksten i eie av bil var som tidligere vist og kommentert, blant ektepar uten barn. I disse familiene var ikke bare andelen flerbilfamilier økt, men også andelen ektepar uten barn som hadde én bil, økte med knapt 5 prosent-

poeng, og utgjorde i 2005 en andel på 65 prosent.

- Figur 5.5.4 viser at ektepar uten barn i gjennomsnitt eide mindre enn én bil i 1993 (0,83). I 2005 eide denne familietypen i gjennomsnitt 1,12 biler. Blant ektepar med barn var tilsvarende tall tilnærmet 1,5 i 2005.

Figur 5.5.4. Gjennomsnittlig antall personbiler, etter utvalgte familietyper. 1993, 1995, 1997 og 2005



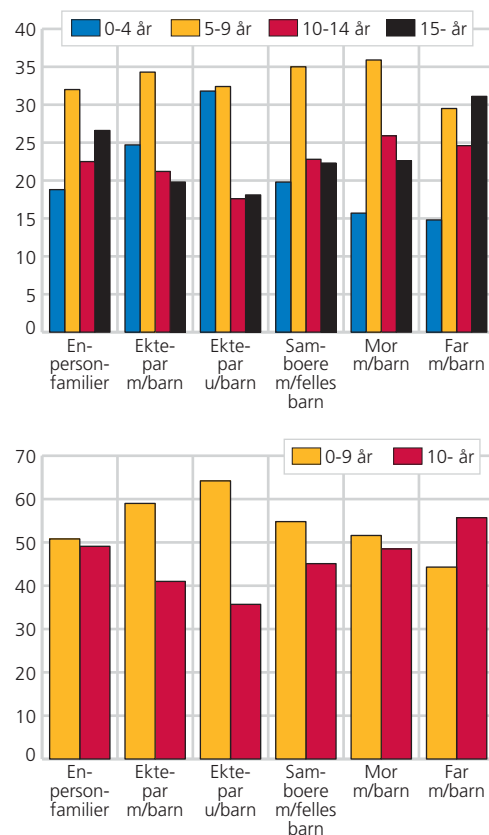
Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Økende behov for mer enn én bil

- Ektepar med barn og samboere med barn eier i gjennomsnitt flest biler. Kravene på foreldrene til kjøring til og fra barnehage og friluftsliv, idretts- og organisasjonsaktivitet øker. Dette framgår av undersøkelsen om eie og bruk av personbil, senest gjennomført i 1995-1996, og de periodiske reisevaneundersøkelsene. Flere og flere barnefamilier kommer derfor til et metningspunkt for hva som er mulig å håndtere av kjøring med én bil.
- Betyr anskaffelsen av en bil nummer to (eller tre) at det må slakkes på kravene til bilens standard og innebygde sikkerhet? Tidligere omtalte kobling av filer

har gjort det mulig å hente fram data også om bilens alder. På denne bakgrunn skal det være mulig å etterprøve om det er barnefamiliene som eier de eldste bilene.

Figur 5.5.5. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 2005. Prosent



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Fedre med barn eier de eldste bilene

- Det er en betydelig høyere andel eierskap til de eldste personbilene blant fedre med barn sammenlignet med øvrige familietyper, inklusiv mor med barn (figur 5.5.5). Drøyt 31 prosent av bilene eid av disse fedrene var i gjennomsnitt 15 år og eldre i 2005. Tilsvarende andel for mødre med barn var drøyt 22 prosent.

- Fedre med barn eier dessuten i liten grad de nyeste bilene. Knappt 15 prosent av bilene eid av fedre med barn var nyere enn fem år i 2005. Andelen av slike biler var heller ikke høy blant mødre med barn, knapt 16 prosent. Til gjengjeld eide disse mødrene i større grad enn fedre med barn personbiler som var 5-9 år gamle, henholdsvis 36,0 og 29,5 prosent.
- Den høyeste andelen av de nyeste bilene og den laveste andelen av de eldste finnes blant ektepar uten barn. I 2005 utgjorde andelen biler 0-4 år eid av denne familietyper nesten 32 prosent, mens andelen eierskap til personbiler 15 år og eldre var 18 prosent.
- Familietyper ektepar med barn kommer nest best ut når vi legger bilens alder til grunn for sammenligningen. Om lag 25 prosent av bilene eid av ektepar med barn var nyere enn fem år, mens knapt 20 prosent var 15 år og eldre.
- Det er tidligere vist at det var liten forskjell mellom ektepar med barn og samboere med barn med hensyn til eie av bil eller ikke i 2005, og at forskjellen hadde blitt mindre sammenlignet med 1993 (figur 5.5.2). Når det gjelder alderen på bilene disse familietyper eier, er det tydelig forskjell. Knappt 20 prosent av bilene eid av samboere med barn var biler nyere enn fem år i 2005. Dette var om lag 5 prosentpoeng lavere andel enn blant ektepar med barn. Samboere med barn hadde i 2005 dessuten en høyere andel av de eldste bilene enn ektepar med barn.

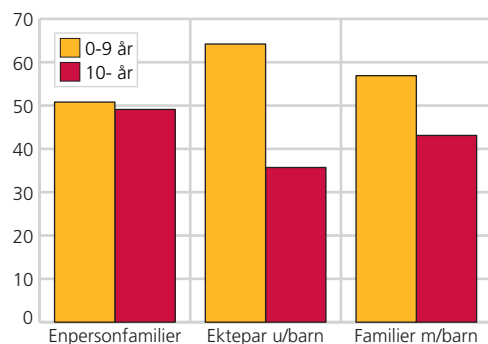
Transporteres barn i gamle biler?

- Det er så langt vanskelig å konkludere med at barn blir mer eksponert for eldre biler enn gjennomsnittet av den øvrige befolkningen. I figur 5.5.6 er samtlige familietyper med barn slått sammen til én gruppe og sammenlignet med fami-

lietyper uten barn, det vil si med enslige og ektepar uten barn.

- Personbilene som eies av familier med barn, er gjennomgående eldre enn de som eies av ektepar uten barn. Figur 5.5.6 viser at de eldste bilene eies av enpersonfamilier.
- Reduseres familietyper ytterligere, det vil si til familier med barn og familier uten barn (enpersonfamilier og ektepar uten barn), var forskjellene i 2005 ikke signifikant forskjellige.
- På denne bakgrunn er det vanskelig å hevde at barn transporteres i eldre biler enn det som er tilfelle for gjennomsnittet av resten av befolkningen. Men, uten også å ta hensyn til den årlige kjørelengden og bruksmønsteret til bilene disse familiene eier, er det ikke mulig å trekke en endelig konklusjon på spørsmålet om barn eksponeres mer for eldre biler enn befolkningen for øvrig.
- For tiden mangler vi tilstrekkelig data-grunnlag til en slik analyse. Undersøkelsen om eie og bruk av personbil, sist gjennomført for drøyt ti år siden, kunne antagelig gitt denne type grunnlagsdata.

Figur 5.5.6. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 2005. Prosent



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

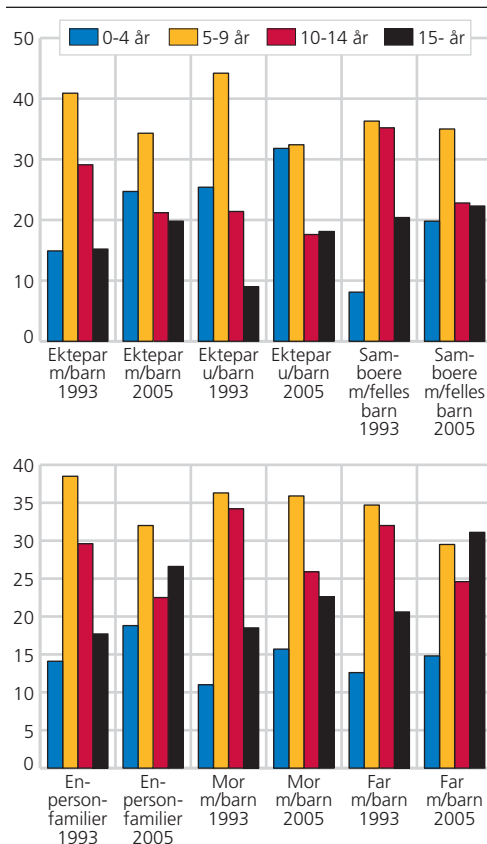
Endringer i familienes eierskap med utgangspunkt i bilens alder

- Det er tidligere slått fast at det var innenfor familietyperen ektepar uten barn hvor andelen eie av nybil var høyest i 2005, at ektepar med barn eide relativt sett flere nye biler enn samboere med barn, og at fedre med barn eide de eldste bilene. I hvilken grad disse forskjellene er endret over tid framgår av figur 5.5.7. Figuren viser familietypenes eierskap til personbil i 1993 og 2005.
- Figuren illustrerer at det har skjedd strukturelle endringer fra 1993 til 2005. Det har relativt sett blitt flere av både de nyeste og de eldste personbilene i samtlige familietyper. Mens andelen eie av personbiler 0-4 år utgjorde 16 prosent for samtlige familietyper sett under ett i 1993, var andelen i 2005 økt til nesten 24 prosent. Tilsvarende andel eie av biler 15 år og eldre var henholdsvis 15 og nesten 22 prosent.
- Det er familietyperen ektepar med barn, og i enda større grad samboere med felles barn, at andelen eie av personbiler nyere enn fem år hadde økt mest fra 1993 til 2005. Samtidig hadde andelen eie av de eldste bilene økt mer blant ektepar med barn enn blant samboere med barn. Selv om det fortsatt er slik at samboere med barn har en høyere andel eldre biler og lavere andel nyere biler enn ektepar med barn, er forskjellene betydelig utjevnet i perioden.
- Veksten i andelen biler nyere enn fem år var på om lag 4 prosentpoeng for både enpersonfamilier og mødre med barn fra 1993 til 2005. Økningen var lavest for fedre, med 2 prosentpoeng, til en andel nye biler på knapt 15 prosent i 2005. Både enpersonfamilier, særlig fedre med barn,

hadde en betydelig økning i andelen eierskap til biler 15 år og eldre, henholdsvis 9 og nesten 11 prosentpoeng.

- En ytterligere aggregering av bilens aldersgrupper til 0-9 år og 10 år og eldre viser at i personbilparken til både mødre og fedre med barn utgjorde biler 10 år og eldre en andel på knapt 53 prosent i 1993. I 2005 var tilsvarende andel redusert til 48 prosent for mødre med barn, mens den hadde økt til nesten 56 prosent for fedre med barn.

Figur 5.5.7. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 1993 og 2005. Prosent



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Boks 5.5.2. Definisjoner

Samboere og mor og far med barn: Familietypen samboere omfatter her kun familier med felles barn. Far og mor med barn kan bety at mor og far er alene med barn, eller at mor eller far lever i et samboerforhold uten felles barn.

Familie: En familie består av personer som er registrert bosatt i samme bolig, og som er knyttet til hverandre som ektefeller, registrerte partnere, samboere, og/eller som foreldre og barn (uansett barnets alder). En familie kan høyst bestå av to påfølgende generasjoner og kun ett par. Dette betyr at personer som er gifte eller samboere og/eller bor sammen med egne barn, ikke kan tilhøre foreldrenes familie. Når personer som tidligere har vært gift, bor sammen med sine foreldre, regnes dette som to familier. Som familie regner vi også enkeltpersoner, slik at alle personer er med i en familie, enten sammen med andre eller alene.

Husholdning: Til en husholdning regnes alle som er fast bosatt i samme bolig, og som spiser minst ett måltid sammen daglig. Personer som er fast bosatt i boligen, men som er midlertidig fraværende for eksempel på grunn av skolegang, ferie, sykehusopphold, militærtjeneste eller lignende regnes med. For mer detaljert definisjon av husholdning, se: <http://www.ssb.no/emner/02/01/20/familie/>

Kilder

Vegdirektoratet (<http://www.vegvesen.no>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Asbjorn.Willy.Wethal@ssb.no

5.6. Trafikkutvikling

Trafikken på de norske veiene har økt betydelig de siste årene. Veksten har også vært større enn de prognosene som har vært brukt i Nasjonal transportplan 2006-2015. Både personbiltrafikken og godstrafikken har økt, men det er veksten i personbiltrafikken som har betydd mest siden den står for godt over tre fjerdedeler av det samlede trafikkarbeidet. Veksten i trafikken følger i hovedsak utviklingen i veksten i kjøretøyparken. Den gjennomsnittlige kjørelengden per kjøretøy har endret seg lite i perioden.

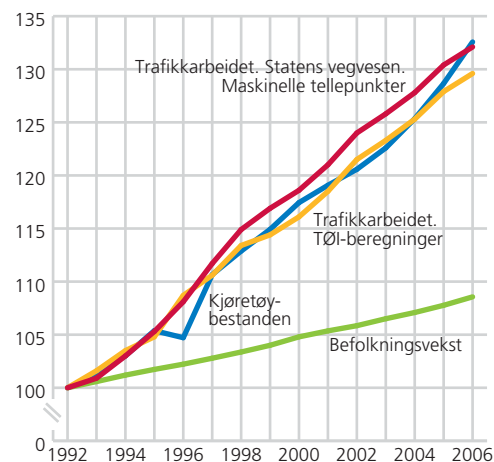
Boks 5.6.1. Omfang av statistikken

Det er to måter å beregne trafikkutviklingen i Norge på fra ett år til et annet. Transportøkonomisk institutt benytter en metode som tar utgangspunkt i data om struktur på og utviklingen av kjøretøyparken og salg av drivstoff, og beregner på denne måten endringer i trafikkarbeidet fra ett år til et annet. En annen måte å måle utviklingen på er å basere seg på automatiske kjøretøytellinger på et antall utvalgte steder rundt om i landet. Med utgangspunkt i disse dataene beregner Vegdirektoratet en veitrafikkindeks. Begge metodene har sine styrker og svakheter, og resultatene fra begge metodene har en viss usikkerhet. I enkelte år har det vært små forskjeller i resultatene fra de ulike metodene, men dette har jevnet seg ut over tid. Fra 2000 er resultatene fra disse to metodene samordnet slik at de viser samme prosentvise endring fra ett år til et annet.

Sterk trafikkvekst – og høyere enn trafikkprognosene

- Trafikken økte med 32 prosent fra 1991-2006, basert på data fra de maskinelle tellepunktene fra Statens vegvesen (figur 5.6.1).
- I 2006 økte trafikkarbeidet med 1,7 prosent. Den årlige veksten i perioden 1991-2006 var på 2,2 prosent, som var høyere enn prognosene som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2006-2015 (1,6 prosent).
- Årsaken til veksten i trafikkarbeidet skyldes i hovedsak veksten i kjøretøyparken, som har hatt tilnærmet samme utvikling som for trafikken. Veksten i kjøretøyparken fra 1991 til 2006 var 33 prosent. Den årlige kjørelengden for de ulike kjøretøygruppene endret seg lite i perioden, mens befolkningen hadde økt med om lag 9 prosent.

Figur 5.6.1. Utviklingen i innenlands trafikkarbeid, i kjøretøyparken og i befolkningsutviklingen. 1992-2006. 1992=100



Kilde: Vegdirektoratet, veitrafikkindekser og Kjøretøyregisteret. Transportytelser i Norge 1946-2006. TØI-Rapport 909/2007. Befolkningsdata i Statistisk sentralbyrå.

Personbilene totalt dominerende

- I 2006 stod personbilene for hele 81 prosent av det samlede trafikkarbeidet, som tilsvarte knapt 30 milliarder kjøretøykilometer (figur 5.6.2). Datagrunnlaget er TØIs beregninger, se boks 5.6.1.
- Kjøretøyer for godstransport stod for 13 prosent av trafikkarbeidet, mens buss og drosjer stod for kun 1 prosent hver.
- Motorsykler og mopeder utførte drøyt 1,2 milliarder kjøretøykilometer. Dette tilsvarte en andel på 3 prosent av totalen. Sykkel er ikke med i beregningene.

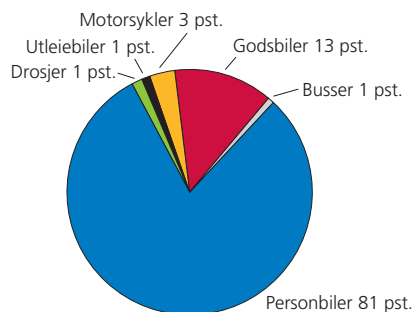
Kraftig økning i trafikkarbeidet for tohjulinger

- Trafikkarbeidet for motorsykler og mopeder økte med hele 91 prosent fra 1992 til 2006 (figur 5.6.3).
- Buss hadde minimal vekst i trafikkarbeidet etter 1992.
- Personbil har hatt en jamn vekst i utkjørt distanse i perioden, og økningen var i alt på 32 prosent.
- Trafikkarbeidet for godsbilene har gått i bølger, med kraftig vekst på slutten av 1990-tallet.

Boks 5.6.2. Definisjoner

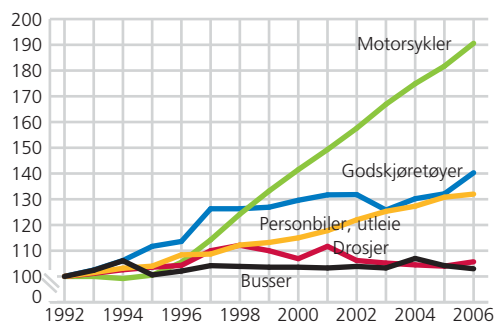
Trafikkarbeid: tilsvarer kjøretøykilometer (vognkilometer).

Figur 5.6.2. Innenlands trafikkarbeid, etter transportmiddel. 2006



Kilde: Transportytelser i Norge 1946-2006. TØI-Rapport 909/2007.

Figur 5.6.3. Utviklingen i trafikkarbeidet, etter kjøretøygruppe. 1992-2006. 1992=100



Kilde: Transportytelser i Norge 1946-2006. TØI-Rapport 909/2007.

Kilder

Statens vegvesen
(<http://www.vegvesen.no>)

Transportøkonomisk institutt
(<http://www.toi.no>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Astri.Klovstad@ssb.no

5.7. Lastebiltransport

Godstransporten med lastebil økte sterkt fra 1993 til 2006. Antall lastebiler hadde vokst med 22 prosent, mens transportarbeidet målt som tonnkilometer var fordoblet. Økningen kan forstås i sammenheng med den økonomiske veksten i Norge i perioden. Transport og økt transportkapasitet er en forutsetning for utnytting av økt produksjonskapasitet, og inntektsvekst i seg selv bidrar til økt etterspørsel etter transporttjenester.

Boks 5.7.1. Omfang av statistikken

Populasjonen er alle norskregistrerte godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over og inntil 35 tonn i totalvekt. Undersøkelsen omfatter ikke veteranbiler (over 30 år). Undersøkelsen som gjennomføres løpende gjennom året, fanger opp norske godsbilers transporter i både Norge og utlandet.

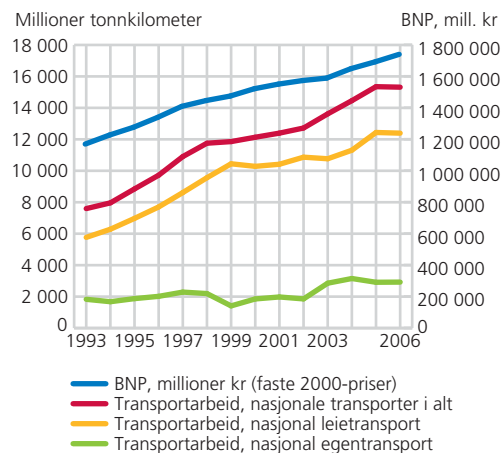
100 prosent vekst i transportarbeidet

- Norske lastebiler med kapasitet til å frakte 3,5 tonn eller mer i nyttelast hadde fordoblet sitt innenlandske transportarbeid på 13 år (figur 5.7.1). I 2006 utførte disse bilene et transportarbeid på 15,3 milliarder tonnkilometer i Norge. Tilsvarende tall i 1993 var 7,6 milliarder tonnkilometer.
- Økningen i det innenlandske transportarbeidet utført med norske lastebiler er

større enn økningen i bruttonasjonalproduktet i samme periode.

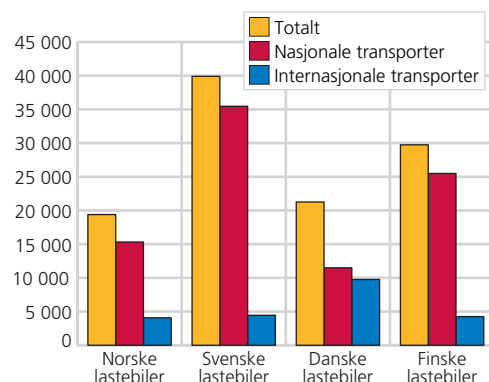
- Inkluderes norske lastebilers kjøring i utlandet, ble det i 2006 utført et transportarbeid på 19,4 milliarder tonnkilometer (figur 5.7.2).
- Svenske lastebiler utførte et tilsvarende transportarbeid på 39,9 milliarder tonnkilometer i 2006, danske 21,3 milliarder og de finske 29,7 milliarder tonnkilometer.

Figur 5.7.1. Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over. BNP for alle næringer. 1993-2006



Kilde: Lastebilundersøkelsen og Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.2. Nasjonal og internasjonal transport i de nordiske landene. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Millioner tonnkilometer

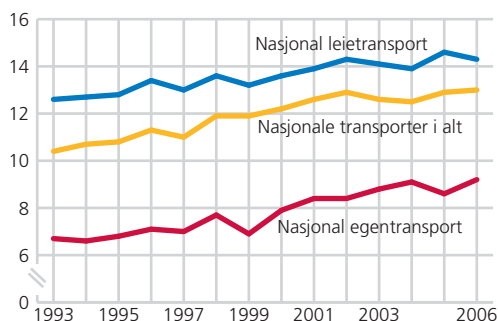


Kilde: Lastebilundersøkelsen i Statistisk sentralbyrå, Danmarks Statistik, Statistiska centralbyrån og Statistikcentralen i Finland.

- I internasjonal kjøring utførte både norske, svenske og finske transportører et transportarbeid på mellom 4 og 5 milliarder tonnkilometer hver i 2006. Danske transportører, derimot, med sin korte atkomst til kontinentet, utførte et internasjonalt transportarbeid på nesten 10 milliarder tonnkilometer.

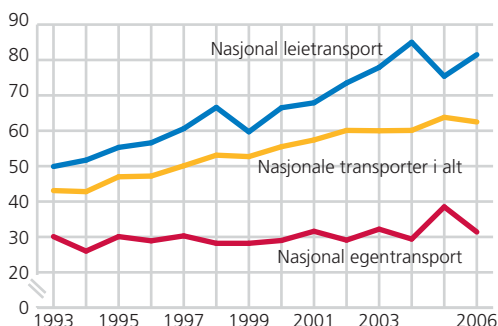
Som navnet tilsier, er leietransport transport for en annen oppdragsgiver mot betaling, mens egentransport er transport av eget gods for egen regning. Utviklingen av leietransporten henger derfor naturlig

Figur 5.7.3. Nasjonal transport. Gjennomsnittlig lastevekt per godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Tonn



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.4. Nasjonal transport. Gjennomsnittlig transportlengde per tonn for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Kilometer



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

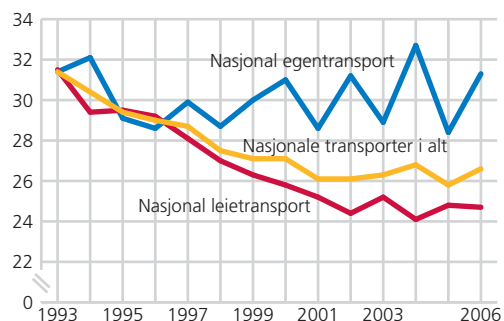
sammen med den økonomiske situasjonen og utviklingen i næringslivet for øvrig.

- 80 prosent av det innenlandske transportarbeidet ble utført som leietransport i 2006, mot 74 prosent i 1993. Figur 5.7.1 viser at det først og fremst var leietransporten som bidro til økningen i transportarbeidet fra 1993 til 2006.

Økende kapasitet

Samtidig som transportoppdragene øker, øker også den interne konkurransen i næringen og behovet for å drive en effektiv transport.

Figur 5.7.5. Nasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Prosent



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

- Figurene 5.7.3-5.7.5 viser at utviklingen for innenlands leietransport går i retning av mer last på bilen, lengre transportavstander og mindre tomkjøring. Også for egentransport øker lastevekten, men her er transportavstand og tomkjøringsprosent mer stabil.
- Figurene 5.2.30 og 5.2.31 på side 142 viser hvordan den totale nyttelastkapasiteten på norske lastebiler har utviklet seg de siste 20 årene.

Boks 5.7.2. Vogntoglengder og vekt

Maksimal tillatt lengde på vogntog i Norge er 18,75 meter, med unntak for tømmertransport på spesifiserte strekninger hvor det tillates vogntog opp til 22 meter. Vogntogene kan veie opp til 50 tonn i totalvekt, men fra 1. februar 2007 ble det tillatt for sjuakslede tømmervogntog på 22 meter å ha en totalvekt på opp til 56 tonn.

Fra 1. juni 2008 vil det bli gjennomført en prøveordning for kjøring med såkalte modulvogntog på enkelte strekninger i Norge. Dette innebærer at man tillater at vogntog har en total lengde på inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn dersom vogntoget er sammensatt av lovlige EU-moduler.

Lastevekt

I internasjonal kjøring er gjennomsnittlig lastevekt per kjøretøy høyere og tomkjøringsprosenten lavere enn i den nasjonale kjøringen. Dette har sammenheng med at det på internasjonale turer kjøres over lengre distanser. Det er dermed et enda større poeng å utnytte kapasiteten på bilen så godt som mulig (figurene 5.7.6 og 5.7.7).

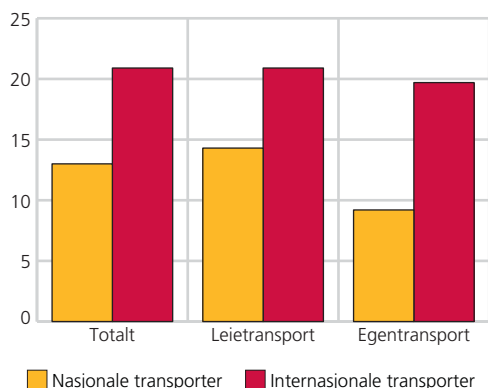
Tomkjøring

Tomkjøringsprosenten viser hvorvidt kapasiteten på bilen blir utnyttet, inklusiv returkjøring. Det er imidlertid en del transport der det er uaktuelt å frakte last begge veier. Det kan være ved kjøring av fyllmas-

ser og materialer til byggeplasser, tømmertransport fra skogen til industrien og ved kjøring til og fra havner. Figur 5.7.8 viser andelen av tomkjøring i noen europeiske land.

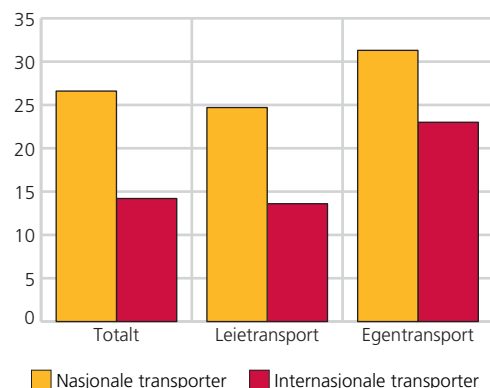
- Tomkjøringen lå i de fleste EU-landene mellom 20 og 30 prosent i 2005. Danske lastebiler kjørte med tom bil på bare 17 prosent av distansen i gjennomsnitt.
- Av norske lastebilers transporter nasjonalt og internasjonalt ble 25 prosent av distansen kjørt med tom bil, noe som plasserte Norge midt på treet i forhold til andre europeiske land.

Figur 5.7.6. **Nasjonal og internasjonal transport. Gjennomsnittlig lastevekt per godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Tonn**



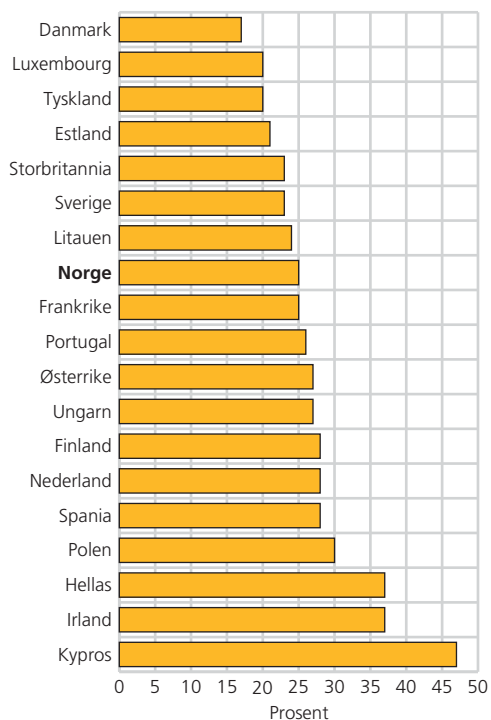
Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.7. **Nasjonal og internasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Prosent**



Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.8. **Nasjonal og internasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. Utvalgte land i Europa. 2005. Prosent**



Kilde: Statistics in focus – Transport – 2007, Eurostat.

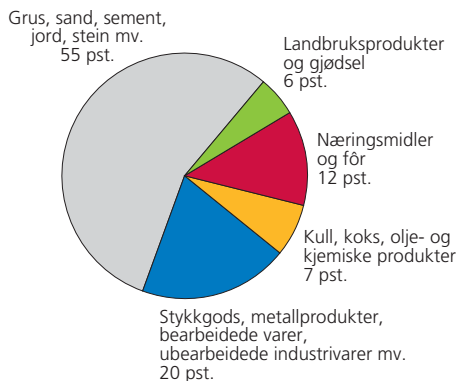
Hva er i lasten?

- Målt i vekt er det fyllmasser som grus, stein, sement og lignende som det blir fraktet mest av innenlands. I 2006 utgjorde denne varegruppen 55 prosent av alt transportert gods. Dette er vareslag som vanligvis kjøres over korte avstander. Det er derfor ikke disse transportene som utgjør det største transportarbeidet. Bare 15 prosent av transportarbeidet i 2006 var massetransport (figurene 5.7.9 og 5.7.10).
- Størst transportarbeid ble utført i samband med frakt av varegruppen som inneholder stykkgoods, metallprodukter, bearbejdede varer, ubearbejdede industrivarer med videre. Denne varegruppen hadde 40 prosent av transportarbeidet i 2006. Næringsmidler og fôr lå på andre plass med 27 prosent av transportarbeidet.

Transportavstander

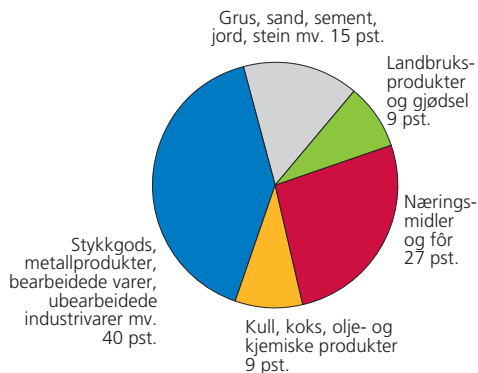
Selv om enkelte lastebiltransporter er langtransport i ordets rette betydning, er dette først og fremst en transportform som brukes på relativt korte avstander her til

Figur 5.7.9. **Nasjonal transport. Transportert mengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter vareslag. 2006. Prosent**



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.10. **Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter vareslag. 2006. Prosent**

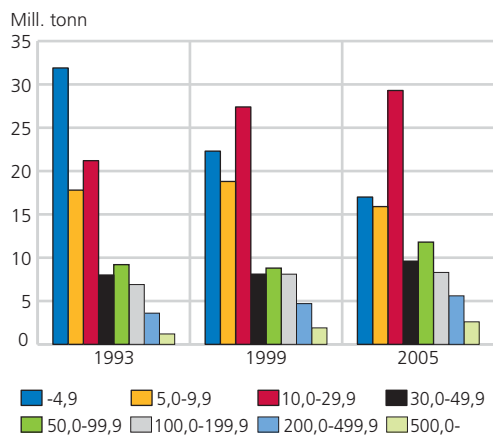


Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

lands. Vi ser likevel at utviklingen går mot lengre transportdistanser (figurene 5.7.11 og 5.7.12).

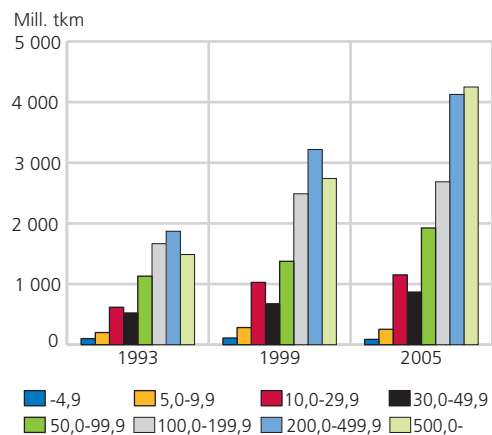
- Halvparten av godset som ble fraktet på lastebiler innenlands i 1993, ble trans-

Figur 5.7.11. **Nasjonale transporters. Transportmengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 1993, 1999 og 2005. Millioner tonn**



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.7.12. **Nasjonale transporters. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 1993, 1999 og 2005. Millioner tonnkilometer**

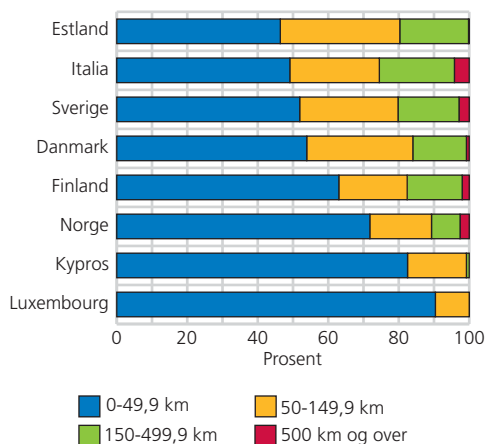


Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

portert kortere enn 10 kilometer. I 2005 var denne andelen sunket til 33 prosent.

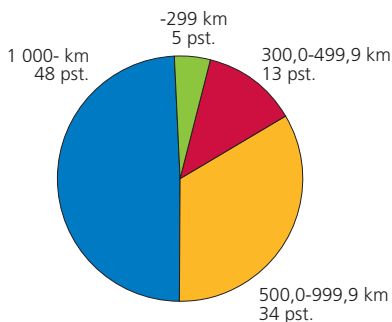
- 72 prosent av godset ble fraktet kortere enn 50 kilometer i 2005, mot 79 prosent i 1993.
- 66 prosent av transportarbeidet ble utført på reiser over 100 kilometer i 1993. I 2005 var denne andelen steget til 72 prosent.
- Sammenlignet med de andre nordiske landene blir en større andel av godset fraktet over korte avstander i Norge (figur 5.7.13).
- Bare 28 prosent av godset ble transportert mer enn 50 kilometer i Norge i 2005, mot 37 prosent i Finland og henholdsvis 46 og 48 prosent i Danmark og Sverige.
- 68 prosent av godsmengden som norske lastebiler transporterte utenlands i 2005, ble fraktet mer enn 500 kilometer, og 40 prosent ble fraktet mer enn 1 000 kilometer.

Figur 5.7.13. **Nasjonale transporters. Transportmengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. Utvalgte land i Europa. 2005. Prosent**



Kilde: New Chronos, Eurostat.

Figur 5.7.14. Internasjonal transport. Transportarbeid for norske godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 2005. Prosent



Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

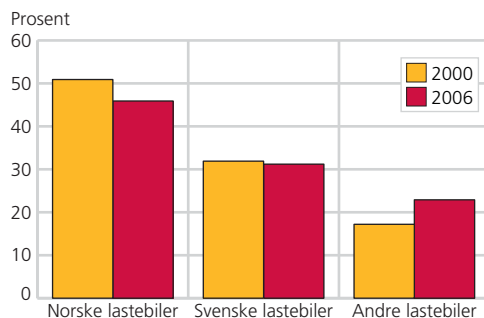
- På utenlandsturer ble 82 prosent av transportarbeidet utført på distanser over 500 kilometer. 48 prosent av transportarbeidet var på turer lengre enn 1 000 kilometer (figur 5.7.14).

Godstransport over grensen

Prinsipper om fri flyt av varer og tjenester og gode økonomiske tider i hele den vestlige verden fører til større internasjonal handel, men også større konkurranse. Internasjonaliseringen sees ikke minst i form av stadig flere utenlandske trailere på veiene.

- Godsmengden som ble fraktet med bil over grensen til Sverige, Finland eller Russland i 2006, utgjorde 4,1 millioner tonn. Tilsvarende ble det fraktet 7,0 millioner tonn gods inn i Norge, på vei. Norske lastebiler stod for 45,9 prosent av transporten til/fra Norge.
- Konkurransen med utenlandske transportører øker. Fra 2000 til 2006 gikk norske lastebilers andel av grensetransporten inn og ut av Norge, på vei, ned fra 50,9 til 45,9 prosent (figur 5.7.15).
- Svenskenes andel av grensetransporten er stor, men stabil. Svenske lastebiler

Figur 5.7.15. Godstransport med lastebil over grensen, etter bilens nasjonalitet. 2000 og 2006. Prosent



Kilde: Godstransport med lastebil over grensen, Statistisk sentralbyrå.

står for om lag en tredjedel av transporten inn og ut av landet.

- Polske, tyske og baltiske lastebiler øker sin andel av grensetransporten til og fra Norge, men fraktet til sammen bare 8,1 prosent av godset i 2006.

Boks 5.7.3. Definisjoner

Leietransport: ervervsmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling

Egentransport: transport av eget gods for egen regning.

Transportarbeid (tonnkilometer): transportmengden for én tur multiplisert med kjørt distanse

Nyttelast: den maksimalt tillatte godsmengden bilen er registrert for

Lastevekt/transportmengde: bruttovekten av det gods som er transportert, medregnet emballasje

Nasjonale transporter: transport der pålasting og avlesning har foregått innenlands

Internasjonale transporter: transport der pålasting og/eller avlesning har foregått utenlands

Kilder

Statistisk sentralbyrå, Lastebilundersøkelsen (<http://www.ssb.no/lbunasj>)

Statistisk sentralbyrå, Utenrikshandelsstatistikk (<http://www.ssb.no/muh>)

Statistisk sentralbyrå, Nasjonalregnskapet (<http://www.ssb.no/nr>)

Statistisk sentralbyrå, Godstransport med lastebil over grensen (<http://www.ssb.no/godstrans>)

Statistiska centralbyrån (<http://www.scb.se>)

Danmarks Statistik (<http://www.dst.dk>)

Statistikcentralen Finland (<http://www.stat.fi>)

Eurostat, New Chronos og Statistics in focus (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

Asbjorn.Willy.Wethal@ssb.no

5.8. Regnskapstall for aksjeselskaper innenfor godstransport på vei

I kapittel 5.1 ble transportsektorens økonomiske utvikling belyst med utgangspunkt i strukturerundersøkelsen for ulike næringsundergrupper innenfor landtransport. Kapittel 5.7 beskriver tjenesteproduksjonen for godstransport på vei. I dette kapittelet belyser vi lønnsomheten for aksjeselskapene innenfor godstransport på vei, som er den største næringsundergruppen innenfor veitransport. Nøkkeltall for godstransport på vei er sammenlignet med gjennomsnittet for alle ikke-finansielle aksjeselskap utenom olje- og gassvirksomheten.

Boks 5.8.1. Omfang av statistikken

Regnskapsstatistikken for godstransport på vei bygger på de samme dataene som den generelle regnskapsstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Dataene er innhentet fra Regnskapsregisteret i Brønnøysund. Statistikken omfatter alle innsendingspliktige selskaper som har sendt inn sine regnskaper på det tidspunktet Statistisk sentralbyrå innhenter data. Tallene for 2005 er foreløpige.

Tabell 5.8.1. Utvalgte regnskapstall for aksjeselskaper innenfor godstransport på vei. 2004 og 2005. Millioner kroner

	2004	2005
Driftsinntekter	20 052	21 631
Driftskostnader	19 112	20 615
Driftsresultat	940	1 016
Resultat av finansielle poster	49	76
Ordinært resultat før skattekostnad	990	1 091
Årsresultat	725	858
Antall foretak	2 469	2 365

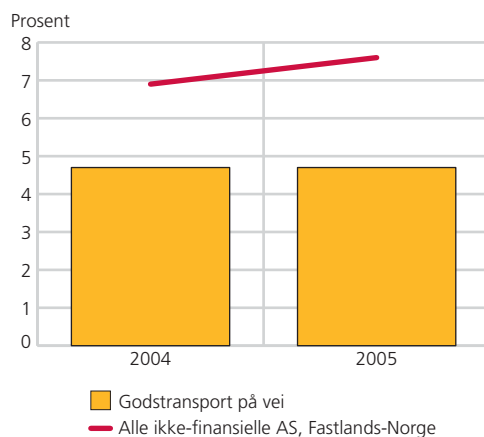
Bedret årsresultat

- Aksjeselskapene utgjør bare hvert fjerde foretak i godstransportnæringen, men målt etter driftsinntekter står de for en andel på nesten 70 prosent av alle foretak i næringsundergruppen.
- Driftsresultatet, som er differansen mellom driftsinntekter og driftskostnader, for aksjeselskapene innenfor godstransport på vei økte med 8 prosent fra 2004 og passerte så vidt en milliard i 2005 (tabell 5.8.1).
- Bedret driftsresultat i kombinasjon med en bedring i finansielle poster bidro til at årsresultatet økte med 19 prosent fra 2004 til 2005. Samlet årsresultat for næringen utgjorde vel 850 millioner i 2005.

Tabell 5.8.2. Utvalgte nøkkeltall for aksjeselskaper innenfor godstransport på vei. 2004 og 2005. Prosent

	2004	2005
Driftsmargin	4,7	4,7
Resultatgrad	4,9	5,1
Totalkapitalrentabilitet	10,4	9,9
Egenkapitalrentabilitet	32,3	28,9
Totalkapitalens omløpshastighet	1,8	1,6
Egenkapitalandel	19,5	22,2
Likviditetsgrad	1,0	1,1

Figur 5.8.1. Driftsmargin. Godstransport på vei og alle ikke-finansielle aksjeselskap. Fastlands-Norge. 2004-2005. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Lav driftsmargin

Driftsmarginen sier noe om hvor stor andel av driftsinntektene som blir igjen i selskapene i form av driftsresultat.

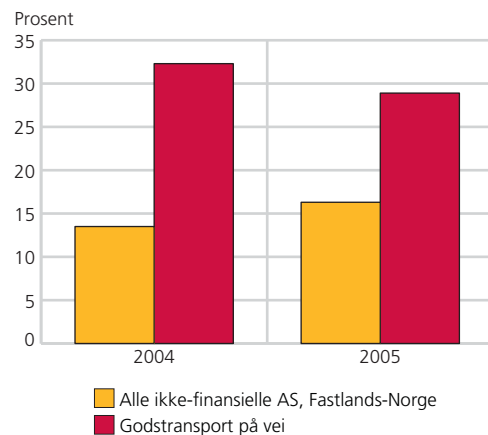
- Aksjeselskapene innenfor godstransport på vei hadde i gjennomsnitt lavere driftsmargin enn aksjeselskapene i næringslivet for øvrig. Mens driftsmarginen for denne næringsundergruppen var på snaut 5 prosent i 2005, var den på nær 8 prosent for det samlede næringslivet i Fastlands-Norge. Det var ingen endring i marginene fra 2004 til 2005 for næringsundergruppen godstransport på vei (tabell 5.8.2 og figur 5.8.1).
- Avkastningen på investert totalkapital, målt i form av totalrentabilitet, gikk ned fra 10,4 til 9,9 prosent fra 2004 til 2005.

Høy egenkapitalrentabilitet, men svak utvikling

Egenkapitalrentabilitet er et av nøkkeltalene som belyser lønnsomhet, og sier noe om egenkapitalens evne til avkastning før skattekostnad.

- Egenkapitalen til aksjeselskaper innenfor godstransport gav i gjennomsnitt en avkastning på 29 prosent i 2005. Dette er betydelig høyere sammenlignet med alle ikke-finansielle aksjeselskaper i Fastlands-Norge, der avkastningen var 16 prosent.
- Utviklingen i egenkapitalen fra 2004 var derimot svak, med en nedgang i avkastningen på 3,4 prosentpoeng.
- Egenkapitalen til aksjeselskapene innenfor godstransport utgjorde bare 22 prosent av samlet kapital i næringen. Dette er en liten bedring sammenlignet med 2004, da andelen var 19,5 prosent. Tilsvarende andel for alle aksjeselskaper var til sammenligning 41 prosent i 2005.

Figur 5.8.2. **Egenkapitalrentabilitet. Godstransport på vei og alle ikke-finansielle aksjeselskap. Fastlands-Norge. 2004 og 2005**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 5.8.2. Definisjoner

Driftsmargin: driftsresultat i prosent av driftsinntektene

Resultatgrad: ordinært resultat før skattekostnad i prosent av driftsinntekter

Totalkapitalrentabilitet: ordinært resultat før skattekostnad pluss rentekostnader i prosent av sum gjeld og egenkapital per 31. desember

Egenkapitalrentabilitet: ordinært resultat i prosent av egenkapital per 31. desember

Totalkapitalens omløpshastighet: driftsinntektene dividert på summen av gjeld og egenkapital per 31. desember

Egenkapitalandel: egenkapital i prosent av sum gjeld og egenkapital per 31. desember

Likviditetsgrad: omløpsmidler i forhold til kortsiktig gjeld per 31. desember

Kilde

Statistisk sentralbyrå
(www.ssb.no/gvregnskje)

6. Sjøtransport

I et land som Norge med en lang kystlinje, fjorder som skjærer dypt inn i landet, stor handel med utlandet og mye utveksling av reisende med våre naboland er sjøtransporten en svært viktig næring. Norge har også en lang tradisjon innenfor sjøtransport, helt fra vikingtiden fram til vår tid. I dansketiden var det betydelig transport av fisk, tømmer og andre råvarer med norske skip. Fra det forrige århundre huskes de risikofulle transportene under verdenskrigene og framveksten av betydningsfulle norske rederiselskaper. I disse dager har den store aktiviteten på kontinentalsokkelen medført et stort behov for transport av utstyr og materiell til og fra sokkelen, transport av råolje fra sokkelen og andre offshorerelaterte sjøtransporttjenester. Norske redere er fremdeles betydningsfulle aktører i den internasjonale skipsfarten, og den norske handelsflåten er av verdens største.

Terje.Gjertsen@ssb.no

6.1. Nøkkeltall for næringen sjøtransport

Sjøtransport er den største transportnæringen. Næringen sjøtransport består av de seks næringsundergruppene: utenriks sjøfart, innenriks godstransport, innenlandske kystruter, slepebåter og forsyningskip, kysttrafikk i Norge ellers og transport på elver og innsjøer. Sjøtransporten har tradisjonelt vært svært viktig for Norges økonomi, og da spesielt rederier som driver skip i utenriksfart.

Boks 6.1.1. Omfang av statistikken

Strukturundersøkelsen er en del av næringsstatistikken. Den gir detaljert informasjon om aktiviteten i næringen. Statistikken følger normen til EU-rådets forordning for strukturstatistikk. Strukturstatistikk for innenriks sjøtransport ble første gang publisert for årgangen 1998.

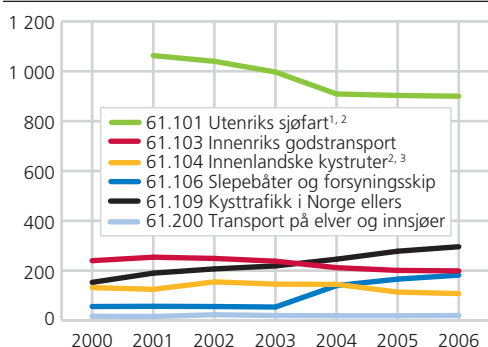
Boks 6.1.2. Næringsendringer

Standard for næringsgruppering ligger til grunn for næringsplassering av bedrifter og foretak. Det har de siste årene skjedd en del omgrupperinger i næringen sjøfart. Det vil si at bedrifter og foretak er flyttet fra en næringsundergruppe til en annen.

Innenlandske bilferger var til og med 2001 en egen næringsundergruppe, men ble i 2002 slått sammen med foretak med primæraktivitet innenfor innenlandske kystruter. Fra og med 2004 blir offshorekip som hovedsakelig går i utenriksfart, overført til næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip. 68 foretak ble flyttet fra utenriks sjøfart til slepebåter og forsyningskip i 2004.

Det har ikke vært fullt ut mulig å beregne sammenlignbare tall før og etter næringsendringene. Vi har likevel lagt mest vekt på tidsserien 2000(2001)-2006, men har samtidig forsøkt å kommentere endringene fra 2004 til 2006.

Figur 6.1.1. Sjøtransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2000-2006



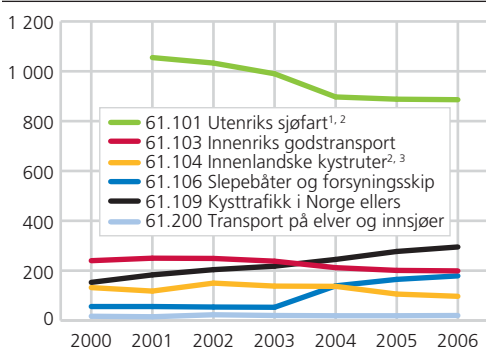
¹ Inkludert i Strukturundersøkelsen fra og med 2001.

² Se boks 6.1.2 om næringsendringer.

³ Figuren er inklusiv bilferger også for 2000 og 2001.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.1.2. Sjøtransport. Antall foretak, etter næringsundergruppe. 2000-2006



¹ Inkludert i Strukturundersøkelsen fra og med 2001.

² Se boks 6.1.2 om næringsendringer.

³ Figuren er inklusiv bilferger også for 2000 og 2001.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Rundt 1 700 bedrifter og foretak innenfor sjøtransport i 2006

- Av de 1 705 bedriftene og de 1 676 foretakene innenfor sjøtransport i 2006 var det flest innenfor utenriks sjøfart. Det var 900 bedrifter og 886 foretak i denne næringsundergruppen (figurene 6.1.1 og 6.1.2).
- I utenriks sjøfart finner vi foretak og bedrifter som driver skip eller leier ut

skip som primært går i utenriksfart. Næringsundergruppen driver både med passasjertransport og godsfrakt.

- Passasjertransporten i denne næringen skjer hovedsakelig som linjefart mellom Norge og utlandet.
- Godsfrakten skjer med handelsskip som transporterer:

Boks 6.1.3. Bedrifter og foretak

I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet. Bedrift er definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe. For flerbedriftsforetak har foretaket en næringskode, og de underliggende bedriftene har også hver sin næringskode. Ofte vil noen av bedriftene under et foretak ha forskjellig næringskode fra foretaket. Foretakets kode vil være primæraktiviteten.

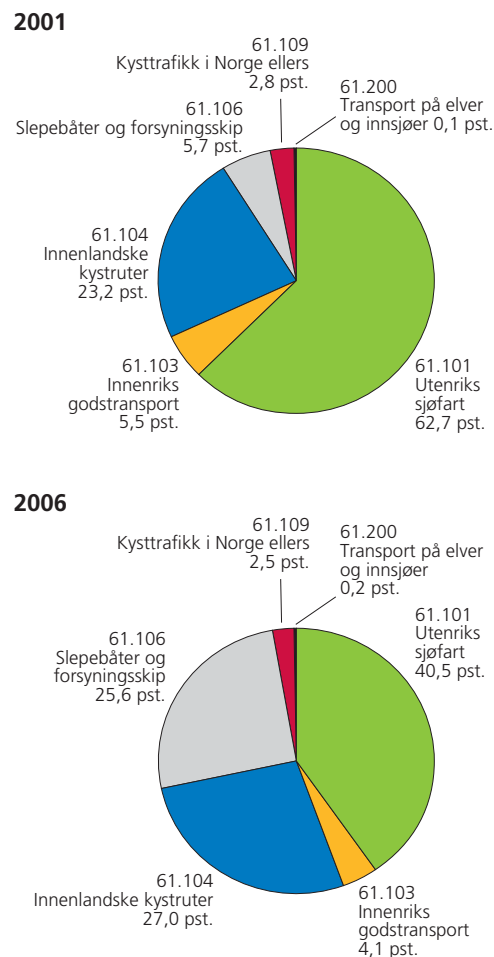
Antallet foretak måler hvor mange enheter som har sjøtransport som primæraktivitet. Antallet bedrifter måler antall underliggende enheter som driver med sjøtransport uavhengig av om foretaket som bedriften ligger under, primært driver med sjøtransport eller ikke. Det vil da komme til en del bedrifter til sjøtransport der det tilhørende foretaket ikke har sjøtransport som hovednæring. For eksempel kan et foretak som primært produserer olje også ha en bedrift som driver sjøtransport av olje. Det motsatte vil også være tilfelle i form av at en del bedrifter der det tilhørende foretaket har sjøtransport som primæraktivitet, legges til andre næringer. Et eksempel her kan være at et sjøtransportforetak har en bedrift som driver med lasting og lossing, og da legges til den næringsundergruppen. En annen årsak til at antall bedrifter ikke stemmer overens med antall foretak, er at ett foretak kan ha flere bedrifter innenfor sjøtransport. Et eksempel her kan være at en bedrift opprettes for hvert skip.

- bulkvarer som malm, korn, trelast med videre
 - olje og oljeprodukter
 - gasser (flytende petroleumsgass, flytende naturgass, ammoniakk med videre)
 - kjemikalier og annen flytende bulk
 - stykkgoods
 - containere
 - annet gods (biler/kjøretøy, kjølevarer med videre)
- Til og med statistikkåret 2003 ble offshoreskip som hovedsakelig ble drevet i utenriksfart, inkludert i denne næringsundergruppen. Fra og med 2004 ble alle disse flyttet til næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip i Standard for næringsgruppering (SN 2002).
 - Strukturstatistikken viser at antall bedrifter og foretak i utenriks sjøfart var på sitt høyeste i 2001, med 1 063 bedrifter og 1 055 foretak i Norge. Etter dette har antallet falt jevnt, og var i 2006 på sitt laveste nivå siden statistikken ble etablert.
 - I næringsundergruppen innenriks godsfrakt var det 199 bedrifter og like mange foretak i 2006. Innenriks godsfrakt består av foretak og bedrifter som eier eller driver skip som hovedsakelig frakter gods langs norskekysten eller går i nær-sjøfart. Toppåret for innenriks godsfrakt var også i 2001, med 250 foretak og 254 bedrifter i virksomhet.
 - Fra og med statistikkåret 2002 inngår innenlandske bilferger i næringsundergruppen innenlandske kystruter. I figurene 6.1.1 og 6.1.2 er disse to næringsundergruppene for sammenlignbarhetens skyld slått sammen også for 2000 og 2001. Næringsundergruppen omfatter nå foretak og bedrifter som driver med rutefart og transport av biler, passasjerer og gods langs norskekysten.
 - Det var 97 foretak og 108 bedrifter som opererte innenfor innenlandske kyst-ruter i 2006. Dette var en nedgang fra 2002. Da var det 150 foretak og 155 bedrifter i denne næringsundergruppen.
 - Før 2004 ble næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip begrenset til de foretak og bedrifter som utførte virksomhet langs norskekysten. Fra og med 2004 er alle foretak og bedrifter som primært er involvert i slepebåtvirksomhet, offshore forsyning eller annen offshore service, inkludert i næringen. Det gjelder også de som bedriver den største andelen av virksomheten utenom den norske sokkelen.
 - Det var 179 foretak og 182 bedrifter i næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip i 2006. Fra 2004 har den gjennomsnittlige årlige veksten i foretak og bedrifter vært på rundt 15 prosent.
 - Næringsundergruppen kystfrakt i Norge ellers omfatter taxibåtvirksomhet, chartervirksomhet med båt, sightseeing-/cruisevirksomhet eller annen kysttransport i Norge som ikke hører under andre næringer. Det var 295 foretak i denne næringsundergruppen i 2006, det høyeste antallet registrert i strukturundersøkelsen.
 - Den siste næringsundergruppen innenfor sjøtransport er transport på elver og innsjøer. I noen europeiske land, som Tyskland og Nederland, er denne aktiviteten betydelig, men aktiviteten i Norge er nå begrenset til turisttrafikk på innsjøer. Det var 20 foretak og like mange bedrifter i denne næringen i 2006.

Andelen sysselsatte i innenlandske kystruter har økt

- Det var 22 791 sysselsatte i alt i bedrifter i sjøtransport i 2006. Det var litt færre enn i 2001 da bedriftene sysselsatte 23 774 personer til sammen.
- Mens andelen sysselsatte i utenriks sjøfart var på 63 prosent i 2001, var andelen redusert til 41 prosent i 2006 (figur 6.1.3). Mye av nedgangen skyldes

Figur 6.1.3. Sjøtransport. Sysselsatte i bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

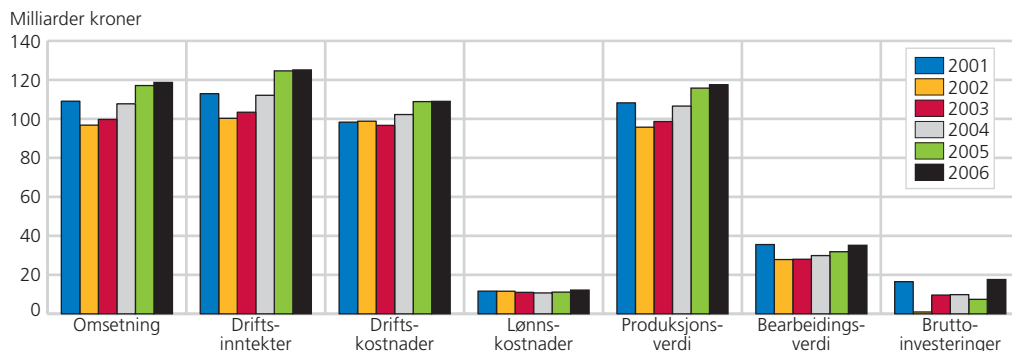
overføringen av bedrifter til næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip (boks 6.1.2). Andelen sysselsatte i denne næringsundergruppen ble mer enn firedoblet fra 2001 til 2006 og utgjorde en andel på 26 prosent i 2006. Disse to næringsundergruppene hadde til sammen 68 prosent av sysselsettingen i 2001 og 66 prosent i 2006, altså en liten nedgang.

- Antall sysselsatte i bedriftene i innenlandske kystruter økte fra 2001 til 2006. Siden den totale sysselsettingen gikk litt ned i sjøtransport, økte den relative andelen til næringsundergruppen innenlandske kystruter fra 23 prosent til 27 prosent.
- I takt med reduksjonen i antall bedrifter avtok også sysselsettingen i innenriks godstransport fra 2001 og 2006. Det var 984 sysselsatte i bedrifter i innenriks godstransport i 2006. Dette tilsvarte 4 prosent av samtlige sysselsatte i sjøtransportnæringen. Andelen ble redusert med ett og et halvt prosentpoeng sammenlignet med 2001.

Nesten 119 milliarder kroner i omsetning i sjøtransport i 2006

- Det ble i følge strukturundersøkelsen omsatt for 118,7 milliarder kroner i næringen sjøtransport i 2006. Dette er den høyeste omsetningen siden undersøkelsen ble innført og 9,6 milliarder mer enn det tidligere rekordåret 2001 (figur 6.1.4).
- Driftsinntektene i 2006 var på 125,1 milliarder kroner, mens driftskostnadene utgjorde 109 milliarder.
- Produksjonsverdien for bedriftene innenfor sjøtransport var på 117,5 milliarder kroner i 2006. Dette er den høyeste produksjonsverdien målt i strukturundersøkelsen.

Figur 6.1.4. Sjøtransport. Nøkkeltall for bedrifter. 2001-2006. Milliarder kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Bruttoinvesteringene (investeringer minus avganger) var i 2006 på 17,6 milliarder kroner i alt for sjøtransportnæringen. Også her er tallet høyere enn rekordåret 2001 da det ble investert for 16,5 milliarder kroner.
- Den sterke veksten i bruttoinvesteringene i 2006 må ses på bakgrunn av økte tilganger i utenriksflåten i form av økte investeringer i både nye og brukte skip samtidig som antall solgte skip ble halvert fra 2005 til 2006.
- Vedleggstabell 6.1.1 viser hovedtall for bedrifter innenfor sjøtransport fordelt på de enkelte næringsundergruppene.

Utenriks sjøfart dominerende innenfor sjøtransport

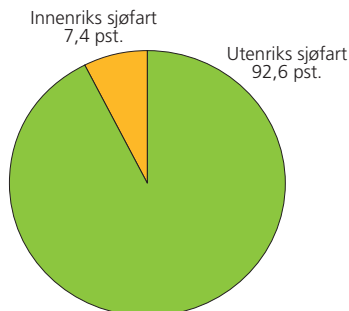
- Det var en vekst i omsetningen i samtlige næringsundergrupper fra 2001 til 2006, med unntak av utenriks sjøfart der omsetningen falt kraftig fra 2001 til 2002. Årsaken er at 2001 var et uvanlig godt år, spesielt for næringsundergruppen utenriks sjøfart. Dette førte til at omsetningen for hele sjøtransportnæringen også falt fra 2001 til 2002. I de fire årene fra 2002 til 2006 var det igjen vekst i næringen. Den årlige veksten i omsetningen var i gjennomsnitt 5,7 prosent.
- Dette er sammenlignbart med andre næringer innenfor transport og kommunikasjon. Landtransportnæringen hadde en tilsvarende årlig vekst på 5,7 prosent, og tjenester tilknyttet transport og reisebyråer hadde en årlig vekst på 4,1 prosent. Utviklingen i antall bedrifter innenfor sjøtransport og landtransport var negativ, med en årlig reduksjon på henholdsvis 0,4 og 1,2 prosent.

Om lag 94 milliarder kroner i omsetning

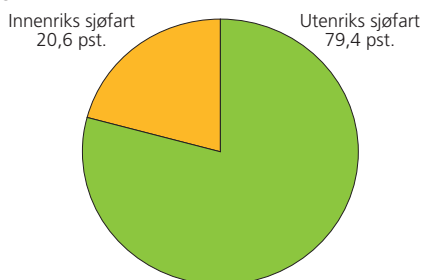
- Omsetningen i utenriks sjøfart var i overkant av 101 milliarder kroner i 2001, men var året etter redusert til 88 millioner. Etter dette økte omsetningen år om annet, også fra 2003 til 2004 til tross for omfangsendringen (boks 6.1.2), og var i 2006 på noe over 94 milliarder kroner. Veksten i omsetning var særlig sterk fra 2004 til 2005, med om lag 7 milliarder kroner, eller nesten 8 prosent. I 2006 falt omsetningen igjen med 4 prosent sammenlignet med året før.
- I tidsrommet 2002-2006 økte omsetningen i utenriks sjøfart med 1,7 prosent per år i gjennomsnitt.
- Utenriks sjøfarts andel av den totale omsetningen innenfor sjøtransport ble redusert fra 92,6 prosent i 2001 til 79,4 prosent i 2006 (figur 6.1.5).

Figur 6.1.5. Sjøtransport. Andel omsetning, etter type fart. Bedrifter. 2001 og 2006. Prosent

2001



2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Variert bilde i innenriks sjøfart

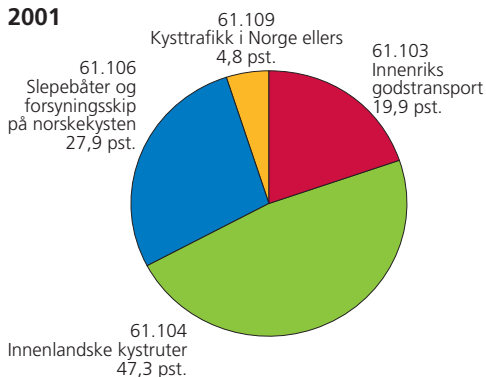
- I innenriks sjøfart har det vært et skifte i hvilken næringsundergruppe som står for den største andelen av omsetningen (figur 6.1.6). Mens det i 2001 var kystrutene som hadde størst andel av omsetningen i innenriks sjøfart, var slepebåter og forsyningskip den dominerende næringsundergruppen i 2006. Denne gruppen gikk fra å ha 28 prosent av omsetningen i innenriks sjøfart i 2001 til 70 prosent i 2006.
- Hovedforklaringen til denne næringsundergruppens økte andel av omsetningen i innenriks sjøfart er tilførselen av flere bedrifter og foretak fra og med 2004 (boks 6.1.2). Strukturstatistikken viser imidlertid en relativt betydelig vekst for slepebåter og forsyningskip også etter omklassifiseringen. Næringsundergruppen stod for en andel av omsetningen i innenriks

sjøfart på 59 prosent i 2004, det vil si 11 prosentpoeng lavere enn i 2006. Omsetningen for slepebåter og forsyningskip økte fra 2005 til 2006 med 39 prosent, til 17 milliarder kroner (figur 6.1.7).

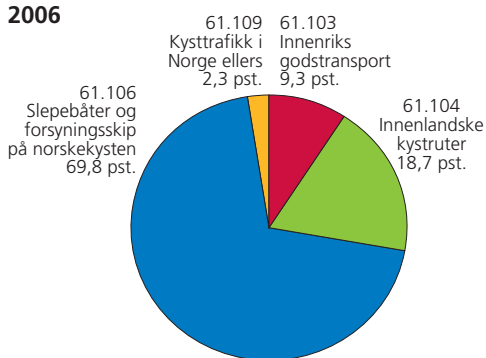
- Slepebåter og forsyningskip økte omsetningen med i gjennomsnitt 32 prosent per år fra 2004 til 2006.
- Godstransport langs kysten opplevde en årlig gjennomsnittlig vekst i omsetningen på 9,5 prosent fra 2002 til 2006, mens omsetningen for innenlandske kystruter økte med 2,0 prosent i gjennomsnitt per år i den samme perioden.

Figur 6.1.6. Innenriks sjøtransport. Andel omsetning, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001 og 2006. Prosent

2001

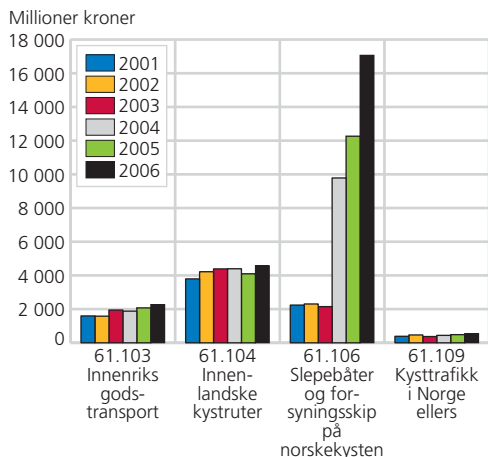


2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.1.7. Innenriks sjøtransport. Omsetning for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner

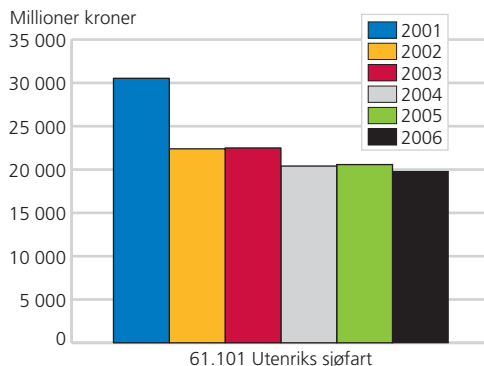


Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Vekst i verdiskapingen for sjøfartsnæringen samlet etter 2002

- Verdiskaping målt som bearbeidingsverdi varierer sterkt mellom næringsundergruppene innenfor sjøtransport. For næringen sett under ett falt verdiskapingen med 1,1 prosent fra 2001 til 2006. Dette gir en årlig reduksjon på 0,2 prosent i gjennomsnitt. Etter 2002 er bearbeidingsverdien for næringen gradvis økt. Fra 2002 til 2006 økte verdiskapingen med 7 milliarder kroner, eller 26 prosent, til 35,1 milliarder kroner.
- Reduksjonen fra 2001 til 2006 er sterkt påvirket av det gode året som utenriks sjøfart hadde i 2001 (figur 6.1.8).
- Verdiskapingen i utenriks sjøfart var på 30,5 milliarder kroner i 2001, for så å falle til 22,4 milliarder i 2002, en reduksjon på 26,7 prosent.
- I årene som fulgte fram mot 2006, varierte nivået noe, men endte opp på 19,8 milliarder i 2006. I perioden 2002-2006 falt verdiskapingen med en årlig rate på 3,0 prosent i gjennomsnitt.

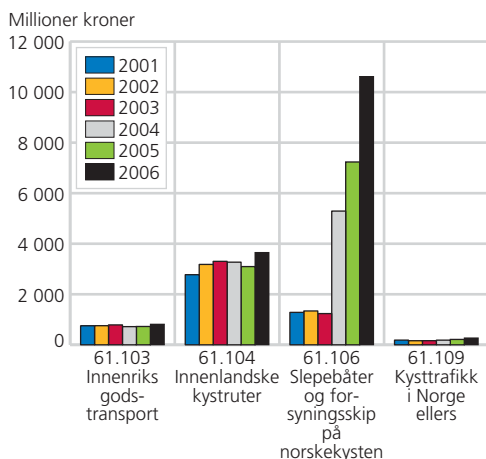
Figur 6.1.8. Utenriks sjøtransport. Verdiskaping for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Overføringen av foretak til næringsundergruppen slepebåter og forsyningsskip i 2004 (boks 6.1.2) påvirket også verdiskapingen. Fra 2003 til 2004 var det et fall i bearbeidingsverdien på om lag 2 milliarder kroner, eller 9 prosent. Fra 2004 til 2005 var det en liten økning i verdiskapingen innenfor utenriks sjøtransport.
- I innenriks sjøfart er det slepebåter og forsyningsskip som dominerer, også når det gjelder verdiskaping (figur 6.1.9). Mens bearbeidingsverdien for denne næringsundergruppen lå på i overkant av 1 milliard kroner i perioden 2001-2003, økte den til drøyt 5 milliarder kroner i 2004.
- En stor del av denne veksten skyldes reklassifiseringen av offshore-/supplyfartøyer i 2004 (boks 6.1.2), men at utviklingen i næringen er god, vises ved en fordobling i bearbeidingsverdien fra 2004 til 2006 til knapt 11 milliarder kroner.
- Næringsundergruppene innenriks godstransport, innenlandske kystruter og kysttrafikk i Norge ellers kan vise til relativt stabilt nivå i verdiskapingen i perioden 2001-2006.

Figur 6.1.9. **Innenriks sjøtransport. Verdiskaping for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Bedret lønnsomhet i næringen totalt sett de siste årene

- I figur 6.1.10 er utviklingen i lønnsomheten illustrert ved endringene i driftsmarginen for bedriftene innenfor sjøtransport.
- Lønnsomheten i sjøtransportnæringen (sjøtransport i alt) var i 2006 på nivå med 2001.

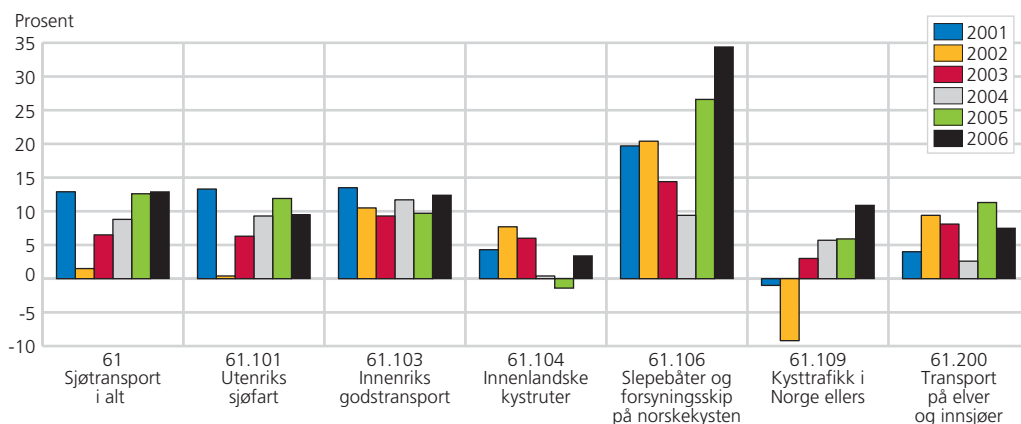
- Figur 6.1.10 viser tydelig hvordan driftsmarginen til utenriks sjøfart dominerer sjøtransportnæringen totalt. Fra 2001 til 2005 er det liten forskjell på utviklingen i driftsmargin for utenriks sjøfart og utviklingen for sjøtransport i alt. I 2006 er imidlertid likheten ikke lenger til stede, med en driftsmargin for utenriks sjøfart 3,3 prosentpoeng under den for næringen totalt.

- I 2002 falt driftsmarginen for utenriks sjøfart med 12,9 prosentpoeng sammenlignet med 2001, til 0,4 prosent.

- Fallet i driftsmargin ble kortvarig. Allerede året etter ble lønnsomheten betydelig bedret. Den positive utviklingen fra 2002 til 2005 skjedde gjennom en gjennomsnittlig årlig økning av driftsinntektene på 4,5 prosent, mens driftskostnadene økte med kun 0,3 prosent per år.

- I 2006 falt driftsmarginen igjen til samme nivå som i 2004. Fallet i driftsinntektene fra 2005 på 5,2 prosent ble større enn fallet i driftskostnadene på 2,8 prosent.

Figur 6.1.10. **Sjøtransport. Driftsmargin for bedrifter. 2001-2006. Prosent**



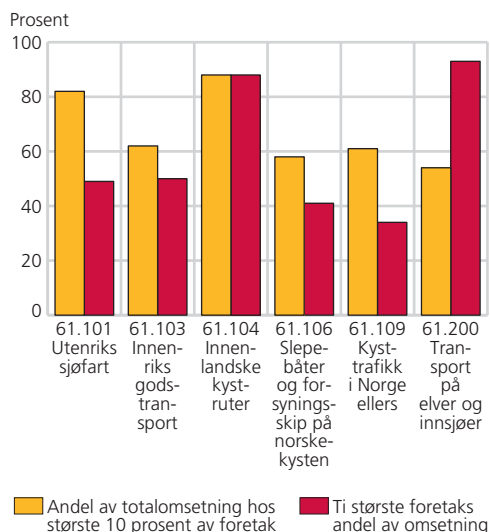
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Noe av årsaken til de reduserte driftskostnadene i utenriks sjøfart fra 2001 til 2005 kan forklares med reduserte lønnskostnader. I denne perioden falt lønnskostnadene med en gjennomsnittlig årlig rate på 11,7 prosent. Lønnskostnader i utenriks sjøfart inkluderer imidlertid ikke lønn til utenlandske sjøfolk. Det innebærer at dersom rederiene skiftet ut norsk mannskap med utenlandsk mannskap, ville det resultere i lavere lønnskostnader, mens driftskostnader totalt kan forbli uendret.
- I innenriks godstransport falt driftsmarginen med 1,1 prosentpoeng fra 2001 til 2006.
- Driftsinntektene økte i gjennomsnitt med 7,9 prosent per år, mens driftskostnadene gikk opp med 8,2 prosent per år. I motsetning til utenriks sjøfart var det en økning i lønnskostnadene for innenriks godstransport på 1,3 prosent per år i gjennomsnitt i perioden 2001-2006.
- Innenlandske kystruter, som blant annet inkluderer Hurtigruten, endte opp med en negativ driftsmargin i 2005. Igjen var det driftskostnadene som hadde økt sterkere enn driftsinntektene, med henholdsvis 5,8 og 4,3 prosent i gjennomsnitt per år i perioden 2002-2005.
- I 2006 oppnådde innenlandske kystruter en positiv driftsmargin på 3,4 prosent.
- Lønnskostnadene i denne næringsundergruppen gikk opp med 7,6 prosent per år i gjennomsnitt i perioden 2001-2006.
- Slepebåter og forsyningskip hadde generelt svært høy driftsmargin i perioden 2001-2006. Det dårligste året var i 2004, med en driftsmargin på 9,4 prosent. Dette må ses i sammenheng med omklassiferingen av offshore-/supplyfartøyer (boks 6.1.2).
- Fra 2004 til 2006 økte driftsinntektene med nesten 84 prosent, mens driftskostnadene økte med 32 prosent. Dette resulterte i en vekst i driftsmarginen for slepebåter og forsyningskip med hele 25 prosentpoeng fra 2004 til 2006. Driftsmarginen i 2006 var 34,4 prosent.

Store foretak dominerer

- Sjøtransportnæringen er dominert av store foretak. Figur 6.1.11 viser hvor stor andel de største foretakene har av totalomsetningen innenfor de enkelte næringsundergruppene.
- Andel av omsetningen hos de 10 prosent av foretakene som har høyest omsetning, var over 50 prosent i alle næringsundergrupper i 2006.
- Med unntak av næringsundergruppen kysttrafikk i Norge ellers hadde dessuten de ti største foretakene i hver næringsundergruppe mer enn 40 prosent av totalomsetningen i deres respektive gruppe.

Figur 6.1.11. Sjøtransport. Store foretaks andel av omsetningen. 2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Transport på elver og innsjøer har svært få foretak. At de ti største foretakene hadde en høy andel av totalomsetningen i næringsundergruppen i 2006, er derfor ikke urimelig.
- Innenlandske kystruter er dominert av Hurtigruten. Denne næringsundergruppen blir derfor også dominert av de største foretakene.
- I utenriks sjøfart var det 886 foretak i alt i 2006. De ti største foretakene stod for 49 prosent av omsetningen.

Høyest bearbeidingsverdi i fylkene Oslo og Hordaland

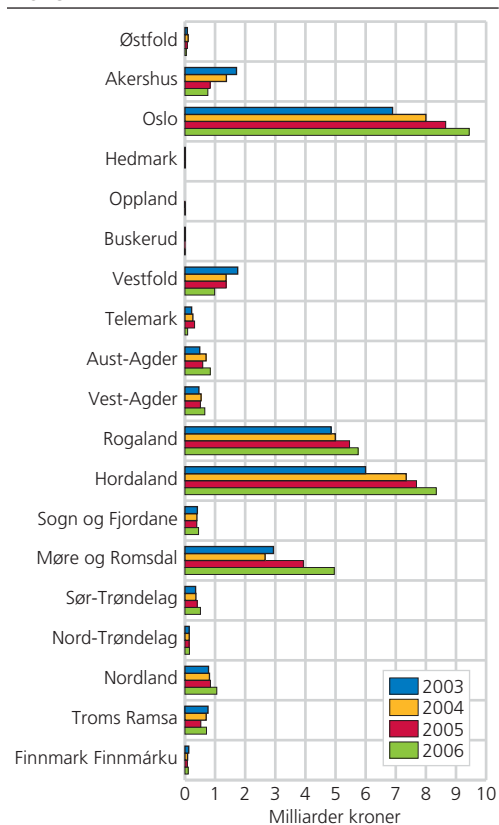
- Oslo var det viktigste fylket for sjøtransporten i perioden 2003-2006, målt i bearbeidingsverdi (figur 6.1.12). I 2003 var det 6,9 milliarder kroner i bearbeidingsverdi i skipsbedrifter med registreringsfylke Oslo. Tre år senere var beløpet steget til 9,4 milliarder.
- Etter Oslo var det foretak i Hordaland, Rogaland og Møre og Romsdal som hadde høyest bearbeidingsverdi. Alle disse fylkene hadde en vekst i bearbeidingsverdien fra 2003 til 2006.

- Blant de store sjøfartsfylkene var det Møre og Romsdal som hadde størst vekst i bearbeidingsverdi fra 2003 til 2006, hele 69 prosent.

Høyest omsetning i Tyskland og Danmark

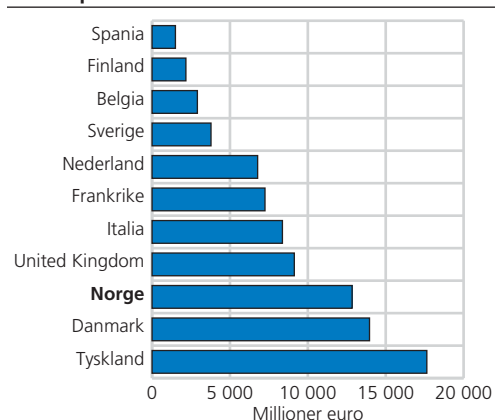
- Norge er en stor sjøfartsnasjon i europeisk sammenheng. Tallene fra Eurostat for 2004 i figur 6.1.13 viser at Norge kom som nummer tre blant landene, etter Tyskland og Danmark, målt i omsetning i næringen.
- Tyskland hadde i 2004 en omsetning innenfor sjøtransport på 17,6 milliarder

Figur 6.1.12. Sjøtransport. Bearbeidingsverdi for bedrifter, etter fylke. 2003-2006. Milliarder kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.1.13. Sjøtransport. Omsetningen i utvalgte europeiske land. Foretak. 2004. Millioner euro



Kilde: Eurostat.

euro. Dette var 26 prosent mer enn Danmark og 37 prosent mer enn Norge, med henholdsvis 14,0 og 12,8 milliarder euro i omsetning samme året.

- Total omsetning for europeiske land som oppga å ha hatt omsetning fra sjøtransport i 2004, var på 88,4 milliarder euro (22 land).
- Tyskland, Danmark og Norge stod for 50 prosent av denne omsetningen.

Boks 6.1.4. Norge sammenlignet med Hellas og Danmark

Hellas har ikke oppgitt omsetning for sjøfart til Eurostat. Det er likevel grunn til å tro at omsetningen er høy, gitt størrelsen på den greske handelsflåten. I underkapittel 6.4 om handelsflåten framgår det at Hellas har et høyere antall skip så vel som større bruttotonnasje enn Norge. Det samme kapittelet viser at Danmark har et mye lavere antall skip og mindre bruttotonnasje enn Norge. Når Danmark allikevel har høyere omsetning, skyldes det at det i den norske handelsflåten inngår skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Rundt halvparten av skipene i NIS er utenlandskeide, og følgelig vil deres omsetning ikke komme med i omsetningstallene fra strukturundersøkelsen. Se mer om skip og bruttotonnasje etter land i underkapittelet om handelsflåten.

Boks 6.1.5. Definisjoner

Næring: Næring er en beskrivelse av økonomisk aktivitet. Bedrifter og foretak næringsgrupperes på grunnlag av den virksomhet/art/bransje de i hovedsak tilhører. Hver enhet i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BOF), bedrift eller foretak, tildeles næringskode etter Standard for næringsgruppering. Standarden er først og fremst beregnet for bruk i offisiell norsk statistikk. Hovedformålet er å gi regler og retningslinjer for næringsklassifisering og entydige definisjoner av de statistiske enheter. Standarden for næringsgruppering har en hierarkisk inndeling med seks nivåer, fra det øverste nivået som er næringshovedområde, til det laveste nivået som er næringsundergruppe. Den er en av de viktigste standardene i økonomisk statistikk og gjør det mulig å sammenligne og analysere statistiske opplysninger nasjonalt og internasjonalt og over tid.

Foretak: I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet.

Bedrift: I SN 2002 er bedrift definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe.

Beliggenhet: Beliggenheten er i samsvar med kommuneinndelingen per 1. januar 2002. I enkelte næringer kan et foretak drive virksomheter i flere kommuner og fylker uten å være delt i flere bedrifter. I slike tilfeller er foretakets samlede virksomhet registrert der foretaket har sin kontordresse.

Syssetting: Med syssetting menes summen av eiere og lønnstakere. Eiere omfatter eiere av enkeltmannsfirma eller ansvarlig selskap som daglig arbeider i foretaket. Medeiere i aksje- og andelslag som har lønnet arbeid i foretaket er ikke inkludert. Lønnstakere omfatter alle personer som arbeider for arbeidsgiveren, som har en ansettelseskontrakt, og som mottar kompensasjon for utført arbeid i form av lønn, gasje, honorarer, gratiale, naturalytelser og lignende. Midlertidig fraværende på grunn av sykdom, ferie, arbeidskonflikt og lignende er med, mens fravær på grunn av militærtjeneste er holdt utenfor.

Personer med mer enn ett arbeidsforhold vil kunne være telt med som sysselsatt i flere næringer. Syssettingstallene i strukturstatistikken viser et gjennomsnitt av antall sysselsatte i løpet av året.

Omsetning: Omsetning er definert som summen av godtgjørelse for salg til kunder, salg av handelsvarer og bruttoinntekt av annen næringsvirksomhet. Omsetning inkluderer leieinntekter og provisjonsinntekter, men ikke spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd eller gevinst ved salg av anleggsmidler. Merverdiavgift er ikke med i tallene.

Driftsinntekter: Som omsetning, men inkluderer også gevinst ved salg av driftsmidler og inntektsføring av negativ saldo. Offentlige avgifter vedrørende salg trekkes fra.

Driftskostnader: Sum driftskostnader fra næringsoppgaven.

Lønnskostnader: Lønnskostnader omfatter lønn, feriepengar, honorarer, arbeidsgiveravgift til folketrygden, innberetningspliktige pensjonskostnader og andre personalkostnader. Lønnskostnader omfatter ikke godtgjørelse til eiere av enkeltmannsforetak eller ansvarlige selskap, eller godtgjørelse til familiemedlemmer uten fast lønn.

Produksjonsverdi: Med produksjonsverdi menes omsetning korrigert for endringer i beholdning av ferdige varer, varer i arbeid og varer og tjenester kjøpt for videresalg.

Bearbeidingsverdi (til faktorpriser): Som bearbeidingsverdi regnes summen av produksjonsverdi fratrukket kjøp av varer og tjenester (for andre varer og tjenester enn de som er kjøpt direkte for videresalg) og korrigert for endringer i beholdningen av råvarer og konsumvarer. Spesielle offentlige tilskudd for tilvirkede/solgte varer og andre offentlige tilskudd/refusjoner er inkludert.

Bruttoinvestering: Bruttoinvesteringer omfatter anskaffelser av fast kapital som bygninger og anlegg (unntatt boliger), maskiner, verktøy, redskap, inventar og transportmidler (unntatt til privat bruk), både nye og brukte. Påkostninger er lagt til, mens salg av brukt realkapital er trukket fra. Bruttoinvesteringer oppgis uten inngående merverdiavgift.

Vedleggstabell 6.1.1. **Sjøtransport. Hovedtall, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001-2006**

Nærings- under- gruppe	Antall bedrift- er	Syssel- setting	Om- setning	Drifts- inn- tekter	Drifts- kost- nader	Lønns- kost- nader	Produk- sjons- verdi	Bearbei- dings- verdi	Brutto- investe- ringer
<i>Millioner kroner</i>									
61.101 Utenriks sjøfart									
2000	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2001	1 063	14 898	101 033,9	103 042,7	89 327,3	8 559,3	100 334,0	30 528,1	13 909,4
2002	1 040	14 554	88 187,9	89 603,6	89 216,9	8 232,2	87 374,1	22 389,1	-2 192,6
2003	997	13 856	90 833,4	92 170,1	86 334,1	7 468,7	89 945,3	22 489,8	8 560,0
2004 ¹	909	10 016	91 203,0	93 178,7	84 530,0	5 772,7	90 298,0	20 400,5	7 307,5
2005	903	9 808	98 159,1	102 152,2	90 046,3	5 662,3	97 143,9	20 571,0	2 015,3
2006	900	9 647	94 201,3	96 806,2	87 544,3	5 773,8	93 260,3	19 780,7	12 290,7
61.103 Innenriks gods- transport									
2000	240	1 208	1 145,1	1 194,5	1 057,2	319,2	1 144,9	527,4	110,7
2001	254	1 308	1 596,4	1 629,2	1 409,9	393,7	1 596,4	753,4	362,1
2002	249	1 241	1 581,5	1 619,6	1 449,5	390,3	1 581,3	756,4	165,6
2003	238	1 280	1 945,2	1 991,3	1 806,4	437,9	1 945,1	788,0	213,0
2004	212	997	1 879,7	1 946,2	1 718,4	379,5	1 878,7	719,5	4,2
2005	201	1 042	2 073,2	2 150,4	1 941,9	416,3	2 070,7	725,3	134,3
2006	199	984	2 272,8	2 385,6	2 089,7	419,7	2 270,5	815,9	662,5
61.104 Innen- landske kyststruter									
2000	140	6 043	3 805,4	5 303,8	5 203,3	1 945,8	3 738,0	2 589,2	598,2
2001	125	5 513	3 794,4	5 562,9	5 326,2	1 986,8	3 661,9	2 774,0	1 364,5
2002 ²	155	5 908	4 218,8	6 181,2	5 707,4	2 270,1	4 011,4	3 181,3	1 974,1
2003	146	6 322	4 388,1	6 652,8	6 252,9	2 445,9	4 222,2	3 302,7	165,4
2004	145	6 490	4 394,7	6 497,7	6 468,7	2 557,1	4 173,5	3 270,2	372,8
2005	114	6 307	4 095,8	6 591,4	6 681,9	2 645,0	3 855,1	3 095,7	595,8
2006	108	6 427	4 571,9	7 118,0	6 876,2	2 867,7	4 323,4	3 654,1	317,5

¹ Endret praksis for næringsklassifisering av offshoreskip.² Innenlandske bilferger (tidligere 61.105) er fra 2002 en del av innenlandske kyststruter (61.104). For bedre sammenligningsgrunnlag er innenlandske bilferger også inkludert for 2000 og 2001.

Vedleggstabell 6.1.1 (forts.). **Sjøtransport. Hovedtall, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001-2006**

Nærings- under- gruppe	Antall bedrift- er	Sysse- lsetting	Om- setning	Drifts- inn- tekter	Drifts- kost- nader	Lønns- kost- nader	Produk- sjons- verdi	Bearbei- dings- verdi	Brutto- investe- ringer
<i>Millioner kroner</i>									
61.106 Slepebåter og for- synings- skip									
2000	57	1 427	2 035,2	2 062,7	1 707,4	539,1	2 035,3	1 156,1	910,1
2001	57	1 363	2 239,2	2 252,9	1 809,1	515,6	2 238,9	1 283,6	809,4
2002	56	1 249	2 305,4	2 355,0	1 874,0	521,3	2 305,3	1 339,6	949,5
2003	54	1 287	2 148,6	2 173,0	1 859,9	540,9	2 148,6	1 235,8	648,0
2004 ²	140	4 529	9 784,9	9 958,0	9 022,4	1 888,0	9 780,5	5 292,0	2 089,0
2005	166	5 149	12 263,5	13 169,1	9 665,8	2 255,1	12 229,3	7 234,9	4 584,5
2006	182	6 094	17 069,2	18 184,6	11 923,0	2 948,7	17 069,0	10 617,4	4 248,9
61.109 Kyst- trafikk i Norge ellers									
2000	159	666	370,5	385,8	401,6	160,1	364,3	171,0	36,0
2001	190	658	387,1	424,4	428,8	167,9	376,7	185,9	41,6
2002	207	694	466,6	494,3	539,7	164,4	441,9	161,6	46,4
2003	219	545	372,6	395,9	384,2	112,7	356,5	163,9	34,2
2004	246	499	441,5	492,3	464,2	119,6	415,2	184,7	68,0
2005	278	597	484,7	532,6	501,1	142,4	464,5	212,9	98,7
2006	296	602	552,6	594,7	529,6	162,0	529,9	271,9	77,1
61.200 Transport på elver og innsjøer									
2000	16	36	18,1	19,6	17,9	6,6	16,1	9,2	0,9
2001	16	34	18,6	19,8	19,0	6,9	17,1	8,8	1,6
2002	23	46	24,6	26,5	24,0	8,7	22,0	12,5	0,7
2003	20	46	27,8	31,0	28,5	12,6	25,7	16,2	-0,1
2004	19	37	20,6	22,8	22,2	8,8	19,0	10,2	0,4
2005	19	31	21,7	24,8	22,0	8,5	20,1	12,1	0,2
2006	20	37	24,1	29,2	27,0	8,7	24,0	11,3	-0,1

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kilder

[http://www.ssb.no/emner/06/01/aku/
tab-2004-08-04-01.html](http://www.ssb.no/emner/06/01/aku/tab-2004-08-04-01.html)

<http://www.ssb.no/stsjoinne/>

Geir.Morten.Mosleth@ssb.no

6.2. Havnestatistikk

Havnestatistikken beskriver struktur, omfang og utvikling av sjøtransport i Norge. Havnestatistikken dekker transport mellom norske havner og transport mellom Norge og utlandet. Den baserer seg på havneterminalenes gods- og passasjerhåndteringer. Havnene skal rapportere all trafikk innenfor deres geografiske område. Godset i havnestatistikken deles inn i lastetyperne våtbulk, tørrbulk, containere, roro-enheter og stykkgoods.

Boks 6.2.1. Omfang av statistikken

Havnestatistikken slik den er nå, ble startet i 2002. Tidligere ble det fram til og med 1999 laget en forenklet havnestatistikk med 13 havnedistrikt og Bergen havn, mens det i årene 2000 og 2001 ble publisert en skipsbasert transportstatistikk.

Havnestatistikken er todelt: en kvartalsvis og en årlig statistikk. Den kvartalsvise statistikken omfatter store havner som årlig har over en million tonn lastet og losset gods, eller over 200 000 passasjerer kommet og reist, samt trafikkhavner med status som nasjonalhavn. I 2006 var det 34 havner i den kvartalsvise statistikken, av dette 27 offentlige og sju private havner. Den årlige statistikken omfatter i tillegg alle mindre havner, både offentlige og private havner. I 2006 var det 47 offentlige og 22 private havner som bare rapporterte til den årlige statistikken. Den årlige statistikken gir tall på aggregerte volumstørrelser og er tilnærmet fulltelling når en ser bort fra fiskerihavner og landing av fisk.

Norge åttende størst på godshåndtering i Europa

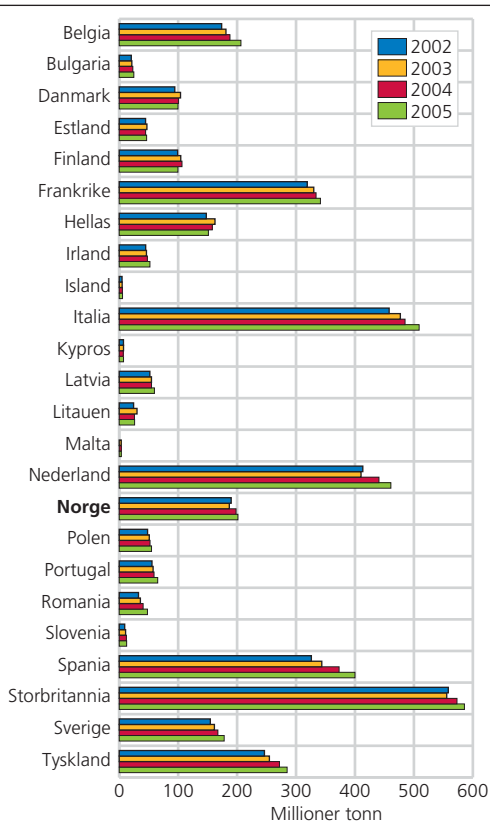
- Figur 6.2.1 viser gods transportert over havnene i EU-25 samt Bulgaria, Romania, Island og Norge. Fem av landene i EU-25 har ikke havner og er derfor ikke med i tabellen. Dette er Luxembourg, Tsjekia, Slovakia, Ungarn og Østerrike.
- I 2005 ble 3 645 millioner tonn håndtert av havner i EU-25, en økning på om lag 4 prosent fra året før. De største endringene ble registrert i Portugal og Belgia, med henholdsvis 11 og 10 prosent økning fra 2004.
- Norge håndterte 201,4 millioner tonn i 2005, en økning på 1,6 prosent fra 2004.
- Storbritannia var det landet som håndterte mest gods i 2005, med hele 16 prosent av totalen i EU-25. Deretter kom Italia, Nederland og Spania med henholdsvis 14, 13 og 11 prosent av totalen.

- Ytterligere detaljer framgår av vedleggstabell 6.2.1.

63 prosent av godset i EU-25 losses

- I 2005 var 63 prosent av alt gods som ble håndtert i EU-25, losset gods (figur 6.2.2). På Malta, på Kypros og i Nederland var over tre fjerdedeler av godset losset gods.
- Situasjonen for Polen, de tre baltiske landene (Estland, Latvia og Litauen) og Norge var motsatt. Der ble det lastet mer gods enn det ble losset. Eksport av olje er hovedårsaken til dette forholdet i de tre baltiske landene og Norge. For Polen er forklaringen eksport av tørrbulk.
- Figur 6.2.3 viser utviklingen i lastet og losset godsmengde fra 2002 til 2005. Tallene for Norge følger høyreaksen i figuren, og tallene for EU-25 følger venstreaksen i figuren.

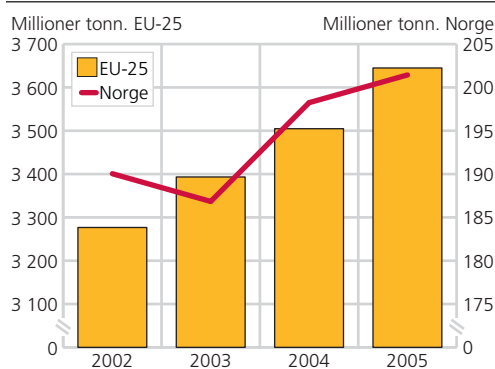
Figur 6.2.1. Lastet og losset gods i europeiske havner. 2002-2005. Millioner tonn



Kilde: Eurostat.

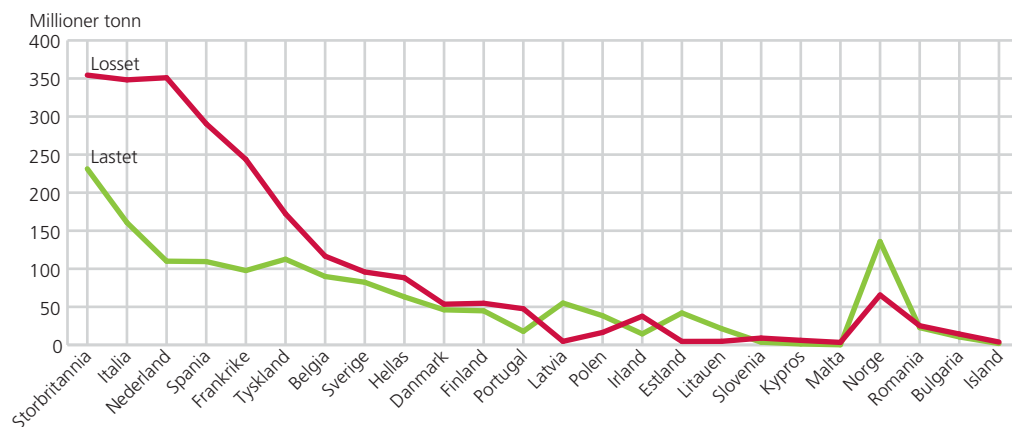
- I EU-25 ble det i 2002 håndtert 3 277 millioner tonn gods.
- Utviklingen i mengde gods håndtert i Norge følger utviklingen for EU-25 i hele perioden 2002-2005 med unntak av 2003.
- Mens lastet og losset gods i alt ble redusert i Norge fra 2002 til 2003, økte godsmengden i EU-25 jevnt hvert år i perioden. Til gjengjeld var veksten i Norge fra 2003 til 2004 på 6 prosent, det dobbelte av veksten i EU-25.

Figur 6.2.3. Lastet og losset gods i EU-25 og Norge. 2002-2005. Millioner tonn



Kilde: Eurostat.

Figur 6.2.2. Lastet og losset gods i europeiske havner. 2005. Millioner tonn



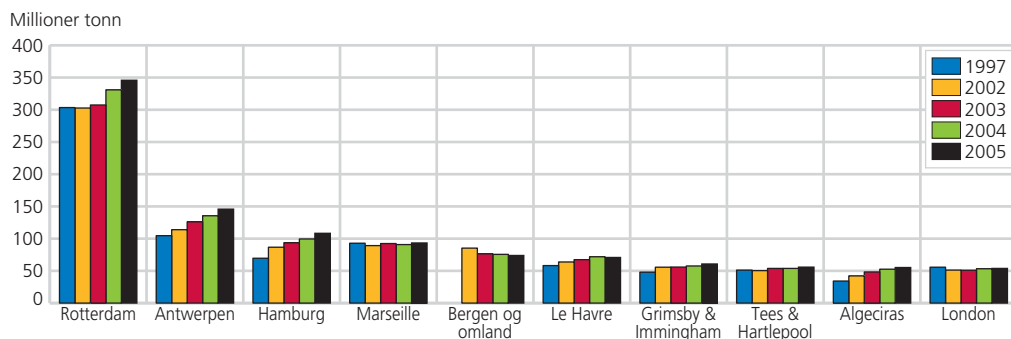
Kilde: Eurostat.

Boks 6.2.2. Internasjonale fakta

Verdenshandelen sjøveien nådde et volum på 7,1 milliarder tonn gods i 2005, en økning på 3,8 prosent fra 2004. Av dette var 2,4 milliarder tonn våtbulk. I Europa er det over 1 000 havner, og disse håndterte 3,6 milliarder tonn gods i alt i 2005. Omtrent 700 av disse håndterer hver for seg mindre enn 1 million tonn. Bare ti havner i Europa håndterer mer enn 50 millioner tonn. Trafikken i europeiske havner øker med omtrent 4 prosent årlig.

Omtrent 350 000 personer arbeider i havnene i Europa eller i næringer direkte knyttet til havnene. Over 90 prosent av Europas handel med resten av verden, og mer enn 40 prosent av den interne handelen mellom landene i Europa, går over havnene.

Figur 6.2.4. Lastet og losset gods i de ti største europeiske havnene. 1997 og 2002-2005. Millioner tonn



Kilde: Eurostat.

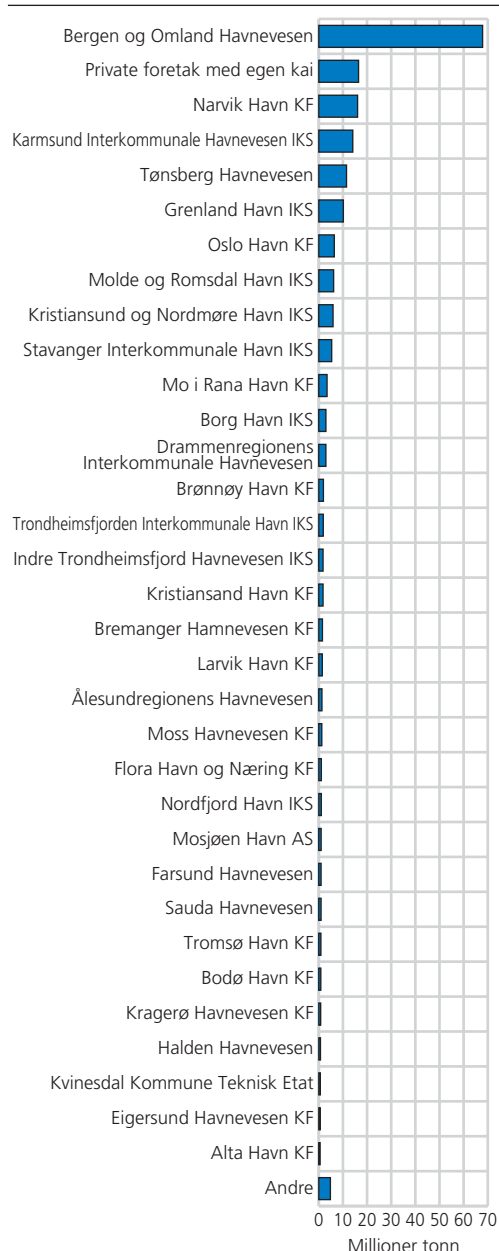
Rotterdam havn desidert størst

- Rotterdam og Antwerpen har lenge vært de to største havnene i Europa (figur 6.2.4). Rotterdam utgjør alene en tredjedel av totalen til «topp ti»-havnene som vist. Det er mest bulkods som olje, kjemikalier, kull og malm som fraktes over Rotterdam. I tillegg er Rotterdam Europas største containerhavn.
- Bergen og Omland havnevesen har vært på femteplass i denne rangeringen siden 2002. Grunnen til at Bergen ikke var med i 1997, er at det ikke ble rapportert data til Eurostat fra Norge før i 2002.
- Algeciras (Spania) er den havnen som hadde størst relativ økning i godsmengden fra 1997 til 2005, hele 61,4 prosent. Også Hamburg hadde sterk vekst i håndtert tonnasje, med en økning på 55,6 prosent siden 1997.
- Kun én av disse ti havnene har hatt nedgang i godsmengden siden 1997; det er London, som hadde en reduksjon i godsmengden på 3,4 prosent. I hovedsak skyldes dette stenging av en stor oljeterminal.
- Mer informasjon om de ti største havnene i Europa finnes i vedleggstabell 6.2.2.

Nesten 200 millioner tonn gods lastet og losset i Norge i 2006

- Den totale godsmengden som gikk over norske havner i 2006, var 196,8 millioner tonn, en nedgang på 4,6 millioner tonn eller 2,3 prosent fra 2005. Dette skyldes i hovedsak at Bergen og Omland havnevesen hadde en nedgang i ilandføring av olje i 2006 sammenlignet med 2005. I tillegg var utskipningen av metallvarer fra Farsund Havnevesen betraktelig mindre i 2006 enn i 2005.

Figur 6.2.5. Lastet og losset gods i norske havner¹. 2006. Millioner tonn



¹ Havner med mer enn 500 000 tonn håndtert godsmengde i 2006. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

• Til tross for nedgangen, godsomslaget i Bergen og Omland havnevesen utgjorde likevel om lag 68 millioner tonn i 2006 (figur 6.2.5).

• De private kaiene hadde et godsomslag på 16,5 millioner tonn i 2006. Dette er betydelig mindre enn i 2005 da det ble lastet og losset 23,0 millioner tonn over slike kaier.

• For mer informasjon om den totale godsmengden som fraktes over de offentlige og private havnene i Norge, se vedleggstabell 6.2.3.

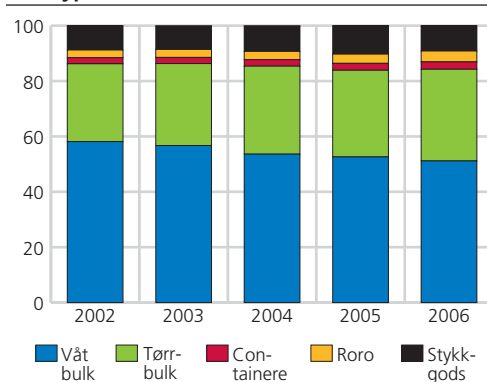
Lite containertrafikk

• Våtbulk utgjorde den største andelen av total godsmengde gjennom hele perioden, etterfulgt av tørrbulk og stykkgoods (figur 6.2.6).

• I 2006 utgjorde våtbulk 51 prosent, tørrbulk 33 prosent og stykkgoods 9 prosent av den håndterte godsmengden.

• Andelen tørrbulk har økt, mens andelen våtbulk har gått ned etter 2002. Andelen stykkgoods, containere og roro-last har holdt seg relativt stabil.

Figur 6.2.6. Lastet og losset godsmengde, etter lastetype. 2002-2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

De største havnene håndterte 181,2 millioner tonn i 2006

For en ytterligere detaljering av havnestatistikken tas bare med havnene som rapporterer til SSB hvert kvartal. Kvarthalshavnene rapporterer mer detaljert enn de som rapporterer bare en gang i året. I 2006 dekket kvartalshavnene 92 prosent av alt gods fraktet over norske havner. Utvalget vil endres over tid, og det må tas i betraktning når en leser tallene. I 2006 var det som tidligere nevnt 27 offentlige og 7 private havner i statistikken. I 2005 var det 25 offentlige og 8 private havner, og i 2004

var det 24 offentlige og 8 private havner. Tabell 6.2.1 viser årlig godsmengde per havn for de siste tre årene.

- Endringene fra 2005 til 2006 i håndtert godsmengde var relativt sett størst for havnene i Bodø, Kristiansund og Larvik.
- I Bodø var økningen på hele 22 prosent. Dette skyldtes i hovedsak økt lastning og lossing av 20 fots containere. Kristiansund hadde en vekst på 18 prosent, og det skyldes i hovedsak at det ble lastet mer råminerale og bearbejdede minerale.

Tabell 6.2.1. Lastet og losset godsmengde over de største norske havnene. 2004-2006. 1 000 tonn

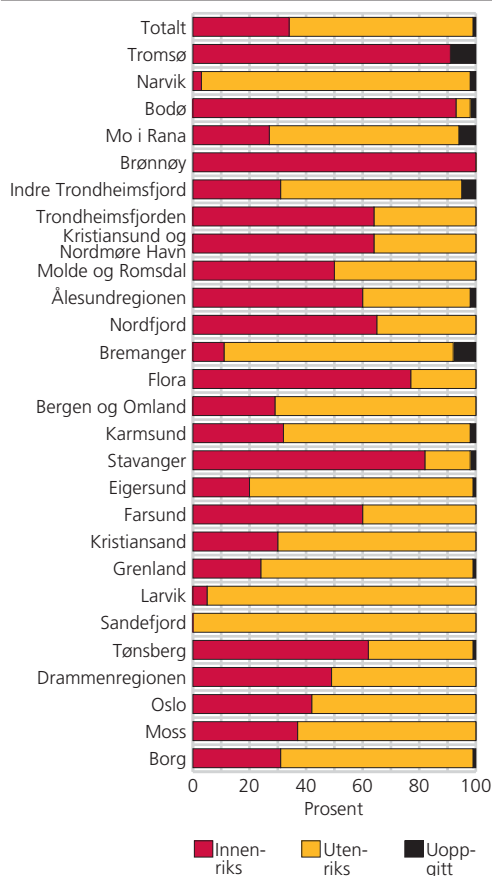
Havn	2004	2005	2006
Totalt	180 800	182 219	181 381
Borg Havn IKS	3 477	3 015	2 951
Moss Havnevesen KF	1 119	1 162	1 250
Oslo Havn KF	6 142	5 978	6 410
Drammensregionens Interkommunale Havnevesen	2 823	3 159	2 941
Tønsberg Havnevesen	10 514	9 884	11 492
Sandefjord Havnevesen	295	298	275
Larvik Havn KF	1 712	1 744	1 439
Grenland Havn IKS	9 657	9 805	10 156
Kristiansand Havn KF	1 943	1 941	1 768
Farsund Havnevesen	.	.	954
Eigersund Havnevesen KF	738	711	592
Stavanger Interkommunale Havn IKS	4 306	4 593	5 350
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	13 361	14 094	14 086
Bergen og Omland Havnevesen	75 635	73 874	67 875
Flora Havn og Næring KF	1 079	1 029	1 052
Bremanger Hamnevesen KF	.	1 322	1 514
Nordfjord Havn IKS	780	1 019	1 020
Ålesundsregionens Havnevesen	1 264	1 212	1 313
Molde og Romsdal Havn IKS	.	.	6 149
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	4 546	5 004	5 910
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS	1 548	1 663	1 828
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	1 611	1 749	1 774
Brønnøy Havn KF	2 113	1 971	1 916
Mo i Rana Havn KF	3 648	3 488	3 428
Bodø Havn KF	661	695	845
Narvik Havn KF	15 569	15 967	16 074
Tromsø Havn KF	767	791	879
Private foretak med egen kai	15 492	16 049	10 023

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Larvik havn hadde størst nedgang, 18 prosent. Dette skyldes mindre eksport av råminerale og bearbejdede mineraler over Larvik Havn.
- Målt i tonn var endringen fra 2005 til 2006 størst i Bergen, Tønsberg og Kristiansund. Bergen hadde en nedgang i lastet og losset gods på 6 millioner tonn. Dette skyldtes i stor grad nedgang i ilandføringen av olje med skip fra kontinentalsokkelen. Tønsberg hadde en oppgang på 1,6 millioner tonn som i hovedsak skyldtes at anlegget på Slagentangen var stengt en periode i 2005 grunnet vedlikehold.

- Av den samlede registrerte godsmengden på 181 millioner tonn i de største havnene i 2006 var omtrent 35 prosent registrert som innenriks godstransport, det vil si godstransport fra en norsk havn til en annen norsk havn. Transport fra offshoreinstallasjoner på norsk sokkel er inkludert i innenriks godstransport (figur 6.2.7).
- Mens havnene i Brønnøy, Bodø og Tromsø nesten bare håndterte gods i innenriksfart, hadde havnene i Sandefjord, Larvik og Narvik mest håndtering av gods i utenriksfart.

Figur 6.2.7. Lastet og losset godsmengde, etter fartstype. Største havner. 2006. Prosent

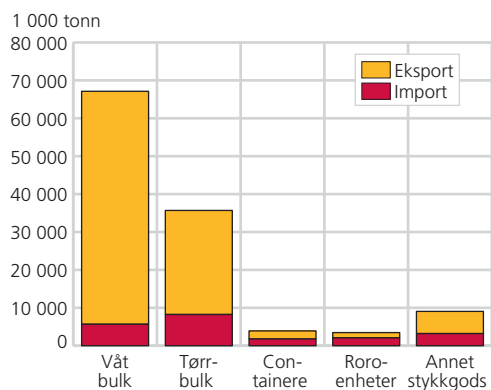


Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Utenriksfart – Norge som råvare-eksportør

- Våtbulk er den dominerende lastetypen innenfor utenriks godstransport (figur 6.2.8). Dette skyldes i hovedsak eksport av råolje. Også innenfor tørrbulk er eksporten mye større enn importen, noe som skyldes stor eksport av malm.
- Av godsmengden på 181 millioner tonn gikk 119 millioner tonn gods i utenriksfart. Importen var på 21 millioner tonn gods, mens eksporten var på hele 98 millioner tonn.

Figur 6.2.8. Import og eksport, etter lastetype. 2006. 1 000 tonn



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Størst samhandel med Nederland

- Det var tre land som hadde over 15 millioner tonn gods i samhandel med Norge i 2006 (tabell 6.2.2). Samhandelen var størst med Nederland, 19,3 millioner tonn.
- For våtbulk var eksporten størst til Storbritannia og Nederland, med henholdsvis 12,0 og 10,4 millioner tonn gods. Dette var i hovedsak råolje.
- Også for tørrbulk er eksporten mye større enn importen. Mest gods går til Tyskland og Nederland, henholdsvis 8,1 og 4,3 millioner tonn gods i 2006, i hovedsak malm.
- Tyskland hadde som avsender eller mot-takerland over halvparten av containertransporten i alt.
- Roro-enheter er den eneste lastetypen hvor importen overstiger eksporten. De landene som bidrar mest til dette, er de fire landene som Norge har fast fergeforbindelse med, det vil si Danmark, Tyskland, Storbritannia og Sverige.
- Som for våtbulk og tørrbulk er det betydelig mer eksport enn import av stykk-gods. De viktigste samhandelslandene er Nederland og Storbritannia.

Tabell 6.2.2. **Import og eksport, etter lastetype og land. 2006. 1 000 tonn**

Destinasjon	I alt	Våt bulk		Tørr bulk		Containere		Roro-enheter		Stykk-gods	
		Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport
I alt	119 237	5 666	61 453	8 238	27 452	1 781	2 121	2 082	1 386	3 209	5 849
Nederland	19 290	712	10 372	1 094	4 319	453	434	33	15	590	1 269
Storbritannia	16 584	625	12 034	181	1 710	123	166	153	132	193	1 267
Tyskland	15 268	251	2 503	798	8 085	1 074	1 215	478	223	429	211
USA	9 215	11	8 614	137	204	0	.	.	.	1	248
Sverige	7 522	1 233	4 346	408	804	19	11	180	111	290	119
Danmark	6 454	717	1 265	310	1 754	2	17	1 121	859	182	227
Canada	6 345	.	6 144	194	7	.	.	.	.	0	1
Frankrike	4 187	102	3 085	182	528	.	.	0	.	3	286
Irland	3 951	413	3 129	161	134	5	3	.	.	10	96
Belgia	3 783	286	1 244	357	1 144	74	187	80	45	98	269
Finland	3 302	206	2 064	62	644	1	18	34	1	79	192
Tyrkia	2 017	.	413	.	1 603	.	.	.	.	.	1
Saudi Arabia	1 894	.	64	.	1 829	.	.	.	.	.	.
Kina	1 806	.	1 386	14	406	.	.	.	.	.	.
Russland	1 561	268	2	707	45	.	0	0	.	381	158
Italia	1 552	.	1 191	1	49	0	.	0	.	2	308
Brasil	1 380	.	.	1 134	.	.	.	.	.	24	222
Polen	1 356	203	209	265	503	2	2	0	.	98	74
Spania	1 316	28	491	376	199	13	5	.	0	30	175
Portugal	897	.	663	21	11	.	.	0	.	8	195
Bahamas	878	.	878	.	.	.	.	.	.	.	.
Egypt	809	.	0	27	779	.	.	.	0	1	3
Libya	621	.	.	3	618	.	.	.	.	.	.
Latvia	587	80	258	21	135	.	.	.	.	93	0
Island	571	5	258	26	208	3	31	.	.	6	35
Andre land	4 383	186	644	1 645	1 152	0	5	2	0	608	141
Ukjent	1 707	341	196	115	582	12	26	0	0	82	353

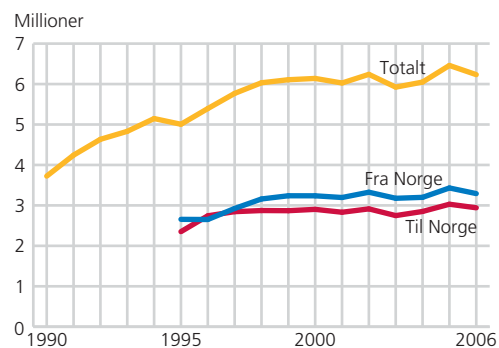
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Utenlandsfergene

- Etter 1990 var det en jevn stigning i antallet passasjerer fram til rundt årtusenskiftet. Etter det har nivået holdt seg relativt stabilt på litt over 6 millioner passasjerer i året (figur 6.2.9).
- Det er noen flere reiser fra Norge enn til Norge på disse fergene.
- De fleste av passasjerene på utenlandsfergene reiser mellom Norge og Danmark (tabell 6.2.3). Hele 4,1 millioner passasjerer, eller 67 prosent av totalen, foretok den reisen i 2006.
- Til og fra Sverige reiste det 1,1 millioner passasjerer i 2006.
- Tabellen viser at de fleste passasjerene reiser om sommeren, ved at antallet er størst i 3. kvartal og lavest i 1. kvartal.

- Oslo Havn stod for den største delen av trafikken, med 2,6 millioner passasjerer i 2006. Deretter fulgte Kristiansand og Sandefjord med henholdsvis 1,3 og 1,0 millioner passasjerer.

Figur 6.2.9. Antall passasjerer på utenlandsfergene. 1990-2006. Millioner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 6.2.3. Definisjoner

Havn: Ethvert sted der et fartøy kan ligge, eller der det legger til kai eller til verksted. En havn er et område som er til bruk for fartøyer som skal laste eller løse som ledd i sjøtransport eller annen næringsvirksomhet, transportere passasjerer som ledd i ervervsvirksomhet, har behov for landings- og liggeplasser med videre i forbindelse med utøvelse av fiskeri- og havbruksnæring, eller har behov for oppankrings- eller liggeplasser eller lignende i statens eller kommunens tjeneste. I tillegg omfattes områder som er funksjonelt knyttet til, eller hører til, område som nevnt.

Havnedistrikt: Det geografiske området den kommunale havneadministrasjonen har ansvar for. Kommunestyret fastsetter havnedistriktets grense på land, mens grensene for havnedistriktet i sjøen blir fastsatt ved forskrift. Kommunenes myndighet etter havne- og farvannsloven gjelder da innenfor dette havnedistriktet. Kommunene kan opprette havnedistrikt, enten for egen kommune, eller sammen med andre kommuner som et interkommunalt samarbeid. Et havnedistrikt kan omfatte flere havner i flere kommuner.

Lastetyper

Roro (roll on – roll off) er betegnelsen på enheter som kan ruller av og på et skip.

Våtbulk: flytende gass, råolje, petroleumsprodukter og annen flytende bulklast

Tørrbulk: malm, kull, landbruksprodukt og annen tørrlast

Stykkogods: skogbruksprodukter, jern- og stålprodukter, tømmer og annet stykkogods

Tabell 6.2.3. Antall passasjerer, etter havn og rute. 2005 og 2006

Havnedistrikt		2006				
		I alt	4. kvartal	3. kvartal	2. kvartal	1. kvartal
I alt		6 232 681	1 227 289	2 329 401	1 515 894	1 160 097
Oslo	Tyskland	800 773	174 048	237 608	210 012	179 105
	Danmark	1 799 621	381 582	584 516	457 315	376 208
Sandefjord	Sverige	1 022 007	268 021	389 214	184 786	179 986
Larvik	Danmark	524 055	95 836	189 954	105 831	132 434
Grenland	Danmark	147 389	19 923	76 910	32 550	18 006
	Sverige	20 527	20 527	.	.	.
Kristiansand	Danmark	1 183 718	156 052	548 324	333 778	145 564
	Storbritannia	39 161	3 351	17 977	14 202	3 631
	Sverige	71 569	8 627	33 120	21 095	8 727
Eigersund	Danmark	75 215	6 492	42 663	19 010	7 050
Stavanger	Danmark	124 163	23 264	47 877	26 652	26 370
	Storbritannia	22 885	4 092	9 786	4 886	4 121
Karmsund	Danmark	44 795	7 185	18 617	12 837	6 156
	Storbritannia	13 676	2 782	4 515	3 367	3 012
Bergen	Danmark	250 760	42 049	83 630	64 439	60 642
	Færøyene	1 879	1 201	.	57	621
	Storbritannia	90 488	12 257	44 690	25 077	8 464
		2005				
		I alt	4. kvartal	3. kvartal	2. kvartal	1. kvartal
I alt		6 460 027	1 319 850	2 304 127	1 621 268	1 214 782
Oslo	Tyskland	830 820	184 360	237 573	206 093	202 794
	Danmark	1 769 425	391 662	567 040	434 395	376 328
Sandefjord	Sverige	1 196 542	278 874	419 291	299 939	198 438
Larvik	Danmark	623 015	112 858	223 797	130 323	156 037
Grenland	Danmark	160 428	22 778	102 696	24 901	10 053
	Sverige	.	.	.	.	.
Kristiansand	Danmark	1 049 172	150 253	417 725	295 226	185 968
	Storbritannia	47 148	7 758	17 590	15 041	6 759
	Sverige	96 723	22 751	31 373	29 424	13 175
Eigersund	Danmark	98 655	9 820	57 708	22 197	8 930
Stavanger	Danmark	144 603	69 512	49 558	25 533	.
	Storbritannia	26 084	2 709	9 732	7 572	6 071
Karmsund	Danmark	35 477	8 031	12 808	14 638	.
	Storbritannia	10 530	2 115	4 485	3 930	.
Bergen	Danmark	244 624	53 060	95 359	66 197	30 008
	Færøyene	.	.	.	.	.
	Storbritannia	126 781	3 309	57 392	45 859	20 221

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Vedleggstabell 6.2.1. Lastet og losset godsmengde over havner i utvalgte europeiske land. 2002-2005.

Millioner tonn

	2002	2003	2004			2005		
			I alt	Losset	Lastet	I alt	Losset	Lastet
EU-25	3 276,7	3 393,3	3 504,7	2 228,1	1 276,5	3 644,9	2 302,8	1 342,2
Storbritannia	558,3	555,7	573,1	342,4	230,6	585,7	354,4	231,3
Italia	458,0	477,0	485,0	338,4	146,6	508,9	348,2	160,7
Nederland	413,3	410,3	440,7	339,5	101,2	460,9	351,0	110,0
Spania	326,0	343,7	373,1	269,9	103,2	400,0	290,5	109,5
Frankrike	319,0	330,1	334,0	240,5	93,5	341,4	243,7	97,7
Tyskland	246,4	254,8	271,9	168,5	103,4	284,9	172,3	112,6
Belgia	173,8	181,1	187,9	108,9	78,9	206,5	116,6	89,9
Sverige	154,6	161,5	167,4	90,6	76,8	178,1	95,8	82,3
Hellas	147,7	162,5	157,9	92,7	65,2	151,3	88,2	63,1
Danmark	94,3	104,0	100,4	54,6	45,8	99,7	53,5	46,1
Finland	99,1	104,4	106,5	58,5	48,0	99,6	54,7	44,8
Portugal	55,6	57,5	59,1	43,1	15,9	65,3	47,5	17,8
Latvia	52,0	54,7	54,8	3,5	51,3	59,7	4,7	55,0
Polen	48,1	51,0	52,3	16,5	35,8	54,8	16,4	38,4
Irland	44,9	46,2	47,7	34,7	13,0	52,1	37,7	14,5
Estland	44,7	47,0	44,8	4,0	40,8	46,5	4,6	42,0
Litauen	24,4	30,2	25,8	4,4	21,5	26,1	4,7	21,4
Slovenia	9,3	10,8	12,1	8,8	3,3	12,6	9,0	3,6
Kypros	7,2	7,3	6,8	5,6	1,3	7,3	6,0	1,3
Malta	.	3,4	3,5	3,0	0,4	3,5	3,3	0,2
Andre	247,9	249,0	267,2	104,3	162,9	279,7	108,8	170,9
Norge	190,0	186,8	198,2	64,9	133,3	201,4	65,6	135,8
Romania	32,7	35,9	40,6	22,4	18,2	47,9	25,2	22,7
Bulgaria	20,4	21,4	23,1	13,6	9,5	24,8	14,3	10,5
Island	4,8	5,0	5,3	3,4	1,9	5,6	3,8	1,8

Kilde: Eurostat.

Vedleggstabell 6.2.2. Lastet og losset godsmengde over de ti største havnene i Europa. 1997 og 2002-2005. Millioner tonn

	1997	2002	2003	2004	2005		
	I alt	I alt	I alt	I alt	I alt	Losset	Lastet
Rotterdam	303,4	302,7	307,4	330,9	345,8	268,6	77,2
Antwerp	104,6	113,9	126,1	135,5	145,8	80,6	65,2
Hamburg	69,6	86,7	93,6	99,5	108,3	64,2	44,1
Marseille	92,9	89,2	92,4	90,8	93,3	74,1	19,2
Bergen og Omland	.	85,3	76,4	75,6	73,9	16,5	57,4
Le Havre	58,2	63,8	67,4	71,9	70,8	53,6	17,2
Grimsby & Immingham	48,0	55,7	55,9	57,6	60,7	43,7	17,0
Tees & Hartlepool	51,2	50,4	53,8	53,8	55,8	19,9	35,9
Algeciras	34,2	42,2	48,3	52,6	55,2	32,2	23,0
London	55,7	51,2	51,0	53,3	53,8	45,0	8,9

Kilde: Eurostat.

Vedleggstabell 6.2.3. **Godsmengde over norske havner. 2002-2006. 1 000 tonn**

	2002	2003	2004	2005	2006
Totalt	193 836	187 047	198 206	201 379	196 818
Halden Havnevesen	677	341	639	714	691
Borg Havn IKS	3 478	3 539	3 477	3 015	2 951
Moss Havnevesen KF	1 030	1 128	1 119	1 162	1 250
Oslo Havn KF	6 064	6 022	6 142	5 978	6 410
Drammenregionens Interkommunale Havnevesen	1 275	2 212	2 823	3 159	2 941
Holmestrand Havnevesen	52	41	131	145	59
Horten Havnevesen KF	69	41	75	95	116
Tønsberg Havnevesen	9 201	10 520	10 522	9 886	11 492
Sandefjord Havnevesen	914	288	295	298	275
Larvik Havn KF	1 407	1 394	1 712	1 744	1 439
Grenland Havn IKS	9 439	9 774	9 657	9 805	10 156
Kragerø Havnevesen KF	655	618	670	673	781
Arendal Havnevesen KF	351	485	302	205	240
Grimstad Havnevesen	9	7	7	4	4
Lillesand Havn KF	136	0	0	0	0
Kristiansand Havn KF	1 698	1 925	1 943	1 941	1 768
Mandal Havnevesen KF	155	128	149	213	196
Farsund Havnevesen	369	333	1 180	2 123	954
Kvinesdal Kommune Teknisk Etat	787	846	798	966	629
Flekkefjord Kommune Teknisk Etat	3	8	10	8	6
Eigersund Havnevesen KF	794	783	738	711	592
Sandnes Havn KF	171	212	224	309	307
Stavanger Interkommunale Havn IKS	3 661	4 023	4 306	4 593	5 350
Sauda Havnevesen	.	.	.	1 042	949
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	12 869	13 505	13 361	14 094	14 086
Vindafjord Kommune Sektor Utvikling	5	8	6	103	12
Stord Hamn	263	180	154	172	103
Fusa Kommune	17	26	24	20	21
Bergen og Omland Havnevesen	85 343	76 406	75 635	73 874	67 864
Osterøy Kommune Teknisk Etat	28	.	.	10	17
Modalen Kommune Teknisk Etat	150	155	150	125	125
Gulen Kommune	.	.	2	0	2
Aurland Hamnevesen	81	110	113	193	212
Luster kommune	5	2	6	9	3
Flora Havn og Næring KF	1 126	1 130	1 079	1 029	1 052
Bremanger Hamnevesen KF	.	.	.	1 322	1 514
Nordfjord Havn IKS	886	867	780	1 019	1 018
Stranda kommune	.	.	.	.	2
Ålesundregionens Havnevesen	1 177	1 271	1 264	1 212	1 311
Molde og Romsdal Havn IKS	238	157	137	204	6 149
Sunnadal Kommune Sentraladministrasjon ¹	750	844	.	.	.
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	1 692	1 806	4 546	5 004	5 910
Orkanger Havn ²	436	.	.	.	.

Vedleggstabell 6.2.3 (forts.). **Godsmengde over norske havner. 2002-2006. 1 000 tonn**

	2002	2003	2004	2005	2006
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS	1 217	1 450	1 548	1 663	1 828
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	964	1 081	1 611	1 749	1 774
Steinkjer Kommune Kommunaltekniske ³	129	118	.	.	.
Namsos havnevesen	148	139	133	142	98
Vikna Havnevesen	58	64	69	69	73
Brønnøy Havn KF	1 291	1 473	2 113	1 971	1 916
Mosjøen Havn AS	789	980	916	915	984
Alstadhaug Havnevesen KF	241	234	254	361	253
Mo i Rana Havn KF	3 007	2 984	3 648	3 488	3 428
Bodø Havn KF	593	617	661	695	845
Værøy Kommune	.	.	.	5	.
Flakstad Kommune	.	.	.	7	5
Vestvågøy Kommune	.	.	.	92	95
Vågan Havnevesen KF	125	97	116	117	117
Narvik Havn KF	13 001	14 145	15 569	15 967	16 074
Lødingen Havnekaske	273	186	220	194	194
Hadsel Havnevesen KF	227	280	293	315	319
Sortland Havn KF	276	217	257	275	325
Øksnes Havnevesen KF	210	180	213	226	246
Andøy Kommune Havnevesen	72	93	80	74	9
Harstad Havn KF	34	401	473	455	453
Salangen Kommune	.	.	.	2	1
Tromsø Havn KF	699	926	767	791	879
Skjervøy Kommune Teknisk Etat	13	21	7	4	10
Loppa Havn KF	6	10	6	4	2
Alta Havn KF	550	581	701	578	549
Hammerfest Havnevesen KF	453	329	535	678	462
Havøysund Havnevesen Måsøy KF	35	10	23	25	23
Nordkapp Havn KF	.	210	205	186	211
Lebesby Kjøllefjord Havn KF	.	.	.	12	33
Berlevåg Kommune	.	.	.	2	3
Båtsfjord Havn KF	37	32	36	33	35
Vardø Havn KF	26	12	9	16	4
Vadsø Havn KF	166	47	32	1	20
Sør-Varanger Kommune	155	135	95	115	117
Private foretak med egen kai	21 582	18 861	23 442	22 971	16 475

¹ Med i Kristiansund og Nordmøre Havn IKS fra 2004.

² Med i Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS fra 2003.

³ Med i Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS fra 2004.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kilder

Eurostat (<http://europa.eu.int/comm/eurostat>)

European Sea Ports Organisation (<http://www.espo.be/Home.aspx>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Terje.Gjertsen@ssb.no)

6.3. Hurtigruten

Den første turen med Hurtigruten gikk 2. juli 1893. I starten gikk ruten ukentlig mellom Trondheim og Hammerfest om sommeren og mellom Trondheim og Tromsø vinterstid. Skipet Vesteraalen, med kaptein Richard With, hadde ni anløp i starten. Hurtigruten reduserte sendetiden for post og godsfrakt mellom Trondheim og Hammerfest til sju dager. Etter hvert ble Hurtigruten utviklet til turisme for opplevelse av Vestlandet, Nord-Norge og midnattssolen. I dag omtales Hurtigruten ofte som «verdens vakreste sjøreise».

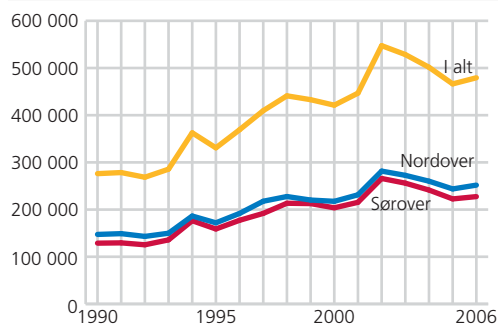
Boks 6.3.1. Omfang av statistikken

Statistisk sentralbyrås hurtigrutestatistikk viser antall passasjerer totalt med hurtigruteskipene, hvor mange som har gått ombord på nordgående rute, og hvor mange som har gått ombord på sørgående rute. Hurtigrutestatistikken går tilbake til 1946. Fram til 1990 ble det i tillegg til en oversikt over passasjertrafikken også publisert tall for godstrafikken med Hurtigruten.

Hurtigruten blir operert av Hurtigruten Group ASA, som er en fusjon av rederiene Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA og Ofoten og Vesteraalens DS ASA. Rederiet er plassert i næringsundergruppen innenlandske kystruter som omfatter både person- og godstransport. Transportert godsmengde med Hurtigruten blir fanget opp av havnestatistikken til Statistisk sentralbyrå.

- Hurtigruten opplevde en nedgang i passasjerantallet på 1980-tallet. I 1988 var det bare rundt 250 000 reisende med hurtigruteskipene. Gjennom hele 1990-tallet fikk imidlertid Hurtigruten en jevn vekst i antall reisende på både nordgående og sørgående rute (figur 6.3.1). I 1990 reiste 276 000 passasjerer med Hurtigruten, tolv år senere var passasjerantallet nesten doblet.
- Toppåret, målt i antall reisende, var i 2002 da over 547 000 reiste med Hurtigruten. Etter 2002 har antall reisende gått litt ned. Det var 479 000 passasjerer på Hurtigruten i 2006. Dette var en økning på 3 prosent i forhold til året før, men likevel 12 prosent færre reisende enn i 2002.
- Hurtigruteflåten består av 13 skip. Elleve skip trafikkerer kontinuerlig strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Den ekstra kapasiteten på to skip blir brukt i Antarktis i vinterhalvåret og ved Grønland og Svalbard i sommerhalvåret.
- Av de totalt 13 hurtigruteskipene ble seks bygget i perioden 1993-1996, og tre ble bygget i 2002-2003. Det nyeste skipet ble bygget i 2007, og det eldste skipet ble bygget i 1956.
- Den viktigste årsaken til passasjerveksten i perioden 1990 til 2006 skyldes at nye skip med større passasjerkapasitet erstattet de gamle tradisjonelle hurtigruteskipene.
- Figur 6.3.1 viser at det var flere passasjerer på nordgående rute enn på sørgående rute i hele tidsperioden 1990-2006. I 1999 var forskjellen mellom nordgående og sørgående rute på rundt 4 prosent, mens det var 15 prosent flere passasjerer på nordgående rute i 1991. I 2006 var forskjellen 11 prosent.
- Den mest sannsynlige årsaken til at det er flere reisende nordover enn sørover, kan være at en del turister «hopper av» underveis på vei nordover og tar annen transport tilbake.

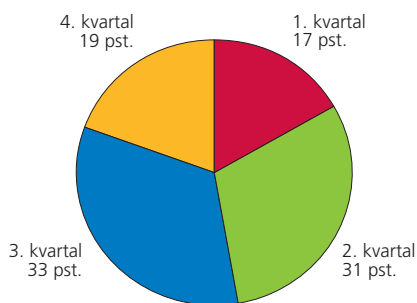
Figur 6.3.1. Passasjerer på Hurtigruten Bergen–Kirkenes. 1990-2006



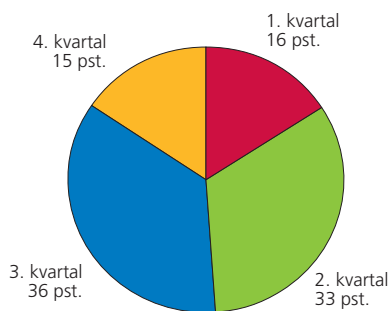
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.3.2. Andel passasjerer på Hurtigruten, etter kvartal. 2002 og 2006. Prosent

2002



2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- I 1. kvartal 2007 var det 78 851 reisende med Hurtigruten. 41 883 reiste nordover, og 36 968 reiste sørøver. Det var en økning på 4 prosent fra 1. kvartal i 2006 da 75 909 reiste med Hurtigruten.
- De viktigste markedene for Hurtigruten utenfor Norge er Tyskland, Storbritannia, USA og Frankrike. Disse markedene utgjør hoveddelen av passasjeromsetningen til Hurtigruten.
- Hurtigruten har naturlig nok flest reisende i sommerhalvåret, det vil si i 2. og 3. kvartal (figur 6.3.2). I toppåret 2002 ble 64 prosent av passasjerene fraktet i enten 2. eller 3. kvartal.
- I 2006 økte andelen reisende i sommerhalvåret betraktelig sammenlignet med vinterhalvåret, og reisende fra april til september utgjorde hele 69 prosent av samtlige reisende dette året.
- Det var i alt rundt 92 000 passasjerer med Hurtigruten i 1. kvartal 2002. I 2. kvartal samme år var antall passasjer steget til 168 000. Det reiste likevel flest passasjerer i 3. kvartal dette året. Det var da nesten 182 000 passasjerer som gikk om bord på et hurtigruteskip underveis mellom Bergen og Kirkenes.
- Nedgangen i antall passasjerer fra 2002 til 2006 gjenspeiles i alle kvartaler, men var likevel tydeligst i vinterhalvåret. Nedgangen i 4. kvartal var desidert høyest, med 30 prosent færre passasjerer i 2006 sammenlignet med 2002. I 1. kvartal reiste det 17 prosent færre passasjerer i 2006 enn i 2002. For 2. og 3. kvartal var endringene mindre dramatiske, og nedgangen var på mellom 5 og 6 prosent. Boks 6.3.2 viser at det er de distansereisende, ikke turistene, som sviktet Hurtigruten.

Boks 6.3.2. Rundreiser og distansereiser

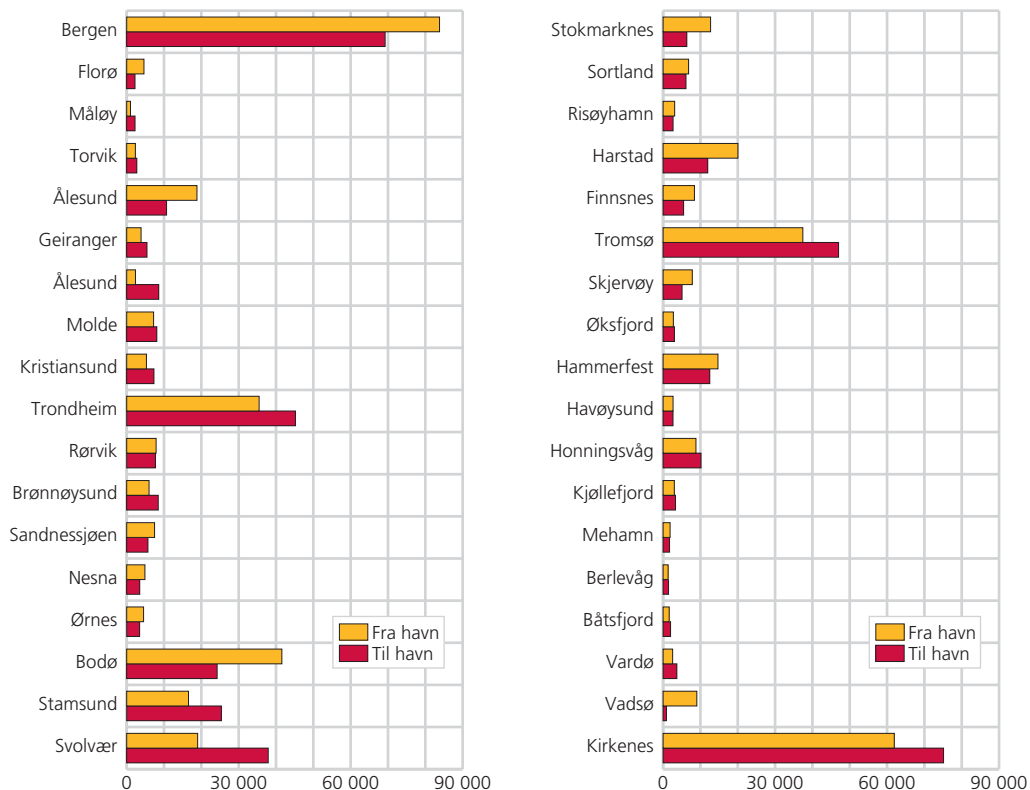
Passasjerene deles i to kategorier av hurtigruterederiet: rundreisepassasjerer og distansepassasjerer. Rundreisepassasjerer er norske og utenlandske turister som reiser på enten hel eller halv rundreise. For distansepassasjerer fungerer Hurtigruten som en transportetappe for den reisende, og frakter et klart flertall av personer som bor langs kysten.

I 2006 var det 375 124 distansepassasjerer på Hurtigruten; dette var en økning fra 2005 da det var 365 029 slike passasjerer. Antallet distansepassasjerer var likevel betydelig lavere enn i 2002 da over 450 000 passasjerer gjennomførte en distansereise med Hurtigruten.

Antallet rundreisepassasjerer har vært stabilt i perioden 2003-2006, rundt 100 000 passasjerer. Det var en sterk vekst i rundreisepassasjerer fra 2000 til 2003. I 2000 var det rundt 80 000 som foretok rundreiser med Hurtigruten. Tre år senere var antallet steget til over 100 000. Antall cruisedøgn med rundreisepassasjerer økte fra 543 117 i 2005 til 555 420 i 2006.

Flest påstigninger i Bergen ...

Figur 6.3.3. Reisende med Hurtigruten, etter havn. 2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Hurtigruten har daglige anløp i 34 havner. Geiranger besøkes bare i sommerhalvåret. Skipene går da innom Ålesund både på vei til og fra Geiranger.
- Flest passasjerer gikk ombord eller gikk av i Bergen havn i 2006 (figur 6.3.3). Nesten 84 000 passasjerer steg på et hurtigruteskip i Bergen. Kirkenes var en god nummer to. Her var det 62 000 reisende som gikk på i 2006.
- Trondheim, Bodø og Tromsø var de viktigste påstigningshavnene utenom «start og stopp»-havnene Bergen og Kirkenes. I Bodø steg det på 42 000 passasjerer i 2006, mens det i Trondheim og Tromsø var henholdsvis 35 000 og 37 000 påstigende passasjerer.
- Regionssentrene Trondheim, Bodø, Svolvær og Tromsø er – utenom Bergen og Kirkenes – de største havnene for avstigning. Over 45 000 passasjerer forlot Hurtigruten i Trondheim, og nesten 47 000 gikk av i Tromsø. Bodø hadde 24 000 avstigende passasjerer i 2006.
- Om lag 38 000 passasjerer valgte å avslutte reisen i Svolvær. Svolvær er en mye viktigere avstigningshavn enn påstigningshavn. Det at regionssentrene er viktige avstigningshavner, viser at en del passasjerer forlater skipet underveis i reisen.

... men flest avstigninger i Kirkenes

- Kirkenes var stedet der flest passasjerer gikk av i 2006. 75 000 passasjerer steg av her, mens 69 000 gikk av i Bergen. Det at mange stiger av og på i Bergen og Kirkenes, viser at halve og hele rundreiser er populære. Rundt 30 prosent av passasjerene på Hurtigruten stiger av eller på i de to havnene.
- I tillegg til de to nevnte havnene er det flere havner med et stort antall avstigende passasjerer. I både Trondheim og Tromsø var det drøyt 45 000 passasjerer som steg av Hurtigruten i 2006. Deretter fulgte Bodø med 24 000 avstigende passasjerer.

Mange tar med bilen ombord

- Det ble i alt fraktet 41 000 biler med hurtigruteskipene i 2006 (figur 6.3.4). Sommermånedene juni, juli og august ble flest biler transportert. Ikke overraskende var juli den måneden da flest passasjerer tok Hurtigruten, og da det ble transportert flest biler. Over 6 000 biler ble transportert i juli 2006, litt færre enn i juli 2005.

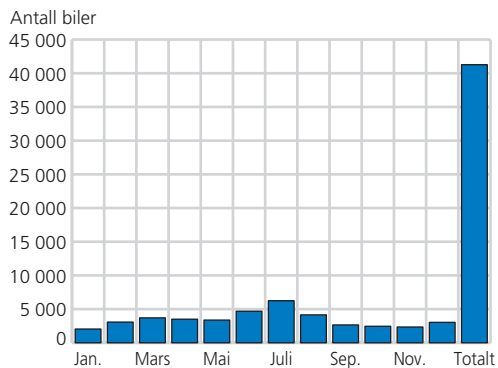
Boks 6.3.3. Hurtigruten – verdens vakreste sjøreise?

Hurtigruten blir markedsført som verdens vakreste sjøreise og har de siste årene oppnådd stor oppmerksomhet og anerkjennelse i internasjonale reisemagasiner.

Det anerkjente reisemagasinet Lonely Planet kåret Hurtigruten til verdens beste båtreise, og plasserte den på «The Blue List 2006/2007». Dette er en liste over verdens 618 beste reisemål og opplevelser. Hurtigruten blir rangert foran både «øyhopping» i Hellas og cruise på elva Amazonas i Sør-Amerika.

Det anerkjente reiselivsmagasinet Travel Weekly kåret Hurtigruten til årets beste leverandør av spesialiserte cruiseopplevelser i 2006. Travel Weekly er et ukemagasin innenfor reiseliv. Travel Weekly Globe Award deles ut en gang i året under en høytidelig markering i Grosvenor House Hotel i London. Utdelingen fant sted 16. januar 2007.

Figur 6.3.4. Antall biler fraktet av Hurtigruten, etter måned. 2006



Kilde: www.hurtigruten.no

Boks 6.3.4. Definisjoner

Nordgående passasjerer: reisende på strekningen Bergen–Kirkenes

Sørgående passasjerer: reisende på strekningen Kirkenes–Bergen

En halv rundreise: Reisen varer i henholdsvis fem eller seks døgn mellom Bergen og Kirkenes samt Kirkenes og Bergen.

En hel rundreise: Reisen varer i elleve døgn tur/retur mellom Bergen og Kirkenes.

En distansereise: Omfatter primært privatpersoner med behov for transport langs kysten av Norge. En distansereise foregår over en delstrekning på samme rute.

Kilder

www.hurtigruten.no

www.boarding.no

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Terje.Gjertsen@ssb.no)

6.4. Handelsflåten

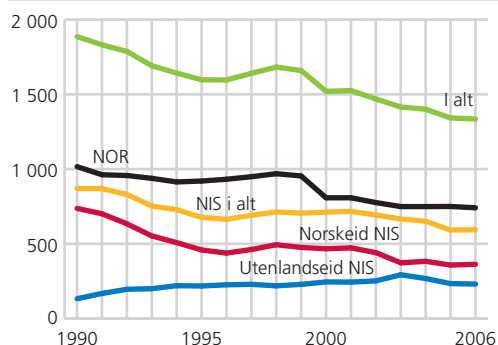
En handelsflåte er et lands flåte av skip ment for å drive kommersiell virksomhet. Det betyr at fritidsbåter, fiske-/fangstfartøyer og militære fartøyer holdes utenfor begrepet handelsflåten. Formålet med statistikken er å vise flåtens størrelse og struktur. Land med en stor handelsflåte har som oftest også stor aktivitet i den maritime sektor. Unntaket er land som har opprettet skipsregistre for å tiltrekke seg utenlandske redere. I Norge er det to skipsregistre, Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Statistikken over den norske handelsflåten tar utgangspunkt i disse to registrene.

Boks 6.4.1. Omfang av statistikken

Statistikk over handelsflåten er blant de eldste statistikkene i Statistisk sentralbyrå. Det finnes statistikk tilbake til 1800-tallet over antall og type skip, men det ble også utarbeidet oversikter over flåten før dette. Fram til 1957 omfattet statistikken alle registreringspliktige skip, det vil si alle typer damp- og motorskip på 25 bruttotonn og over, og seilskip på 50 bruttotonn og over. Statistikken over skip og tonnasje kom derved til å omfatte mange fartøyer som ikke var handelsskip, nemlig alle fiske- og fangstbåter, hvalkokerier og andre spesialskip (taubåter, bergingsbåter, isbrytere, kabelskip med videre) over 25 (for seilskip 50) bruttotonn. I 1957 ble de nordiske landene enige om å avgrense handelsflåten til å omfatte skip for fraktning av passasjerer og gods på 100 bruttotonn og over.

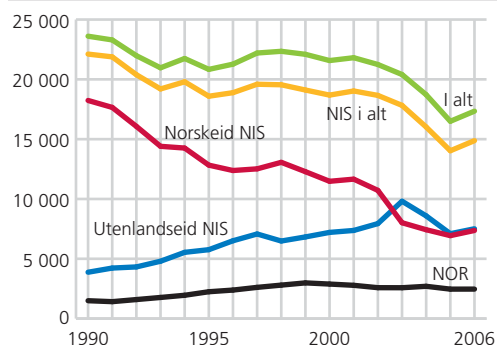
Statistikken over handelsflåten bygger på Sjøfartsdirektoratets kontrollsystem. Den omfatter ikke fiskefartøyer og spesialskip som slepe- eller bergingskip, isbryter, værvarslingskip, seismiske skip, forskningskip, kabelskip, boreskip, og så videre. Uttrekk fra Sjøfartsdirektoratets kontrollsystem ble endret fra og med 2000 til å inkludere skip kun med gyldig hovedsertifikat. Statistikken viser at dette til en viss grad har påvirket tallet på skip og bruttotonnasje, og at det må betraktes som et brudd i tidsserien.

Figur 6.4.1. Handelsflåten. Antall skip. 1990-2006¹



¹ Fra og med 2000, kun skip med gyldig hovedsertifikat.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.4.2. Handelsflåten. Bruttotonnasje. 1990-2006¹. 1 000 bruttotonn



¹ Fra og med 2000, kun skip med gyldig hovedsertifikat.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Stadig færre skip i den norske handelsflåten

- Antall skip ble redusert fra 1990 til 2006 (figur 6.4.1). Nedgangen var på 551 skip. Det var 1 335 skip i den norske handelsflåten i 2006.
- Den eneste kategorien skip som økte i perioden, var den utenlandskeide NIS-flåten. Veksten fra 1990 til 2006 var på 98 skip, eller 74 prosent.
- Størst nedgang hadde den norskeide NIS-flåten, med 374 færre skip i 2006 i forhold til 1990.
- Det var også en sterk reduksjon i NOR-flåten. Den ble redusert med hele 275 skip, eller 27,1 prosent, i perioden.
- I 1990 var det over 23 millioner bruttotonn i de norske skipsregistrene. I 2006 var disse redusert til 17,3 millioner bruttotonn (figur 6.4.2).
- Selv om det var færre skip i NOR i 2006 sammenlignet med 1990, var tonnasje økt med omkring 1 million bruttotonn

Boks 6.4.2. Utenlandskeide NIS-skip

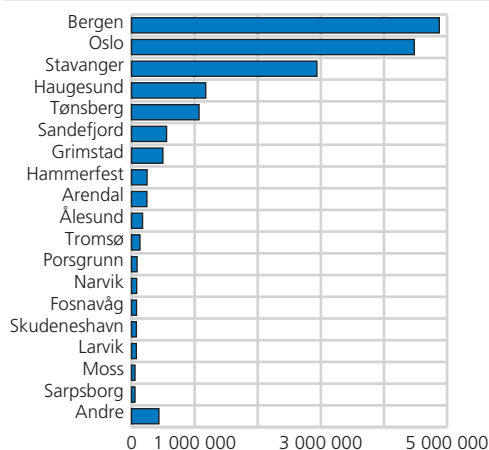
Som det framgår av figurene 6.4.1 og 6.4.2 og av kommentarene til disse, er den norskeide NIS-flåten betydelig redusert i både antall og bruttotonnasje i perioden 1990-2006. Den utenlandskeide NIS-flåten er derimot om lag doblet i denne perioden. Statistikken viser med andre ord store strukturelle endringer i eierskapet til NIS-flåten.

Det er derfor verd å merke seg at mange av de utenlandskeide skipene i NIS-registeret kontrolleres og/eller opereres av norske interesser selv om de eies fra utlandet. Dette er langt mer utbredt i dag enn tidligere, men det er vanskelig å måle omfanget av norske eierinteresser i den utenlandskkontrollerte NIS-flåten. Det finnes også en del norskkontrollerte skip som er registrert i utenlandske registre. Norges Rederiforbund har tall på dette.

i perioden, til 2,5 millioner. Bruttotonnassen utgjorde nesten 3 millioner tonn i 1999 og er noe redusert de siste årene.

- NIS-tonnassen ble mindre i perioden 1990-2006, selv om den utenlandskeide NIS-flåten nesten var fordoblet fra rundt 4 millioner bruttotonn i 1990 til rundt 7,5 millioner bruttotonn i 2006.
- Det var den norskeide NIS-flåten som stod for den store nedgangen i tonnasje i de norske skipsregistrene. Nedgangen var på hele 59,6 prosent. I 2006 var den norskeide og den utenlandskeide NIS-flåten nesten like store, målt i tonnasje. I 1990 var den norskeide andelen av NIS-tonnassen hele 82,5 prosent.
- Det blir færre små skip. Det var bare 294 skip i størrelsesgruppen 100-499 bruttotonn i 2006. Samlet bruttotonnasje for disse skipene var 77 000 bruttotonn. Tilsvarende tall for 1989 var 827 skip og 232 000 bruttotonn.
- Det var flest skip registrert i Oslo, Bergen og Stavanger i 2006 (figur 6.4.3).

Figur 6.4.3. Handelsflåten. Bruttotonnasje, etter registrert hjemsted. 2006



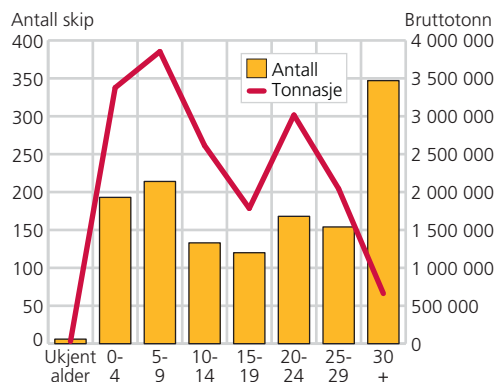
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Dette samsvarer godt med tall fra strukturundersøkelsen for transport og kommunikasjon. Den største omsetningen og produksjonsverdien innenfor sjøfart var i 2005 i fylkene Oslo, Hordaland og Rogaland.
- De tre nevnte havnene var, sammen med Tønsberg og Haugesund, de eneste havnene som var hjemsted for mer enn 1 million bruttotonn av den norske handelsflåten i 2006.

40 prosent av NOR-skipene er over 30 år

- I 2006 var 26 prosent, eller 347 skip, i den norske handelsflåten 30 år eller eldre. Disse skipene utgjorde bare 4 prosent av total bruttotonnasje, eller 658 000 bruttotonn (figur 6.4.4).
- Bruttotonnassen i den norske handelsflåten er relativt ung. For eksempel var 42 prosent av tonnassen under 10 år i 2006, og 67 prosent av tonnassen var under 20 år.
- Tonnassen i den norske handelsflåten ble likevel eldre fra 1990 og 2006. I 1990 var 2,5 prosent av tonnassen 20 år eller eldre. Tilsvarende andel var økt til 33 prosent i 2006. Av skipene som var passert 25 år, var 1 prosent av tonnassen i denne gruppen i 1990. I 2006 var andelen steget til 16 prosent.
- Det har likevel blitt mer tonnasje i de laveste aldersgruppene, relativt sett. I 1990 var 35 prosent av bruttotonnassen under 10 år. I 2006 var tilsvarende andel 42 prosent.
- Det er forskjeller i alder på skipene registrert i NOR og NIS. I 1990 var 8 prosent av tonnassen i NOR 25 år eller eldre, mens 2 prosent av NIS-flåten var i samme aldersgruppe.
- I 2006 var skipenes alder i registrene mer enn utjevnet når vi legger bruttotonnassen til grunn. Da var 13 prosent av NOR-tonnassen 25 år eller eldre, mens tilsvarende tall for NIS var 16 prosent.
- Målt i antall skip var 40 prosent av NOR-skipene 30 år eller eldre i 2006, mens bare 9 prosent av NIS-skipene hadde passert 30 år samme år.
- Noe av forklaringen på forskjellene i alder mellom NOR og NIS kan være at NIS-registeret først ble opprettet i 1987. Det er da naturlig at det inneholdt en del yngre skip de første årene.

Figur 6.4.4. Handelsflåten. Antall skip og bruttotonnasje, etter alder. 2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Flest tørrlastskip i handelsflåten

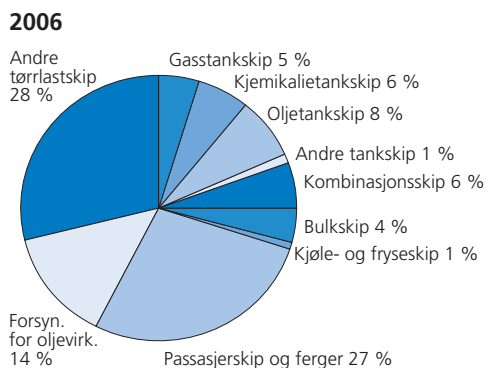
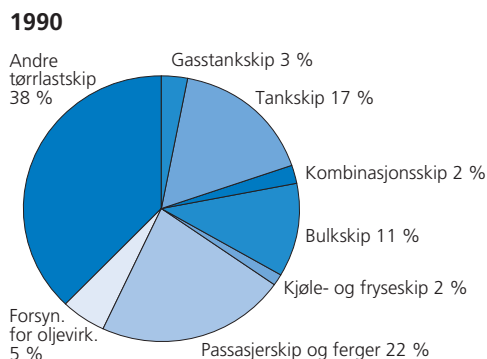
- Handelsflåten kan deles i to hovedtyper: tankskip og tørrlastskip. Det var i både 1990 og 2006 flest tørrlastskip i den norske handelsflåten (figur 6.4.5). Det var registrert 374 tankskip og 1 512 tørrlastskip i 1990.
- I 2006 var populasjonen redusert til 260 tankskip og 1 075 tørrlastskip. Tankskipene utgjorde likevel den største andelen av handelsflåtens samlede bruttotonnasje fra 1990 fram til 2002. Etter 2002 utgjør tørrlastskipene størsteparten av bruttotonnassen i den norske handelsflåten.

Forskjellen i tørrlast- og tankflåten var imidlertid minimal i 2006, med henholdsvis 8,7 millioner bruttotonn (tørrlast) og 8,6 millioner tonn (tank, figur 6.4.6).

- De viktigste skipstypene i 2006 i den norske handelsflåten, målt i antall skip, er passasjerskip og ferger, forsyningskip for oljevirksomhet og andre tørrlastskip.
- Målt i bruttotonnasje er det oljetankskipene som dominerer, med 4,9 millioner i 2006. Dette var 28 prosent av handelsflåtens samlede bruttotonnasje.

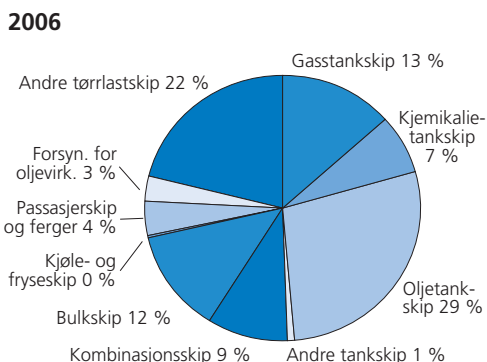
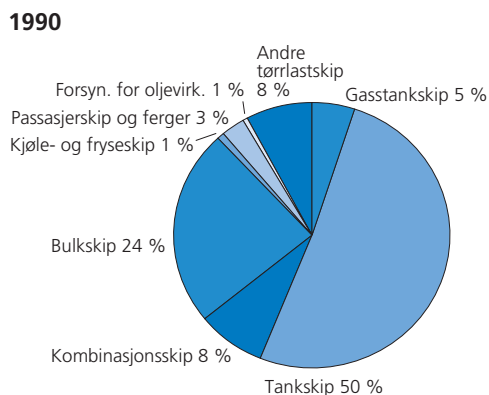
- Kjøle- og fryseskip har blitt mindre viktig i perioden 1990-2006, mens passasjerskip og ferger samt forsyningskip for oljevirksomhet har økt i antall.
- Antall gasstankskip økte fra 58 til 65 og utgjorde 5 prosent av antall skip i handelsflåten i 2006.
- Bulkskipenes andel av handelsflåten ble redusert fra 11 prosent i 1990 til 4 prosent i 2006.

Figur 6.4.5. Handelsflåten. Skip, etter skipstype. 1990 og 2006¹. Prosent



¹ Fra og med 2000, kun skip med gyldig hovedsertifikat. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.4.6. Handelsflåten. Bruttotonnasje, etter skipstype. 1990 og 2006¹. Prosent



¹ Fra og med 2000, kun skip med gyldig hovedsertifikat. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Handelsflåten var på sitt høyeste nivå på 1960- og 1970-tallet

- Toppårene for den norske flåten målt i antall skip var rundt 1960 (figur 6.4.6). Drøyt 6 700 skip med en samlet bruttotonnasje på 11,4 millioner tonn var da registrert.
- Tonnasjen nådde en foreløpig topp rundt 1975 med 25,8 millioner bruttotonn. Parallelt med at bruttotonnasjen var økt med 126 prosent siden 1960, ble tallet på skip redusert med 13 prosent.
- Det Norske Internasjonale Skipsregisteret (NIS) ble opprettet i 1987. Mange års nedgang i antall skip i de norske registrene ble da snudd. Figur 6.4.7 viser likevel en mye sterkere vekst i tonnasjen enn i tallet på skip fra 1985 til 1990. De NIS-registrerte skipene var således større enn gjennomsnittet for et NOR-registrert skip.

Boks 6.4.3. Handelsflåtens historie

Statistisk sentralbyrå har statistikk over handelsflåten tilbake til året 1800. Dette året fantes det 1 156 skip i Norge som til sammen utgjorde 121 000 nettotonn.

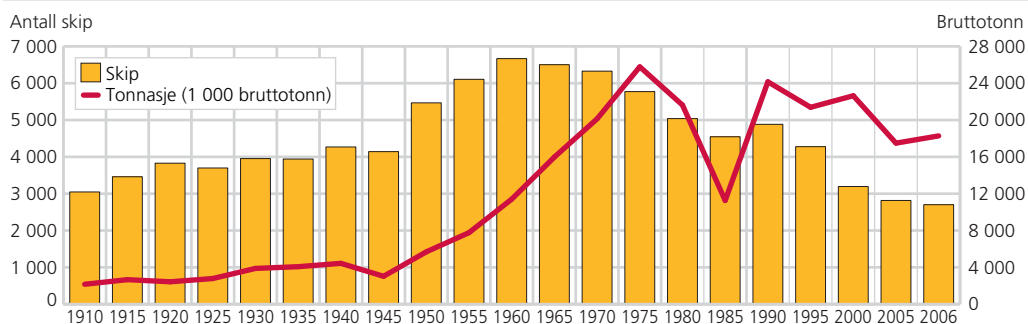
Norge var en ledende sjøfartsnasjon i 1880. Handelsflåten utgjorde da 8 095 skip og 1 519 000 nettotonn. Av den samlede flåten var 334 dampskip, resten var seilskip.

- Etter 1990 er antall skip igjen betydelig redusert, mens tonnasjen, med 22,6 millioner bruttotonn i 2000, nesten var på høyde med toppårene 1975 og 1990. Etter år 2000 har tonnasjen avtatt sterkt.

Dansk bruttotonnasje øker mest

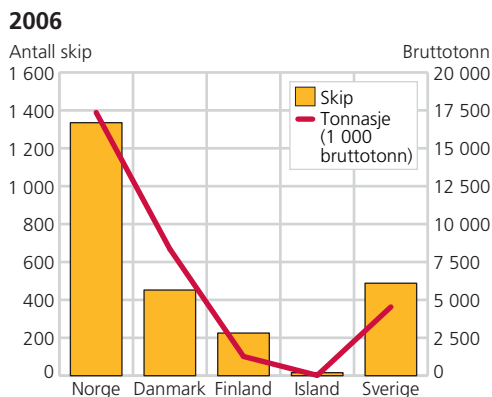
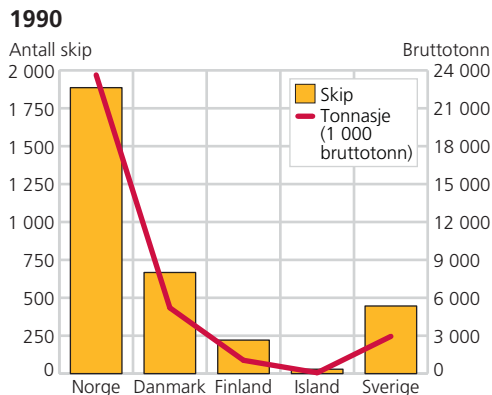
- Av de andre nordiske landene er det bare Island som kan vise til en nedgang i handelsflåtens bruttotonnasje fra 1990 til 2006 (figur 6.4.8).
- Danmarks flåte, målt i antall skip, er riktignok redusert fra 667 i 1990 til 452 i 2006, men den totale bruttotonnasjen økte med over 3 millioner bruttotonn i perioden.
- Sverige hadde 446 registrerte skip i 1990, mot 488 i 2006. Tonnasjen hadde samtidig gått opp med 1,6 millioner.
- I Finland økte tonnasjen med over 200 000 bruttotonn fra 1990 til 2006. I tillegg hadde også antallet handelsskip økt fra 221 til 249 i den samme perioden.
- Island hadde 29 skip med til sammen 43 000 bruttotonn i 1990. I 2006 var antall skip redusert til 16, og tonnasjen krympet til 7 000 bruttotonn.

Figur 6.4.7. Norske skipsregistre¹. Antall skip og bruttotonnasje. Utvalgte år



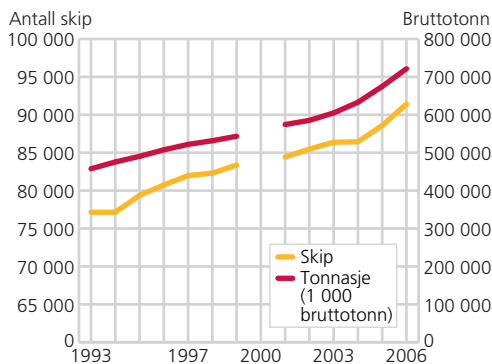
¹ Inklusiv skip som ikke lenger regnes med i den norske handelsflåten. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.4.8. Handelsflåten. Antall skip og bruttotonnasje i de nordiske land. 1990 og 2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 6.4.9. Verdensflåten. Skip over 100 bruttotonn. Antall skip og bruttotonnasje. 1993-1999 og 2001-2006



Kilde: Lloyd's Register Fairplay.

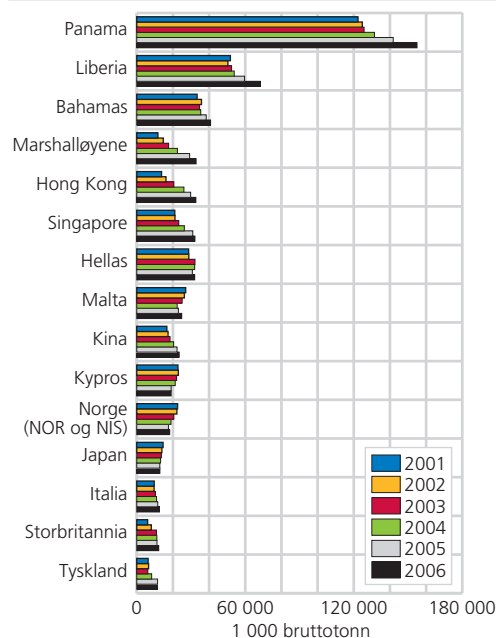
Betydelig vekst i verdensflåten

- I 2006 var det om lag 95 000 Lloyd's-registrerte skip over 100 bruttotonn i verden. Disse utgjorde til sammen 722 millioner bruttotonn (figur 6.4.9).
- Det var fra 1993 en vekst i tallet på skip med nesten 18 prosent. Samtidig økte bruttotonnasjen med hele 58 prosent fra 1993 til 2006.

Panama og Liberia dominerer

- Panama er verdens suverent største flaggstat (figur 6.4.10). Panamaregistrerte skip utgjorde en samlet bruttotonnasje på 155 millioner bruttotonn i 2006. Panamas skipstonnasje økte med 27 prosent fra 2001 til 2006.
- Liberia hadde verdens nest største flåte i 2006, målt i bruttotonnasje. Tonnasjen hadde økt med 32 prosent fra 2001.

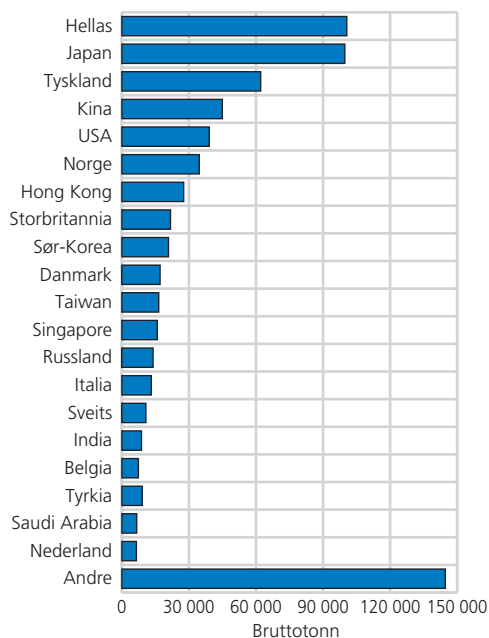
Figur 6.4.10. Verdens 15 største skipsfartsflagg. 2001-2006. 1 000 bruttotonn



Kilde: Lloyd's Register Fairplay.

- Av de største flaggstatene var det likevel Marshalløyene som relativt sett hadde økt mest fra 2001 til 2006. I 2001 var skipsregisteret på 11,7 millioner bruttotonn. Dette var økt til 32,8 millioner bruttotonn i 2006, det vil si en økning med hele 180 prosent på bare fem år.
- Hong Kong, Singapore og Kina hadde også en solid oppgang i tonnasjen i perioden, med en økning på henholdsvis 138 prosent, 53 prosent og 41 prosent.
- Norges bruttotonnasje ble redusert med 19 prosent i samme periode. Tallene for Norge fra Lloyd's Register Fairplay viste 18,2 millioner bruttotonn i 2006. Dette er høyere enn tallet på 17,3 millioner som vist i figur 6.4.2. Årsaken til forskjellen er at Lloyd's inneholder flere skipstyper og dermed flere skip enn tallene for handelsflåten viser.
- Hellas er verdens største skipsfartsnasjon målt etter nasjonaliteten på skipets eier (figur 6.4.11). Hellas kontrollerte 13,9 prosent av bruttotonnasjen i verden i 2006. Japan fulgte deretter med 13,8 prosent.
- Bekvemmelighetsregistre som Panama, Liberia, Bahamas, Marshalløyene, Malta og Kypros er, til forskjell fra rangeringen etter største skipsfartsflagg (figur 6.4.9), ikke med på topplisten rangert etter eiers nasjonalitet. Det viser at disse landene har liten egen skipsfart, og mesteparten av flåten som registreres der, opereres fra andre land.

Figur 6.4.11. Verdensflåten¹. Bruttotonnasje, etter eiers nasjonalitet. 2006. 1 000 bruttotonn



¹ De tjue største sjøfartsnasjonene.
Kilde: Lloyd's Register Fairplay.

Boks 6.4.4. Bekvemmelighetsregistre

Betegnelsen bekvemmelighetsregister benyttes av arbeidstakerorganisasjoner om flaggstater som tillater registrering av utenlandske skip, dette for å oppnå et lavt lønnsnivå med lave eller ingen skatter og avgifter til flaggstaten. Slike land utøvet tidligere slapp kontroll med skipenes tekniske og sikkerhetsmessige standard. I land med bekvemmelighetsflagg er det en relativt liten andel av skipene i registrene som drives og kontrolleres fra hjemlandet. De ulike registrene har variabel grad av utenlandsk andel, skatter og avgifter og kontroll av skipene.

Også det norske NIS-registeret tillater registrering av utenlandskeide skip. Vilklårene er at de underlegges skipsregistrenes kontroll og regler, og har en representant i Norge som har fullmakt til å ta imot søksmål på vegne av eieren (lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1 punkt 3). NIS-registeret regnes derimot ikke som et bekvemmelighetsregister på linje med registrene i Panama og Liberia. Bekvemmelighetsregistre regnes som registre i land der de har en relativt liten egenkontrollert flåte, og som er opprettet hovedsakelig for å tiltrekke seg utenlandske skipseiere.

Et nytt stort bekvemmelighetsregister på Marshalløyene hadde 5 prosent av verdensflåtens totale bruttotonnasje i 2006. Fra 2001 til 2006 økte bruttotonnasjen i dette registeret med 180 prosent. Det har også dukket opp flere slike bekvemmelighetsregistre de siste årene.

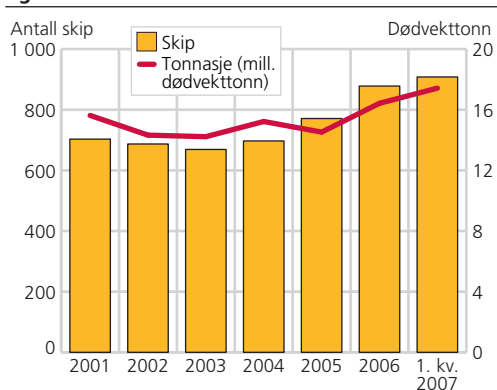
- Den største skipsfartsnasjonen i Europa utenom Hellas er Tyskland, som kontrollerte 8,6 prosent av bruttotonnasjen i verden i 2006.
- Kina medregnet Hong Kong kontrollerer om lag 10 prosent av bruttotonnasjen.
- Norge er i denne sammenheng verdens sjette største skipsfartsnasjon. Norge hadde kontroll på 4,8 prosent av verdens bruttotonnasje i 2006. Danmark ligger på tiendeplass med 2,4 prosent.

Flere norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip

- Antall norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip økte i både 2006 og i 1. kvartal 2007 (figur 6.4.12). I 2003 var det 669 slike skip. Antallet har steget jevnt de siste årene, og utgjorde 908 skip i 1. kvartal 2007.

- Målt i dødvekttonn var det registrert 17,4 millioner tonn i 1. kvartal 2007. Dette var en økning på 23 prosent sammenlignet med 2003.

Figur 6.4.12. **Norskkontrollert utenlandsregistrert flåte. Antall skip og dødvekttonnasje. 2001-2006 og 1. kvartal 2007**



Kilde: Norges Rederiforbund.

Tabell 6.4.1. **Skip som ikke er med i den norske handelsflåten¹. 1992-2006²**

	I alt		Skip på 25-99 BT		Fiske- og fangstbåter (inkl. fabrikkskip)		Andre spesialskip	
	Skip	Tonnasje (1 000 bruttotonn)	Skip	Tonnasje (1 000 bruttotonn)	Skip	Tonnasje (1 000 bruttotonn)	Skip	Tonnasje (1 000 bruttotonn)
1992	2 807	522	2 078	103	537	261	192	157
1993	2 753	533	2 039	101	527	257	187	175
1994	2 731	533	2 020	99	525	269	186	164
1995	2 680	550	1 960	96	529	276	191	178
1996	2 710	536	1 988	98	528	279	194	159
1997	2 743	572	1 989	97	546	292	208	183
1998	2 763	637	1 976	97	562	298	225	242
1999	2 771	672	1 970	96	559	288	242	288
2000	1 675	1 067	899	47	525	285	251	735
2001	1 689	1 045	894	47	530	301	265	697
2002	1 653	1 119	859	45	527	309	267	766
2003	1 564	1 087	795	42	510	319	259	726
2004	1 528	1 069	786	42	497	326	245	702
2005	1 474	997	759	40	471	312	244	645
2006	1 366	936	711	37	428	289	227	610

¹ Handelsskip 25-99 bruttotonn, fiske- og fangstbåter og spesialskip på 25 bruttotonn og over.

² Kun skip med gyldig hovedsertifikat fra og med 2000.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Skip som ikke telles med i statistikken om handelsflåten

Det er flere skip i de norske registrene NOR og NIS som ikke telles med i den norske handelsflåten. I 1957 ble de nordiske landene enige om å avgrense begrepet handelsflåte til å omfatte skip for frakting av passasjerer og gods på 100 bruttotonn og over. Tabell 6.4.1 viser antall skip og tonnasje i 1 000 bruttotonn som ikke er med i statistikken over handelsflåten, men som finnes i registrene. Her er det tatt med skip fra 25 til 99 bruttotonn, men også skip over 100 bruttotonn. Dette gjelder fiske- og fangstbåter og andre spesialskip som ikke brukes til frakting av passasjerer og gods.

- Det var i 1992 2 807 skip som til sammen utgjorde 522 000 bruttotonn som ikke inngår i statistikken om handelsflåten. I 2006 var tallet på skip redusert til 1 366, mens tonnassen var steget til 936 000 bruttotonn.
- Mens kategorien andre spesialskip økte i perioden, ble det færre av de minste skipene i størrelsesintervallet 25-99 bruttotonn. Det var 428 fiske- og fangstbåter i 2006. Disse utgjorde 289 bruttotonn.

Kilder

Norges Rederiforbund (www.rederi.no)

Lloyd's Register Fairplay

Lloyd's Marine Intelligence Unit

Boks 6.4.5. Definisjoner

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS):

NIS ble opprettet i 1987 for å gjøre norskflagget skipsfart internasjonalt konkurransedyktig gjennom gode driftsbetingelser. Det gjelder særlig bruk av utenlandske arbeidstakere på sine hjemlands tariff. Skip i NIS er underlagt spesielle vilkår for å føre passasjerer og last mellom norske havner (jmfør forskrifter til lov om norsk internasjonalt skipsregister). Skip i NIS kan ikke føre last eller passasjerer mellom norske havner, eller gå i fast rute mellom norske og utenlandske havner (gjelder også frakt av passasjerer mellom nordiske land).

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR): det norske ordinære skipsregisteret

Norsk kontrollerte utenlandsregistrerte skip:

skip som eies av selskap hjemmehørende i et lavskatteland som er kontrollert av norske skatteyttere

Bruttotonn: et kapasitetsmål for skipet som blir beregnet med utgangspunkt i blant annet volum av skipets lukkede rom

Nettotonn: Mens bruttotonn er et mål på skipets innelukkede områder, er nettotonn volumet av lasterommene.

Dødvekt: Den største vekten skipet kan bære av last og beholdninger. Uttrykkes i metriske tonn (1 000 kilo) eller long tons (1 016 kilo). Dødvekten er det viktigste kommersielle målet. Den maksimale nyttelasten er normalt 3-10 prosent lavere enn dødvekten på grunn av vekten av bunkers, vann, proviant og så videre.

Norskeide skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister oppfylder kravene i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1 punkt 1 og 2.

Utenlandskeide skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister oppfylder kravene i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1 punkt 3.

Tankskip omfatter gasstank, kjemikalietank, råoljetankskip, produkttankere og andre tankskip.

Tørrelastskip omfatter kombinerte skip (OBO: Oil Bulk Ore – Olje Bulk Malm, og OO: Oil Ore – Olje Malm), bulkskip, stykkgodsskip, passasjerskip/-ferger, forsyningsskip/hjelpeskip for plattformen og andre tørrelastskip.

For definisjoner av **omsetning og produktionsverdi**, se definisjoner i kapittel 6.1.

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Terje.Gjertsen@ssb.no)

6.5. Driftsundersøkelsen for utenriks sjøfart

Driftsundersøkelsen for utenriks sjøfart viser totale driftsinntekter og driftskostnader for foretak som eier eller driver skip som går i utenriksfart. Mens strukturundersøkelsen gir variabler som er sammenlignbare med andre næringer, viser driftsundersøkelsen tall for næringsspesifikke variabler som eksempelvis bruttofrakter, bunkerskostnader, reisebestemte kostnader, bareboatutleie med videre. Tall på bruttofrakter for skip i utenriksfart finnes tilbake til 1875. Den gang ble bruttofraktene splittet på seilskip og dampskip, mens det i våre dager eksisterer en mer detaljert skipstypefordeling av fraktene.

Boks 6.5.1. Omfang av statistikken

Til og med 2000 het statistikken bruttofrakter og driftsutgifter for skip i norsk utenriksfart. Omfanget ble utvidet i 2001. Inntil da var observasjonsenheten skipet, basert på norskregistrerte skip og medlemslister fra Norges Rederiforbund.

Fra og med 2001 ble rapporterende enhet endret til foretak. Foretak i næringsundergruppen utenriks sjøfart skal rapportere for all drift av skip fra Norge uavhengig av hvilket flagg skipet seiler under, og hvem som eier skipet. Dette inkluderer alle skip på innleie og utleie samt drift av pool fra Norge.

106 milliarder kroner i bruttofrakter i 2005

- Bruttofraktene passerte 100 milliarder kroner for første gang i 2005; fram til da var 2001 rekordåret med 99,2 milliarder i bruttofrakter. Statistikken for 2005 viser 106,2 milliarder kroner i bruttofrakter i utenriks sjøfart og 78,3 milliarder kroner i driftskostnader.
- Driftsmarginen økte fra 14 prosent i 2002 til 26 prosent i 2005. Dette var om lag samme nivå som i 2004, 27 prosent.
- Driftsmarginene var høye i 2004 og 2005, også sammenlignet med tallene fra den gamle skipsbaserte undersøkelsen. I 2000 var driftsmarginen 29 prosent, men det er det eneste året i perioden 1990-2003 der driftsmarginen var høyere enn i 2004. Selv om 2001 var et godt år for næringen målt i bruttofrakter, var driftsmarginen på bare 18 prosent det året. Driftsmarginen i utenriks sjøfart har blitt vesentlig høyere etter 2001.
- Bunkerskostnaden utgjorde 13 prosent av totale driftskostnader i 2001, men i årene 2002-2004 gikk andelen ned til 11 prosent. I 2005 økte bunkersandelen igjen litt, til 12 prosent av totale driftskostnader.
- Bruttolønnen til skipsmannskapet tilsvarte 12 prosent av driftskostnadene i 2001, men var i 2005 redusert til 7 prosent. Denne utviklingen må ses i sammenheng med utviklingen i bemanningen i næringen. Sysselsettingen innenfor utenriks sjøfart ble redusert med over 5 000 personer fra 2001 til 2005. Se kapittel 6.7 for nærmere detaljer om bemanningen av norsk kontrollerte skip.
- I 2001 var kostnader til reparasjon og vedlikehold og til dokking av skip 6 prosent av driftskostnadene. Det var også tilfelle i 2002 og 2003. I 2004 og 2005 utgjorde disse kostnadene bare 4 prosent av totale driftskostnader for foretak innenfor utenriks sjøfart.
- Kostnader til forsikringspremier har også gått ned i perioden. I 2001 utgjorde forsikringspremiene 12 prosent av kostnadene, mens de var bare 7 prosent i 2005.

Tabell 6.5.1. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter og driftskostnader¹. 2001-2005². Millioner kroner

	2001	2002	2003	2004	2005
Bruttofrakter					
Reisefrakter	35 147,7	24 380,9	43 078,5	40 422,5	43 654,7
Fraktkontrakt COA ³	18 556,0	19 970,3	0,0	12 710,3	10 356,9
Linjefrakter godstransport	10 584,6	8 244,4	8 761,5	7 268,2	8 778,3
Linjefrakter passasjertransport	3 767,9	3 760,6	3 421,3	3 642,2	4 970,6
Tidsfrakter fra norske befraktere	8 233,1	6 740,5	7 683,2	5 706,3	6 036,2
Tidsfrakter fra offshore forsyningskip opptjent på norsk sokkel	2 583,3	1 882,6	1 675,4	1 334,4	1 551,5
Tidsfrakter fra utenlandske befraktere	17 210,0	16 993,4	19 796,3	22 330,8	26 185,0
Bareboatfrakter fra norske befraktere	1 012,1	809,7	1 581,4	1 721,5	1 859,9
Bareboatfrakter fra utenlandske befraktere	2 065,0	1 446,0	1 130,2	2 183,9	2 317,8
Kommisjon inkludert pooladministrasjonsinntekt	0,0	0,0	1 186,8	1 367,7	507,9
Bruttofrakter opptjent ved innenriksfart	69,0	110,1	0,0	0,0	0,0
Sum bruttofrakter	99 228,8	84 338,3	88 314,5	98 687,7	106 218,8
Driftskostnader					
Kommisjon til befraktere, meglere og agenter	3 224,0	2 677,1	2 958,5	2 576,1	2 300,4
Reisebestemte kostnader ⁴	19 381,9	20 654,5	16 763,4	17 850,4	19 793,8
Bunkers	10 525,6	7 641,2	7 587,9	7 720,3	9 654,1
Smørølje	501,2	493,4	342,3	259,9	321,5
Tidsfrakter betalt for innleide norske skip	3 061,9	10 043,0	8 782,7	9 465,8	7 710,9
Tidsfrakter betalt for innleide utenlandske skip	20 922,5	10 511,2	11 438,8	17 742,6	20 155,8
Bareboatfrakter betalt for innleide norske skip	376,6	1 329,2	785,2	621,4	799,3
Bareboatfrakter betalt for innleide utenlandske skip	1 016,6	754,2	551,9	739,5	602,5
Bruttolønn og sosiale ytelser til skipsmannskap	10 138,5	7 588,4	6 271,3	5 912,0	5 539,7
Forsikringspremier på skip	1 084,5	1 087,6	1 003,3	1 008,6	856,8
Kostnader til reparasjon og vedlikehold av skip ⁵	4 616,3	4 292,8	3 874,8	3 119,0	3 474,6
Kostnader i forbindelse med dokking av skip	2 095,9	1 597,5	1 199,1	1 027,8	1 422,1
Bruttolønn til administrasjonspersonale	0,0	0,0	801,6	854,8	2 198,9
Administrative kostnader til drift av skip	4 456,4	3 497,7	4 698,9	2 885,9	3 508,0
Sum driftskostnader	81 401,9	72 167,9	67 059,5	71 784,1	78 338,4
Driftsresultat	17 826,9	12 170,4	21 254,9	26 903,6	27 880,4
Driftsmargin (prosent)	18,0	14,4	24,1	27,3	26,2

¹ Eksklusiv avskrivninger, nedskrivninger og kostnader ikke direkte knyttet til drift av skipene.

² Mellom 2001 og 2004 omfattet undersøkelsen foretak innenfor skipsmekling. Fra og med 2005-årgangen ble næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip inkludert i statistikken.

³ Ikke spesifisert i 2003. Posten er inkludert i reisefrakter.

⁴ Eksklusiv bunkers.

⁵ Inkluderer kostnader til opplag.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Hopp i bruttofraktene i 2001

- Bruddet mellom 2000 og 2001 skyldes hovedsakelig at undersøkelsen ble lagt om fra å være en skipsbasert undersøkelse for skip i norsk utenriksfart til å bli en foretaksbasert undersøkelse der foretak innenfor næringen utenriks sjøfart rapporterte.
- Begge undersøkelsene inkluderer skip som er registrert i utenlandske registre, men som er kontrollert av norske foretak. Det er likevel flere uteregistrerte skip med fra 2001. Dette skyldes delvis at man ikke klarte å fange opp alle de norskkontrollerte uteregistrerte skipene før 2001, og delvis at statistikken i større grad enn tidligere fanger opp norskkontrollerte poolers bruttofrakter. En pool inneholder som regel både norskregistrerte og uteregistrerte skip.
- Et skip kan også være med i statistikken to ganger, først bruttofrakter som del av en norskkontrollert pools virksomhet, så nettoinntektene som den norske utleier/befrakter får fra poolen.
- Det var omtrent 15 norskkontrollerte poolselskaper i årene 2003-2005. Bruttofrakter fra poolselskaper utgjorde 15,4

milliarder kroner i 2003, 21,5 milliarder i 2004 og 28,0 milliarder i 2005.

Hvert tredje krone i 2005 ble opptjent av bulkskip

Foretakene som mottar skjema i driftsundersøkelsen for utenriks sjøfart, blir bedt om å fordele sine bruttofrakter på skipstyper. Ikke alle foretak innenfor næringen er med i utvalget, og heller ikke alle fordeler sine bruttofrakter på skipstyper. Tallene

Boks 6.5.2. Historiske tall

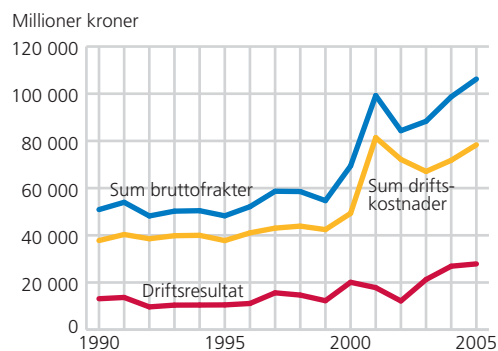
I 1875 opptjente seilskip og dampskip i den norske utenriksflåten 90,5 millioner kroner. Størstedelen av dette var det seilskipene som bidro med. Allerede året etter passerte bruttofraktene 100 millioner kroner (103,3). Seilskipene ble etter hvert mindre viktige for de norske rederne, og dampskipene overtok. I 1897 var bruttofraktene som ble opptjent av dampskip, større enn for seilskip og utgjorde 59 millioner kroner.

I 1916 passerte de totale bruttofraktene for første gang 1 milliard kroner. Av i alt 1 063 millioner kroner hadde 762 millioner utspring i turfrakter. Resten stammet fra tidsfrakter. På denne tiden ble de første bruttofraktinntektene av motorskip registrert. Generelt var de siste årene av den første verdenskrig, og de nærmeste årene etter, lukrative for de norske rederne. Fra 1915 til 1916 økte bruttofraktene med 124 prosent. Inntektene holdt seg høye fram til 1920, da de utgjorde 1 280 millioner kroner. Året etter normaliserte bruttofraktene seg til 544 millioner kroner.

Selv om første verdenskrig genererte store inntekter for de norske rederne, var det kostbart i form av krigsforlis. I alt 889 skip forliste mellom 1914 og 1918. I andre verdenskrig var det også betydelig tap av skip. 706 skip forsvant fra september 1939 til mai 1945.

En ny storhetstid for de norske rederne kom på slutten av sekstitallet og begynnelsen av syttitallet. I 1968 passerte bruttofraktene for første gang 10 milliarder kroner, og i 1974 var fraktinntektene på rekordhøye 16,3 milliarder kroner. Størsteparten av inntektene på den tiden ble opptjent av tørrlastskip.

Figur 6.5.1. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, driftskostnader og driftsresultat. 1990-2005. Millioner kroner



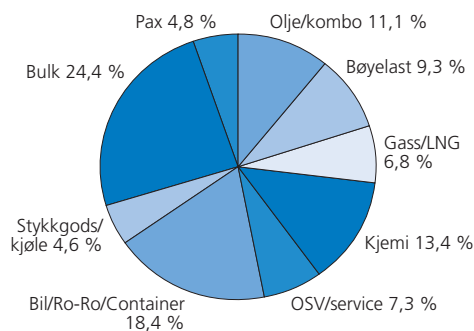
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

blir ikke blåst opp til å gjelde hele næringsen, men siden de fleste store foretak er med, kan tallene likevel gi en pekepinn på fordelingen av norsk sjøfart etter forskjellige segmenter.

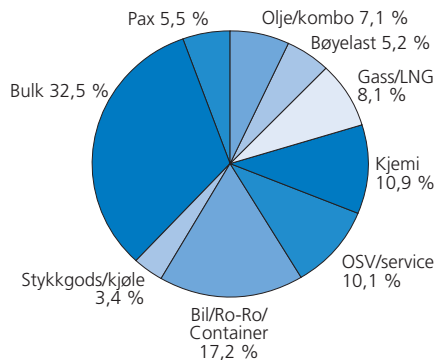
Noen skipstyper er slått sammen siden de hver for seg kan være ganske små. Oljetank og produkttank er slått sammen med kombinasjonsskip, LNG-skip er slått sammen med LPG og andre gasskip, offshore forsyningskip (OSV) er slått sammen med offshore serviceskip, bilskip er slått sammen med roro-/containerskip, og stykkgoods er slått sammen med kjøleskip. Paxskip består av passasjerskip, cruiseskip og bilferger.

Figur 6.5.2. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, etter skipstype. 2001 og 2005. Prosent

2001



2005



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

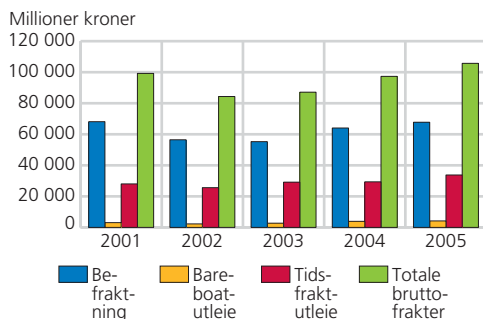
- Bulkskip er det viktigste segmentet innenfor norsk shipping, målt i opptjente bruttofrakter. Bulkskip består av skip for frakt av malm, kornprodukter, treforedlingsprodukter, sement og andre bulkvarer.
- Frakt av treforedlingsprodukter og trelast er en spesielt viktig del av den norske skipsfarten. Bulkskipenes inntekter utgjorde 24 prosent av totale fraktinntekter i 2001. I 2005 var andelen økt til 33 prosent. Bulkskipene stod dermed for den desidert største andelen av opptjente bruttofrakter både i 2001 og 2005.
- Det nest største segmentet i 2001 var bilskip, roro-skip og containerskip som da stod for 18 prosent av bruttofraktene. Både roro-skip og rene bilskip kan brukes til frakt av biler og kjøretøy. I 2005 var andelen av bruttofraktene til slike skip på 17 prosent.
- En annen viktig skipstype i norsk utenriksfart er kjemikalietankskip. Skip for frakt av kjemikalier hadde 11 prosent av bruttofraktene i 2005. Dette var en nedgang på 2,5 prosentpoeng i forhold til fire år tidligere.
- Offshoreforsyningskipenes og offshore serviceskipenes andel av bruttofraktene var økt kraftig i 2005 sammenlignet med 2001. I 2001 utgjorde offshore skipenes inntekter 7 prosent av totale fraktinntekter, mens andelen i 2005 var steget til 10 prosent av bruttofrakter i alt. Denne næringsen opplevde spesielt gode tider i 2005 og 2006.
- Oljetankskip, produkttankere og kombinasjonsskip stod for 11 prosent av bruttofraktene i 2001. Andelen for disse skipene var i 2005 gått ned til 7 prosent.
- Både gasskip/LNG og passasjerskip/cruise/bilferger (i figur 6.5.2 under navnet pax) hadde en relativt stabil andel av inntektene fra 2001 til 2005.

Økning i utleieinntektene i utenriks sjøfart

Næringen utenriks sjøfart omfatter både det å besørge transporter til sjøs og det å leie ut skip for slike transporter. Det å skaffe fraktoppdrag til egne og innleide skip kalles befraktning, mens det å leie ut skip med mannskap benevnes gjerne tidsfraktutleie. Utleie av skip uten mannskap kalles bareboatutleie. Bareboatutleie vil i Standard for næringsgruppering vanligvis inngå i næringsundergruppen 71.220 utleie av sjøtransportmateriell, men det vil også være en del foretak som driver med slik utleie i næringsundergruppen 61.101 utenriks sjøfart. Hvor stor del av bruttofraktene som består av befraktning, tidsfraktutleie og bareboatutleie, er vist i figur 6.5.3. Innenfor befraktning finnes kontraktstypene reisebefraktning, volumkontrakter (COA) og linjefrakter.

- Andelen tidsfraktutleie økte med 4 prosentpoeng fra 2001 til 2005, stort sett på bekostning av befraktning. Befraktning er likevel klart størst, med bruttofrakter på i alt 67,8 milliarder kroner i 2005. Dette tilsvarte en andel på 64 prosent.
- Bruttofrakter i tidsfraktutleie økte fra 28 milliarder kroner i 2001 til nesten 34 milliarder i 2005.

Figur 6.5.3. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, etter kontraktstype. 2001-2005. Millioner kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Andelen bareboatutleie er relativt stabil etter 2001. Den utgjorde 3 prosent av totale bruttofrakter i 2001 og 4 prosent i 2005. Dette tilsvarte en vekst på 1,1 milliarder kroner fra 2001 til 2005. Bruttofraktene innenfor bareboatutleie var på 4,2 milliarder kroner i 2005.

Boks 6.5.3 Definisjoner

Foretak: I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet.

Bareboatfrakter: Leiekontrakt av skip uten mannskap. Alle driftsutgifter er for befrakters (leietakers) regning.

Kontraktfrakt (COA) – Contract of Affreightment: Kvantumskontrakt. En avtale om frakt av en gitt mengde gods mellom rederi og oppdragsgiver, ikke skipsbestemt, rederiet velger selv størrelse og type; en forpliktelse til å frakte, gjerne avtale om lengre tid.

Reisefrakter (reisecerteparti): Kontrakten gjelder en bestemt reise. Frakt avtales per tonn last (eller volum). Gjelder også ofte et bestemt varekvantum. Avtalen inngås for enkel reise eller konsekutive (flere påfølgende) reiser (c/v). Rederiet betaler også bunkers-, kanal- og havneutgifter. Spesialavtale med hensyn til hvordan laste- og losseutgifter skal fordeles.

Tidsfrakter (time charter, t/c): Frakten avtales som leie for skip med mannskap. Befrakteren bestemmer (innenfor avtalte begrensninger) hvordan skipet skal benyttes. Tidsfrakten bortfaller i perioder da skipet ikke er driftsklart (er «off hire»), for eksempel under reparasjonsopphold. Rederiet betaler mannskap, rekvisita, forsikring, reparasjoner, administrasjon, og så videre, mens befrakteren betaler de «reiseavhengige» utgiftene som bunkers-, havne- og kanalutgifter samt utgifter til lasting og lossing.

Pool: Med poolordninger menes at flere redier eller rederigrupperinger samler sin tonnasje. Poolen opererer som en tilbyder med ønske om å kunne kontrollere markedet og oppnå bedre rater og/eller høyere beskjeftigelse.

Tørrelastskip, bulkskip og andre skipstyper er omtalt i boks 6.4.6.

Kilde: Norges Rederiforbund.

Kilde

Norges Rederiforbund (www.rederi.no)

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Terje.Gjertsen@ssb.no)

6.6. Norske skips anløp av utenlandske havner

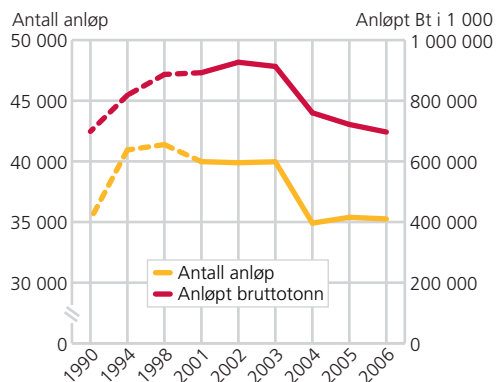
Norge har en stor flåte i utenriksfart. Det er flere måter å måle aktiviteten til denne flåten på. Strukturundersøkelsen og driftsundersøkelsen måler inntekter, sysselsetting og andre økonomiske nøkkeltall. Havnestatistikken måler godsmengden som lastes og losses i de forskjellige havnene, og handelsflåten gir antall registrerte skip i skipsregistrene. Et viktig mål på aktiviteten til den norske utenriksflåten er antall skip og tonnasje som anløper utenlandske havner. Statistikken vil si noe om hvilke type skip norske redere opererer, hvor i verden de seiler og utviklingen i norsk internasjonal skipsfart over tid.

Boks 6.6.1. Omfang av statistikken

Undersøkelsen er årlig, omfatter norske skips anløp av utenlandske havner og bygger på registerdata fra Lloyds Marine Intelligence Unit. Statistikken dekker norskregistrerte og norskkontrollerte skip over 1 000 bruttotonn for skipsgrupperingene tankskip, tørrlastskip, passasjer- og cruiseskip, offshorefartøy samt spesialskip og hjelpefartøy. Flere skipstyper er tatt med i tallene fra 2002 til 2006, sammenlignet med tidligere undersøkelser. Dette påvirker imidlertid sammenlignbarheten i liten grad. Tilsvarende undersøkelser ble foretatt i 1990, 1994, 1998 og 2001.

- Det høyeste antall anløp av norskregistrerte skip i utenlandske havner – blant de årene det er statistikk for i perioden 1990 til 2006 – fant sted i 1998, 43 583 anløp (figur 6.6.1). Det var færrest antall anløp i 2004, med 37 110.
- Anløpt tonnasje for norskregistrerte skip hadde en topp i 2002 med over 927 millioner bruttotonn.

Figur 6.6.1. Norskregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

lions bruttotonn. Både antall anløp og anløpt bruttotonnasje var i 2006 tilbake på 1990-nivå.

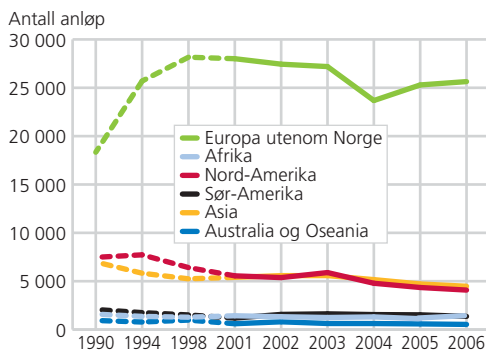
Flest anløp i europeiske havner

- Europa er den viktigste verdensdelen for norskregistrerte skip, målt i både anløp og anløpt tonnasje (figur 6.6.2 og 6.6.3). Norskregistrerte skip hadde 25 640 anløp av europeiske havner i 2006. Dette var en del færre enn i 1998 da det var 28 006 anløp av norskregistrerte skip.
- I 1990 var nær halvparten av utenlandsanløpene til norskregistrerte skip i en europeisk havn. I 2002 var andelen steget til 65 prosent og i 2006 til 68 prosent.
- Nord-Amerika og Asia er også viktige verdensdeler for norskregistrerte skips anløp.
- Anløpt tonnasje i Europa av norskregistrerte skip økte jevnt fram til 2001 og var på 388,8 millioner bruttotonn det året. Tonnasjen holdt seg på omtrent dette nivået i de to neste årene, men i 2004 var

det et kraftig fall i anløpt norskregistrert tonnasje i europeiske havner.

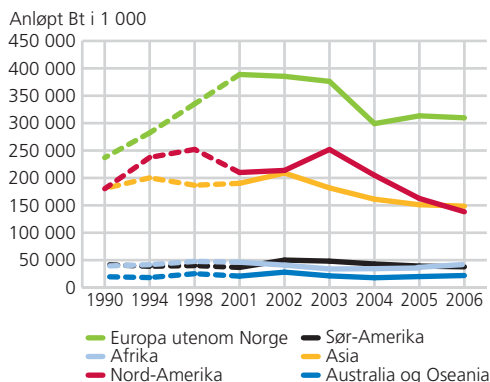
- Etter 2004 har anløpt tonnasje i Europa igjen økt noe. Europas andel av anløpt norsk bruttotonnasje økte fra 34 prosent i 1990 til 44 prosent i 2006.
- Nordamerikanske havner hadde en topp i anløp av norskregistrert bruttotonnasje i 1998. Anløpt norsk tonnasje utgjorde da 252,1 millioner bruttotonn. Tonnasjen avtok i 2001 og 2002 for å nå en ny topp i 2003.

Figur 6.6.2. Norskregistrerte skip. Antall anløp i utenlandske havner, etter verdensdel. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

Figur 6.6.3. Norskregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i utenlandske havner, etter verdensdel. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006. 1 000 bruttotonn (Bt)

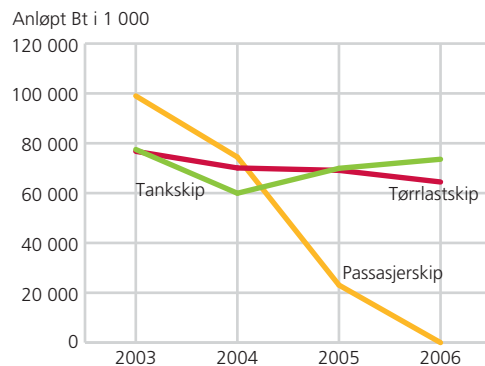


Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

- Fra 2003 til 2004 var utviklingen av anløpt norskregistrert bruttotonnasje i nordamerikanske havner parallell med anløpt bruttotonnasje i europeiske havner, det vil si en betydelig reduksjon i anløpt norsk bruttotonnasje. Men mens anløpene av norskregistrert bruttotonnasje tok seg noe opp igjen etter 2004, fortsatte nedgangen av anløpt norsk bruttotonnasje i nordamerikanske havner også i 2005 og 2006. I 2006 var tallet på anløpt tonnasje 45 prosent mindre enn i 2003.

- Den sterke nedgangen i anløpt norsk bruttotonnasje i de nordamerikanske havnene fra 2003 til 2006 er vist i figur 6.6.4.
- Det dramatiske fallet i anløpt bruttotonnasje i nordamerikanske havner skyldtes i all hovedsak skipsgruppen passasjer og cruise. I 2006 var det ingen anløp av norskregistrerte skip i denne skipsgruppen.
- De øvrige skipsgruppene holdt et stabilt nivå på anløpt bruttotonnasje i perioden 2003-2006.

Figur 6.6.4. Norskregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i Nord-Amerika. Tre største skipsgrupper. 2003-2006. 1 000 bruttotonn (Bt)



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

Færre anløp av norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip i 2006

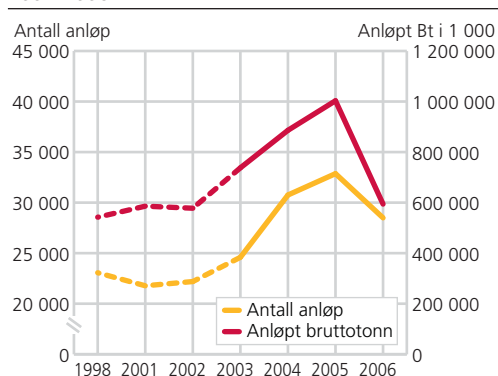
- Trenden de siste årene i den norskkontrollerte utenlandsregistrerte flåten er som for norskregistrerte skip, europatrafikken har holdt seg relativt stabil med en liten økning, og anløp i Nord-Amerika er blitt redusert (figurene 6.6.5-6.6.7).
- Anløpt tonnasje av den norskkontrollerte utenlandsregistrerte flåten i utenlandske havner økte fra 1998 til 2001, gikk litt ned i 2002 for deretter å øke kraftig fram til 2005.
- Det meste av økningen fra 2002 til 2005 skyldtes økt aktivitet i Europa og Nord-Amerika. De to regionene stod for henholdsvis 24 og 14 prosentpoeng av en total økning på 43 prosent.
- Fra 2005 til 2006 viser statistikken et fall i totalt anløpt bruttotonnasje med 12 prosent. Hele 11 prosentpoeng av nedgangen skyldtes trafikken på Nord-Amerika. Grunnen til den sterke nedgangen er at flere foretak innenfor passasjer- og cruisetrafikk ikke lenger anses for å

være under norsk kontroll. Norske skip er derfor i 2006 nesten totalt ute av passasjertrafikken på Nord-Amerika.

Nesten 12 500 anløp av norske skip i britiske havner

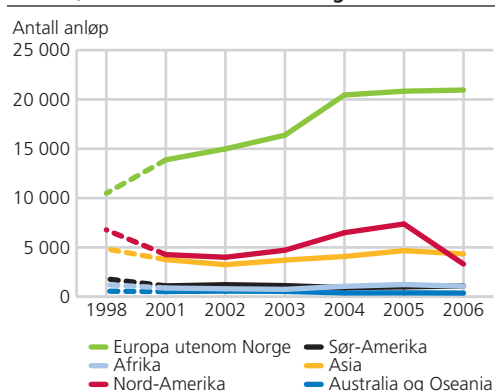
- Storbritannia var det viktigste enkeltlandet målt i anløp av norskregistrerte og norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip i 2006.
- Det var i alt 12 487 slike anløp i 2006. Dette tilsvarte 120,5 millioner bruttotonn.
- Dette var rekord i antall skipsanløp med bred margin. Forrige «bestenotering» av norskregistrerte og norskkontrollerte skips anløp av briske havner var fra 1998, med 8 509 anløp.
- I 2006 hadde 28 britiske havner mer enn 75 anløp hver av norske skip.
- Den viktigste havnen i Storbritannia for norske skip var i 2006 Aberdeen med 2 669 anløp, mens den britiske kontinentalsokkelen, som ikke er en havn i tradisjonell forstand, hadde 1 364 anløp.

Figur 6.6.5. Norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1998 og 2001-2006



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

Figur 6.6.6. Norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip. Antall anløp i utenlandske havner, etter verdensdel. 1998 og 2001-2006



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

- Av de norske skipenes anløp i Aberdeen i 2006 var 2 097 av norskregistrerte skip og 572 anløp av norskkontrollerte skip registrert i utlandet.
- En fullstendig oversikt over norske skips anløp fordelt på land i 2006 er vist i vedleggstabell 6.6.1.

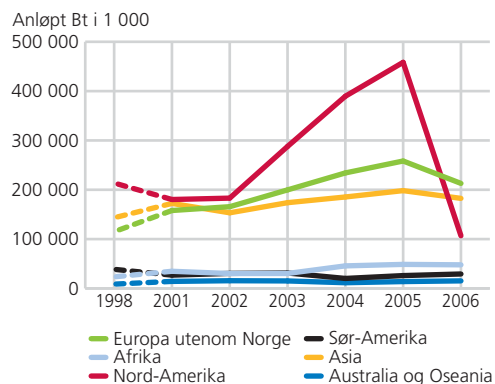
Over 72 000 utenlandsanløp i 1965

Norske skips anløp av utenlandske havner er registrert så langt tilbake som i 1938. Før dette fantes det tellinger av anløpte skip i norske havner. Fram til og med 1985 ble statistikken basert på innsendte oppgaver fra rederiene for hvert skip. Fra 1990 og fram til 2006 er dataene hentet fra Lloyd's Marine Intelligence Unit (før Lloyd's Maritime Information Services).

- Antall anløp av norskregistrerte skip i utenlandske havner ble redusert fra rundt 72 500 i 1965 til om lag 18 500 i 1985 (figur 6.6.8). I løpet av de neste fem årene ble antall anløp fordoblet, og i 1998 var det drøyt 43 500 anløp av utenlandske havner.

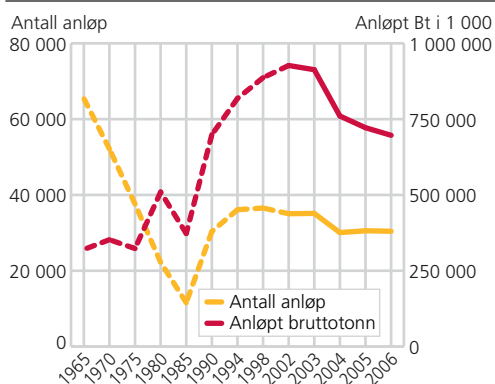
- Etter 1998 har tallet på skipsanløp i utenlandske havner stort sett vært nedadgående. I 2006 var det i alt 37 500 anløp av norskregistrerte skip i utenlandske havner.
- Med unntak av tidlig på 1980-tallet økte anløpt norskregistrert tonnasje jevnt og trutt til og med år 2002. Den hadde en stor vekst fra 1985 fram til 1990 blant annet på grunn av innføringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister i 1987, noe som førte til flere norskregistrerte skip. Denne veksten flatet noe ut etter 1990 og nådde en topp i 2002 med 927,2 millioner bruttotonn i anløpt norskregistrert tonnasje.
- Fra 2002 til 2006 falt anløpt norsk tonnasje med 30 prosent. I 2006 var anløpt bruttotonnasje i utenlandske havner på 697,0 millioner bruttotonn.

Figur 6.6.7. Norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i utenlandske havner, etter verdensdel. 1998-2006. 1 000 bruttotonn (Bt)



Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

Figur 6.6.8. Norskregistrerte¹ skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner



¹ Eksklusiv norskkontrollert utenlandsregistrert flåte (for å få best mulig sammenlignbarhet over tid).

Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit og Statistisk sentralbyrå.

Flest anløp innenfor Norden og Nord-Europa

• Den vanligste ruten for norskregistrerte og norskkontrollerte skip i 2006 var mellom nordiske og baltiske havner. Det var i overkant av 29 000 anløp mellom Norden og Baltikum det året (tabell 6.1.1).

- Det var drøyt 20 300 anløp av norske skip fra og til andre nordeuropeisk havner i 2006.
- Det var hyppigst anløp innenfor de forskjellige regionene og lite transregional trafikk av norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Når norske skip går mellom regioner, skjer det oftest mellom havner i Europa.

Tabell 6.6.1. **Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Anløp av utenlandske havner, etter region. 2006**

Fra region	Til region										
	Norden og Baltikum	Nord-Europa ellers	Sør-Europa	Nord-Afrika	Afrika ellers	Midtøsten	Asia - Fjerne Østen	Australia og Oseania	Nord-Amerika	Sentral-Amerika og Karibien	Sør-Amerika
Norden og Baltikum	29 069	3 565	21	2	1	..	2	..	66	5	2
Nord-Europa ellers	4 387	20 311	929	32	73	..	6	..	331	68	93
Sør-Europa	184	1 210	5 320	732	182	159	3	..	262	56	102
Nord-Afrika	12	24	530	308	20	229	161	4	13	1	13
Afrika ellers	1	40	70	6	745	20	102	28	81	14	64
Midtøsten	..	2	68	62	40	1 503	521	18	7	3	7
Asia - Fjerne Østen	2	1	5	5	73	305	5 194	166	203	24	35
Australia og Oseania	..	..	..	..	4	13	225	644	3	..	2
Nord-Amerika	54	224	74	5	99	4	161	2	3 589	495	269
Sentral-Amerika og Karibien	13	82	52	1	22	..	108	36	638	1 018	291
Sør-Amerika	17	85	47	4	52	5	67	4	219	198	1 668
Ukjent	1	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..

Kilde: Lloyds Marine Intelligence Unit.

Boks 6.6.2. Definisjoner

Norskregistrerte skip: Skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

Norsk kontrollerte utenlandsregistrerte skip: Skip som eies av selskap hjemmehørende i et lavskattelend som er kontrollert av norske skatteyttere. Statistikk over norsk kontrollerte utenlandsregistrerte skip har vært produsert siden 1998.

Tankskip: Omfatter gass, kjemikalietank, oljetank, bulk/olje, malm/olje.

Tørrlastskip: Omfatter stykkgoods, container, stykkgoods/container, roro/container, roro, bilskip, bulk, kjøle- og fryseskipp.

Passasjerskip: Omfatter passasjer, ferger, passasjer/roto, cruise.

Offshoreskip: Omfatter supply- og standbyskip, ankerhåndteringskip.

Verdensdeler: Standard verdensdeler er Europa, Asia, Afrika, Australia og Oseania, Nord-Amerika (inkludert Sentral-Amerika og Karibia) og Sør-Amerika. Antarktis er inkludert i tallene for Australia og Oseania.

Verdensregioner: Norden og Baltikum(uten Norge), Nord-Europa ellers, Nord-Afrika (nord for Sahara), Afrika ellers (sør for Sahara), Midtøsten, Asia – Fjerne Østen, Australia/Oseania og Antarktis, Nord-Amerika, Karibia og Sentral-Amerika samt Sør-Amerika.

Vedleggstabell 6.6.1. **Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Antall anløp av utenlandske havner, etter land og skipsgruppe. 2006**

Land	I alt		Av dette			
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Tankskip		Tørrlastskip ¹	
			Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Hele verden	68 589	1 291 647	21 301	645 113	38 425	577 294
Av dette:						
Europa	46 595	522 634	11 940	238 685	27 151	234 497
Albania	12	53	..	..	10	20
Åland	6	37	..	..	4	14
Belgia	2 238	30 366	581	6 577	1 650	23 655
Bulgaria	25	362	6	137	14	113
Kanariøyene	373	5 895	54	2 804	208	1 449
Tyskland	4 112	55 808	799	13 459	3 025	28 872
Danmark	3 681	22 953	607	7 127	2 448	11 434
Spania	2 805	46 372	652	22 780	2 029	21 562
Estland	382	2 839	115	1 575	252	973
Finland	1 512	14 504	718	6 614	786	7 588
Frankrike	2 253	35 363	876	22 083	1 321	12 558
Færøyene	45	189	1	5	39	119
Storbritannia	12 487	120 520	2 112	52 202	5 670	50 795
Gibraltar	413	15 165	251	12 638	139	2 176
Hellas	386	5 867	118	2 435	228	3 073
Kroatia	38	419	8	261	25	113
Irland	726	5 710	102	1 815	570	3 488
Island	315	993	16	119	298	863
Italia	1 490	21 252	705	8 124	729	12 593
Litauen	607	5 022	85	1 238	517	3 715
Latvia	557	3 606	178	2 361	377	1 223
Malta	55	845	29	655	6	68
Montenegro	42	129	5	21	33	67
Nederland	5 302	65 643	1 821	34 657	2 382	26 691
Madeira	27	460	1	35	..	..
Polen	1 169	6 580	293	3 027	862	3 418
Portugal	650	6 437	168	3 764	436	1 976
Romania	41	330	13	153	16	127
Russland	1 049	11 049	440	7 872	518	2 501
Slovakia	1	7	..	..	1	7
Slovenia	65	1 921	3	37	62	1 884
Sverige	3 365	22 025	921	11 296	2 424	10 459
Ukraina	184	3 630	114	2 682	69	896
Uppgitt	182	10 282	148	10 133	3	5

Land	Av dette					
	Passasjerskip		Offshoreskip		Spesialskip og hjelpefartøy	
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Hele verden	1 793	43 146	6 153	19 273	917	6 822
Av dette:						
Europa	1 148	28 968	5 726	16 755	630	3 729
Albania	2	33	..	..	..	..
Åland	2	23	..	..	..	..
Belgia	7	134	..	..	..	..
Bulgaria	..	..	..	..	5	112
Kanariøyene	76	1 448	11	80	24	113
Tyskland	266	13 319	3	8	19	150
Danmark	167	3 073	451	1 282	8	38
Spania	96	1 780	14	117	14	134
Estland	14	285	1	5	..	..
Finland	8	302	..	..	..	..
Frankrike	48	689	5	19	3	14
Færøyene	4	62	1	2	..	..
Storbritannia	173	3 527	4 183	12 426	349	1 571
Gibraltar	13	264	7	25	3	63
Hellas	36	299	1	3	3	58
Kroatia	5	45	..	..	..	..
Irland	21	321	31	79	2	8
Island	1	11	..	..	..	..
Italia	48	503	5	14	3	19
Litauen	3	60	2	9	..	..
Latvia	2	23	..	..	..	..
Malta	1	28	5	14	14	80
Montenegro	4	41	..	..	..	..
Nederland	54	1 012	937	2 454	108	828
Madeira	25	423	..	..	1	3
Polen	5	99	3	11	6	25
Portugal	35	641	4	19	7	38
Romania	5	24	7	27	..	..
Russland	13	273	24	61	54	341
Slovakia	..	..	..	..	..	..
Slovenia	..	..	..	..	..	..
Sverige	14	228	4	22	2	20
Ukraina	..	..	..	..	1	52
Uoppgitt	..	..	27	80	4	65

Vedleggstabell 6.6.1 (forts.). Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Antall anløp av utenlandske havner, etter land og skipsgruppe. 2006

Land	I alt		Av dette			
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Tankskip		Tørrlastskip ¹	
			Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Afrika	2 432	88 652	1 312	70 760	869	16 377
Angola	150	3 541	40	3 035	4	114
Benin	19	564	..	..	19	564
Elfenbenkysten	43	913	17	631	23	273
Kamerun	26	1 073	13	924	13	149
Den dem. rep. Kongo	22	62	..	..	22	62
Kongo Brazzaville	46	1 417	16	1 322	21	61
Cape Verde	14	293	4	192	9	97
Djibouti	5	165	1	43	3	117
Algerie	416	16 386	315	15 115	101	1 272
Egypt	304	15 830	139	13 887	137	1 819
Eritrea	3	91	1	83	2	8
Vest Sahara	23	37	1	3	22	35
Gabon	12	534	4	399	8	135
Ghana	26	343	6	114	13	205
Guinea	8	135	1	78	7	57
Gambia	4	28	..	..	2	6
Equatorial Guinea	20	1 344	19	1 337	..	..
Kenya	25	803	20	653	5	150
Liberia	2	42	..	..	2	42
Libya	63	3 099	54	2 681	7	312
Marokko	174	2 284	75	1 310	82	613
Madagaskar	6	249	2	43	4	206
Mozambique	30	528	25	422	5	106
Mauritania	19	307	4	211	15	96
Mauritius	15	515	6	59	9	456
Mayotte	2	9	..	..	2	9
Namibia	15	77	..	..	3	53
Nigeria	277	17 075	205	16 412	44	525
Reunion	25	858	5	43	19	806
Sudan	18	874	12	655	6	219
Senegal	31	342	10	127	17	173
St. Helena	4	64	4	64	..	..
Sierra Leone	12	139	..	..	12	139
Seychellene	2	7	..	..	1	5
Togo	30	664	2	11	26	642
Tunisia	112	1 451	69	1 125	33	211
Tanzania	15	371	11	266	4	106
Sør-Afrika	385	13 553	205	6 975	164	6 492
Uppgitt	29	2 583	26	2 542	3	41

Land	Av dette					
	Passasjerskip		Offshoreskip		Spesialskip og hjelpefartøy	
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Afrika	22	468	168	738	61	310
Angola	95	358	11	33
Benin
Elfenbenkysten	3	9	..	..
Kamerun
Den dem. rep. Kongo
Kongo Brazzaville	8	33	1	3
Cape Verde	1	4	..	..	..	..
Djibouti	1	4
Algerie
Egypt	20	69	8	55
Eritrea
Vest Sahara
Gabon
Ghana	7	24
Guinea
Gambia	2	22	..	..	..	..
Equatorial Guinea	1	7	..	..
Kenya
Liberia
Libya	1	29	..	..	1	78
Marokko	15	357	..	..	2	5
Madagaskar
Mozambique
Mauritania
Mauritius
Mayotte
Namibia	3	7	9	17
Nigeria	25	132	3	7
Reunion	1	9	..	..
Sudan
Senegal	2	40	..	..	2	3
St. Helena
Sierra Leone
Seychellene	1	2	..	..
Togo	1	1	1	9
Tunisia	1	16	8	94	1	5
Tanzania
Sør-Afrika	2	17	14	68
Uoppgitt

Vedleggstabell 6.6.1 (forts.). Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Antall anløp av utenlandske havner, etter land og skipsgruppe. 2006

Land	I alt		Av dette			
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Tankskip		Tørrlastskip ¹	
			Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Nord-Amerika	7 391	245 066	3 023	122 092	4 003	117 322
Aruba	16	399	7	218	5	105
Anguilla	4	17	..	..	..	..
Nederlandske Antiller	115	3 292	65	2 611	35	506
Antigua og Barbuda	39	328	4	23	21	79
Bahamas	109	1 953	19	795	86	1 117
Belize	12	66	..	..	11	55
Bermuda	44	1 165	1	94	11	101
Barbados	22	579	7	382	4	38
Canada	902	33 779	188	11 047	700	22 464
Costa Rica	108	1 094	4	41	102	984
Cuba	27	195	3	31	21	107
Caymanøyene	18	222	1	159	17	62
Dominica	17	364	1	83	2	22
Den dom. Republikk	120	1 328	19	242	94	965
Guadeloupe	33	917	2	28	27	871
Grenada	10	247	..	..	..	..
Grønland	3	33	..	..	2	5
Guatemala	174	2 258	46	798	126	1 422
Honduras	60	594	24	278	33	267
Haiti	56	538	3	20	53	518
Jamaica	28	618	4	34	21	496
St. Kitts og Nevis	8	117	..	..	..	..
St. Lucia	10	135	..	..	2	2
Mexico	376	9 716	223	7 019	132	2 600
Martinique	29	893	..	..	24	812
Nicaragua	10	323	1	22	9	302
Panama	148	7 182	22	719	126	6 463
Puerto Rico	84	2 895	26	1 387	55	1 496
El Salvador	23	788	9	188	14	601
Trinidad og Tobago	188	9 267	150	8 585	17	541
De forente stater	4 466	162 236	2 173	86 464	2 210	74 051
St. Vincent og Grenadinene	4	47	..	..	..	..
Jomfruøyene, britisk	39	275	..	..	1	1
Jomfruøyene, amerikansk	79	899	18	638	37	159
Uppgitt	10	305	3	187	5	110

Land	Av dette					
	Passasjerskip		Offshoreskip		Spesialskip og hjelpefartøy	
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Nord-Amerika	252	4 509	34	235	79	908
Aruba	4	76	..	..	..	..
Anguilla	4	17	..	..	..	..
Nederlandske Antiller	10	156	3	8	2	11
Antigua og Barbuda	14	227	..	..	..	..
Bahamas	2	22	..	..	2	19
Belize	1	11	..	..	..	..
Bermuda	28	936	2	29	2	6
Barbados	11	160	..	..	..	..
Canada	4	114	4	62	6	91
Costa Rica	2	68	..	..	..	..
Cuba	3	57	..	..	..	..
Caymanøyene	..	..	..	..	..	..
Dominica	14	260	..	..	..	..
Den dom. Republikk	7	121	..	..	..	..
Guadeloupe	4	17	..	..	..	..
Grenada	8	171	..	..	2	76
Grønland	1	29	..	..	..	..
Guatemala	2	38	..	..	..	..
Honduras	3	49	..	..	..	..
Haiti	..	..	..	..	..	..
Jamaica	3	88	..	..	..	..
St. Kitts og Nevis	8	117	..	..	..	..
St. Lucia	8	132	..	..	..	..
Mexico	..	..	11	56	10	41
Martinique	5	81	..	..	..	..
Nicaragua	..	..	..	..	..	..
Panama	..	..	..	..	..	..
Puerto Rico	3	13	..	..	..	..
El Salvador	..	..	..	..	..	..
Trinidad og Tobago	4	76	4	15	13	49
De forente stater	31	1 040	10	66	42	615
St. Vincent og Grenadinene	4	47	..	..	..	..
Jomfruøyene, britisk	38	274	..	..	..	..
Jomfruøyene, amerikansk	24	102	..	..	..	..
Uoppgitt	2	9	..	..	..	..

Vedleggstabell 6.6.1 (forts.). Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Antall anløp av utenlandske havner, etter land og skipsgruppe. 2006

Land	I alt		Av dette			
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Tankskip		Tørrlastskip ¹	
			Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Sør-Amerika	2 452	67 019	1 155	34 954	1 096	27 887
Argentina	206	4 480	145	3 123	38	772
Brasil	1 156	40 291	642	22 818	496	17 239
Chile	256	7 223	53	2 633	99	2 175
Columbia	333	4 525	101	1 590	222	2 837
Ecuador	75	1 245	37	530	38	715
Falklandsøyene	28	468	..	..	4	75
Fransk Guyana	3	15	3	15	..	..
Guyana	7	20	3	13	4	7
Peru	39	917	21	418	18	500
Suriname	2	8	..	..	2	8
Uruguay	75	1 946	12	347	46	1 239
Venezuela	271	5 817	137	3 404	129	2 321
Uoppgitt	1	64	1	64	..	..
Asia	8 815	331 056	3 726	172 193	4 669	150 766
For. Arab. Emirater	429	19 299	223	13 202	197	6 024
Bangladesh	5	68	5	68	..	..
Bahrain	28	1 144	19	641	9	503
Brunei	3	200	3	200	..	..
Kina	1 057	39 382	314	14 685	634	21 745
Kypros	51	1 506	6	468	38	985
Georgia	7	207	5	199	2	8
Indonesia	314	10 754	230	8 571	75	2 018
India	629	22 736	430	19 387	125	2 882
Iran	200	9 635	161	8 952	38	622
Irak	57	5 582	52	5 463	5	119
Israel	95	1 123	27	292	68	831
Jordan	32	1 282	9	170	23	1 111
Japan	1 457	55 899	154	7 337	1 286	48 453
Kambodsja	2	8	..	..	..	..
Sør-Korea	1 140	45 342	186	9 787	852	32 828
Kuwait	102	7 233	65	5 576	37	1 656
Libanon	16	512	3	82	13	430
Sri Lanka	26	600	4	115	18	396
Maldivene	1	7	..	..	..	..
Malaysia	193	3 900	156	2 755	35	1 023
Oman	143	3 570	25	2 086	116	1 481
Pakistan	36	1 036	27	906	9	130
Filippinene	68	2 134	43	1 644	22	473

Land	Av dette					
	Passasjerskip		Offshoreskip		Spesialskip og hjelpefartøy	
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Sør-Amerika	166	3 952	8	28	27	199
Argentina	23	585	..	..	..	..
Brasil	10	151	6	22	2	61
Chile	102	2 362	..	..	2	54
Columbia	3	67	1	3	6	29
Ecuador	..	..	..	..	..	..
Falklandsøyene	11	348	..	..	13	44
Fransk Guyana	..	..	..	..	..	..
Guyana	..	..	..	..	..	..
Peru	..	..	..	..	..	..
Suriname	..	..	..	..	..	..
Uruguay	14	354	..	..	3	7
Venezuela	3	86	1	3	1	3
Uoppgitt	..	..	..	..	..	..
Asia	205	5 249	126	1 305	89	1 543
For. Arab. Emirater	..	..	3	12	6	60
Bangladesh	..	..	..	..	..	..
Bahrain	..	..	..	..	..	..
Brunei	..	..	..	..	..	..
Kina	98	2 593	4	149	7	209
Kypros	1	28	2	9	4	16
Georgia	..	..	..	..	..	..
Indonesia	..	..	6	8	3	158
India	..	..	63	404	11	64
Iran	..	..	1	61	..	..
Irak	..	..	..	..	..	..
Israel	..	..	..	..	..	..
Jordan	..	..	..	..	..	..
Japan	..	..	5	39	12	69
Kambodsja	..	..	..	..	2	8
Sør-Korea	98	2 593	1	61	3	72
Kuwait	..	..	..	..	..	..
Libanon	..	..	..	..	..	..
Sri Lanka	..	..	1	2	3	86
Maldivene	..	..	1	7	..	..
Malaysia	..	..	2	122	..	..
Oman	..	..	..	..	2	3
Pakistan	..	..	..	..	..	..
Filippinene	..	..	1	2	2	16

Vedleggstabell 6.6.1 (forts.). Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Antall anløp av utenlandske havner, etter land og skipsgruppe. 2006

Land	I alt		Av dette			
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Tankskip		Tørrlastskip ¹	
			Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Asia (forts.)	8 815	331 056	3 726	172 193	4 669	150 766
Qatar	78	4 866	57	4 063	21	803
Saudi Arabia	539	28 884	369	22 203	167	6 504
Singapore	963	39 529	582	26 444	323	12 483
Syria	25	682	8	249	17	433
Thailand	125	4 014	68	2 667	55	1 308
Tyrkia	414	6 565	247	4 863	158	1 616
Taiwan	383	7 961	185	4 856	198	3 105
Vietnam	14	496	12	486	2	10
Yemen	151	2 054	21	1 084	126	784
Uoppgitt	32	2 849	30	2 693	..	..
Oseania & Antarktis	904	37 221	145	6 429	637	30 445
Amerikansk Samoa	2	39	2	39	..	..
Australia	783	32 092	126	5 667	550	26 111
Christmas Islands	2	6	..	..	2	6
Fiji	2	55	..	..	2	55
Marshalløyene	1	5	..	..	1	5
Nord Marienene	2	83	2	83	..	..
Ny Kaledonia	15	897	..	..	15	897
New Zealand	61	2 568	6	250	48	2 298
Papua New Guinea	14	302	6	242	2	50
Fransk Polynesia	15	1 013	..	..	15	1 013
Tonga	2	10	..	..	2	10
Antarktis	2	3	..	..	..	..
Uoppgitt	3	148	3	148	..	..

¹ Bulkskip og andre tørrlastskip.

Kilde: Lloyd's Marine Intelligence Unit.

Land	Av dette					
	Passasjerskip		Offshoreskip		Spesialskip og hjelpefartøy	
	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000	Antall anløp	Anløpt bruttotonn, 1 000
Asia (forts.)	205	5 249	126	1 305	89	1 543
Qatar
Saudi Arabia	1	61	2	116
Singapore	31	182	27	420
Syria
Thailand	2	39
Tyrkia	8	34	..	..	1	52
Taiwan
Vietnam
Yemen	4	186	..	..
Uoppgitt	2	156
Oseania & Antarktis	0	0	91	212	31	134
Amerikansk Samoa
Australia	84	193	23	121
Christmas Islands
Fiji
Marshalløyene
Nord Marienene
Ny Kaledonia
New Zealand	7	19	..	..
Papua New Guinea	6	10
Fransk Polynesia
Tonga
Antarktis	2	3
Uoppgitt

Terje.Gjertsen@ssb.no

6.7. Bemanning

I dagligtale når vi bruker benevnelsen bemanning, snakker vi om sjøfolk om bord på handelsflåten. Den norske sjømannen har gjennom Norges mangeårige maritime historie blitt en del av folkesjelen vår. Etter hvert som de norske rederiene har begynt å erstatte norske sjøfolk med billigere arbeidskraft fra Asia og Øst-Europa, har mange etterlyst tiltak for å få flere nordmenn tilbake om bord på norske skip. Sysselsettingen innenfor sjøfart er også mer enn bare mannskapet om bord. Det finnes mange ansatte på de norske rederikontorene og i andre virksomheter tilknyttet skipsfarten.

Boks 6.7.1. Omfang av statistikken

Det er vanskelig å utarbeide en fullstendig oversikt over bemanningen på norskkontrollerte skip siden skipseier, skip og ansatte ikke alltid er norske. Noen skip er norskregistrert med utenlandske eiere, og noen skip har norske eiere, men er registrert i utlandet. I begge grupper vil det være den adressen som er registrert hos rederiet, eller hos selskapet som sørger for bemanningen, som avgjør hvorvidt tall på sysselsatte er å finne i norske sysselsettingsregistre. Alternative kilder for bemanning finnes hos næringsens interesseorganisasjoner, med Norges Rederiforbund som den viktigste.

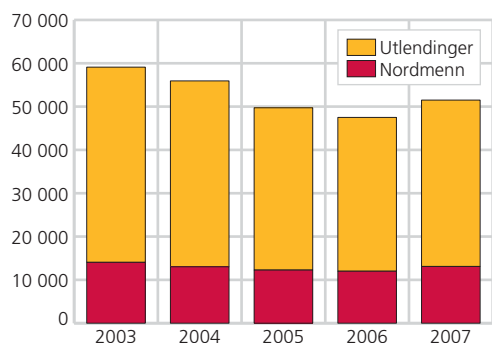
Boks 6.7.2. Nyere tall på bemanning

Norges Rederiforbund har etter 2005 ikke gjennomført en egen sysselsettingsundersøkelse. De har derfor ikke like detaljerte data etter 2005. Det gjør at noen av tabellene og figurene ikke er oppdatert med nyere tall.

Mer enn 51 000 sysselsatte på norskkontrollerte skip

- Det var 51 500 sjøfolk sysselsatt på norskkontrollerte skip hvor rederne var medlem av Norges Rederiforbund i 2007 (figur 6.7.1). Dette var 4 000 flere enn i 2006 da det var 47 500 sjøfolk på norskkontrollerte skip.

Figur 6.7.1. Norges Rederiforbund. Bemanning på norskkontrollerte skip. 2003-2007



Kilde: Norges Rederiforbund.

- Fra 2003 til 2007 ble derimot antall sjøfolk på norskkontrollerte skip redusert med 12,9 prosent. Dette utgjør en gjennomsnittlig årlig reduksjon på 3,4 prosent (geometrisk gjennomsnitt). Den tilsvarende årlige reduksjonen i sysselsettingen av nordmenn og utlendinger var på henholdsvis 1,7 prosent og 3,9 prosent.

- I 2007 var det 13 100 nordmenn på norskkontrollerte skip. Dette er det høyeste antallet norske sjøfolk siden 2003 da 14 050 nordmenn var sysselsatt på de norskkontrollerte skipene.

Bemanning og nasjonalitet

- I februar 2005 var det 49 725 sysselsatte på norskkontrollerte skip hvor eierne var medlem av Norges Rederiforbund (tabell 6.7.1). Av dette var 37 460 utlendinger og 12 265 nordmenn.

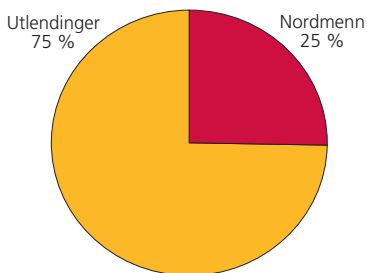
- På skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) var det om lag 29 nordmenn for hver utlending, mens det på skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) var nesten fem utlendinger for hver nordmann.
- Fra 2003 til 2005 ble antall utlendinger sysselsatt på NIS registrerte skip redusert med 6 715 personer. Dette tilsvarer en reduksjon på 30,8 prosent. Reduksjonen i sysselsetting totalt, og reduksjonen i sysselsettingen av utlendinger spesielt, må ses i sammenheng med reduksjonen i NIS-tonnasjen i perioden. I kapittel 6.4 vises at NIS-tonnasjen ble redusert i samme periode.
- Enda flere utlendinger var sysselsatt på norskkontrollerte skip registrert i utenlandske registre. Her var forholdet mellom utlendinger og nordmenn 11 til 1 i 2005.

Tabell 6.7.1. Norges Rederiforbund. Bemanning på norskkontrollerte skip. Februar 2005

	Nordmenn	Utlendinger	Total
Totalt	12 265	37 460	49 725
NOR	7 080	245	7 325
NIS	3 095	15 115	18 210
Utenlandsk	2 090	22 100	24 190

Kilde: Norges Rederiforbund.

Figur 6.7.2. Norges Rederiforbund. Bemanning på norskkontrollerte skip. Andel nordmenn og utlendinger. 2007. Prosent



Kilde: Norges Rederiforbund.

- Fram mot 2007 forble forholdet mellom norske og utenlandske sysselsatte på norskkontrollerte skip i alt uendret, med 38 400 utlendinger og 13 100 nordmenn, eller om lag 75 prosent utlendinger og 25 prosent nordmenn (figur 6.7.2).

Mer enn 9 000 ansatt på rederikontorene

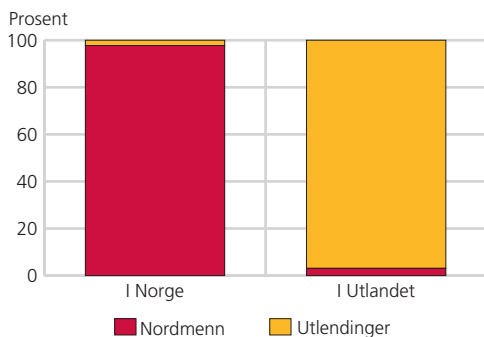
- Ved rederikontorene til medlemmene av Norges Rederiforbund var det i februar 2005 ansatt 9 220 personer. Av disse var knapt 53 prosent nordmenn.
- Lokaliseringen av rederikontoret avgjør i stor grad forholdstallet mellom nordmenn og utlendinger. I utlandet utgjorde nordmenn kun 3 prosent av de ansatte, mens de i Norge utgjorde 98 prosent per februar 2005 (figur 6.7.3).

Tabell 6.7.2. Norges Rederiforbund. Sysselsetting ved rederikontorene. Februar 2005

	Nordmenn	Utlendinger	Totalt
Totalt	4 865	4 355	9 220
I Norge	4 730	110	4 840
I utlandet	135	4 245	4 380

Kilde: Norges Rederiforbund.

Figur 6.7.3. Norges Rederiforbund. Andel ansatte ved rederikontorene. Februar 2005. Prosent



Kilde: Norges Rederiforbund.

Flest filippinere på norske skip

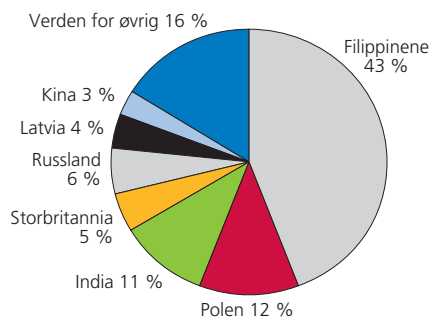
- Av utenlandske sjøfolk er det flest filippinere, drøyt 16 600 i februar 2005. Dette utgjorde 44 prosent av antall utenlandske sjøfolk i alt på norskregistrerte skip.
- Andre nasjoner som hadde mange sjøfolk på norskregistrerte skip, var Polen med 12 prosent og India med 11 prosent i februar 2005. De ulike nasjonenes andeler hadde holdt seg relativt konstant de siste årene, med unntak av India. Indiske sjøfolk utgjorde 9 prosent av de utenlandske sjøfolkene i 2003.

Fortsatt få kvinner på norskregistrerte skip

Sjøtransport har tradisjonelt vært en mannsdominert næring. Rikstrygdeverkets maritime arbeidstaker- og arbeidsgiverregister (MAAR) har med jevne mellomrom foretatt analyser av kjønns sammensetningen blant norske sjøfolk.

- Mannsdominansen har vært stabilt høy, men viser samtidig en svak nedgang (figur 6.7.5). Fra 1992 til 2005 gikk andelen menn ned fra 93 til 87 prosent.
- Den siste større analysen av kjønns sammensetningen ble foretatt i 2002. Den

Figur 6.7.4. Norges Rederiforbund. Andel utenlandske sjøfolk på norskregistrerte skip. Februar 2005. Prosent



Kilde: Norges Rederiforbund.

viste da at norskregistrerte skip sysselsatte 17 727 menn og 2 275 kvinner med norsk statsborgerskap.

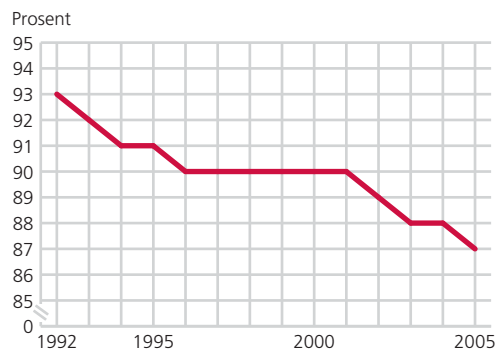
- Ingen større undersøkelse har vært foretatt siden 2002, og verdiene for årene 1999, 2000 og 2003 er estimert. Tallene for 2004 og 2005 er basert på et uttak fra Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister (MAAR).
- Det er en høyere andel kvinner på skip i innenriksfart enn i utenriksfart. I 2002 var det 5 917 norske menn og 1 077 norske kvinner sysselsatt i innenriksfart. Dette ga en mannsandel på 84,6 prosent.
- Innenfor utenriksfart var mannsandelen i 2002 på 90,4 prosent. Dette tilsvarte 9 948 norske menn. 1 061 norske kvinner arbeidet på norske skip i utenriksfart i 2002.

Tabell 6.7.3. Norske arbeidstakere på norskregistrerte skip. Andel menn. 1993, 1998 og 2002. Prosent

	Innenriks	Utenriks
1993	90,6	93,6
1998	87,1	91,9
2002	84,6	90,4

Kilde: Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister.

Figur 6.7.5. Norske arbeidstakere på norskregistrerte skip. Andel menn. 1992-2005. Prosent



Kilde: Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister.

Tabell 6.7.4. **Utenlandske arbeidstakere på norsk-registrerte skip. Andel menn. 1993, 1998 og 2002. Prosent**

	Innenriks	Utenriks
1993	93,8	97,8
1998	92,8	97,5
2002	76,0	97,6

Kilde: Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister.

- Blant utenlandske arbeidstakere på norske skip er mannsdominansen enda sterkere enn blant nordmenn. Dette gjør seg spesielt gjeldende i utenriks sjøfart der andelen menn har holdt seg tilnærmet stabil rundt 97,5 prosent.
- Innenfor innenriks sjøfart, og hva utenlandske arbeidstakere angår, er variasjonen i prosentandelen mellom kjønnene preget av at dette er små tall slik at noen få arbeidstakere fra eller til gir store prosentvise utslag.

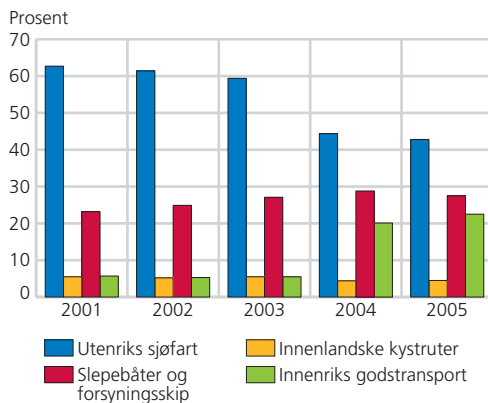
Redusert bemanning i utenriks sjøfart

Bemanningstall etter type fart kan belyses ytterligere med utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås strukturundersøkelse. Sysselsettingstallene er også i denne statistikken hentet fra Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret, men er justert mot andre registre, som blant annet register over arbeidsøskende hos NAV (Arbeids- og velferds-etaten). Tallene er høyere enn de som er presentert av Norges Rederiforbund, da ikke alle redere som driver sjøtransport fra Norge, er medlemmer av Rederiforbundet.

Dette gjelder også når vi inkluderer Rederiforbundets tall på ansatte ved rederikon-torene.

- I 2006 var 40,5 prosent av sysselsettingen i utenriks sjøfart med 9 647 ansatte av i alt 23 791 (tabell 6.7.5 og figur 6.7.6).
- Bedrifter innenfor innenlandske kyst-ruter samt slepebåter og forsyningsskip sysselsatte henholdsvis 27,0 og 25,6 prosent av antall ansatte i alt i sjøfarts-næringen.
- I 2004 ble 68 foretak innenfor offshore omkodet fra utenriks sjøfart til slepe-båter og forsyningskip (boks 6.1.2).

Figur 6.7.6. **Andel sysselsatte i bedrifter i de fire største næringene i sjøtransport. 2001-2006. Prosent**



Kilde: Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister, og Statistisk sentralbyrå.

Tabell 6.7.5. **Sysselsetting i bedrifter i sjøtransport. 2001-2006**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
I alt	23 774	23 692	23 336	22 568	22 934	23 791
Utenriks sjøfart	14 898	14 554	13 856	10 016	9 808	9 647
Innenriks godstransport	1 308	1 241	1 280	997	1 042	984
Innenlandske kysttruter	5 513	5 908	6 322	6 490	6 307	6 427
Slepebåter og forsyningskip	1 363	1 249	1 287	4 529	5 149	6 094
Kysttrafikk i Norge ellers	658	694	545	499	597	602
Transport på elver og innsjøer	34	46	46	37	31	37

Kilde: Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister samt strukturundersøkelsen i Statistisk sentralbyrå.

Denne omkodningen vises i sysselsettingstallene. Antall sysselsatte i disse 68 foretakene var i 2004 på 2 961 personer. På tross av denne omkodningen er tendensen i næringen åpenbar. Det blir færre ansatte i utenriks sjøfart og flere på slepebåter og forsyningskip.

- Det var en økning i antall ansatte på innenlandske kyststruter fra 2001 til 2004. Deretter har sysselsettingen vært stabil.
- Sysselsettingen innenfor innenriks godstransport gikk ned med 324 ansatte fra 2001 til 2006. Mens innenriks godstransport stod for 5,5 prosent av sysselsettingen i alt i 2001, var andelen på 4,1 prosent i 2006.
- De øvrige næringene, det vil si kysttrafikk i Norge ellers og transport på elver og innsjøer, har holdt seg relativt stabile hva angår sysselsetting.

Boks. 6.7.3. Definisjoner

Bemanning: Brukt om sysselsatte (sjøfolk) på norskregistrerte og norskkontrollerte skip.

Sysselsetting: Se definisjoner til kapittel 6.1 (boks 6.1.5).

Skipsregistrene **NOR** (Norsk Ordinært Skipsregister) og **NIS** (Norsk Internasjonalt Skipsregister) er forklart i definisjoner til kapittel 6.4 (boks 6.4.6).

Kilder

Norges Rederiforbund (www.rederi.no)

Maritimt arbeidstaker- og arbeidsgiverregister

7. Jernbanetransport

I de fleste land i Europa har både gods- og passasjertransporten gått tilbake siden 1960-tallet, sammenlignet med andre transportformer. Godstransporten er redusert også målt i absolutte størrelser. Det har vært en ganske parallell utvikling i Norge, men basert på data fra de siste tre årene kan det virke som om den negative trenden er brutt for både gods- og passasjertransport med jernbane.

Karl.Eirik.Engebretsen@ssb.no

7.1. Nøkkeltall for næringen jernbanetransport

I standard for næringsgruppering er næringshovedgruppen jernbanetransport plassert under næringsområdet landtransport og rørtransport. Næringen omfatter både frakt av passasjerer og gods. I Norge, som i de fleste andre land, er næringen dominert av noen få store, i hovedsak statseide aktører. I dette delkapittelet brukes strukturstatistikken til å belyse utviklingen i næringen. Dette er en ganske ny statistikk, og det er derfor ikke mulig å se utviklingen i et langt tidsperspektiv med utgangspunkt i denne statistikken. Statistikken gir imidlertid et bilde av en næring som slet tungt med negativ utvikling de første årene etter årtusenskiftet. Dette er de siste årene snudd til en ny oppgang.

Boks 7.1.1. Omfang av statistikken

Strukturundersøkelsen er en del av næringsstatistikken. Den gir detaljert informasjon om aktiviteten i næringen. Statistikken følger normen til EU-rådets forordning for strukturstatistikk. Strukturstatistikk for jernbanetransport ble første gang publisert for statistikkåret 1999. Statistikken benyttes av offentlige etater, private organisasjoner og enkeltpersoner. I Statistisk sentralbyrå brukes den i nasjonalregnskapet og i forskning og analysevirksomhet.

Fra 1. januar 2002 ble det gjennomført omfattende endringer i foretaksstrukturen innenfor jernbanetransport. Vi har derfor valgt å starte tidsserien for jernbanetransport i 2002.

I 2006 fikk foretaket Mantena, som er en fortsettelse av verksteddriften i Norges Statsbaner BA, endret næring fra jernbanetransport til reparasjon av jernbane- og sporvognmateriell. For at tidsserien skal være sammenlignbar, er Mantenas tall fjernet for årene 2002-2005 i hele underkapittelet, inklusiv figurer og vedleggstabell.

Vekst i omsetning etter 2004

- I 2002 var samlet omsetning for bedriftene innenfor jernbanetransport 4,2 milliarder kroner. Etter dette fulgte flere dårlige år, med en bunn i 2004 da omsetningen hadde falt til 3,8 milliarder kroner, eller med nesten 10 prosent.
- Deretter ble trenden snudd, og omsetningen for jernbanebedriftene steg til 4,0 milliarder kroner i 2005 og 4,3 milliarder i 2006.

Kontinuerlig nedgang i sysselsettingen

- Sysselsettingen innenfor jernbanetransport har falt siden tusenårsskiftet. I 2002 sysselsatte næringen 4 921 personer, mens den i 2006 var falt til totalt 4 000 personer sysselsatt innenfor jernbanetransport.

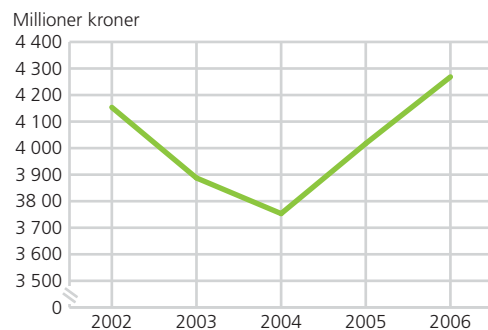
Økt verdiskaping fra 2002

- Fra 2002 til 2006 økte verdiskapingen (målt som bearbeidingsverdi) per sysselsatt. Veksten var spesielt sterk fra 2003 til 2005. I 2006 var verdiskapingen per sysselsatt 777 000 kroner, eller 72 prosent høyere enn i 2002.
- Verdiskapingen per sysselsatt innenfor jernbane er høy også sammenlignet med andre transportnæringer. For bedrifter innenfor godstransport på vei var verdiskapingen i 2006 på 461 000 kroner per sysselsatt, mens tilsvarende tall for rutebiltransport var 374 000 kroner.

Høyest omsetning i Sverige, men Danmark sysselsetter flest

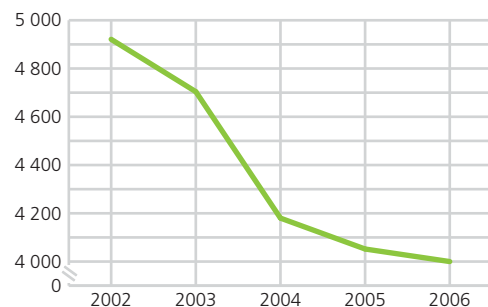
- De svenske foretakene innenfor jernbanetransport omsatte for 1 363 millioner euro i 2005, og var med dette desidert størst i Norden målt etter omsetning. Jernbaneforetakene i Finland omsatte for 762 millioner euro, mot Norges 502 millioner euro. De danske foretakene hadde lavest omsetning i 2005, med 312 millioner euro.

Figur 7.1.1. Jernbanetransport. Omsetning i bedrifter. 2002-2006. Millioner kroner



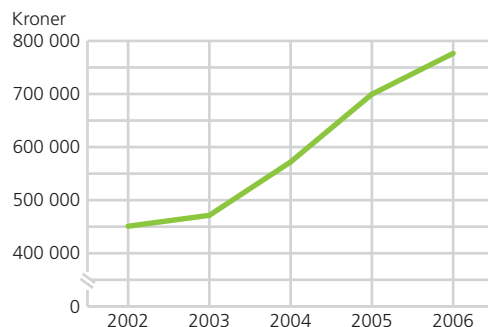
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 7.1.2. Jernbanetransport. Antall sysselsatte i bedrifter. 2002-2006



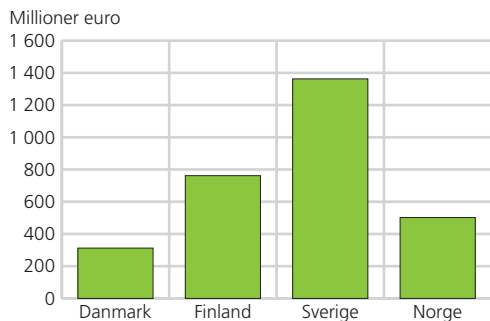
¹ Gjennomsnittlig antall personer i løpet av året. Fra og med 2004 er alle sysselsettingsopplysninger hentet fra Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret. For næringshovedgruppen jernbanetransport betyr dette lite for sammenlignbarheten.
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 7.1.3. Jernbanetransport. Verdiskaping per sysselsatt i bedrifter. 2002-2006. Kroner



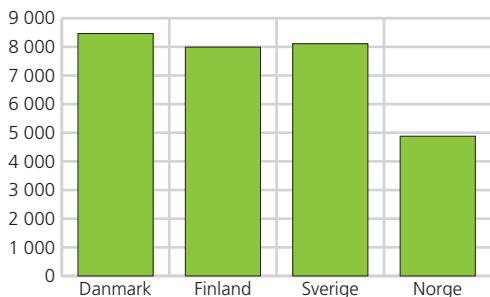
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 7.1.4. **Jernbanetransport. Omsetning for foretak i utvalgte land. 2005. Millioner euro**



Kilde: Statistisk sentralbyrå og Eurostat.

Figur 7.1.5. **Jernbanetransport. Sysselsatte i foretak for utvalgte land. 2005**



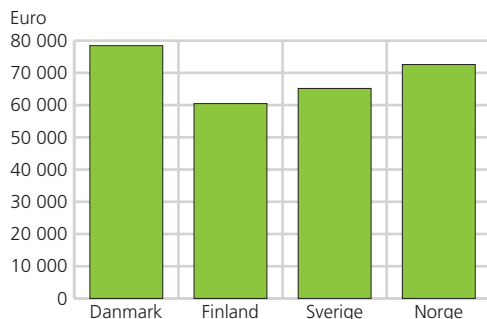
Kilde: Statistisk sentralbyrå og Eurostat.

- Det var flest sysselsatte i Danmark med 8 465 personer i 2005, tett fulgt av Sverige (8 108) og Finland (7 991). Norge skilte seg klart ut med betydelig færre sysselsatte enn de andre landene (4 880).

Høyest verdiskapning per sysselsatt i Danmark

- I 2005 var verdiskapningen per sysselsatt innenfor jernbanetransport 78 500 euro i Danmark, fulgt av Norge der verdiskapningen var 72 500 euro per sysselsatt, mens tilsvarende tall for Sverige var 65 000 euro og Finland 60 500 euro.

Figur 7.1.6. **Jernbanetransport. Bearbejningsverdi per sysselsatt i foretak for utvalgte land. 2005. Euro**



Kilde: Statistisk sentralbyrå og Eurostat.

Boks 7.1.2. Definisjoner

Næring: Næring er en beskrivelse av økonomisk aktivitet. Bedrifter og foretak næringsgrupperes på grunnlag av den virksomhet/art/bransje de i hovedsak tilhører. Hver enhet i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BOF), bedrift eller foretak, tildeles næringskode etter Standard for næringsgruppering. Standarden er først og fremst beregnet for bruk i offisiell norsk statistikk. Hovedformålet er å gi regler og retningslinjer for næringsklassifisering og entydige definisjoner av de statistiske enheter. Standarden for næringsgruppering har en hierarkisk inndeling med seks nivåer fra det øverste nivået som er næringshovedområde, til det laveste nivået som er næringsundergruppe. Den er en av de viktigste standardene i økonomisk statistikk og gjør det mulig å sammenligne og analysere statistiske opplysninger både nasjonalt/internasjonalt og over tid.

Foretak: I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet.

Bedrift: I SN 2002 er bedrift definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe.

Beliggenhet: Beliggenheten er i samsvar med kommuneinndelingen per 1. januar 2002. I enkelte næringer kan et foretak drive virksomheter i flere kommuner og fylker uten å være delt i flere bedrifter. I slike tilfeller er foretakets samlede virksomhet registrert der foretaket har sin kontordresse.

Sysselsetting: Med sysselsetting menes summen av eiere og lønnstakere. Eiere omfatter eiere av enkeltmannsfirma eller ansvarlig selskap som daglig arbeider i foretaket. Medeiere i aksje- og andelslag som har lønnet arbeid i foretaket, er ikke inkludert. Lønnstakere omfatter alle personer som arbeider for arbeidsgiveren, som har en ansettelseskontrakt, og som mottar kompensasjon for utført arbeid i form av lønn, gasje, honorarer, gratiale, naturalytelser og lignende. Midlertidig fraværende på grunn av sykdom, ferie, arbeidskonflikt og lignende er med, mens fravær på grunn av militærtjeneste er holdt utenfor.

Personer med mer enn ett arbeidsforhold vil kunne være telt med som sysselsatt i flere næringer. Sysselsettingstallene i strukturstatistikken viser et gjennomsnitt av antall sysselsatte i løpet av året.

Omsetning: Omsetning er definert som summen av godtgjørelse for salg til kunder, salg av handelsvarer og bruttoinntekt av annen næringsvirksomhet. Omsetning inkluderer leieinntekter og provisjonsinntekter, men ikke spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd eller gevinst ved salg av anleggsmidler. Merverdiavgift er ikke med i tallene.

Driftsinntekter: Som omsetning, men inkluderer også gevinst ved salg av driftsmidler og inntektsføring av negativ saldo. Offentlige avgifter vedrørende salg trekkes fra.

Driftskostnader: Sum av driftskostnader fra næringsoppgaven.

Lønnskostnader: Lønnskostnader omfatter lønn, feriepenger, honorarer, arbeidsgiveravgift til folketrygden, innberetningspliktige pensjonskostnader og andre personalkostnader. Lønnskostnader omfatter ikke godtgjørelse til eiere av enkeltmannsforetak eller ansvarlige selskap, eller godtgjørelse til familiemedlemmer uten fast lønn.

Produksjonsverdi: Med produksjonsverdi menes omsetning korrigert for endringer i beholdning av ferdige varer, varer i arbeid og varer og tjenester kjøpt for videresalg.

Bearbeidingsverdi (til faktorpriser): Som bearbeidingsverdi regnes summen av produksjonsverdi fratrukket kjøp av varer og tjenester (for andre varer og tjenester enn de som er kjøpt direkte for videresalg) og korrigert for endringer i beholdningen av råvarer og konsumvarer. Spesielle offentlige tilskudd for tilvirkede/solgte varer og andre offentlige tilskudd/refusjoner er inkludert.

Bruttoinvestering: Bruttoinvesteringer omfatter anskaffelser av fast kapital som bygninger og anlegg (unntatt boliger), maskiner, verktøy, redskap, inventar og transportmidler (unntatt til privat bruk), både nye og brukte. Påkostninger er lagt til, mens salg av brukt realkapital er trukket fra. Bruttoinvesteringer oppgis uten inngående merverdiavgift.

Vedleggstabell 7.1.1. **Jernbanetransport. Hovedtall for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2002-2006**

Nærings- undergruppe	Antall be- setting ¹ drifter	Syssel- setning ¹	Om- setning ²	Drifts- inn- tekter	Drifts- kost- nader	Lønns- ost- nader	Produk- sjons- verdi	Bearbei- dings- verdi ³	Brutto- investe- ringer
<i>Millioner kroner</i>									
60.1 Jernbane- transport									
2002	141	4 921	4 153,60	5 498,40	5 768,40	1 956,60	4 152,70	2 219,00	-965,5
2003	135	4 704	3 887,50	5 378,40	5 544,30	1 850,70	3 886,00	2 217,90	510,3
2004	118	4 180	3 753,30	5 209,80	5 141,00	1 800,70	3 747,80	2 390,90	435,9
2005	104	4 052	4 017,40	5 547,10	5 127,20	1 868,60	4 014,90	2 834,60	410,2
2006	99	4 000	4 268,40	5 849,40	5 351,30	2 073,60	4 267,30	3 106,10	327,6

¹ Gjennomsnittlig antall personer gjennom året. Fra og med 2004 er alle sysselsettingsopplysninger hentet fra Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret. Tallene er derfor ikke sammenlignbare mot tidligere årganger.

² Driftsinntekter fratrukket spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd og gevinst ved salg av anleggsmidler. Merverdiavgift er ikke med.

³ Til faktorpriser.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kilde

Eurostat (<http://epp.Eurostat.ec.Europa.eu>)

Statistisk sentralbyrå, strukturundersøkelsen (<http://www.ssb.no/emner/10/12/stvei/>)

Jan.Monsrud@ssb.no

7.2. Jernbanetransport. Gods- og passasjertransport

Den innenlandske jernbanetransportens nivå og utvikling i Norge er sammen med øvrige transportformer beskrevet på et aggregert nivå i kapittelet om innenlandske transportytelser. Her vektlegges de modale endringene over tid (underkapittel 3.1). I underkapittel 7.2 settes søkelyset på hva som kjennetegner jernbanetransporten spesielt.

Boks 7.2.1. Omfang av statistikken

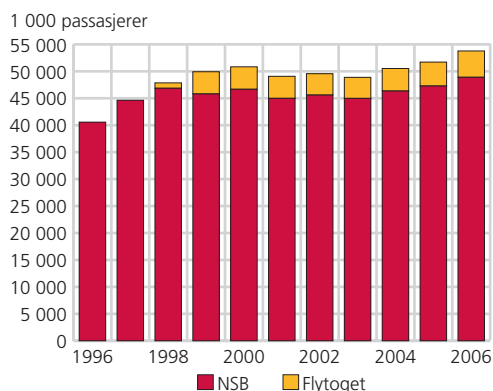
Kapittelet tar i hovedsak for seg de største transportørene av gods- og persontransport med jernbane i Norge. Disse står for nesten 100 prosent av transportene, og tidsseriedata er tilgjengelig. Dessuten, av hensyn til konfidensialitet, er det ikke oppgitt produksjonstall for de minste jernbaneoperatørene i Norge.

Boks 7.2.2. Jernbanetransportens fortrinn og dilemma

Det er åpenbart at jernbanetransporten har sine fortrinn sammenlignet med veitransporten i form av betydelig lavere ulykkesrisiko og mindre forurensning samtidig som den skaper lite forsinkelser for annen trafikk. Til tross for vekst i både gods- og passasjertransporten med jernbane de siste årene reduseres likevel andelen jernbanetransport i både Norge og i Europa for øvrig (se mer om dette i underkapittel 3.1). Begrensninger i infrastrukturen i form av liten andel dobbeltspor i Norge, for få lange kryssingsspor (ca. 130 kryssingsspor lengre enn 600 meter), redusert aksellast på enkelte strekninger, terminaler med kapasitetsbrist og manglende harmonisering av lastemoduler bidrar til dette. Når det gjelder å imøtegå den sterke internasjonale veksten i lastebiltransporten, lider jernbanetransporten av at denne har vært organisert ut fra nasjonale hensyn og nasjonale standarder. Liberaliseringen av tilgangen til jernbanenetene gjennom EUs «jernbanepakker» får dermed ikke full effekt grunnet interoperabilitetsbarrierene i form av forskjellig sporvidde, ikke standardisert strømtilførsel og forskjellige signalsystemer, blant annet (boks 7.2.6).

Vekst i antall jernbanereiser etter 2003

Figur 7.2.1. NSB¹ og Flytoget. Antall nasjonale² reiser med jernbane. 1996-2006. 1 000 passasjerer



¹ NSB AS og NSB Anbud AS for 2006.

² På- og avstigning i Norge (lokaltrafikk).

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Jernbaneverket.

- Det var drøyt 54 millioner nasjonale reiser med jernbane i 2006. NSB, medregnet NSB Anbud AS, og Flytoget stod for 99 prosent av disse (figur 7.2.1).
- Det var knapt 41 millioner jernbanereiser i Norge i 1996. Deretter fulgte noen år med betydelig årlig vekst, med en foreløpig topp i 2000 med drøyt 51,2 millioner jernbanereisende.
- At nedgangen i tallet på reiser ikke kom før 2001, er en direkte konsekvens av etableringen av Flytoget. Persontrafikken med NSB avtok allerede to år tidligere.
- Etter toppåret i 1998, med nesten 47 millioner reisende, falt tallet på reisende med NSB med om lag 2 millioner passa-

sjerer. Dette nivået på om lag 45 millioner passasjerer holdt seg de påfølgende fem årene. Fra og med 2004 økte tallet på reisende med NSB, og i 2005 ble det tidligere rekordåret 1998 passert med knapt 0,5 million passasjerer.

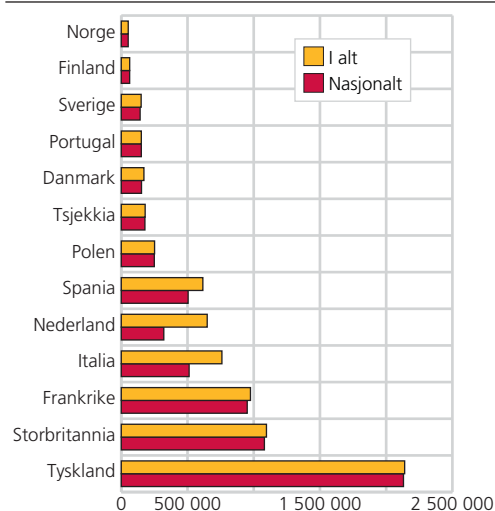
- Veksten i tallet på reisende med NSB fortsatte også i 2006 og nærmet seg 48,5 millioner, en vekst på 2,2 prosent sammenlignet med 2005.
- Flytoget kom så smått i gang i 1998, med 1 million reisende. Året etter økte tallet på passasjerer til drøyt 4,1 millioner. Bortsett fra en liten nedgang i 2002 og 2003 var dette nivået stabilt fram til og med 2004.
- Fra 2004 til 2005 økte antall reisende med Flytoget med 6 prosent. Ny vekst kom året etter med ytterligere 10 prosent, til nesten 4,9 millioner reisende i 2006. Basert på antall reisende med Flytoget til og med september 2007 tyder alt på at selskapet vil nå en ny milepæl med (drøyt) 5 millioner passasjerer i 2007.
- Mens trafikken med Flytoget nå utgjør om lag 10 prosent av NSBs trafikk, gjelder det samme 1:10-forholdet mellom Flytoget og Norges tredje mest trafikkerte bane, Flåmsbanen. Denne banen hadde nesten 537 000 reisende i 2006, en vekst fra 2005 med knapt 62 000, eller 13 prosent. Fra 2004 til 2005 var trafikkveksten på drøyt 3 prosent.
- Samtrafikken med utlandet er ubetydelig sammenlignet med lokal norsk trafikk. Den utgjør om lag 0,5 prosent av tallet på reiser i alt.

Nasjonale transporters dominerer

- I de fleste land i Europa domineres persontrafikken med jernbane av reisende med både på- og avstigning i hjemlandet (figur 7.2.2).

- Unntaket er Nederland spesielt, men også Italia og Spania har høy andel internasjonale reiser.
- Om lag 50 prosent av samtlige jernbanereiser i Nederland i 2005 var internasjonale reiser. I Italia og Spania var tilsvarende andel henholdsvis 32 og 18 prosent.
- Blant de nordiske landene er det Danmark, som Nordens jernbaneforbindelse til Nord-Europa, som har høyest andel samtrafikk med utlandet, med drøyt 10 prosent eller drøyt 18 millioner passasjerer i 2005. I Sverige var andelen 5 prosent (7,7 millioner) og i Finland og Norge bare 0,5 prosent i 2005.
- I Norge var det i 2005 (og i 2006) knapt 300 000 reisende til og fra Norge med jernbane.

Figur 7.2.2. Passasjertransport med jernbane i utvalgte land. I alt og nasjonalt. 2005. 1 000 passasjerer



Kilde: Eurostat (New Cronos).

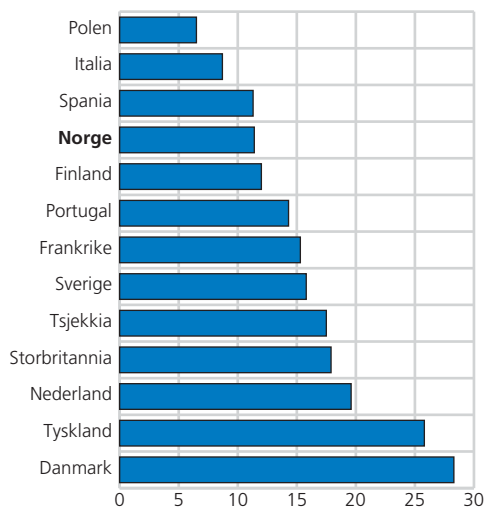
Mer enn 2 milliarder togreisende i Tyskland

- Selv om også Tyskland har lite samtrafikk med utlandet (samme andel som Norge), var det over 2,1 milliarder togreiser der i 2005. Dette var dobbelt så mange reiser som i både Storbritannia og Frankrike.
- Til sammenligning var det 52,5 millioner reisende med tog i Norge i 2005.

Toglandet Danmark

- Nesten 153 millioner passasjerer reiste innenlands med tog i Danmark i 2005. Dette var om lag tre ganger så mange reisende som i både Norge og Finland, og drøyt 10 000, eller 7 prosent, flere reisende enn i Sverige.

Figur 7.2.3. Passasjertransport med jernbane i utvalgte land. Antall nasjonale reiser med jernbane per innbygger i 2005



Kilde: Eurostat.

- Regnet per innbygger var det 28,3 nasjonale reiser med tog i gjennomsnitt i Danmark i 2005. Tyskland fulgte deretter med nesten 26 reiser (figur 7.2.3).
- Selv om persontrafikken med jernbane i Norge for tiden viser en positiv utvikling, er den beskjeden sammenlignet med de fleste land i Europa – også regnet per innbygger.
- Norge lå noe bak Finland, med henholdsvis 11,4 og 12,0 reiser per innbygger i gjennomsnitt i 2005. Tilsvarende tall for Sverige var 15,8.

Mer gods med jernbane

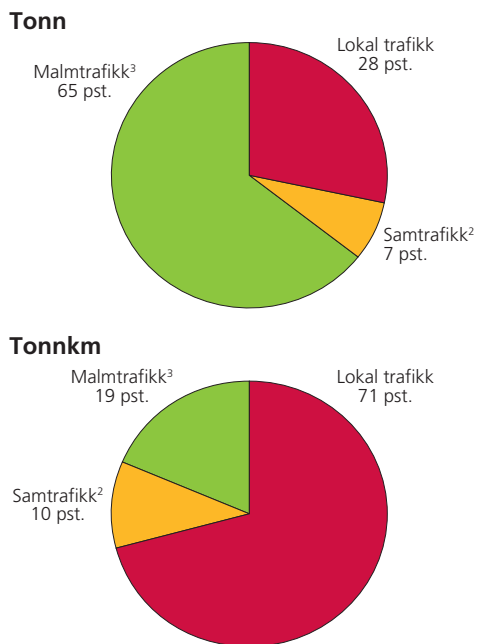
- I 2006 ble det transportert knapt 25 millioner tonn gods med jernbane i Norge. Dette var om lag på samme nivå som i 2005, men en vekst med drøyt 21 prosent fra 2002 (figur 7.2.4).
- Drøyt sju millioner tonn gods ble fraktet i lokaltrafikk. Dette tilsvarte en vekst fra 1996 på over 40 prosent. Samtrafikken med utlandet har vært relativt stabil, og har ligget innenfor 1,5-2,0 millioner tonn i årlig godsomslog i hele perioden.
- Godsmengden på Ofotbanen har variert betydelig fra 1996 til 2006. Den var som lavest i 1999, med om lag 11,5 millioner tonn. Etter dette har mengden gods transportert på denne banen stort sett økt fra år til annet. I 2006 ble nesten 16 millioner tonn malm transportert på Ofotbanen.

Boks 7.2.3. Nasjonale og internasjonale transportere

En nasjonal (lokal) transport omfatter alle transportere/reiser hvor av- og påstigning henholdsvis av- og pålesing er foretatt innenfor landets grenser. En internasjonal transport omfatter transporter/reiser som passerer grensen mellom to land. Ved beregning av transportarbeidet i samband med de internasjonale transportene skal kun strekningen i respektive land legges til grunn.

- Av figur 7.2.5 framgår at den lokale godstransporten med jernbane utgjorde 28 prosent av den samlede godsmengden, men hele 71 prosent målt som andel av transportarbeidet. Tilsvarende reduseres malmtransportens andel fra 65 til 19 prosent. Forklaringen er at den gjennomsnittlige transportlengden per tonn er nesten ni ganger større for lokaltrafikken enn for malmtransporten.
- Transportarbeidet for den lokale gods- trafikken viser noe variasjon fra 1996 til 2006. Den var som lavest i 2002 med knapt 1,7 milliarder tonnkilometer (figur 7.2.6). Etter dette har tallet på tonnkilometer økt årlig og utgjorde nesten 2,4 milliarder i 2006. Dette var en økning fra 1996 og 2005 på henholdsvis 30 og 7 prosent.

Figur 7.2.5. Godstransport med jernbane. Andel tonn og tonnkilometer¹, 2006. Prosent



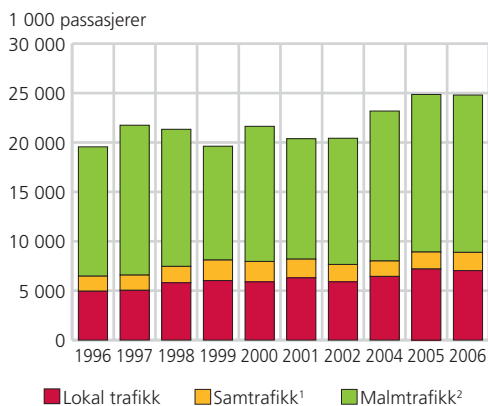
¹ Kun på norsk område.

² Samtrafikk med utlandet, eksklusiv malmtransport på Ofotbanen.

³ Malmtrafikk på Ofotbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Jernbaneverket.

Figur 7.2.4. Godstransport med jernbane. Transportmengde. 1996-2002 og 2004-2006. 1 000 tonn

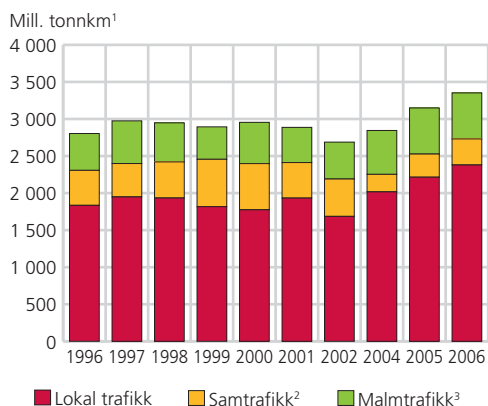


¹ Samtrafikk med utlandet, eksklusiv malmtransport på Ofotbanen.

² Malmtrafikk på Ofotbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Jernbaneverket.

Figur 7.2.6. Godstransport med jernbane. Transportarbeid. 1996-2002 og 2004-2006. Millioner tonnkilometer¹



¹ Kun på norsk område.

² Samtrafikk med utlandet, eksklusiv malmtransport på Ofotbanen.

³ Malmtrafikk på Ofotbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Jernbaneverket.

Endret strategi hovedårsaken til veksten i godstransport med bane?

Det er flere faktorer som har bidratt til veksten i transportmengde og transportarbeid de siste årene, det vil i praksis si CargoNets transporter. Bedre frekvens på togavgangene og bedre punktlighet pekes på av operatøren selv som forklaringsvariabler. Men en vesentlig del av årsaken til veksten er i følge operatøren også:

- Et mer spisset produkt i form av
 - containerisering og pendeldrift
 - faste togstammer mellom terminaler
 - hurtigere togframføring
- dreining av transporter fra råvare til ferdigvare
- en økning av det generelle transportbehovet

Infrastrukturen hindrer sterkere vekst i jernbanesektoren. Jernbaneverket har derfor, som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019, utarbeidet en strategi som beskriver både infrastrukturmessige og organisasjonsmessige grep i årene framover. Gjennomføringen av strategien inngikk som en del av transportetatens planforslag til nasjonal transportplan som ble lagt fram av etatene i desember 2007.

I følge strategibeskrivelsen vil Jernbaneverket legge til rette for en dobling av dagens kapasitet for kombitransporten (container,

vekselrak og semihengere) fram mot 2020 og en tredobling av dagens kapasitet fram mot 2040. Terminalutbygging og flere kryssingsspor er de viktigste grepene.

- Jernbaneverkets strategirapport «Godstransport på bane» finnes på følgende link: http://www.jernbaneverket.no/multimedia/archive/01720/Godstransport_p__b_1720617a.pdf

Polen ikke langt bak

- Tyskland er størst også når det gjelder godstransport med jernbane, men Polen fulgte tett etter med en transportert godsmengde på drøyt 291 millioner tonn i 2006 (figur 7.2.7).
- 228 millioner tonn ble både lastet og losset i Polen i 2006. Polen var med dette det landet i Europa som hadde den største nasjonale godstransporten. Dette tilsvarte et nivå på drøyt 4 prosent mer enn Tyskland og 225 prosent mer enn Frankrike.
- I motsetning til persontransport med tog er godstransporten i Danmark ubetydelig sammenlignet med andre land i Norden. Med drøyt 7 millioner tonn i 2006 var dette knapt en tredjedel av fraktet godsmengde med jernbane i Norge i 2006 (24 millioner tonn). Sammenlignet med både Sverige og Finland var det norske nivået likevel lavt.

Boks 7.2.4. Fra vognlast til containertransport

Det er gitt noen stikkord ovenfor til veksten i CargoNets transporter. I denne boksen beskrives spisingen av det tilbudte produktet noe nærmere. Før etableringen av CargoNet AS hadde NSB Gods påbegynt en prosess for å få mer av godset over i containere for å forenkle laste- og losseprosedyren (godshåndteringen). CargoNet ikke bare fortsatte denne strategien, men besluttet å legge ned sine siste tradisjonelle vognlasttog i 2003. Green Cargo AB kjører nå vognlast i Norge. CargoNet transporterer containere, vekslerak og semitrailere på tog med ensartede vogner og samme avgangs- og ankomstterminal for hele togsettet. Fordelen med denne typen lastebærere er at de er tilpasset kombinerte transportsystemer, og at de raskt kan løftes mellom tog og bil. CargoNet tilbyr også ytterligere «skreddersøm» for kunden gjennom sine systemtølgøsløsninger. Her blir lokomotiv, vogner og personell knyttet opp mot kundens behov. Store industribedrifter er blant kjøperne av systemtølgøsløsninger, og vareslagene er gjerne flis og tømmer. CargoNet har sikret seg tilgang til det internasjonale jernbanenettet gjennom samarbeidsavtaler med internasjonale operatører.

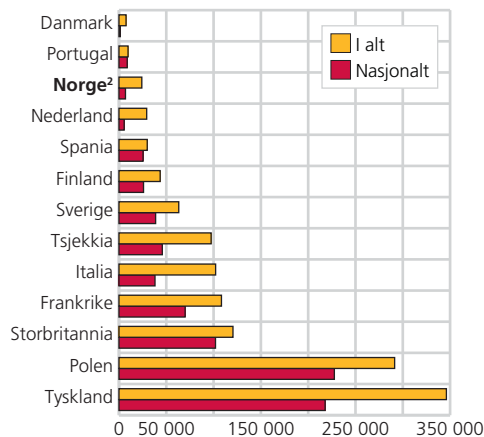
Betydelig andel internasjonale transporter

- Sammenlignet med persontransporten med jernbane er godstransporten langt mer internasjonal.
- I Tsjekkia, Italia, Nederland og Danmark er andelen internasjonal transport større enn den nasjonale. I både Danmark og Nederland er åtte av ti tonn lastet eller losset i et annet land, alternativt transittert.
- I Norge er det som tidligere omtalt, den internasjonale transporten som dominerer, målt i transportert godsmengde. Forklaringen til dette er at malmtransporten på Ofotbanen regnes som import (jernmalm). I tillegg er det noe eksport av olivin og kvartsitt på samme bane.

Mest transport av fast mineralsk brensel i Europa

- Av de om lag 1,5 milliarder tonn gods som ble fraktet med jernbane i EU-25 i 2005, utgjorde fast mineralsk brensel den desidert største andelen, drøyt 18 prosent. Dette tilsvarte knapt 270 millioner tonn. Også transportomfanget av både metall- og oljeprodukter var betydelig, med en andel på om lag 11 prosent hver.
- De to varegruppene matvarer/drikkevarer og korn utgjør en liten andel av den totale godstransporten med jernbane i EU-25, henholdsvis knapt 2 prosent hver i 2005.

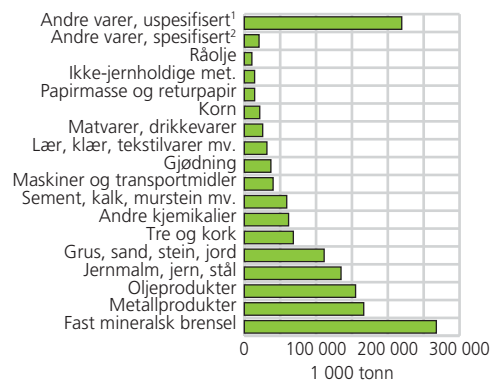
Figur 7.2.7. Godstransport med jernbane i utvalgte land. I alt og nasjonalt. 2006¹. 1 000 tonn



¹ 2005-tall for Storbritannia, Sverige, Nederland og Portugal.

² Malmtransporten på Ofotbanen er inkludert i «i alt»-tallene for Norge, men inngår ikke som en nasjonal transport. Kilde: Eurostat (New Cronos).

Figur 7.2.8. Godstransport med jernbane i EU-25. Transportmengde i alt, etter type vareslag. 2005. 1 000 tonn



¹ Ukjent vareslag (stor andel samlast i containere der vareslaget som oftest er ukjent for transportoperatøren).

² Spesifiserte vareslag, men slått sammen til én gruppe grunnet små kvanta. Kilde: Eurostat (New Cronos).

Boks 7.2.5. Mangelfull varegruppering

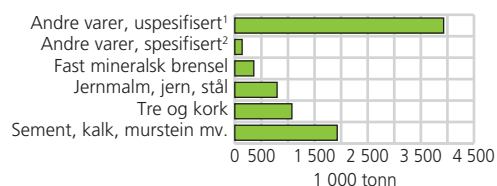
Kommentarene til andelene av de respektive varegruppene (figurene 7.2.8 og 7.2.9) må ses i lys av den store andelen uspesifisert. Dette gjelder spesielt CargoNets transporter hvor nesten hvert annet vareslag er ukjent (målt i tonn). Tilsvarende andel for EU-25 var 15 prosent i 2005 (gjennomsnitt for landene). Inkluderes malmtransporten på Ofotbanen, avtar andelen uspesifisert for Norge også til om lag 15 prosent. CargoNets kjernevirksomhet er containerfrakt. Dette forklarer den høye andelen uspesifisert vareslag. Vareslaget i containerne er som oftest ukjent for transportoperatøren (samlast).

Mye containertransport i Norge vanskeliggjør varespesifiseringen.

Knapt 2 millioner tonn sement, kalk, murstein med videre

- Sement, kalk, murstein med videre stod for en andel på drøyt 4 prosent, eller 59 millioner tonn, i EU-25 i 2005. Av CargoNets transporter i 2006 på 8,2 millioner tonn i alt stod denne varegruppen for nesten hver fjerde transport (figur 7.2.9).

Figur 7.2.9. Godstransport med jernbane. CargoNet. Transportmengde i alt, etter type vareslag. 2006. 1 000 tonn



¹ Ukjent vareslag (stor andel samlast i containere der vareslaget som oftest er ukjent for transportoperatøren).

² Spesifiserte vareslag, men slått sammen til én gruppe grunnet små kvanta. Kilde: CargoNet AS.

- Transport av tre og kork utgjorde nesten 1,1 millioner tonn i 2006, en andel på drøyt 13 prosent av CargoNets transporter. I EU-25 var andelen om lag 5 prosent.
- Jernbanetransport med jernmalm, jern og stål stod for om lag 10 prosent av transportene i både CargoNet og EU-25, målt i tonn. Inkluderes malmtransporten på Ofotbanen, økte denne varegruppens andel til nesten 70 prosent i 2006 samtidig som transport av sement, kalk, murstein med videre reduseres til 8 prosent.

Regionale transporter i Norge

- For 2005 er det innhentet data fra NSB og CargoNet om henholdsvis tallet på reisende og transportmengde etter region (landsdel) for henholdsvis påstigning/avstigning og for pålesing/avlesing i Norge (tabellene 7.2.1 og 7.2.2).
- Trafikken innenfor landsdelene er dominerende, og utgjorde hele 46 millioner av alle reiser i 2005. Dette tilsvarte en andel av samtlige nasjonale reiser i Norge på noe over 88 prosent.
- Trafikken innenfor området Oslo/Akershus er i særklasse hva tallet på reisende angår. I 2005 var det nesten 37 millioner reiser med både på- og avstigning i denne landsdelen, en andel på 70 prosent av samtlige reiser.
- Trafikken mellom Oslo/Akershus og øvrige landsdeler utgjorde om lag 2,2 millioner reiser i begge retninger.
- Transporten til og fra Oslo/Akershus dominerer den nasjonale godstrafikken med jernbane. 1,8 millioner tonn gikk fra Oslo/Akershus til andre regioner, mens knapt 1,3 millioner tonn gikk i motsatt retning. Den største andelen av samtrafikken er mellom Oslo/Akershus og Vestlandet.
- Transporten innenfor regionen Oslo/Akershus utgjorde nesten 1,1 millioner tonn.
- Transporten innenfor Nordland fylke i regionen Nord-Norge var på drøyt 1,5 millioner tonn i 2005. Målt i tonn transportert utgjorde dette 22 prosent av den nasjonale godsmengden i alt. Tallene representerer CargoNets transporter for Rana Gruber AS fra Storforshei til Mo i Rana.
- For flere detaljer om passasjer- og godstrafikken med jernbane i Norge, se: <http://www.ssb.no/emner/10/12/10/jernbane/>

Tabell 7.2.1. **Nasjonal persontransport med jernbane, etter region for på- og avstigning. 2005. Reiser**

Region for påstigning	Region for avstigning						
	Oslo og Akershus	Hedmark og Oppland	Sør-Østlandet ¹	Agder og Rogaland	Vestlandet ²	Trøndelag ³	Nord-Norge ⁴
Oslo og Akershus	36 944 185	394 256	859 084	315 365	451 667	171 670	18 077
Hedmark og Oppland	382 428	797 498	21 119	4 193	5 323	137 203	223
Sør-Østlandet ¹	867 675	22 527	2 899 087	32 918	86 252	27 433	42
Agder og Rogaland	322 619	4 013	31 045	3 036 531	200	75	13
Vestlandet ²	444 667	5 393	86 252	190	1 262 298	160	50
Trøndelag ³	178 537	137 313	27 433	80	140	1 336 931	162 718
Nord-Norge ⁴	19 194	233	44	10	40	162 718	55 292

¹ Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark. ² Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. ³ Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. ⁴ Nordland, Troms og Finnmark.

Kilde: NSB AS.

Tabell 7.2.2. **Nasjonal godstransport med jernbane, etter region for på- og avlesning. 2005. Tonn**

Region for påstigning	Region for avstigning						
	Oslo og Akershus	Hedmark og Oppland	Sør-Østlandet ¹	Agder og Rogaland	Vestlandet ²	Trøndelag ³	Nord-Norge ⁴
Oslo og Akershus	1 095 104	0	0	391 344	629 453	590 275	200 557
Hedmark og Oppland	0	0	0	0	0	0	0
Sør-Østlandet ¹	0	0	680 977	0	0	0	0
Agder og Rogaland	323 498	0	0	0	0	0	0
Vestlandet ²	571 412	0	0	0	0	0	0
Trøndelag ³	229 874	0	0	0	0	0	321 651
Nord-Norge ⁴	146 408	0	0	0	0	342 981	1 526 346

¹ Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark. ² Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. ³ Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. ⁴ Nordland, Troms og Finnmark.

Kilde: CargoNet AS.

Boks 7.2.6. Liberalisering av jernbanesektoren

EU ser med bekymring på forskyvningen i den modale balansen i retning av veitransport. Nedbyggingen av grensene gjennom etableringen av et indre marked gav ytterligere grobunn for vekst i godstransporten på vei, et marked for øvrig også Norge fikk tilgang til gjennom EØS-avtalen (EUs indre marked for varer, tjenester, personer og kapital). EU ønsker derfor en bedre tilrettelegging for transport på bane.

Arbeidet startet opp i 1998, og første delmål ble nådd i form av at Europarådet vedtok tre direktiver i februar 2001 (Jernbanepakke I) der hovedformålet var å få landene til å implementere nødvendige lover og regler for å muliggjøre tilgang til jernbanenettet for andre lands operatører. Jernbanepakke I krevde også et skille mellom hovedoperatør og infrastrukturforvalter, noe Norge allerede hadde gjennomført gjennom opprettelsen av Jernbaneverket i 1996. Den første jernbanepakken rommet også krav til lisensiering av jernbaneoperatørene og definerte også hvilke krav operatørene måtte oppfylle for å erverve lisens. Denne jernbanepakken er felles for samtlige operatører i Europa. I tillegg ble det også satt krav til felles sikkerhets sertifikat og regler for tildeling av spor (sportilgangsavtale).

I 2002 godkjente EU-kommisjonen Jernbanepakke II, og i mars 2004 ble den siste «pakken» godkjent. Viktig i Jernbanepakke II var kravet til grenseoverskridende godstransport (import/eksport) av operatører fra andre land fra og med januar 2006. Norge hadde allerede åpnet for dette 15. mars 2003. Jernbanepakke II krevde dessuten en ytterligere åpning av de enkelt lands jernbanenett i form av kabotasje fra og med januar 2007. Det vil si at utenlandske operatører skal ha mulighet for å drive godstransport i et annet land på lik linje med nasjonale operatører. 1. januar 2007 ble også det norske jernbanenettet åpnet for utenlandske selskaper som ønsker å kjøre godstog i Norge. Jernbanepakke III åpner for full markedstilgang for den internasjonale passasjertransporten med jernbane i 2010. Norge har allerede tillatt dette (Oslo–Stockholm), men det er ikke tillatt å ta med passasjerer innenlands på disse transportene.

Flere detaljer om Jernbanepakke I–III kan finnes på følgende linker:
http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_en.htm

Et harmonisert regelverk og bestemmelser som mer eller mindre vil sidestille fremmede og nasjonale operatører, er en nødvendig forutsetning for en effektiv og globalisert jernbanetransport. For at dette skal bli en reell situasjon, vil det være minst like viktig å få gjort noe med nåværende interoperabilitetsbarrierer landene mellom. Se boks 7.2.2 samt underkapittel 2.2 om bane.

Boks 7.2.7. Definisjoner

Container: Beholder som er beregnet på både bulk og stykk gods. Den behandles under lasting, lossing og transport som én enhet og håndteres mekanisk.

Vekselflak: Container med støttebein. Mest brukt i kombinerte transporter mellom bil, bane og båt.

Semitrailer: Tilhenger som tilkobles trekkvogn (bil).

Vognlast: Omfatter et vareparti stort nok for bestilling av en hel vogn. Et tradisjonelt vognlasttog består av ulike typer godsvogner med ulik last, avsender- og mottakeradresse.

Kilder

Jernbaneverket (<http://www.jbv.no>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Eurostat (http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html)

NSB AS (<http://www.nsb.no>)

CargoNet AS (<http://www.cargonet.no/>)

Jan.Monsrud@ssb.no

7.3. Jernbanetransport. Rullende materiell

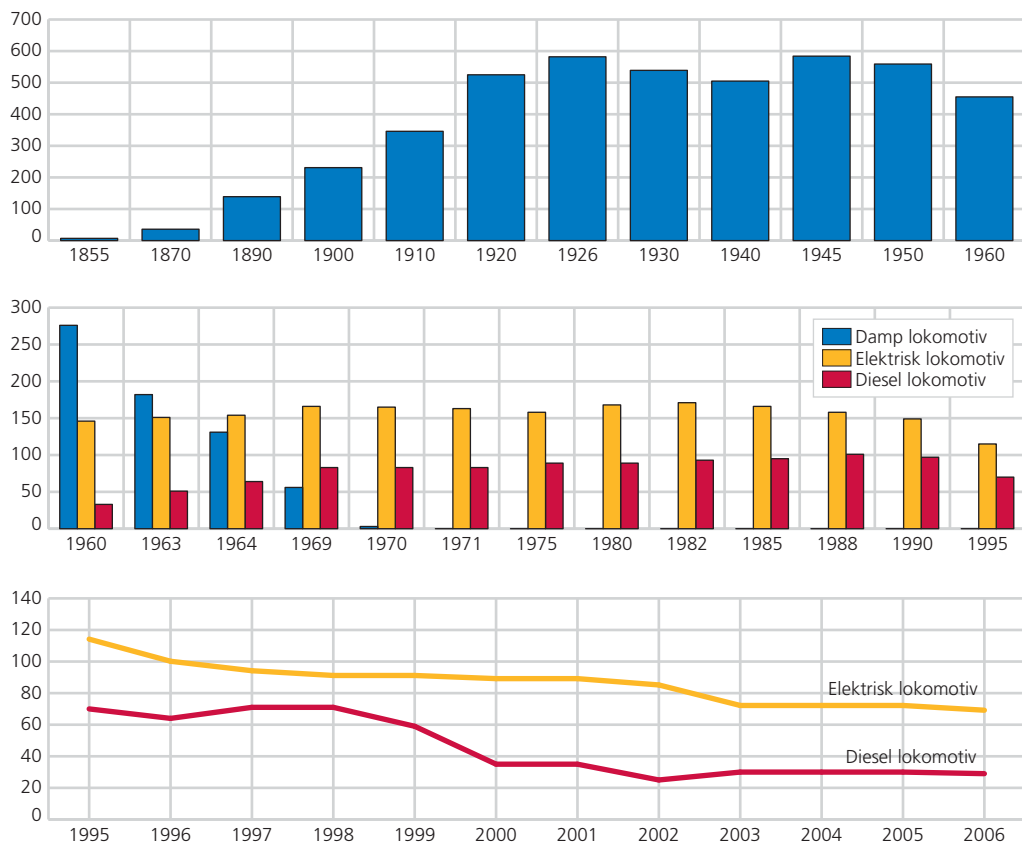
Det har vært en betydelig sanering av materiellparken i jernbanesektoren over tid. Også antall gods- og passasjervogner er sterkt redusert. Til tross for dette viser statistikken en vekst i jernbanetransporten de siste årene for både person- og godstransport. Mye av forklaringen finnes i omstruktureringen av den norske jernbanesektoren med bakgrunn i internasjonale retningslinjer om liberalisering og konkurranse på sporet.

Boks 7.3.1. Omfang av statistikken

Bortsett fra malmtransporten på Ofotbanen mellom Kiruna og Narvik er det NSB og CargoNet som står for hovedvekten av jernbanetransporten i Norge. Omtalen av utviklingen i det rullende materiellet vil derfor i hovedsak være knyttet til disse aktørene.

Nesten en halvering i tallet på lokomotiver fra 1995 til 2006

Figur 7.3.1. Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall lokomotiver¹



¹ Eksklusiv skiftelokomotiver.

Kilde: NSB Konsern (Nøkkeltall), NSB AS og Statistisk sentralbyrå (NOS Samferdselsstatistikk).

Boks 7.3.2. Vekk med dampen

Det ble i 1955 satt i gang et program for å fjerne damplokomotivene fra banen – det såkalte «Vekk med dampen-programmet». Dette var motivert ut fra økt effektivitet og reduserte drifts-kostnader. NSB la fram beregninger som viste at merutgiftene ved ikke å gå bort fra dampdriften var i størrelsesorden 50-70 millioner kroner årlig. Selv om argumentene først og fremst var økonomisk motivert, ble det nok også i Stortingets behandling lagt vekt på at røyk- og sotplagen hadde blitt et åpenbart problem i form av lokal luftforurensing. Planen var så godt som gjennomført i 1965, og fullstendig i 1970. Diesellokomotivtypen Di.3 var den lokomotivtypen som mer enn noen annen markerte overgangen fra damp til mer moderne trekraft på norske jernbaner. Inntil hele Bergensbanen og Dovrebanen ble elektrifisert (henholdsvis 1964 og 1970) var Di.3 mye brukt på disse banene selv om denne lokomotivtypen forbindes mest med Nordlandsbanen, Rørosbanen, Valdresbanen og Solørbanen. I perioden 1954 til 1969 satte NSB i drift til sammen 35 lokomotiver av denne typen. Først ved utgangen av 2000 tok NSB denne lokomotivtypen ut av drift. Fem lokomotiver ble i 2001 kjøpt opp av Ofotbanen AS og blir hovedsakelig brukt til tømmertransport. Disse har fått en mørkegrønn farge med gule og hvite detaljer.



Di.3a 631 på Norsk Jernbanemuseum, Hamar.
Foto: Terje Knudsen © 1996.

- 1. september 1854 kjørte det første toget mellom Christiania og Eidsvold. Ved utgangen av 1855 var det sju lokomotiver i Norge (figur 7.3.1).
- I 1883 ble forvaltningsbedriften NSB etablert. Dette førte til større tempo i utbyggingen av nye baner. I 1890 var tallet på lokomotiver steget til 139, og det kom til ytterligere drøye 90 i løpet av påfølgende tiåret.
- Fra midten av 1920-tallet til rundt 1950 var tallet på lokomotiver relativt stabilt rundt 550 (559 i 1950). I 1960 var antallet sunket til 455.
- Ved utgangen av 1960 var andelen lokomotiver drevet med damp, elektrisitet og diesel henholdsvis 61 prosent, 32 og 7 prosent. Først i 1964 måtte de dampdrevne lokomotivene se seg passert av de elektrisk drevne lokomotivene i antall.
- Nedgangen i lokomotivbestanden fortsatte også fra 1960 til 1970, men denne nedgangen må i sin helhet tilskrives utfasingen av damplokomotivene (boks 7.3.2). Om disse lokomotivene holdes utenfor, var det en netto tilgang dette tiåret på 70 lokomotiver. I løpet av 1970 ble de tre siste damplokomotivene tatt ut av trafikken.
- Det skjer også en annen markant strukturendring i tiårsperioden 1960 til 1970 idet tallet på diesellokomotiver øker med 50, eller med drøyt 150 prosent, til 83. Tallet på elektriske lokomotiver økte med 19, eller 13 prosent, i samme tidsrom.

Boks 7.3.3. Øvrige mest brukte lokomotiver

CargoNet disponerer om lag 70 prosent av NSB-konsernets samlede lokomotivpark. Knappt halvparten er dieseldrevne av typen CD 66 og Di 8 med henholdsvis seks og 19 lokomotiver. CD 66 er et seks-akslet diesellokomotiv, bygget i 2003, med en trekkraft på 2 350 kW (3 200 hk) som benyttes i godstrafikken på Nordlandsbanen. Di 8 er eldre og betydelig mindre og var den lokomotivtypen som sammen med Di 6 (som ble en fadese) overtok godstogene etter Di.3 på midten av 1990-tallet. Selskapets elektrisk drevne lokomotivpark består av El 14 og El 16. El 16 er den nyere versjonen, bygget i 1977-1984, med 6 050 hk. Disse lokomotivene ble opprinnelig satt i drift av NSB i den krevende (vinter)trafikken på Bergensbanen, men noen ble senere overført til NSB Gods (nå CargoNet), mens resterende etter hvert ble solgt til andre operatører. Etter mye problemer med El 17 tok NSB i bruk 22 lokomotiver av typen El 18 i 1996 og 1997. Lokomotivet yter hele 5 400 kW (7 340 hk), har en topphastighet på 200 km/t og er tatt i bruk i persontrafikken på Sørlandsbanen, Bergensbanen, Dovrebanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

- Fra 1970 til 1990 er det små endringer i antall lokomotiver. To milepæler på 1980-tallet kan nevnes; i 1982 og 1988 nås en topp i tallet på elektrisk drevne og dieseldrevne lokomotiver med henholdsvis 171 og 101.
- Fra 1990 til 2006 reduseres antall lokomotiver fra 246 til 99. Antallet elektrisk drevne lokomotiver halveres i denne perioden, mens tallet på diesellokomotiver ble redusert til under en tredjedel.

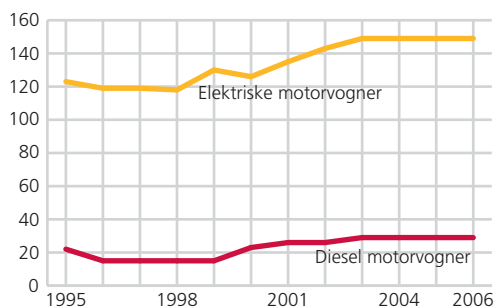
Flere motorvogner

- Om lag 30 prosent eller 30 av NSB konsernets lokomotiver går i norsk persontransport. Dette kan virke knapt, men denne kapasiteten skal suppleres med motorvognene. En motorvogn er en jernbanevogn med motor. Disse blir satt sammen med mellomvogner til motorvogsett.

Boks 7.3.4. Togtyper

NSB opererer med mange togtyper. Togtype 7 benyttes for det meste som vogner til El 18-lokomotivet, mens andre togtyper er basert på motorvogner som trekkraft, for eksempel togtype 69. Denne togtypen har i mange år vært «arbeidshesten» i lokaltrafikken og er det toget som hvert år transporterer flest mennesker i Norge. Togene er bygget i perioden 1970-1983 og blir gradvis erstattet av ny type 72 – også dette et elektrisk motorvogntog. Togtype 72 kjøres med fire vogner hvorav én motorvogn i hver endselikk at togsettene slipper å snu ved endestasjoner. NSB har nesten 40 motorvogner av denne typen som ble bygget i 2001-2005.

Figur 7.3.2. Jernbane. NSB AS. Rullende materiell. Antall motorvogner



Kilde: NSB AS.

- Mens det var en reduksjon i tallet på NSBs og CargoNets lokomotiver fra 1995 til 2005 med 46 prosent, økte antall motorvogner med nesten 23 prosent, eller knapt 35 vogner, i samme tidsrom (figur 7.3.2).
- Av økningen i tallet på motorvogner var ti av disse dieseldrevne.
- Etter en liten nedgang i tallet på både diesel- og elektrisk drevne motorvogner fram mot slutten av 1990-tallet var det en relativt betydelig vekst i antall dieseldrevne motorvogner rett etter millenniumskiftet. Veksten i tallet på elektrisk drevne motorvogner pågikk noe lenger, nærmere bestemt til 2004, for deretter å flate ut.

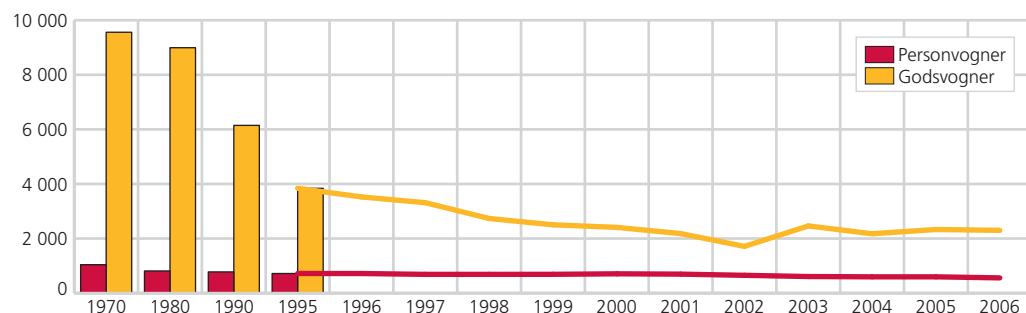
Sanering av vognparken

- Mens tallet på godsvogner ble redusert fra om lag 9 500 i 1970 til 2 300 i 2006, gikk antall personvogner ned fra nesten 1 050 til 560 i samme periode (figur 7.3.3).
- Dette tilsvarte en relativ nedgang i antall godsvogner på drøyt 75 prosent og personvogner på 46 prosent.
- Fra 1970 til 1998 ble tallet på personvogner og godsvogner redusert med henholdsvis 34 og 71 prosent. I samme tidsrom var nedgangen i persontogenes samlede sitte- og sovekapasitet på 19 prosent, mens godsvognparkens samlede bæreevne ble redusert med knapt 46 prosent. Reduksjonen i tallet på vogner er således delvis kompensert ved en mindre nedgang i vognparkens totale kapasitet.
- Tilsvarende kapasitetstall er ikke tilgjengelig etter 1998, men CargoNet kan bekrefte at tendensen til å erstatte eldre materiell med vogner med flere akslinger og større kapasitet, har fortsatt også de siste årene.

Strukturelle endringer og bedre effektivitet

- Til tross for en betydelig sanering av materiellet, som bare delvis er kompensert av vogner med større kapasitet, viser statistikken likevel en vekst i person- og godstrafikken de siste årene, målt i både volum og transportarbeid. Det må derfor være de strukturelle endringene som er gjennomført i sektoren, som kan forklare dette.
- NSB er ikke lenger noen form for forvaltningsbedrift men et statsaksjeselskap med strengere krav til lønnsomhet. Dette medfører blant annet strengere krav til raskere turnering av materiell og økt kapasitetsutnyttingsgrad. Det blir dermed ikke behov for like mange vogner som tidligere.
- Situasjonen er tilsvarende for CargoNet som i 2003 avsluttet NSB Gods' påbegynte overgang til containerisering av godset ved å avvikle vognlastgodset i tradisjonell forstand. Det ble dermed slutt på at godsvognene ble stående på et sidespor hos kunden i flere dager for opplasting. På- og avlesing av containere og vekselflak skjer nå på spesialvogner på godsterminalene.

Figur 7.3.3. Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall personvogner¹ og godsvogner²



¹ Eksklusiv styre- og mellomvogner i motorvognsett fra og med 2000.

² Inklusiv CargoNet AB (heleid datterselskap som står for aktiviteten i Sverige) fra og med 2003.

Kilde: NSB Konsern (Nøkkeltall), NSB AS og Statistisk sentralbyrå (NOS Samferdselsstatistikk).

Andre norske operatører

- Flytoget AS har siden oktober 1998 hatt 16 togsett i drift. Togsettet GMB type 71 ligner NSBs type 73 (Signaturtoget), men har ikke kringemekanisme og ikke fire, men tre vogner: én motorvogn i begge ender og én vogn i midten. Vognene har en kapasitet på om lag 170 sitteplasser til sammen. Flytoget vil fra 10. januar 2009 og ut oktober ha supplert vognparken med ytterligere 16 mellomvogner.
- Ofotbanen AS (OBAS) disponerer blant annet 48 godsvogner, 59 tømmervogner og 22 passasjervogner i tillegg til tre motorvognsett. Selskapet har fem diesellokomotiver av typen Di3 (boks 7.3.2) samt mindre elektriske universallokomotiver beregnet for både person- og godstrafikk av typen El 13.

Boks 7.3.5. Historikk

Oppfinnelsen av dampmaskinen la grunnlaget for utviklingen av jernbanen. Det første lokomotivet ble konstruert av briten R. Trevithick i 1804, men det var G. Stephenson som skapte grunntypen for etterkrigstidens lokomotiver. Han konstruerte sitt første lokomotiv i 1814. I 1825 bygde han verdens første virkelige jernbane mellom Stockton og Darlington i Nord-England. Den ble åpnet i 1825. Norges første jernbane, Hovedbanen mellom Christiania (Oslo) og Eidsvoll, ble åpnet i 1854. Anleggsleder var Stephensons sønn Robert, og kapitalen norsk og engelsk. Reisetiden mellom hovedstaden og Eidsvoll ble redusert fra én dag til om lag tre timer. I 1857 vedtok Stortinget at staten selv skulle stå for jernbanebyggingen. De to første statsbanene kom i gang i 1862 på strekningen Hamar-Grundset og Lillestrøm-Kongsvinger.

Boks 7.3.6. Definisjoner

Motorvogn: Jernbanevogn med motor og sitteplasser.

Motorvogntog: Utover motorvogn er det mellomvogn(er) og styrevogn, jamfør for eksempel Flytoget AS.

Container: Beholder som er beregnet på både bulk og stykkgoods. Den behandles under lasting, lossing og transport som én enhet og håndteres mekanisk.

Vekselflak: Container med støttebein. Mest brukt i kombinerte transporter mellom bil, bane og båt.

Vognlast: Omfatter et vareparti stort nok for bestilling av en hel vogn. Et tradisjonelt vognlasttog består av ulike typer godsvogner med ulik last, avsender- og mottakeradresse.

Kilder

CargoNet AS (<http://www.cargonet.no/>)

NSB AS (http://www.nsb.no/om_nsb/fakta_om_tog/)

NSB konsern – nøkkeltall om blant annet rullende materiell

NSBs På sporet nr. 100, utgitt i desember 1999

Store norske leksikon

Flytoget AS (<http://www.flytoget.no>)

Ofofbanen AS (<http://www.ofotbanen.no/materiell.asp?menu=materiell>)

Jernbaneverkets nyhetsarkiv

8. Lufttransport

Norge har en spredt bosetning der mange har behov for å reise hurtig og langt, og gjerne fram og tilbake på samme dag. Lufttransport er da ofte det eneste reelle alternativet. I Norge er det bygd ut en god infrastruktur for lufttransport. Kortbanenettet i distriktene bidrar til økt tilgjengelighet, både innenfor og mellom landsdeler. De store lufthavnene i regionsentrene betjener reisende fra og til kortbanenettet, i tillegg til passasjerer fra sitt eget nærområde. De større lufthavnene har også en større andel av utenlandstrafikken og chartertrafikken.

Terje.Gjertsen@ssb.no

8.1. Nøkkeltall for næringen lufttransport

Lufttransport består av næringsundergruppene ruteflyging og annen flyging. Vi benytter lufttransporttjenester hyppig når vi reiser, både i forbindelse med arbeid og ferie. Næringen er viktig for det norske folk, og får også stor oppmerksomhet fra media og politikere. Lufttransporten er i høy grad en regulert næring som må forholde seg til både nasjonale og internasjonale bestemmelser.

Boks 8.1.1. Omfang av statistikken

Strukturundersøkelsen er en del av næringsstatistikken. Den gir detaljert informasjon om aktiviteten i næringen. Statistikken følger normen til EU-rådets forordning for strukturstatistikk. Strukturstatistikk for innenriks lufttransport ble første gang publisert for årgangen 1998. SSBs strukturundersøkelse gir nøkkelvariabler om aktivitet og produksjon for en rekke næringer. Tallene for flyselskapet SAS er fram til og med 2004 blitt beregnet etter statens eierandel (2/7) i SAS-konsortiet. Fra og med 2005 er SAS behandlet som alle andre foretak i strukturstatistikken. Det vil si at den omsetning som rapporteres, er den som er registrert hos norske bedrifter i Norge.

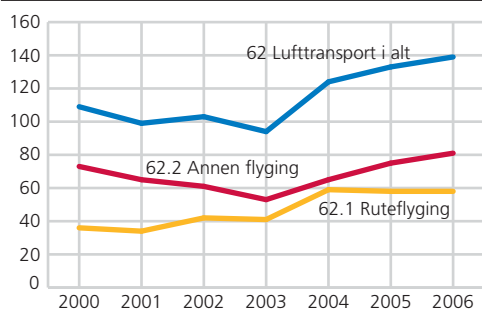
Boks 8.1.2. Luftfartsloven

Luftfartsloven regulerer sivil og militær luftfart. Konesjon til å drive utelukkende innenlands rute-fart gis kun til personer, foretak eller andre som regnes som norske. For flytrafikk mellom Norge og utlandet er kravet om norsk nasjonalitet mindre strengt, men selskaper som skal drive slik rute-fart, må likevel ha konesjon fra norske myndigheter eller fra myndigheter i land som Norge har avtale med.

85 foretak og 139 bedrifter innenfor luftrtransport i 2006

- Av de 85 foretakene (figur 8.1.2) og 139 bedriftene (figur 8.1.1) innenfor luftrtransport i 2006 var det flest i næringshovedgruppen annen flyging. Det var 81 bedrifter og 69 foretak som drev med slik flyging i 2006.
- Annen flyging inkluderer foretak og bedrifter som driver med helikopterflyging, charterflyging og annen ervervsmessig flyging som ikke følger oppsatte ruter. Blant annet er det en betydelig transport av personer og gods til og fra kontinentalsokkelen.

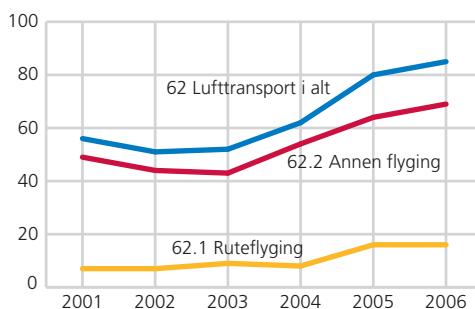
Figur 8.1.1. Luftrtransport. Antall bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Antall foretak innenfor ruteflyging ble doblet fra 8 i 2004 til 16 i 2005. Det ble likevel ikke flere bedrifter i næringen. Hovedårsaken til dette var en omstrukturering av SAS-konsernet (boks 8.1.3) og at en del inaktive bedrifter i næringen ble slettet. Antallet bedrifter og foretak holdt seg stabilt fra 2005 til 2006.
- Ruteflyging består av bedrifter og foretak som driver flyging etter hovedsakelig faste, oppsatte ruter. Ruteflyging er dominert av noen få store enheter som flyr både innenlands og utenlands.

Figur 8.1.2. Luftrtransport. Antall foretak, etter næringshovedgruppe. 2001-2006



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boks 8.1.3. Omstrukturering av SAS-konsernet

SAS ble opprettet i 1946 som et fERNasjonalt konsortium av de nasjonale flyselskapene i Norge, Sverige og Danmark. Konsortiumsavtalen av 1951 anga 2/7 norsk, 2/7 dansk og 3/7 svensk statlig eierandel. Senere ble de statlige eierandelene vannet ut ved at de nasjonale eierselskapene ble børsnotert med 50 prosent statlige og 50 prosent private eierandeler. Fram til og med 2004 var SAS et nordisk selskap med all flytrafikk og støttefunksjoner, der aktiviteten ble delt mellom de nordiske landene.

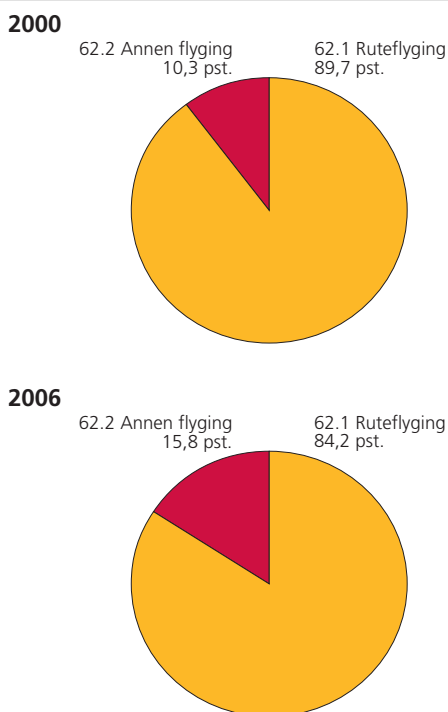
Omstruktureringen av SAS-konsernet i 2004 gjenspeiles i tallene for ruteflyging i 2005. I 2004 ble SAS delt opp i nasjonale selskaper, i SAS Scandinavian Airlines Sverige AB, SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S og SAS Braathens AS. Braathens AS ble fusjonert inn i det norske SAS-selskapet. Samtidig ble den interkontinentale delen av aktiviteten til SAS-konsortiet værende igjen i et eget svensk selskap kalt Scandinavian Airlines International.

Fra 2005 ble også viktige støttefunksjoner skilt ut i egne selskaper. De selskapene som yter støttefunksjoner utelukkende til SAS Braathens, defineres som hjelpeforetak og opptrer dermed ikke i strukturstatistikken med annet enn tall for sysselsetting, mens de selskapene som også yter tjenester til andre flyselskap, fikk tildelt en ny næringskode. Overgang fra en beregnet omsetning i 2004 til nasjonale selskap i 2005 har altså, sammen med utskilling av støttefunksjoner i egne selskap, bidratt til å redusere omsetningen i luftfart betydelig.

Syssetningen i luftfart mer enn halv- ert de siste seks årene

- I 2000 var det 15 501 sysselsatte i luftfart (figur 8.1.3). Seks år senere var tallet på sysselsatte mer enn halv-ert til 7 171 sysselsatte. Det har vært en nedgang i luftfartssyssetningen i hele perioden, men størst tilbakegang i syssetningen var det fra 2000 til 2001 og mellom 2004 og 2005.
- Ruteflygingen syssetter flest innenfor luftfart. Ni av ti sysselsatte innenfor lufttransport i 2000 arbeidet i en bedrift som drev med ruteflyging. I 2006 var andelen litt mindre, men like fullt var 84 prosent av syssetningen tilknyttet ruteflyging.

Figur 8.1.3. Lufttransport. Andel sysselsatte i bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000 og 2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Syssetningen i begge næringshovedgruppene gikk ned i seksårsperioden, men nedgangen var mest drastisk for ruteflyging som hadde omtrent 7 900 færre ansatte i 2006 sammenlignet med 2000.
- Mye av nedgangen i syssetningen innenfor ruteflyging kan tilskrives at bedrifter ble flyttet fra ruteflyging til næringsgruppen for tjenester tilknyttet lufttransport. Dette er bedrifter som driver støtteaktiviteter til flyselskapene, eksempelvis bagasjehåndtering, innsjekking, kundeservice med mer. Se også boks 8.1.3 angående endringer i SAS-konsernet.

Bedriftene i lufttransport omsatte for nesten 20 milliarder kroner i 2006

- Bedriftene i lufttransport omsatte for 19,9 milliarder kroner i alt i 2006 (figur 8.1.4). Dette var andre året i perioden 2000-2006 at omsetningen i næringen var under 20 milliarder kroner. Årsaken til nedgangen i omsetning er hovedsakelig omstruktureringen i SAS, som er forklart nærmere i boks 8.1.3.
- Driftsinntektene i næringen fulgte utviklingen i omsetningen og utgjorde 20,4 milliarder kroner i 2006. Driftskostnadene i 2006 var 20 milliarder kroner. Dette gav en driftsmargin på 2,0 prosent for lufttransportbedriftene det året. I 2002 var driftsmarginen på 7,2 prosent, mens det i 2001 var negativ driftsmargin på minus 1,4 prosent innenfor lufttransport.
- Lønnskostnadene utgjorde 24,4 prosent av driftskostnadene i 2006. Dette er lavere enn de foregående årene, og hele 6,6 prosentpoeng under andelen i 2003.
- Både produksjonsverdien og bearbeidingsverdien gikk en del ned fra 2004

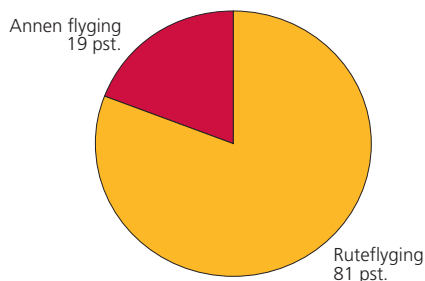
til 2005. Produksjonsverdien innenfor luftransport gikk ned 14,6 prosent til 17,8 milliarder kroner, mens bearbeidingsverdien falt med 25,1 prosent, til 5,5 milliarder.

- Fra 2005 til 2006 steg produksjonsverdien med 11,3 prosent, mens bearbeidingsverdien bare steg med 1,6 prosent. Det vil si at utviklingen i kostnaden oversteg inntektsutviklingen.
- Bruttoinvesteringene (investeringer fratrukket salg av varige driftsmidler) var på 0,4 milliarder kroner i 2006, noe som er høyere enn de tre foregående årene. I 2003 og 2004 var bruttoinvesteringen negativ siden totalsalget av varige driftsmidler var høyere enn summen av nyinvesteringene innenfor næringen.

Ruteflyging genererer mest omsetning

- Innenfor luftransport er det ruteflyging som er den klart dominerende næringshovedgruppen, også målt etter omsetning (figur 8.1.5). Mer enn hver åttende krone i næringen omsettes innenfor rutebasert flyging. Annen flyging stod for 19 prosent av omsetningen i luftransport i 2006.

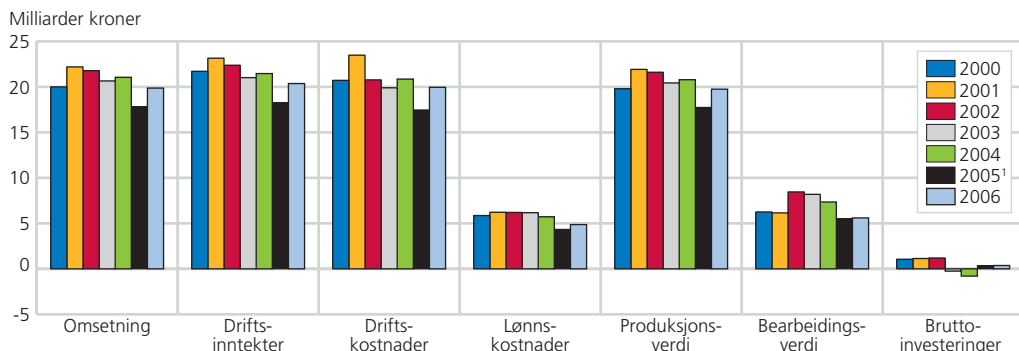
Figur 8.1.5. Luftransport. Andel omsetning, etter næringshovedgruppe. Bedrifter. 2006. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Denne andelen har økt noe etter millenniumsskiftet. Annen flyging utgjorde 12 prosent i 2000 og 15 prosent i 2004.
- Omsetningen for næringshovedgruppen annen flyging holdt seg på et stabilt nivå i intervallet 2,5 milliarder-3,8 milliarder kroner i årene 2000-2006 (figur 8.1.6).
- Statistikken viser større variasjon innenfor ruteflyging målt i absolutte verdier. Ruteflyging nådde en topp i omsetning i 2001 på 18,7 milliarder kroner, men var falt til 14,5 milliarder i 2005. I 2006 hadde omsetningen igjen økt til 16,1 milliarder kroner.

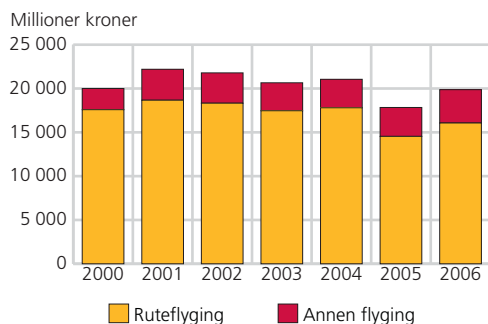
Figur 8.1.4. Luftransport. Nøkkeltall for bedrifter. 2000-2006. Milliarder kroner



¹ Omlegging i Scandinavian Airlines System.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 8.1.6. Lufttransport. Omsetning for bedrifter. 2000-2006. Millioner kroner



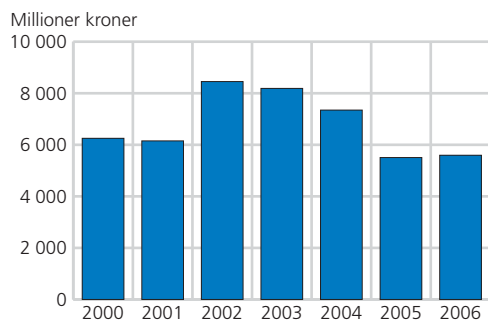
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Omsetningstallet for 2005 og 2006 er ikke direkte sammenlignbart med de øvrige årene på grunn av den nye metoden for innhenting av data (boks 8.1.3). For mer informasjon om aktivitetsnivå, se kapittel 8.2 om passasjertrafikk og flybevegelser.

Verdiskapingen på topp i 2002

- Verdiskaping målt som bearbeidingsverdi viser en noe annen utvikling enn for omsetning. I 2000 og 2001 var verdiskapingen relativt stabil, men økte med 37,4 prosent fra 2001 til 2002, til 8,5 milliarder kroner (figur 8.1.7).
- I løpet av de neste to årene gikk verdiskapingen ned med 13,1 prosent og end-

Figur 8.1.7. Lufttransport. Bearbeidingsverdi for bedrifter. 2000-2006. Millioner kroner



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

te opp på 7,3 milliarder kroner i 2004. Økningen i verdiskaping som fant sted i 2002, skyldes reduserte driftskostnader bortsett fra lønn. Lønnskostnadene holdt seg stabile i alle årene fram mot 2004.

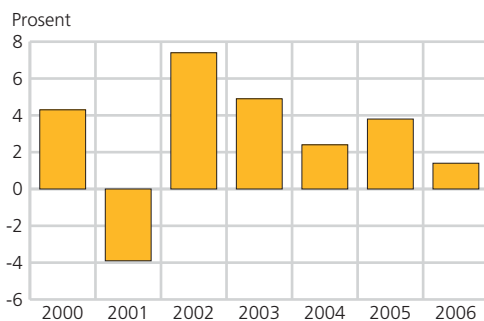
- Tilsvarende som for omsetningstallene er heller ikke tallene for bearbeidingsverdi fra 2005 og 2006 direkte sammenlignbare med de øvrige årene.
- Bearbeidingsverdien gikk svakt opp fra 2005 til 2006.

Betydelige variasjoner i lønnsomheten

Lønnsomheten i lufttransportnæringen målt som driftsmargin har variert mye de siste sju årene. Det er også store forskjeller mellom de to næringshovedgruppene.

- Hele lufttransportnæringen hadde en driftsmargin på 2,0 prosent i 2006. Ruteflyging hadde en margin på 1,4 prosent (figur 8.1.8).
- Det beste året for ruteflyging var i 2002. Da oppnådde næringshovedgruppen en driftsmargin på 7,4 prosent. 2001 var et dårlig år for ruteflyging. Driftsmarginen for ruteflyging nådde det året en bunn med en negativ driftsmargin på 3,9 prosent.

Figur 8.1.8. Ruteflyging. Driftsmargin for bedrifter. 2000-2006. Prosent



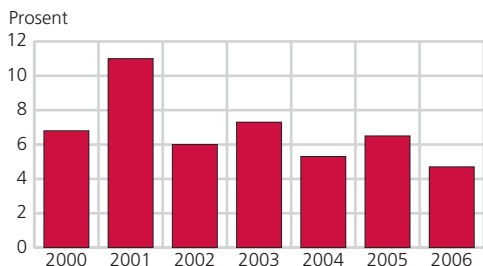
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Marginene innenfor annen flyging var relativt stabile rundt 6 prosent, med 2001 som unntak med en margin på hele 11,0 prosent (figur 8.1.9). Det var således to helt forskjellige lønnsomhetsbilder for de to næringshovedgruppene innenfor lufttransport i 2001.

Seks av ti sysselsatt i Oslo og Akershus

- I 2006 var 58,5 prosent av sysselsettingen innenfor lufttransportnæringen i Oslo eller Akershus (figur 8.1.10). Andelen var likevel mye større i 2003 da 76,8 prosent av sysselsettingen lå i denne regionen.
- Statistikken viser over 4 000 færre sysselsatte i Oslo-/Akershus-regionen fra 2003 til 2006. Mye av denne nedgangen skyldes

Figur 8.1.9. **Annen flyging. Driftsmargin for bedrifter. 2000-2006. Prosent**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

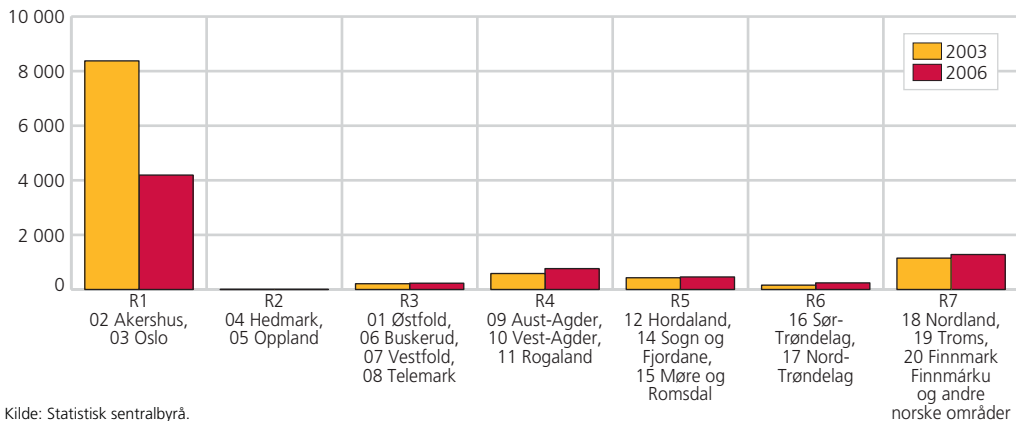
omstruktureringen i SAS-konsernet (boks 8.1.3) der flere bedrifter ble flyttet fra ruteflyging til næringsgruppen tjenester tilknyttet lufttransport. Bedriftene i tjenester tilknyttet lufttransport økte sin sysselsetting fra 3 671 til 7 140 i samme periode.

- I de andre regionene (R3–R7) ble det registrert vekst i sysselsettingen i perioden. Størst prosentvis vekst var det Trøndelagsfylkene, med 52,2 prosent flere sysselsatte i 2006. Flest nye sysselsatte var det i Agderfylkene der 180 flere jobbet med lufttransport i 2006 sammenlignet med 2003.

Nesten 27 milliarder euro i omsetning i Storbritannia og Nord-Irland

- Omsetningen i lufttransport for landene som er vist i figur 8.1.11, var på til sammen 94 milliarder euro i 2004. Norges andel var på 2,7 prosent.
- Det er de store europeiske nasjonene som dominerer innenfor lufttransport, med Storbritannia og Nord-Irland, Frankrike og Tyskland som de tre største, målt etter omsetning. Samlet omsetning hos disse tre utgjorde drøyt 56 prosent av den totale omsetningen med 52,7 milliarder euro i 2004.

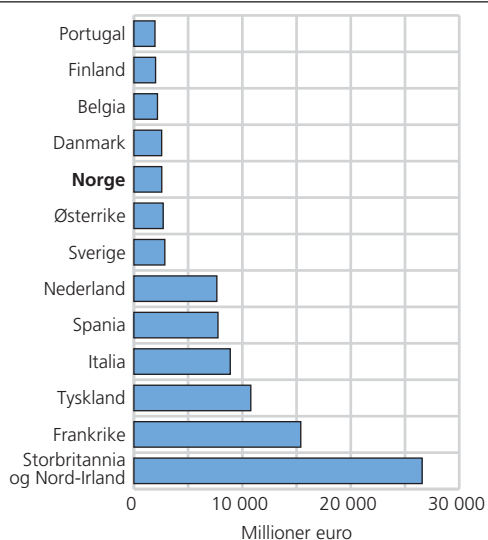
Figur 8.1.10. **Luftrtransport. Sysselsatte i bedrifter, etter landsdel. 2003 og 2006**



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Det var seks land der lufttransportnæringen omsatte over fem milliarder euro i 2004. I tillegg til de nevnte landene var det Italia, Spania og Nederland. Disse seks landene stod for 82 prosent av omsetningen til landene (figur 8.1.11). Det tilsvarte 77 milliarder euro i samlet omsetning.

Figur 8.1.11. Lufttransport. Omsetning i utvalgte europeiske land. 2004. Millioner euro



Kilde: Eurostat.

Tabell 8.1.1. Lufttransport. Globale flyallianser. 2006

Allianse	Flyselskap	Passasjerer, millioner	Global andel, prosent
Star Alliance	Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAP Air Portugal, Thai Airways, United Airways, US Airways	388	25,1
Regionale medlemmer:	Blue 1, Croatia Airlines, Adria Airways		
Sky Team	Aeroflot, Aeromexico, Air France – KLM, Alitalia, Continental, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air Lines, Northwest Airlines	321	20,8
One-world	American Airlines, British Airways Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL, LAN, Malev, Qantas, Royal Jordanian	277	17,9
Assosierte medlemmer:	Air Nostrum, American Connection, American Eagle, BA Connect, BMED, Comair, Jetconnect, LAN Argentina, LAN Ecuador, LAN Express, LAN Peru, Loganair, Auantas-Link, Sun-Air		

Kilde: www.staralliance.com, www.oneworld.com og www.skyteam.com

Boks 8.1.4. Globale flyallianser

Det finnes tre globale flyallianser som samarbeider om alt fra billettpriser til sammenslåinger av flyselskap innenfor alliansen. Samarbeidet kan dreie seg om markedsføring, inspekkning, lojalitetsprogram, flyplasslounger og koordinering av flyavganger. De tre flyalliansene Star Alliance, Sky Team og Oneworld stod for nesten 64 prosent av totalt fraktete passasjerer i ruteflyging i 2006. SAS er medlem av alliansen Star Alliance. Tabell 8.1.1 viser de forskjellige alliansene med markedsandeler og medlemsflyselskaper. Den største alliansen er Star Alliance som hadde 25,1 prosent av passasjerene i 2006. Tall og andeler er hentet fra alliansenes nettsider. Star Alliance får snart tre nye medlemmer i tillegg til de som står i tabellen. Dette er Air China, Shanghai Airlines og Turkish Airlines.

I tillegg til de ordinære medlemmene av alliansene opererer Star Alliance med regionale medlemmer og Oneworld med assosierte medlemmer. Dette er flyselskaper som ikke er fullverdige medlemmer, men har noen av de samme betingelser som alliansen ellers. De fungerer som regionale representanter for alliansen og gir en større geografisk dekning av flyginger innenfor alliansen.

Boks 8.1.5. Definisjoner

Næring: Næring er en beskrivelse av økonomisk aktivitet. Bedrifter og foretak næringsgrupperes på grunnlag av den virksomhet/art/bransje de i hovedsak tilhører. Hver enhet i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BOF), bedrift eller foretak, tildeles næringskode etter Standard for næringsgruppering. Standarden er først og fremst beregnet for bruk i offisiell norsk statistikk. Hovedformålet er å gi regler og retningslinjer for næringsklassifisering og entydige definisjoner av de statistiske enhetene. Standard for næringsgruppering har en hierarkisk inndeling med seks nivåer fra det øverste nivået som er næringshovedområde, til det laveste nivået som er næringsundergruppe. Den er en av de viktigste standardene i økonomisk statistikk og gjør det mulig å sammenligne og analysere statistiske opplysninger både nasjonalt/internasjonalt og over tid.

Foretak: I Standard for næringsgruppering (SN 2002) er et foretak den minste kombinasjonen av juridiske enheter som produserer varer eller tjenester, og som til en viss grad har selvstendig beslutningsmyndighet.

Bedrift: I SN 2002 er bedrift definert som en lokalt avgrenset funksjonell enhet som hovedsakelig driver med aktiviteter innenfor en bestemt næringsgruppe.

Beliggenhet: Beliggenheten er i samsvar med kommuneinndelingen per 1. januar 2002. I enkelte næringer kan et foretak drive virksomheter i flere kommuner og fylker uten å være delt i flere bedrifter. I slike tilfeller er foretakets samlede virksomhet registrert der foretaket har sin kontordresse.

Syssetting: Med syssetting menes summen av eiere og lønnstakere. Eiere omfatter eiere av enkeltmannsfirma eller ansvarlig selskap som daglig arbeider i foretaket. Medeiere i aksje- og andelslag som har lønnet arbeid i foretaket, er ikke inkludert. Lønnstakere omfatter alle personer som arbeider for arbeidsgiveren, som har en ansettelseskontrakt, og som mottar kompensasjon for utført arbeid i form av lønn, gasje, honorarer, gratiale, naturalytelser og lignende Midlertidig fraværende på grunn av sykdom, ferie, arbeidskonflikt og lignende er med, mens fravær på grunn av militærtjeneste er holdt utenfor.

Personer med mer enn ett arbeidsforhold vil kunne være telt med som sysselsatt i flere næringer. Syssettingstallene i strukturstatistikken viser et gjennomsnitt av antall sysselsatte i løpet av året.

Omsetning: Omsetning er definert som summen av godtgjørelse for salg til kunder, salg av handelsvarer og bruttoinntekt av annen næringsvirksomhet. Omsetning inkluderer leieinntekter og provisjonsinntekter, men ikke spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd eller gevinst ved salg av anleggsmidler. Merverdiavgift er ikke med i tallene.

Driftsinntekter: Som omsetning, men inkluderer også gevinst ved salg av driftsmidler og inntektsføring av negativ saldo. Offentlige avgifter vedrørende salg trekkes fra.

Driftskostnader: Sum av driftskostnader fra næringsoppgaven.

Lønnskostnader: Lønnskostnader omfatter lønn, feriepengar, honorarer, arbeidsgiveravgift til folketrygden, innberetningspliktige pensjonskostnader og andre personalkostnader. Lønnskostnader omfatter ikke godtgjørelse til eiere av enkeltmannsforetak eller ansvarlige selskap, eller godtgjørelse til familiemedlemmer uten fast lønn.

Produksjonsverdi: Med produksjonsverdi menes omsetning korrigert for endringer i beholdning av ferdige varer, varer i arbeid og varer og tjenester kjøpt for videresalg.

Bearbeidingsverdi (til faktorerpriser): Som bearbeidingsverdi regnes summen av produksjonsverdi fratrukket kjøp av varer og tjenester (for andre varer og tjenester enn de som er kjøpt direkte for videresalg) og korrigert for endringer i beholdningen av råvarer og konsumvarer. Spesielle offentlige tilskudd for tilvirkede/solgte varer og andre offentlige tilskudd/refusjoner er inkludert.

Bruttoinvestering: Bruttoinvesteringer omfatter anskaffelser av fast kapital som bygninger og anlegg (unntatt boliger), maskiner, verktøy, redskap, inventar og transportmidler (unntatt til privat bruk), både nye og brukte. Påkostninger er lagt til, mens salg av brukt realkapital er trukket fra. Bruttoinvesteringer oppgis uten inngående merverdiavgift.

Vedleggstabell 8.1.1. Lufttransport. Hovedtall for bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000-2006

Nærings- hoved- gruppe	Antall bedrifter	Sysse- lsetting ¹	Omset- ning ²	Drifts- inn- tekter	Drifts- kost- nader	Lønns - kost- nader	Produk- sjons- verdi	Bearbei- dings verdi ³	Brutto investe- ringer ⁴
<i>Millioner kroner</i>									
62 Lufttran- sport i alt									
2000	109	15 501	20 003,7	21 710,5	20 716,8	5 859,1	19 789,2	6 252,2	1 054,8
2001	99	12 999	22 196,9	23 153,4	23 484,7	6 217,2	21 922,8	6 152,0	1 136,0
2002	103	12 263	21 786,2	22 377,5	20 773,2	6 199,2	21 608,5	8 454,1	1 192,2
2003	94	10 912	20 655,6	21 016,6	19 901,1	6 171,0	20 435,8	8 188,3	-252,1
2004	124	10 223	21 052,0	21 463,1	20 858,3	5 718,6	20 788,1	7 346,7	-800,3
2005	133	7 145	17 836,0	18 264,0	17 475,4	4 346,1	17 750,1	5 506,1	329,9
2006	139	7 171	19 868,7	20 367,8	19 955,9	4 866,0	19 748,1	5 594,5	365,6
62.1 Rute- flyging									
2000	36	13 910	17 586,4	19 275,3	18 448,2	5 124,1	17 371,9	5 274,2	1 019,5
2001	34	11 737	18 666,3	19 349,9	20 097,9	5 441,3	18 392,2	5 114,6	1 080,4
2002	42	11 072	18 326,4	18 912,7	17 516,8	5 448,8	18 148,9	7 346,5	1 051,6
2003	41	9 867	17 464,2	17 813,3	16 933,0	5 432,9	17 244,7	7 133,7	-310,8
2004	59	9 140	17 802,6	18 184,5	17 753,1	4 937,8	17 538,7	6 308,8	-918,0
2005 ⁵	58	6 055	14 539,2	14 961,6	14 388,3	3 525,7	14 450,8	4 358,9	142,4
2006	58	6 041	16 066,4	16 487,9	16 256,8	3 952,8	15 945,6	4 450,0	335,1
62.2 Annen flyging									
2000	73	1 591	2 417,3	2 435,1	2 268,6	735,0	2 417,3	978,0	35,3
2001	65	1 262	3 530,6	3 803,6	3 386,9	776,0	3 530,6	1 037,4	55,6
2002	61	1 191	3 459,8	3 464,8	3 256,4	750,4	3 459,6	1 107,6	140,6
2003	53	1 045	3 191,3	3 203,3	2 968,1	738,1	3 191,2	1 054,6	58,6
2004	65	1 083	3 249,4	3 278,6	3 105,2	780,8	3 249,4	1 037,9	117,7
2005	75	1 090	3 296,8	3 302,4	3 087,1	820,4	3 299,3	1 147,2	187,5
2006	81	1 130	3 802,3	3 879,8	3 699,2	913,2	3 802,5	1 144,5	30,5

¹ Gjennomsnittlig antall personer over året. Fra og med 2004 er alle sysselsettingsopplysninger hentet fra Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret. Tallene er derfor ikke sammenlignbare mot tidligere årganger.

² Driftsinntekter fratrukket merverdiavgift, spesielle offentlige avgifter, offentlige tilskudd og gevinst ved salg av anleggsmidler.

³ Til faktorpriser.

⁴ Anskaffelser fratrukket salg (se «Om statistikken»).

⁵ Omlegging in Scandinavian Airlines System.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kilder

LOV 1993-06-11 nr. 101: lov om luftfart (luftfartsloven) (www.lovdata.no)

Eurostat (<http://europa.eu.int/comm/eurostat/>)

Statistisk sentralbyrå (<http://www.ssb.no>)

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Edvard.Andreassen@ssb.no)

8.2. Passasjer- og godstransport

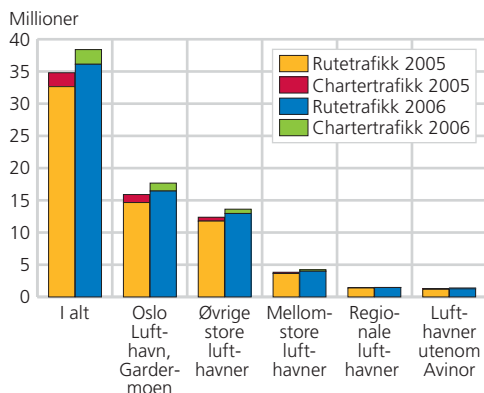
Luftransportstatistikken måler transporterte passasjerer, frakt av gods og post og flybevegelser på norske lufthavner. Statistikken gir oversikt over volumet som transporteres i luften, aktiviteten på de enkelte norske lufthavner og flybevegelsene i Norge og mellom Norge og utlandet. Hvor mye vi reiser med fly, er en indikasjon på hvor god råd vi har, og hvor godt det går med Norges økonomi. Flyfrakten er liten i Norge sammenlignet med passasjertransporten, målt i både verdi og volum. For noen typer gods, som for eksempel post, er likevel fly en vanlig transportform.

Boks 8.2.1. Omfang av statistikken

Avinors lufttrafikkstatistikk formidler data om transporterte passasjerer og gods samt flybevegelser over norske flyplasser. Avinor henter også inn data fra flyplasser som ikke er eid av Avinor. Statistikken gir opplysninger om antall passasjerer (summert avreiste og ankomne) og gods i rute- og chartertrafikk innenriks og utenriks. Avinor (og før det Luftfartsverket) har lenge laget transportstatistikk innenfor luftransport. Månedlige tall om flytrafikken publiseres på nettsiden www.avinor.no.

- Tallet på reiser i alt, inklusiv transitt- og transferpassasjerer, økte fra 34,8 millioner passasjerer i 2005 til 38,4 millioner passasjerer i 2006 (figur 8.2.1).
- Det var en vekst i passasjertallet for samtlige store lufthavner fra 2005 til 2006 (figur 8.2.2 og vedleggstabell 8.2.1). Det gjaldt også for de mellomstore lufthavnene og lufthavnene som ikke er eid av Avinor.
- Også de regionale lufthavnene hadde samlet sett en vekst fra 2005 til 2006, men Fagernes, Florø, Røros, Brønnøysund, Sandnessjøen, Røst, Værøy og Andøya hadde alle en nedgang i antall reisende mellom 2005 og 2006.
- De mellomstore lufthavnene hadde en stabil andel av samtlige passasjerer i 2005 og 2006. 11,0 prosent av passasjerene reiste over de mellomstore lufthavnene disse to årene.
- De regionale lufthavnene hadde 4,1 prosent av totale reiser i 2005 og 3,8 prosent i 2006. Andelen passasjerer på disse lufthavnene gikk dermed ned selv om tallet på passasjerer økte.
- Torps andel, inklusiv de andre lufthavnene som ikke er eid av Avinor, var stabil på i underkant av 4 prosent i både 2005 og 2006.
- Rutetrafikken økte fra 32,6 millioner passasjerer i 2005 til 36,1 millioner passasjerer i 2006. Dette tilsvarte en økning på 10,6 prosent.

Figur 8.2.1. Norske lufthavner. Passasjerer, etter kategori lufthavn og trafikktype. 2005 og 2006. Millioner

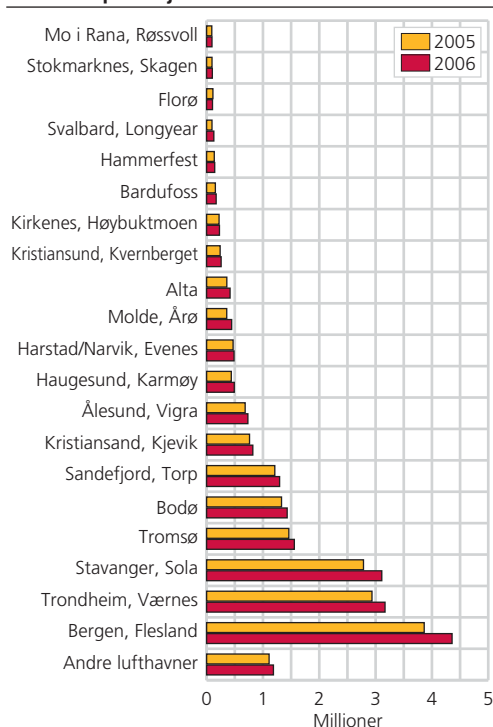


Kilde: Avinor.

- Rutetrafikken utgjorde 93,8 prosent av trafikken i alt i 2005 og 94,1 prosent i 2006. Det resterende er chartertrafikk som hadde en vekst fra 2,2 millioner passasjerer i 2005 til 2,3 millioner i 2006. Veksten i chartertrafikken var på 5,6 prosent dette året.
- Hovedflyplassen på Gardermoen hadde 46,0 prosent av passasjerene i 2006. Andelen økte ubetydelig fra 2005 (0,3 prosentpoeng).
- De fem andre store lufthavnene – Sola, Flesland, Værnes, Bodø og Tromsø – stod for ytterligere 35,6 prosent av passasjerene i 2005 og 35,5 prosent i 2006. De store lufthavnene stod dermed for i overkant av 81 prosent av flyreiser i alt begge årene.

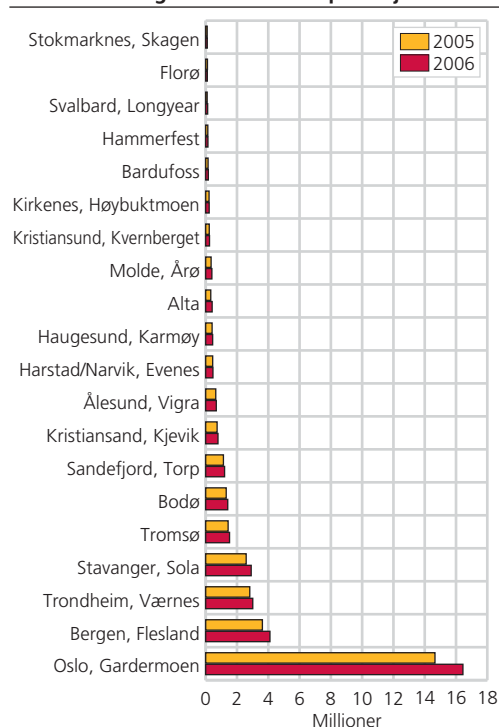
- Lufthavnene på Lista og Dagali hadde ikke registrert noen passasjertrafikk i 2005 eller 2006. Det er også svært få passasjerer på Notodden lufthavn. Bare rundt 2 500 passasjerer reiste via denne lufthavnen i 2006.
- De viktigste lufthavnene for rutetrafikken i Norge, målt i antall passasjerer, er naturlig nok Gardermoen og de store lufthavnene på Sola, Flesland, Værnes, Bodø og Tromsø (figur 8.2.3).
- Alle disse seks lufthavnene hadde mer enn 1 million passasjerer hver i både 2005 og 2006. I tillegg til å ha et stort befolkningsgrunnlag i byene de er tilknyttet, er de store lufthavnene også naturlige knutepunkter i regionene. Det er mange reisende fra mindre steder i regionen som

Figur 8.2.2. Norske lufthavner. 2005 og 2006. Millioner passasjerer



Kilde: Avinor.

Figur 8.2.3. De største norske lufthavner. Rutetrafikk. 2005 og 2006. Millioner passasjerer

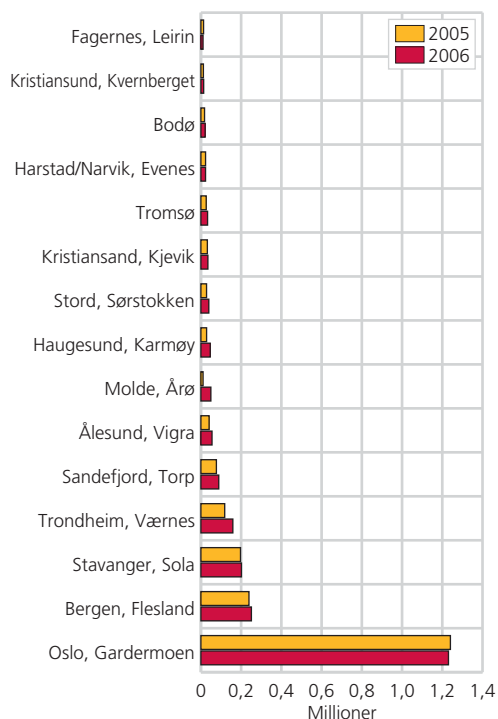


Kilde: Avinor.

kommer til disse lufthavnene for å reise videre innenlands eller utenlands.

- Av andre store lufthavner for rutetrafikk finner vi Torp ved Sandefjord med 1,2 millioner passasjerer, Kjevik ved Kristiansand med 785 000 passasjerer og Vigra ved Ålesund med 677 000 passasjerer i 2006.
- Det var også betydelig rutetrafikk på lufthavnene ved Karmøy, Evenes, Årø og Alta, som alle lå i intervallet 400 000-500 000 passasjerer i 2006. Den viktigste regionale lufthavnen er Hammerfest som hadde 144 000 passasjerer i 2006.
- For lufthavnene som ikke er eid av Avinor, er det bare Torp som har rutetrafikk av betydning.

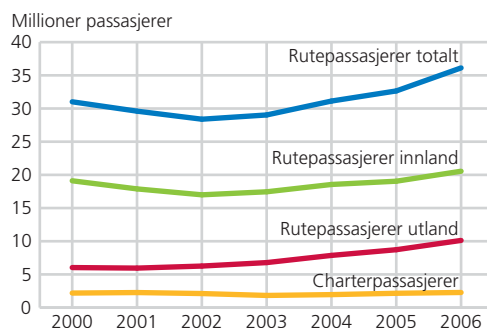
Figur 8.2.4. De største norske lufthavner. Chartertrafikk. 2005 og 2006. Millioner passasjerer



Kilde: Avinor.

- De viktigste lufthavnene for chartertrafikk er Gardermoen, Sola, Flesland og Værnes (figur 8.2.4). Disse var de eneste lufthavnene med mer enn 100 000 charterpassasjerer i 2006.
- Gardermoen er størst også for denne trafikktypen, med 1,2 millioner charterpassasjerer i 2005 og 2006. Også Torp hadde en del charterpassasjerer, 77 000 i 2005 og 89 000 i 2006.
- Antall rutepassasjerer økte fra 31,0 millioner passasjerer i 2000 til 36,1 millioner i 2006 (figur 8.2.5).
- 2002 var et bunnår for rutetrafikken, med bare 28,4 millioner reisende over norske lufthavner. Dette skyldtes at den innenlandske rutetrafikken avtok til rett under 17 millioner passasjerer dette året, betydelig lavere enn i for eksempel år 2000. Utenlandsrutetrafikken økte i perioden 2000-2006, også i 2001-2002, men veksten var ikke sterk nok til å kompensere for nedgangen i den innenlandske rutetrafikken.

Figur 8.2.5. Norske lufthavner. Nasjonal og internasjonal rute- og chartertrafikk¹. 2000-2006. Millioner passasjerer

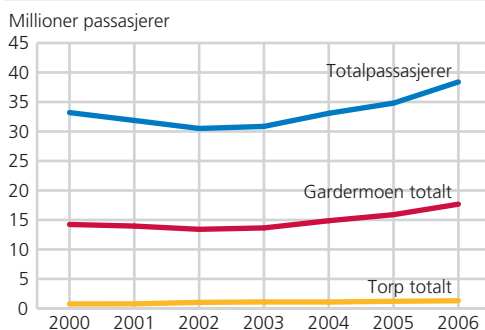


¹ Rutepassasjerer innland og utland er eksklusiv transit- og transferpassasjerer. Totaltallene for rute- og chartertrafikk inkluderer transit- og transferpassasjerer.
Kilde: Avinor.

- Etter å ha ligget stabilt på omtrent 6,0 millioner passasjerer i 2000 og 2001 var den utenlandske rutetrafikken på hele 10,1 millioner passasjerer i 2006.
- Chartertrafikken var på 2,3 millioner passasjerer i 2006, eller om lag bare 100 000 flere passasjerer enn i 2000. Tallene for 2006 var likevel det høyeste hittil på 2000-tallet, og vesentlig høyere enn i 2003. Da var det bare 1,8 millioner charterpassasjerer på de norske lufthavnene.

I figur 8.2.6 er utviklingen i tallet på reisende i alt sammenlignet med antall reiser via hovedflyplassen Gardermoen og den private lufthavnen Torp ved Sandefjord. Begge er reelle alternativer for reisende i Oslofjordområdet.

Figur 8.2.6. Lufthavnene Gardermoen og Torp. 2000-2006. Millioner passasjerer¹



¹ Omfatter både rute- og chartertrafikk og er inklusiv transit- og transferpassasjerer.
Kilde: Avinor.

- Antall passasjerer som reiste over norske flyplasser, økte med 16 prosent fra 2000 til 2006. Trafikken på Gardermoen økte med 24 prosent i den samme perioden, fra 14,2 millioner passasjerer til 17,7 millioner passasjerer.
- Trafikken på Torp økte med hele 70 prosent fra 2000 til 2006, til knapt 1,3 millioner passasjerer. De absolutte tal-

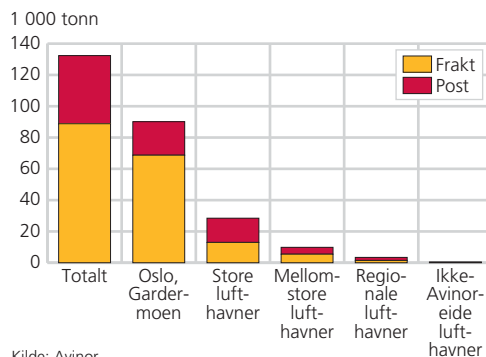
lene er fortsatt beskjedne sammenlignet med tallene for Gardermoen.

- Det var en betydelig økning i trafikken på begge flyplasser. Gardermoen og Torp hadde til sammen en langt større passasjervekst enn veksten i tallet på passasjerer for alle øvrige norske lufthavner samlet.

132 000 tonn frakt og post transportert på norske lufthavner i 2006

Vedleggstabell 8.2.2 viser flyfrakten på norske lufthavner i 2006. Tallene gjelder for både rute- og chartertrafikk. Det ble fløyet 88 800 tonn frakt (boks 8.2.2) og 43 500 tonn post i 2006. Målt i tonn gikk det litt mer frakt og post til og fra utlandet enn det som gikk innenfor Norge i 2006. Det sendes også mer frakt og post fra norske lufthavner enn det som ankommer.

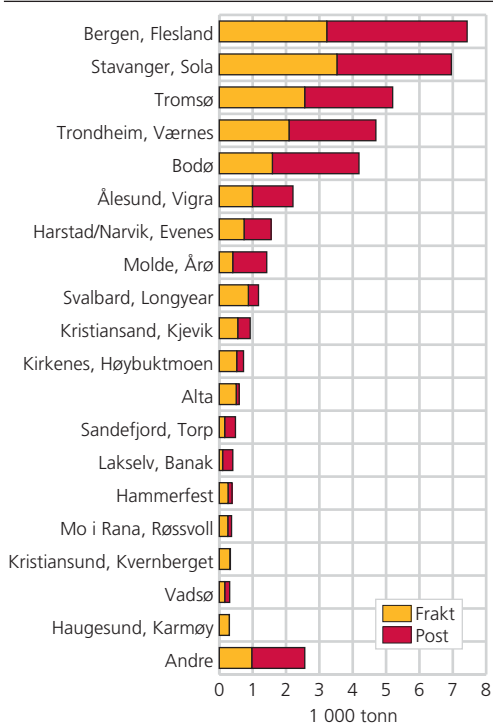
Figur 8.2.7. Norske lufthavner. Gods transportert, etter kategori lufthavn. 2006. 1 000 tonn



Kilde: Avinor.

- Den viktigste lufthavnen for både frakt og post er Gardermoen, der det ankom 38 100 tonn, og det ble sendt ut 52 000 tonn i 2006 (figur 8.2.7 og vedleggstabell 8.2.2).
- På Vestlandet er Bergen lufthavn, Flesland, og Stavanger Lufthavn, Sola, også store på flyfrakt og hadde henholdsvis 7 400 tonn og 7 000 tonn frakt og post i 2006 (figur 8.2.8 og vedleggstabell 8.2.2).

Figur 8.2.8. De tjue største norske godslufthavner utenom Gardermoen. 2006. 1 000 tonn



Kilde: Avinor.

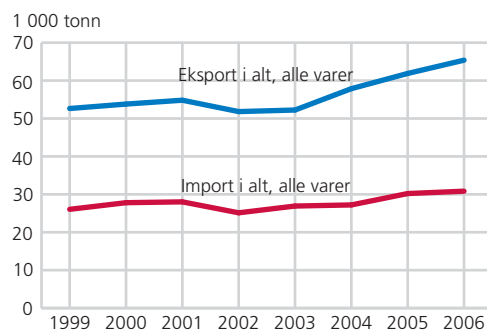
- På alle de store lufthavnene, utenom Tromsø, ankommer det betydelig mer innenlands frakt og post enn det som sendes fra disse lufthavnene. Det er i sterk motsetning til Gardermoen der det sendes atskillig mer enn det mottas. Det tyder på at det sendes forholdsmessig mye frakt og post fra Gardermoen til lufthavnene på Flesland, Værnes, Sola og i Bodø i forhold til det som går fra Gardermoen til de mindre lufthavnene.
- Det sendes mer innenlands frakt og post til Svalbard enn det som sendes derfra.
- Det er heller lite flyfrakt på lufthavner som ikke drives av Avinor. Størst er Torp som stod for transport av 484 tonn frakt og post i 2006.

- 63 900 tonn, eller hele 96 prosent av utenlands flyfrakt, går via Oslo Lufthavn, Gardermoen. Av andre lufthavner har bare Stavanger Lufthavn, Sola, og Bergen Lufthavn, Flesland, noe utenriks flyfrakt av betydning, henholdsvis 1 500 tonn og 900 tonn i 2006.

Både vareimporten og vareeksporten transportert med fly øker

Utenrikshandelsstatistikken gir tall på vareeksport og vareimport fordelt på transportmåte. Figur 8.2.9 viser hvor mye som transporteres til og fra utlandet med fly.

Figur 8.2.9. Norske lufthavner. Eksport og import med fly. 1999-2006. 1 000 tonn

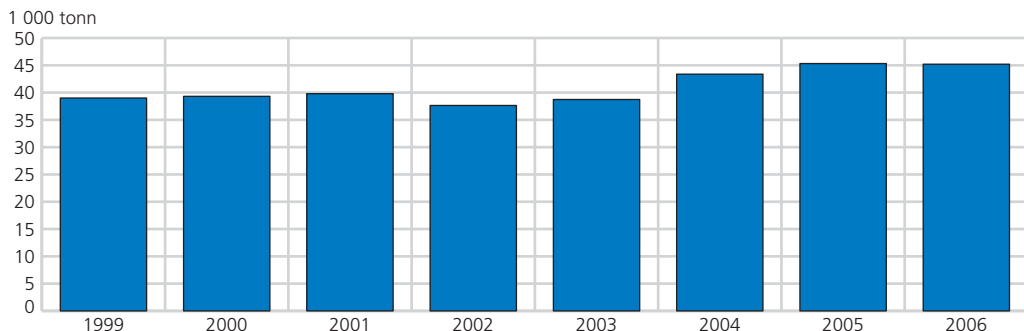


Kilde: Statistisk sentralbyrå.

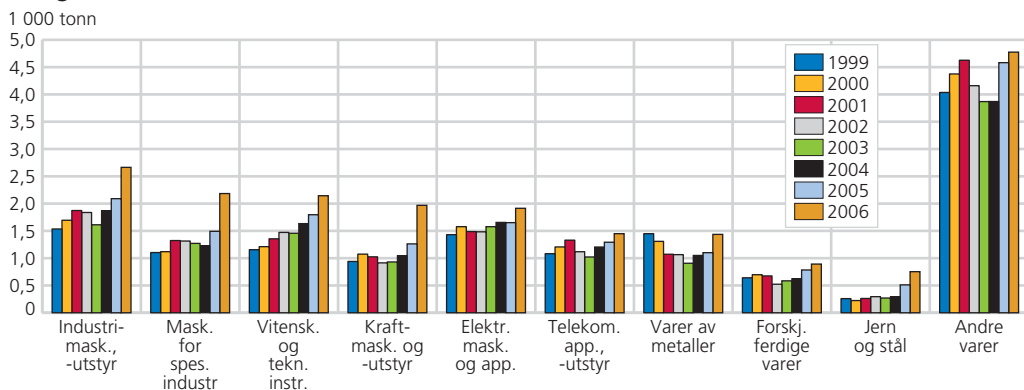
- I 2006 ble det eksportert i overkant av 65 000 tonn varer med fly. Dette var en økning på 5,7 prosent sammenlignet med 2005 og en økning på 24,2 prosent fra 1999.
- Importen med fly var på rett under 31 000 tonn i 2006, en økning på 18,4 prosent sammenlignet med 1999.
- Eksportert og importert godsmengde med fly i utenrikshandelsstatistikken var høyt i forhold til den totale godsfrakten fra Avinor (figur 8.2.7 og vedleggstabell 8.2.2).

Figur 8.2.10. Norske lufthavner. Eksport med fly, etter vareslag. 1999-2006. 1 000 tonn

Fisk og fiskevarer



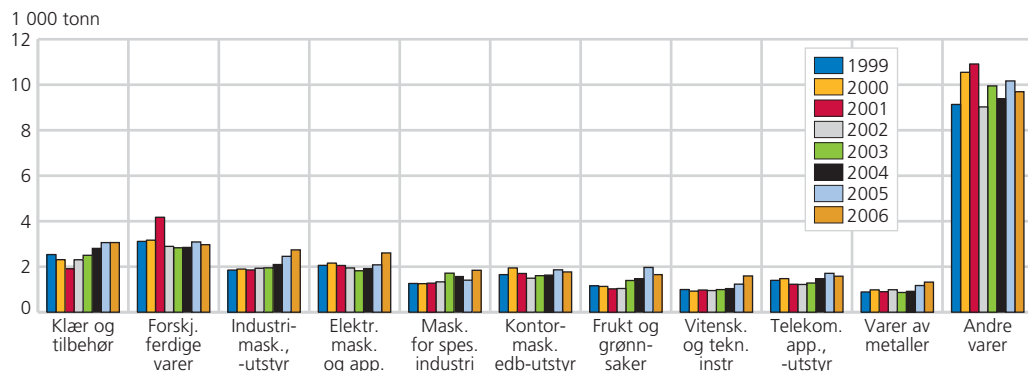
Øvrige varer



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Mens utenrikshandelstatistikken opererer med en eksport med fly på 65 000 tonn i 2006, viser Avinors tall 35 000 tonn i frakt og post sendt fra norske lufthavner til utlandet.
- Det var langt mindre forskjell i importert godsmengde. Importtallene fra utenrikshandelstatistikken viste 31 000 tonn i 2006, mens Avinors tall på tonn gods som var kommet til norske lufthavner, var på 31 500 tonn.
- Noe av forskjellene mellom utenrikshandelstatistikken og Avinors statistikk i tallene på flyfrakt skyldes trolig det som kalles airtrucking. Med airtrucking menes at godset transporteres ut av landet på lastebil for videre flyfrakt fra en utenlandsk flyplass. Det betyr at en del av frakten som registreres som flyfrakt i utenrikshandelstatistikken, egentlig ikke flys ut fra norske lufthavner, og blir derfor ikke registrert av Avinor.
- Figur 8.2.10 viser de ti største vareslagene målt i tonn som eksporteres med fly.
- Fisk og fiskevarer er den viktigste eksportvaren på fly fra Norge. Dette vareslaget utgjorde 69,1 prosent av eksporterte tonn i 2006.
- Blant de ti vanligste eksporterte vareslagene hadde bare varer av metaller en nedgang i godsmengden fra 1999 til 2006.

Figur 8.2.11. Norske lufthavner. Import med fly, etter vareslag. 1999-2006. 1 000 tonn



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

- Transportert mengde jern og stål med fly fra Norge var nesten tredoblet fra 1999 til 2006. I samme periode ble eksportert mengde av kraftmaskiner og -utstyr samt maskiner for spesialisert industri doblet.
- De vanligste varene som flys til Norge, er klær og tilbehør, forskjellige ferdige varer og industrimaskiner og utstyr (figur 8.2.11). Flyfrakten av klær fra utlandet var økt med 32,6 prosent fra 2000 til 2006.
- Importert godsmengde av vitenskapelig og teknisk utstyr hadde økt med 60 prosent fra 1999 til 2006.

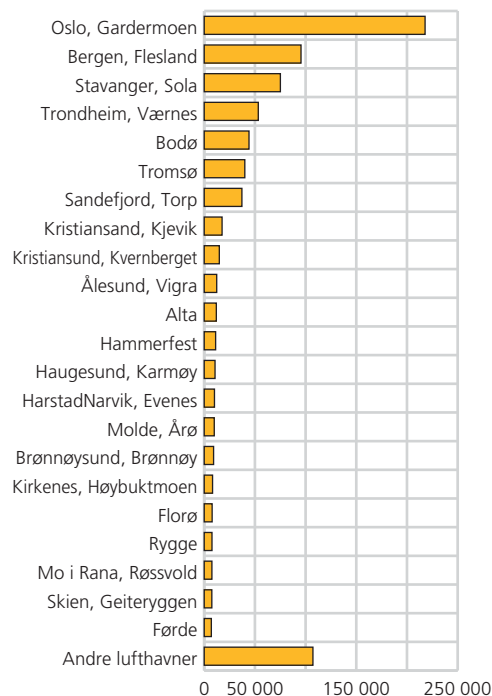
Flybevegelser

Flybevegelser er alle avganger og landinger som gjøres på en lufthavn. Dette kan være flyging i forbindelse med rutetraffikk, chartertraffikk, flyfrakt, flyging til kontinentalsokkelen, ambulanseflyging, skole-/instruksjonsflyging, allmenn flyging eller annen sivil eller kommersiell flyging. Figur 8.2.12 inkluderer bare lufthavner med flere enn 7 000 flyginger i 2006. De resterende er samlet i kategorien andre lufthavner.

- Det var flere enn 824 000 flybevegelser i alt i norske lufthavner i 2006 (vedleggstabell 8.2.3).

- Av dette var 651 600 flyginger, eller 79,0 prosent, tilknyttet rutetraffikk, chartertraffikk eller flyfrakt, og 37 500 flyginger, eller 4,5 prosent, var flytraffikk til og fra kontinentalsokkelen. Resten var annen flyging.

Figur 8.2.12. Norske lufthavner. Flybevegelser i alt. 2006



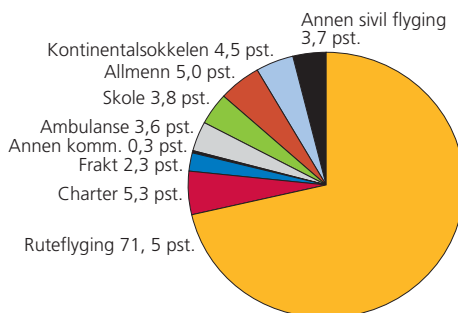
Kilde: Avinor.

- De store lufthavnene dominerer antall flybevegelser. 68,3 prosent av flybevegelsene er henførbare til de store lufthavnene inklusiv Gardermoen og Torp.
- Det er stor forskjell mellom lufthavnene når det gjelder type flyging. Nesten 97 prosent av alle flyginger på Gardermoen i 2006 var tilknyttet kommersiell flyging som rutetrafikk, chartertrafikk og flyfrakt (vedleggstabell 8.2.3).
- Det er ingen trafikk til og fra kontinentalsokkelen fra Gardermoen. Kristiansund Lufthavn, Kvernberget, hadde derimot 40,9 prosent av sin flytrafikk i forbindelse med avganger og landinger til og fra kontinentalsokkelen.
- Flesland, Sola, Florø og Brønnøy har også en betydelig andel trafikk mot kontinentalsokkelen. Flesland hadde 15 400 flybevegelser, eller 16,1 prosent av lufthavnens totale flybevegelser, i kontinentalsokkeltrafikk i 2006. Tilsvarende tall for Sola og Brønnøy var henholdsvis 11 900 flybevegelser (15,8 prosent) og 1 500 flybevegelser (16,1 prosent).
- Ved siden av Kristiansund Lufthavn er det Florø Lufthavn som har den største andelen av trafikken mot kontinentalsokkelen. 1 700 flybevegelser, eller 22,3 prosent, av lufthavnens totale trafikk var offshorerelatert virksomhet i 2006.
- Annen flyging omfatter aktiviteter som ambulansflyging, skole-/instruksjonsflyging, allmenn flyging og annen sivil eller kommersiell flyging.
- Av annen flyging er det Stavanger Lufthavn, Sola, og Sandefjord Lufthavn, Torp, som skiller seg ut. Sola hadde 14 600 slike flybevegelser i 2006, og Torp 14 500. Dette tilsvarte 19,5 prosent

av samtlige flybevegelser for Sola og 39,0 prosent for Torp.

- Annen flyging er mer vanlig på mindre lufthavner. Lufthavner som Rygge, Geiteryggen ved Skien, Bardufoss, Røros, Ørland, Lista ved Farsund og Dagali ved Geilo har størsteparten av flyaktiviteten rettet mot annen flyging.
- Ruteflyging utgjør den klart høyeste andelen av flybevegelsene, med 71,5 prosent i 2006 (figur 8.2.13). Deretter kommer charterflyging og allmenn flyging med henholdsvis 5,3 prosent og 5,0 prosent av alle flybevegelsene på norske lufthavner i 2006.

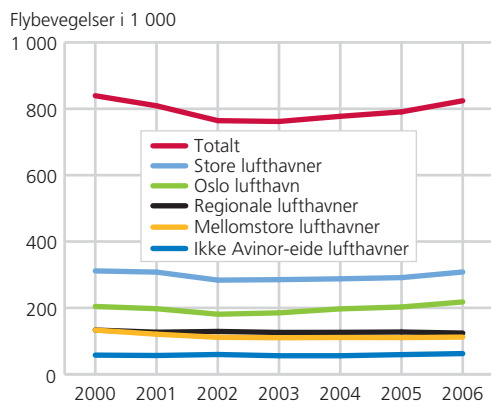
Figur 8.2.13. **Norske lufthavner. Andel flybevegelser, etter type flyging. 2006. Prosent**



Kilde: Avinor.

- Ambulansflyging stod for 3,6 prosent, skoleflyging 3,8 prosent, annen sivil flyging 3,7 prosent og annen kommersiell flyging hadde 0,3 prosent av totale avganger og landinger på norske lufthavner.
- Flyfrakten utgjorde bare 2,3 prosent av flybevegelsene i 2006. Frakt av gods er nok atskillig viktigere for andre transportformer enn den er for luftfarten, målt i både antall trafikkbevegelser og i transportert godsmengde.

Figur 8.2.14. **Norske lufthavner. Flybevegelser, etter kategori lufthavn. 2000-2006. 1 000**



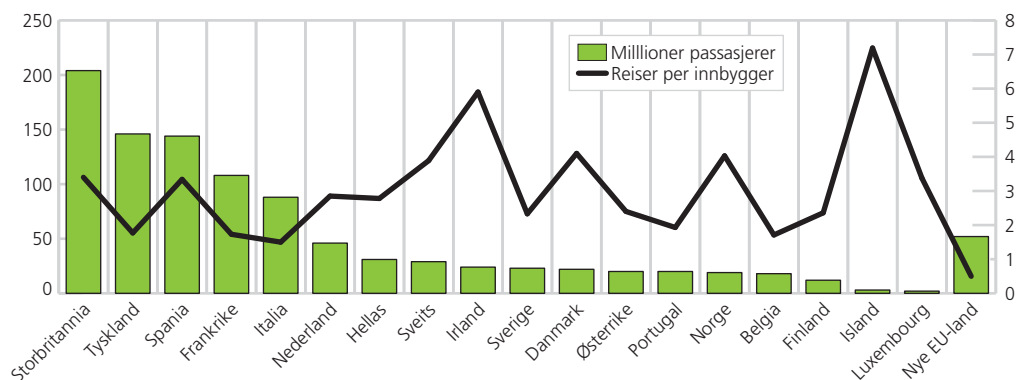
Kilde: Avinor.

- Det var flest flybevegelser i norske lufthavner i år 2000 (figur 8.2.15). Flybevegelesene dette året var på 839 000, før de ble redusert til 764 000 i 2002.
- Fra og med 2004 begynte flybevegelesene å øke igjen, og var på 824 000 i 2006.
- Oslo Lufthavn, Gardermoen, lå på rundt 200 000 flybevegelser i hele perioden 2000-2006. I 2002 og 2003 var flybe-

vegelesene som lavest, og utgjorde i alt henholdsvis 184 000 og 185 000 flybevegelser for lufthavnen.

- Det høyeste antallet flybevegelser ble registrert i 2006, med 218 000 landinger og avganger på Gardermoen. De andre store lufthavnene hadde omtrent samme utvikling som Oslo Lufthavn Gardermoen.
- Mens de mellomstore lufthavnene kunne registrere 133 000 flybevegelser i 2000 og 121 000 i 2001, lå antall flybevegelser jevnt i intervallet 110 000-112 000 fra 2002 til 2006.
- De regionale lufthavnene hadde toppåret i 2000, målt i antall landinger og avganger. Da var det totalt 133 000 landinger og avganger. Etter det har antallet gått noe ned.
- Det motsatte er tilfellet for lufthavnene som ikke drives av Avinor. Antall flybevegelser har gått litt opp og ned i perioden, men disse lufthavnene hadde mest trafikk i 2006, 62 000 flybevegelser i alt.

Figur 8.2.15. **Flypassasjerer¹ i EU og andre europeiske land². Rutetrafikk. 2005**



¹ Tallene inkluderer ikke transittpassasjerer, og hver passasjer telles bare én gang, ikke både ved avgang og ankomst. Tallene for Sverige inkluderer transittpassasjerer.

² EU-15 samt Island, Norge og Sveits. I søylen for nye EU-land: Polen, Estland, Latvia, Litauen, Tsjekkia, Ungarn, Bulgaria, Romania, Malta, Kypros, Slovenia og Slovakia.

Kilde: Eurostat.

Vekst i flytrafikk fra norske offshore-baser fra 2003 til 2006

Tabell 8.2.1 viser landinger og tallet på passasjerer som har kommet og reist på norske offshorebaser fra 2003 til 2006. Tabellen skiller seg fra antall flybevegelser som vises i vedleggstabell 8.2.3 der antall flybevegelser omfatter både landinger og avganger, mens denne tabellen viser kun landinger.

- Med unntak for 2004 økte tallet på landinger og passasjerer kommet og reist på norske offshorebaser i hele perioden. Det var 18 600 landinger i 2006 og nesten en halv million passasjerer som kom til eller reiste fra basene.
- Antall passasjerer på offshorebasene økte med 47 000 fra 2003 til 2006. Det var Flesland, Sola og Kvernberget som hadde den sterkeste veksten i antall passasjerer i perioden.
- Det har ikke vært offshoretrafikk til og fra Bodø etter 2003. Hammerfest startet opp trafikk til og fra kontinentalsokkelen høsten 2006.

- Målt i antall landinger var det Kvernberget som økte mest fra 2003 til 2006. Det var 796 flere landinger der i 2006 enn i 2003.

Flest flyreiser per innbygger på Island og i Irland

- De store EU-landene Storbritannia, Tyskland, Frankrike og Italia har flest flypassasjerer (figur 8.2.15). Storbritannia hadde 204 millioner flypassasjerer i 2005, mens Tyskland og Spania hadde omtrent like mange passasjerer, henholdsvis 146 millioner og 144 millioner.
- Figur 8.2.15 viser også antall flyreiser per innbygger i 2005. Her er det de små landene som dominerer. Det var i gjennomsnitt 7,2 flypassasjerer per innbygger på Island og 5,9 i Irland i 2005.
- Norge hadde, sammen med Danmark, i gjennomsnitt litt over fire flypassasjerer per innbygger, noe som var betydelig høyere enn EU-15 landene som det er naturlig å sammenligne med. De tolv nyeste EU-landene hadde bare en halv flypassasjer i gjennomsnitt per innbygger det samme året.

Tabell 8.2.1. Norske offshorebaser. Landinger og passasjerer kommet og reist. 2003-2006

	2003		2004		2005		2006	
	Antall landinger	Antall pass. Kommet og reist	Antall landinger	Antall pass. Kommet og reist	Antall landinger	Antall pass. Kommet og reist	Antall landinger	Antall pass. Kommet og reist
Total	17 187	451 250	16 216	432 458	17 253	468 198	18 602	498 581
Bergen, Flesland	7 576	209 901	6 819	186 592	7 186	202 226	7 632	222 436
Stavanger, Sola	5 994	150 402	5 875	151 247	5 604	151 152	5 945	161 932
Kristiansund, Kvernberget	2 242	59 631	2 193	58 867	2 722	68 985	3 038	72 153
Florø	812	24 877	833	25 400	928	29 444	868	26 685
Brønnøysund	559	6 439	496	10 352	813	16 391	740	13 494
Hammerfest	0	0	0	0	0	0	379	1 881
Bodø	4	0	0	0	0	0		

¹ Tallene for Hammerfest i 2006 gjelder perioden september-desember.

Kilde: Avinor.

- Ifølge Eurostats tall var det bare Spania, Storbritannia, Frankrike, Italia og Tyskland som hadde flere innenlands flypassasjerer enn Norge i 2005.

Tabell 8.2.2 viser antall flypassasjerer, inkludert transittpassasjerer, på de viktigste lufthavnene i EU i 2005. Bare lufthavner med mer enn 10 millioner passasjerer i 2005 er med. Gardermoen er dermed også med i tabellen.

Tabell 8.2.2. **De største lufthavnene i Europa. Antall passasjerer, inklusiv transitt. 2005**

Lufthavn	Totalt antall flypassasjerer, millioner
London Heathrow lufthavn	68,1
Paris Charles de Gaulle lufthavn	53,4
Frankfurt Main lufthavn	52,6
Amsterdam Schiphol lufthavn	44,2
Madrid Barajas lufthavn	41,8
London Gatwick lufthavn	32,9
Roma Fiumicino lufthavn	28,8
Munchen lufthavn	28,7
Barcelona lufthavn	27,0
Paris Orly lufthavn	24,9
Manchester lufthavn	22,7
London Stansted lufthavn	22,0
Palma de Mallorca lufthavn	21,2
København Kastrup lufthavn	20,0
Milano Malpensa lufthavn	19,7
Dublin lufthavn	18,5
Zurich flughafen lufthavn	18,0
Stockholm Arlanda lufthavn	17,4
Brussels Brussels-national lufthavn	16,1
Wien Schwechat lufthavn	15,9
Oslo Gardermoen lufthavn	15,9
Dusseldorf lufthavn	15,6
Aten Eleftherios venizelos lufthavn	14,3
Malaga lufthavn	12,6
Berlin Tegel lufthavn	11,6
Lisboa lufthavn	11,2
Helsinki Vantaa (finavia) lufthavn	11,0
Praha Ruzyně lufthavn	10,7
Hamburg lufthavn	10,7

Kilde: Eurostat.

- Gardermoen, med 15,9 millioner flypassasjerer, er den 21. største lufthavnen i oversikten. Kastrup er den største nordiske lufthavnen, med 20 millioner passasjerer i 2005. Det plasserer lufthavnen på fjortende plass i tallet på passasjerer kommet og reist dette året. Også Arlanda ved Stockholm er større enn Gardermoen, målt i antall flypassasjerer. 17,4 millioner flypassasjerer i 2005 gav en attende plass.
- Den største lufthavnen i EU er Heathrow Lufthavn i London. Her var det 68,1 millioner flypassasjerer i 2005. De tre største lufthavnene i London hadde 123 millioner flypassasjerer i alt dette året.

Boks 8.2.2. Definisjoner

Ruteflyging: Flyselskapenes ordinære flyginger etter tidtabell der hvert flysete er tilgjengelig for kjøp av offentligheten.

Charterflyging: Annen kommersiell flyging som skjer utenfor normale tidtabeller. Charterflyging brukes oftest om flyginger som hovedsakelig har som formål å transportere reisende til turistdestinasjoner. Selv om slike flyginger ofte går i faste ruter, skiller de seg fra ruteflyging ved at billettene bestilles hos et reiseselskap og ikke hos flyselskapet direkte.

Innenlandsk trafikk: Flytrafikk mellom norske flyplasser.

Internasjonal trafikk: Flytrafikk mellom en norsk og en utenlandsk flyplass.

Transittpassasjerer: Passasjerer som fortsetter sin reise på samme rutenummer som de ankom lufthavnen med, til neste lufthavn.

Transferpassasjerer: Passasjerer som fortsetter sin reise på et annet rutenummer enn de ankom lufthavnen med til neste lufthavn.

Flybevegelser: Alle avganger og landinger i alle typer flyging som gjøres på en lufthavn.

Frakt og post: Begrepet frakt benyttes om all annen godstransport med fly enn post. Dette skillet benyttes av Avinor og er i tråd med retningslinjer fra Eurostat (freight and post).

Vedleggstabell 8.2.1. Norske lufthavner. Passasjerer. 2005 og 2006

Lufthavn	Totale passasjerer inkl. transitt og transfer		Rutetrafikk inkl. transitt og transfer		Chartertrafikk inkl. transitt og transfer	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Sum passasjerer	34 803 987	38 395 305	32 647 942	36 119 034	2 156 045	2 276 271
Oslo, Gardermoen	15 895 722	17 672 256	14 655 323	16 441 524	1 240 399	1 230 732
Stavanger, Sola	2 785 031	3 109 920	2 588 162	2 908 353	196 869	201 567
Bergen, Flesland	3 863 198	4 358 038	3 624 278	4 106 991	238 920	251 047
Trondheim, Værnes	2 935 799	3 167 601	2 817 454	3 008 798	118 345	158 803
Bodø	1 329 843	1 430 302	1 311 734	1 409 404	18 109	20 898
Tromsø	1 459 686	1 557 255	1 433 319	1 524 098	26 367	33 157
Sum store lufthavner	12 373 557	13 623 116	11 774 947	12 957 644	598 610	665 472
Kristiansand, Kjevik	761 760	820 150	729 683	785 411	32 077	34 739
Haugesund, Karmøy	437 963	490 709	409 673	444 366	28 290	46 343
Ålesund, Vigra	684 155	732 614	643 396	677 340	40 759	55 274
Molde, Årø	357 062	444 677	346 309	395 173	10 753	49 504
Kristiansund, Kvernberget	239 897	257 609	227 485	243 838	12 412	13 771
Harstad/Narvik, Evenes	469 721	486 425	446 581	463 391	23 140	23 034
Bardufoss	155 038	169 442	153 027	167 470	2 011	1 972
Alta	358 509	416 272	323 996	412 875	34 513	3 397
Lakselv, Banak	52 981	56 058	49 959	50 882	3 022	5 176
Kirkenes, Høybukta	220 838	227 810	215 283	223 245	5 555	4 565
Svalbard, Longyear	95 231	128 067	94 167	125 534	1 064	2 533
Sum mellomstore lufthavner	3 833 155	4 229 833	3 639 559	3 989 525	193 596	240 308
Fagernes, Leirin	17 722	15 674	4 485	5 030	13 237	10 644
Sogndal, Haukåsen	83 279	93 235	83 279	93 235	0	0
Florø	111 750	104 274	111 750	104 016	0	258
Førde	66 928	71 032	66 928	71 032	0	0
Sandane, Anda	36 986	40 278	36 986	40 278	0	0
Ørsta-Volda, Hovden	44 841	49 842	44 841	49 842	0	0
Røros	10 758	8 367	9 330	7 955	1 428	412
Namsos	33 718	34 497	33 718	34 497	0	0
Rørvik, Ryum	28 816	30 558	28 816	30 558	0	0
Brønnøysund, Brønnøy	89 043	88 290	89 043	88 290	0	0
Sandnessjøen, Stokka	78 019	77 238	78 019	77 238	0	0
Mo i Rana, Røssvoll	91 667	95 171	91 667	95 171	0	0
Mosjøen, Kjærstad	68 273	70 458	68 273	70 458	0	0
Røst	7 959	7 764	7 939	7 755	20	9
Værøy	8 372	7 923	8 372	7 923	0	0
Leknes	79 450	87 468	79 450	87 468	0	0
Svolvær, Helle	61 532	64 000	61 532	64 000	0	0
Stokmarknes, Skagen	95 620	101 359	95 620	101 359	0	0

Vedleggstabell 8.2.1 (forts.). **Norske lufthavner. Passasjerer. 2005 og 2006**

Lufthavn	Totale passasjerer inkl. transitt og transfer		Rutetrafikk inkl. transitt og transfer		Chartertrafikk inkl. transitt og transfer	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Narvik, Framnes	13 772	26 616	13 772	26 616	0	0
Andøya	44 063	34 974	44 063	34 974	0	0
Sørkjosen	15 401	18 222	15 400	18 222	1	0
Hasvik	10 612	11 022	10 612	11 022	0	0
Hammerfest	135 789	143 583	135 789	143 583	0	0
Honningsvåg, Valan	18 387	21 434	18 387	21 434	0	0
Mehamn	19 300	22 033	19 300	22 033	0	0
Berlevåg	12 139	12 827	12 139	12 827	0	0
Båtsfjord	21 699	22 146	21 699	22 146	0	0
Vadsø	88 028	91 491	84 692	91 473	3 336	18
Vardø, Svartnes	20 700	23 498	20 700	23 498	0	0
Sum regionale lufthavner	1 414 623	1 475 274	1 396 601	1 463 933	18 022	11 341
Sandefjord, Torp	1 210 501	1 295 612	1 133 491	1 206 877	77 010	88 735
Skien, Geiteryggen	14 736	28 214	14 395	27 839	341	375
Farsund, Lista	0	0	0	0	0	0
Notodden	1 734	2 490	1 734	2 468	0	22
Dagali	0	0	0	0	0	0
Stord, Sørstokken	59 959	68 510	31 892	29 224	28 067	39 286
Sum ikke-Avinoreide lufthavner	1 286 930	1 394 826	1 181 512	1 266 408	105 418	128 418

Kilde: Avinor.

Vedleggstabell 8.2.2. Norske lufthavner. Frakt og post. 2006. Tonn

Flyplass	Frakt og post			Frakt og post innland		Frakt og post utland	
	I alt	Frakt	Post	Kommet	Sendt	Kommet	Sendt
I alt	132 359,2	88 828,9	43 530,3	32 257,3	33 468,1	31 492,4	35 141,2
Oslo, Gardermoen	90 136,4	68 721,8	21 414,6	7 992,3	18 197,9	30 123,8	33 822,4
Stavanger, Sola	6 957,0	3 526,4	3 430,6	3 536,6	1 906,9	733,5	779,9
Bergen, Flesland	7 430,1	3 221,7	4 208,5	4 151,7	2 396,5	456,8	425,1
Trondheim, Værnes	4 694,3	2 089,9	2 604,5	2 881,9	1 758,2	32,8	21,5
Bodø	4 187,8	1 591,6	2 596,2	2 490,4	1 695,3	0,2	2,0
Tromsø	5 197,4	2 560,2	2 637,2	2 543,1	2 649,5	1,6	3,2
Store lufthavner	28 466,7	12 989,7	15 477,0	15 603,7	10 406,3	1 224,9	1 231,8
Kristiansand, Kjevik	926,3	553,0	373,3	456,2	380,6	40,1	49,4
Haugesund, Karmøy	302,4	298,4	4,0	197,7	97,8	4,6	2,4
Ålesund, Vigra	2 208,7	992,8	1 215,9	1 228,5	965,0	14,3	0,9
Molde, Årø	1 422,5	402,6	1 019,9	897,5	499,0	25,7	0,4
Kristiansund, Kvernberget	332,6	315,4	17,2	212,2	68,6	34,9	16,9
Harstad/Narvik, Evenes	1 553,0	742,2	810,8	963,1	584,9	5,1	0,0
Bardufoss	198,2	165,1	33,1	144,9	52,9	0,1	0,4
Alta	596,5	506,5	90,0	425,5	169,9	1,2	0,0
Lakselv, Banak	405,0	99,2	305,8	357,0	47,5	0,0	0,6
Kirkenes, Høybukta	726,4	522,0	204,5	497,3	228,8	0,4	0,0
Svalbard, Longyear	1 175,3	871,2	304,1	785,7	386,6	2,2	0,7
Mellomstore lufthavner	9 847,1	5 468,4	4 378,7	6 165,6	3 481,6	128,4	71,6
Fagernes, Leirin	3,5	2,5	0,9	1,0	1,1	0,0	1,3
Sogndal, Haukåsen	124,9	59,0	65,9	35,5	89,4	0,0	0,0
Florø	91,2	40,2	51,0	37,5	53,8	0,0	0,0
Førde	176,9	51,1	125,9	33,5	143,4	0,0	0,0
Sandane, Anda	30,5	29,2	1,3	28,7	1,8	0,0	0,0
Ørsta-Volda, Hovden	25,8	25,1	0,7	21,8	4,0	0,0	0,0
Røros	3,4	3,3	0,1	2,1	1,3	0,0	0,0
Namsos	42,4	17,8	24,6	15,1	27,3	0,0	0,0
Rørвик, Ryum	23,9	8,8	15,1	6,6	17,3	0,0	0,0
Brønnøysund, Brønnøy	271,3	41,6	229,7	171,1	100,2	0,0	0,0
Sandnessjøen, Stokka	256,7	48,1	208,6	166,7	89,9	0,0	0,0
Mo i Rana, Røssvoll	367,3	255,3	112,0	242,7	124,7	0,0	0,0
Mosjøen, Kjærstad	296,3	88,7	207,6	226,8	69,6	0,0	0,0
Røst	30,8	6,2	24,6	28,6	2,3	0,0	0,0
Værøy (Heliport)	48,7	6,6	42,1	39,7	8,9	0,0	0,0
Leknes	236,3	52,6	183,8	190,6	45,7	0,0	0,0
Svolvær, Helle	249,8	57,9	192,0	174,2	75,7	0,0	0,0
Stokmarknes, Skagen	118,6	76,9	41,7	59,1	59,5	0,0	0,0
Narvik, Framnes	19,8	19,8	0,0	12,3	7,6	0,0	0,0
Andøya	29,7	17,8	11,9	13,7	16,0	0,0	0,0

Vedleggstabell 8.2.2 (forts.). **Norske lufthavner. Frakt og post. 2006. Tonn**

Flyplass	Frakt og post			Frakt og post innland		Frakt og post utland	
	I alt	Frakt	Post	Kommet	Sendt	Kommet	Sendt
Sørkjosen	6,2	6,1	0,1	5,9	0,3	0,0	0,0
Hasvik	35,5	7,3	28,2	30,6	4,9	0,0	0,0
Hammerfest	381,8	261,9	119,9	279,3	102,5	0,0	0,0
Honningsvåg, Valan	55,4	41,8	13,6	42,4	13,0	0,0	0,0
Mehamn	40,7	19,3	21,3	32,8	7,8	0,0	0,0
Berlevåg	36,0	12,9	23,1	32,3	3,7	0,0	0,0
Båtsfjord	60,2	26,0	34,3	52,8	7,4	0,0	0,0
Vadsø	311,0	162,6	148,5	209,4	101,6	0,0	0,0
Vardø, Svartnes	38,2	29,7	8,5	33,7	4,5	0,0	0,0
Regionale lufthavner	3 413,2	1 476,2	1 937,0	2 226,5	1 185,3	0,0	1,3
Sandefjord, Torp	484,3	161,4	322,9	258,5	196,3	15,3	14,3
Skien, Geiteryggen	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Stord, Sørstokken	11,3	11,3	0,0	10,7	0,6	0,0	0,0
Ikke-Avinoreide lufthavner	495,8	172,9	322,9	269,2	197,0	15,3	14,3

Kilde: Avinor.

Kilder

www.avinor.no

Eurostat (<http://europa.eu.int/comm/eurostat/>)

Vedleggstabell 8.2.3. Norske lufthavner. Flybevegelser. 2006

Lufthavn	I alt	Rute, charter og frakt	Konti- nental- sokkelen	Annen flyging	Lufthavn	I alt	Rute, charter og frakt	Konti- nental- sokkelen	Annen flyging
I alt	824 275	651 562	37 503	135 210	Svalbard, Longyear	6 521	4 250	0	2 271
Oslo, Gardermoen	217 863	210 783	0	7 080	Bardufoss	6 301	2 013	2	4 286
Bergen, Flesland	95 484	70 613	15 409	9 462	Stokmarknes, Skagen	5 932	5 045	0	887
Stavanger, Sola	75 131	48 591	11 901	14 639	Sogndal, Haukåsen	5 623	5 267	0	356
Trondheim, Værnes	53 328	46 321	32	6 975	Mosjøen, Kjærstad	5 413	4 919	0	494
Bodø	44 176	37 448	7	6 721	Leknes	5 285	4 316	0	969
Tromsø	40 053	31 493	6	8 554	Svolvær, Helle	4 307	3 870	0	437
Sandefjord, Torp	37 180	22 696	0	14 484	Stord, Sør- stokken	4 199	2 305	4	1 890
Kristiansand, Kjevik	17 621	14 408	0	3 213	Lakselv, Banak	3 436	2 701	0	735
Kristiansund, Kvernberget	14 895	7 331	6 086	1 478	Ørsta-Volda, Hovden	3 263	2 373	0	890
Ålesund, Vigra	12 326	9 933	9	2 384	Røros	3 248	641	0	2 607
Alta	11 949	9 093	9	2 847	Narvik, Framnes	3 033	2 158	0	875
Hammerfest	11 256	8 272	754	2 230	Namsos	3 031	2 704	2	325
Haugesund, Karmøy	10 675	8 147	13	2 515	Sandane, Anda	2 890	2 401	0	489
Harstad Narvik, Evenes	10 113	8 801	0	1 312	Notodden	2 866	609	1	2 256
Molde, Årø	9 896	7 994	0	1 902	Andøya	2 847	2 605	0	242
Brønnøy- sund, Brønnøy	9 243	5 854	1 486	1 903	Fagernes, Leirin	2 757	1 328	0	1 429
Kirkenes, Høybukt- moen	8 231	6 346	0	1 885	Mehamn	2 651	2 336	0	315
Florø	7 819	5 527	1 746	546	Båtsfjord	2 630	2 276	0	354
Rygge	7 668	35	0	7 633	Honningsvåg, Valan	2 433	2 162	2	269
Mo i Rana, Røssvold	7 590	6 184	0	1 406	Vardø, Svartnes	2 411	2 167	0	244
Skien, Geiteryggen	7 512	1 798	0	5 714	Rørvik, Ryum	2 410	2 206	3	201
Førde	7 027	4 014	6	3 007	Ørland	2 270	651	3	1 616
Andre lufthavner	107 239			0	Sørkjosen	2 039	1 687	0	352
Sandnessjø- en, Stokka	6 698	5 655	7	1 036	Berlevåg	1 876	1 735	2	139
Vadsø	6 690	6 104	0	586	Røst	1 345	1 161	0	184
					Hasvik	1 157	1 058	0	99
					Værøy (Heliport)	1 114	1 094	0	20
					Farsund, Lista	367	39	13	315
					Dagali	196	44	0	152

Kilde: Avinor.

Ole Kristian Lien (eventuelle henvendelser kan rettes til Edvard.Andreassen@ssb.no)

8.3. Registrerte fly og flysertifikater

Luftfartstilsynet har på vegne av den norske stat ansvar for å sette rammene for aktørene i luftfarten og å se til at kravene etterfølges. Det føres tilsyn med flyplasser, luftfartøyer, utdanningsorganisasjoner, flysikringstjenesten, produsenter av flymateriell, verksteder og luftfartsselskaper.

Boks 8.3.1. Omfang i luftfartøystatistikken

Luftfartstilsynet utarbeider oversikter over registrerte fly, antall flysertifikater og godkjente luftfartsselskaper. Oversiktene publiseres på nettsiden www.luftfartstilsynet.no.

Registrerte fly

For å få lov til å fly i norsk luftrom er hovedregelen at fartøyet skal ha gyldig registreringsbevis i Norges luftfartøyregister (NLR) som drives av Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet fører tilsyn med eksisterende luftfartøyer som er registrert i norsk register. Luftfartøyer omfatter fly, helikopter, mikrofly, seilfly og ballonger.

Alle nye typer av luftfartøyer som tas i bruk i Norge, skal også godkjennes av Luftfartstilsynet. Nye luftfartøyer innføres årlig. Hovedvekten av tilsynets arbeid når det gjelder luftfartøyer, er likevel godkjenning av endringer, modifikasjoner og reparasjoner på allerede godkjente luftfartøyer. Arbeidet med typegodkjenning påvirkes av retningslinjer gitt av EU-byrået for luftfart, European Aviation Safety Agency (EASA).

- Det var 728 motordrevne fly godkjent av Luftfartstilsynet 1. januar 2007 (tabell 8.3.1). Av andre luftfartøyer fantes 177 helikoptre, 162 seil-/motorfly og 13 ballonger.
- Antallet motordrevne fly økte til 732 i første halvår i 2007. Det ble fem flere helikoptre, mens antall seilfly og motorfly ble redusert med tilsvarende antall de seks første månedene.

- Av de 732 motordrevne flyene i luftfartøyregisteret den 1. juli 2007 var 247 fly involvert i ervervsmessig luftfart. Ervervsmessig flyging kan være ruteflyging av passasjerer, flyfrakt, charterflyging, taxiflyging, skoleflyging, overvåkning eller annen kommersiell virksomhet.
- De resterende motordrevne flyene var eid av privatpersoner, foretak eller flyklubber som ikke primært driver kommersiell luftfart.
- Av de 182 helikoptrene i luftfartøyregisteret drev 144 ervervsmessig luftfart.
- I Sverige var det registrert 2 614 luftfartøyer i 2006, der 293 var eid av foretak for kommersiell luftfart.
- Den danske luftfartøyflåten bestod av 1 058 motordrevne fly og helikoptre per 1. januar 2007. Av dette var 82 helikoptre. De danske tallene inkluderer ikke ballonger og seilfly.

Tabell 8.3.1. Norges luftfartøyregister. Type luftfartøy. 2007

Type luftfartøy	Antall 1. januar	Antall 1. juli
Motordrevne fly	728	732
Helikoptre	177	182
Seil-/motorfly	162	157
Ballonger	13	13

Kilde: Luftfartstilsynet.

Tabell 8.3.2. Norges luftfartøyregister. Luftfartøyer. 1993 og 2004-2006

Luftfartøyer	1993	2004	2005	2006
Luftfartøyer i alt¹	848	969	1 056	1 067
Fly (motordrevne, seilfly, motorfly)	741	802	888	890
Helikoptere	107	167	168	177
Ballonger	13	13		

¹ Utdrag fra Norges Luftfartøyregister.

Kilde: Luftfartstilsynet.

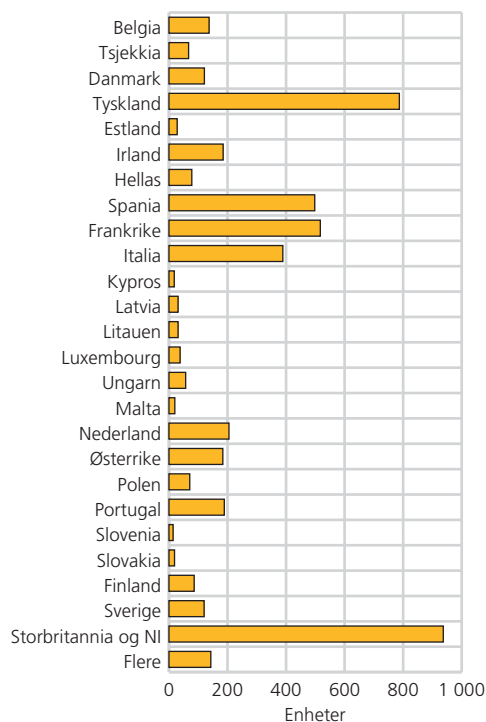
- Antall luftfartøyer har økt betraktelig siden 1993 (tabell 8.3.2). Økningen gjelder alle typer luftfartøyer som helikoptre, motordrevne fly og seil-/motorfly. I 1993 var det registrert 848 luftfartøyer i alt. Herav var det 107 helikoptre.
- Fra 1993 til 2006 økte antall fly med 20 prosent, mens antall helikoptre økte med 65 prosent. Fra 1993 til 2006 ble det 70 flere helikoptre i fartøyregisteret.

Omtrent 5 000 luftfartøyer i EU-25

Figur 8.3.1 gir en oversikt over flåten for kommersiell sivil luftfart for land i EU-25. Nasjonaliteten er bestemt av hvor luftfartøyet blir drevet fra. I kategorien flere finnes det luftfartøyer som har flernasjonalitet, blant annet finner vi fly fra SAS-konsernet her.

- Det var registrert 4 970 luftfartøyer for kommersiell sivil luftfart i EU-25 i 2005 (figur 8.3.1). De ti nyeste medlemslandene¹ (jmfør utvidelsen fra 15 til 25 land i 2004) stod for bare rundt 350, eller i overkant av 7 prosent, av EU-25-flåten.
- Det var flest fly i Storbritannia inklusiv Nord-Irland og i Tyskland, henholdsvis 18,9 og 15,8 prosent av totalen i EU-25 i 2005.

Figur 8.3.1. Luftfartøyer i EU-25, etter land. 2005



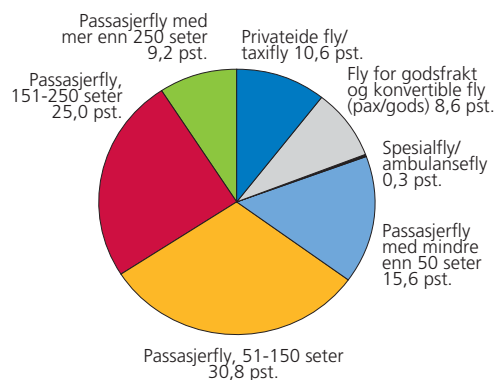
Kilde: Eurostat/Airclaims (CASE database).

- Tabellene 8.3.1 og 8.3.2 er ikke direkte sammenlignbare med tallene for EU-25 i figur 8.3.1. Dette skyldes at tallene for Norge inneholder flere fly og flytyper enn hva Eurostat registrerer. Luftfartøysregisteret tar også med fly som ikke er involvert i kommersiell virksomhet. I tillegg skal alle luftfartøyer utenom mikrolette fartøyer registreres. Også luftfartøyer som opereres fra utlandet, er registrert i det norske luftfartøyregisteret.

¹ Før 2007 da Bulgaria og Romania ble medlemsland.

- Litt over hvert tiende luftfartøy registrert av Eurostat innenfor EU-25 var eid av private eller foretak for privat bruk eller taxify i 2005 (figur 8.3.2.). Fly for godsfrakt og konvertible fly som raskt kan konfigureres fra å frakte passasjerer til å frakte fly og motsatt, utgjorde 8,6 prosent av EU-flåten dette året.

Figur 8.3.2. **Andel luftfartøyer i EU-25, etter type. 2005. Prosent**



Kilde: Eurostat/Airclaims (CASE database).

- Spesialfly som blant annet består av skolefly, fly for geologiske og meteorologiske undersøkelser og overvåkingsfly, utgjorde sammen med ambulansfly bare 0,3 prosent av antall luftfartøyer i EU-25 i alt i 2005.
- Passasjerflyene utgjorde over 80 prosent av EU-25 flåten i alt. De vanligste passasjerflyene har mellom 51 og 150 seter om bord.

- Hvert fjerde fly i EU-25 var et passasjerfly, med flere enn 151, men mindre enn 250 seter.

Sertifikater og lisenser

Luftfartstilsynet fører tilsyn med og godkjenner alle ledd i utdanningen av personell til norsk sivil luftfart. Dette omfatter organisasjoner som utdanner fly- og helikopterpiloter, teknikere, flygeledere, bakkemannskap, kabinpersonell og sikkerhetspersonell samt kontrollanter og instruktører. I tillegg føres tilsyn med materiell som benyttes i undervisning, slik som fly- og helikoptersimulatorer.

Alle utdanningsorganisasjoner må godkjennes av Luftfartstilsynet før de kan starte sin virksomhet. Organisasjoner må dokumentere at alle sider av virksomheten er i henhold til gjeldende regler. Før utdanningsinstitusjoner kan utøve sin virksomhet må de godkjennes, det vil si adgangskontrolleres, av Luftfartstilsynet. Dette gjøres etter bestemte internasjonale krav til flygerutdanning og teknisk utdanning. Blant annet skal organisasjonenes håndbøker og kvalitetssystemer gjennomgås før skolen kan godkjennes. Etter utstedt tillatelse inspiseres utdanningsorganisasjonen vanligvis en gang i året, ved at Luftfartstilsynet gjennomfører et virksomhetstilsyn. Virksomhetstilsynet skal verifisere at kravene etterleves i henhold til første gangs godkjennelse.

Flygere, teknikere og kabinbesetningsmedlemmer må sertifiseres av Luftfartstilsynet

Tabell 8.3.3. **Antall sertifikater. 2000-2005**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Antall oppmeldte kandidater (teori)	1 389	1 512	1 153	939	873	827
Antall beståtte (teori)	1 020	1 141	840	631	477	489
Antall ikke beståtte (teori)	369	371	313	308	396	338
Antall beståtte kandidater	73,4	75,5	72,9	67,2	54,6	59,1
Totalt antall sertifikater ved utgangen av året	8 527	10 330	11 738	12 309	12 838	13 176

Kilde: Luftfartstilsynet.

før de kan utføre arbeidet. Luftfartsmyndigheten har det overordnede ansvar for eksamener og eksamensavvikling, og også for utstedelse av sertifikater. Flygere og flyteknikere må ved bestemte intervaller dokumentere overfor Luftfartstilsynet at de fortsatt vedlikeholder eller har ervervet nye kunnskaper og ferdigheter som ble lagt til grunn ved første gangs sertifisering.

- Det var 562 færre oppmeldte kandidater i 2005 enn i 2000 og 685 færre enn i 2001 (tabell 8.3.3). 2001 var også det året da flest kandidater bestod eksamen, med en andel på 75,5 prosent.
- Denne andelen gikk betydelig ned de neste årene, og i 2004 var det bare litt

over halvparten som bestod eksamen. Andelen med bestått eksamen økte litt igjen i 2005, til 59,1 prosent av totalt antall kandidater.

- I 2005 var det nesten 13 200 sertifikater i alt, mens det i år 2000 var bare 8 500 sertifikater.

Norske luftfartsselskaper med lisens

Luftfartstilsynet fører tilsyn med og godkjenner alle norske fly- og helikopterselskaper. Også for tilsynet med luftfartsselskaper gjelder prinsippene med adgangskontroll og virksomhetstilsyn.

- 35 selskaper var godkjent av Luftfartstilsynet per 2. juli 2007 (tabell 8.3.4).

Boks 8.3.2. Adgangskontroll og virksomhetstilsyn

Adgangskontroll

Vanligvis kreves det flere typer godkjenninger av et selskap som skal operere i luftfarten, litt avhengig av type virksomhet selskapet skal drive.

AOC – Air Operator Certificate

En operativ og teknisk godkjenning av selskapet. Dette er nødvendig for alle selskaper som skal drive kommersiell virksomhet. Som del av godkjenningen vurderer Luftfartstilsynet om selskapets sikkerhets- og kvalitetssystemer, dokumenter, kompetanse, treningsopplegg og luftfartøyer er i henhold til gjeldende internasjonale krav. HMS, økonomi og sikkerhet kan også være del av denne vurderingen.

Lisens

Tillatelse til å drive ervervsmessig lufttransport av passasjerer og gods. Luftfartstilsynet vurderer selskapets rettslige stilling i forhold til krav i EØS-avtalen om luftfart. Utstedelse av lisens fordrer gyldig AOC, godandel hos daglig leder, nødvendige forsikringsdekninger og økonomisk sikkerhet i selskapet. Dersom et flyselskap skal leie inn fly i stedet for å benytte egne, må leieavtalene godkjennes av Luftfartstilsynet.

Driftstillatelse

Tillatelse til å drive annen ervervsmessig luftfartsvirksomhet utover den som krever lisens. Krav til driftstillatelse gjelder de selskaper som skal utføre rundflyging, slippflyging, foto- og reklameflyging med videre, overvåkingsflyging, slepeflyging og skoleflyging, jmfør luftfartslovens § 8-8. For å få lisens og/eller driftstillatelse må et selskap oppfylle krav til blant annet teknisk/operativt, økonomi, forsikringer og vandel.

Virksomhetstilsyn

For fly- og helikopterselskaper gjennomføres det årlig tilsyn. Luftfartstilsynet vurderer da om selskapene etterlever forutsetningene som ble gitt ved første gangs godkjenning.

Av disse hadde 30 lisens for å drive med ervervmessig luftrtransport av passasjerer og gods.

- Rundflyging, overvåkingsflyging og foto- og reklameflyging er de vanligste tillatelsene som er gitt, med henholdsvis 29, 27 og 26 tillatelser i 2007.
- For slepeflyging og skoleflyging var det bare gitt 13 tillatelser. Slippflyging var det 21 selskaper som kunne bedrive per 2. juli 2007.
- 16 selskaper hadde tillatelse for operering av fly under VFR-forhold (Visual Flight Rules), mens 20 hadde VFR-tillatelse for helikopter.
- Tolv selskaper hadde tillatelse til å fly under IFR-værforhold (Instrument Flight Rules), og seks hadde tillatelse for flyging av helikopter under slike forhold per medio 2007.

Tabell 8.3.4. **Flyelskaper, godkjent av Luftfartstilsynet per 2. juli 2007**

Beskrivelse	Type	Antall
Totalt antall godkjente luftfartsselskaper		35
Antall selskaper med lisens		30
	Rundflyging	29
	Slippflyging	21
	Foto- og reklameflyging	26
Antall selskaper med driftstillatelse	Overvåkingsflyging	27
	Slepeflyging	13
	Skoleflyging	13
Antall selskaper med Visual Flight Rules-tillatelse	Fly	16
	Helikopter	20
Antall selskaper med Instrument Flight Rules-tillatelse	Fly	12
	Helikopter	6

Kilde: Luftfartstilsynet.

Kilder

www.sika.se

www.luftfartstilsynet.no

Eurostat (<http://europa.eu.int/comm/eurostat/>)

Boks 8.3.3. Definisjoner

Visual Flight Rules (VFR): Et sett av regler innenfor luftfart vedrørende værforhold som gir piloten tilstrekkelig sikt til forholdene utenfor cockpit. En pilot skal være i stand til visuelt å kontrollere fartøyets høyde, kunne navigere og holde en sikker avstand fra hindringer som terreng, bygninger og andre luftfartøyer.

Instrument Flight Rules (IFR): Et sett av regler og prosedyrer for å fly luftfartøyer der kun fartøyets instrumenter brukes for å holde avstand til andre luftfartøyer og terreng. IFR er et alternativ til VFR, der piloten primært eller eksklusivt er ansvarlig for å «se-og-unngå».

Mikrolette fartøyer: Et bemannet motordrevet landfly med ikke mer enn toseter og med maksimalt tillatt startmasse som ikke overstiger 300 kilo for enseter og 450 kilo for toseter, eller et bemannet motordrevet sjøfly med ikke mer enn to seter og med maksimalt tillatt startmasse som ikke overstiger 350 kilo for enseter og 500 kilo for toseter.

9. Viktige miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren

Effektiv transport er nødvendig i det moderne samfunnet. Samtidig medfører transporten alvorlige miljømessige problemer i form av luftforurensning og støyplager. Store arealer er beslaglagt av veier og andre transportanlegg, og nye områder er under utbygging. Disse områdene kan dermed ikke brukes til annen virksomhet eller til rekreasjon. Dette utgjør store inngrep i naturen. En virkning av dette, som har både positive og negative sider, er at det åpner for ferdsel i områder som før var utilgjengelige for de fleste. Transportomfanget øker stadig, til tross for ulike tiltak for å begrense transporten og skadevirkningene av den.

Lisbet.Hogset@ssb.no

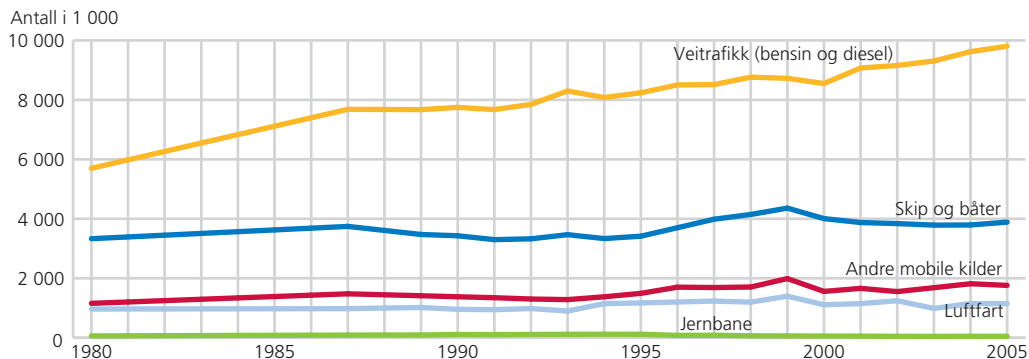
9.1. Utslipp til luft

En vesentlig del av luftforurensningene skyldes forbrenningsutslipp fra transportmidler. Transport er en betydelig kilde til utslipp av klimagasser, som gir økt drivhuseffekt. Dette gjelder særlig veitrafikk.

Boks 9.1.1. Omfang av statistikken

Statistikken omfatter utslipp til luft fra norsk økonomisk aktivitet: klimagasser, forsurende gasser, miljøgifter og svevestøv. Data om støy og støyplage er også inkludert i kapitlet. Statistisk sentralbyrå foretar ingen egen rutinemessig datainnsamling i forbindelse med utslippsregnskapet. Det er en målsetting at utslippsberegningene i størst mulig grad skal bygge på allerede eksisterende datakilder, det vil si gjøre bruk av eksisterende registre og statistikker, og eventuelt tilpasse disse slik at dataene kan brukes i utslippsberegningene.

Figur 9.1.1. Utslipp av klimagasser fra transport i Norge, etter transportmåte¹. 1980-2005. 1 000 tonn CO₂-ekvivalenter

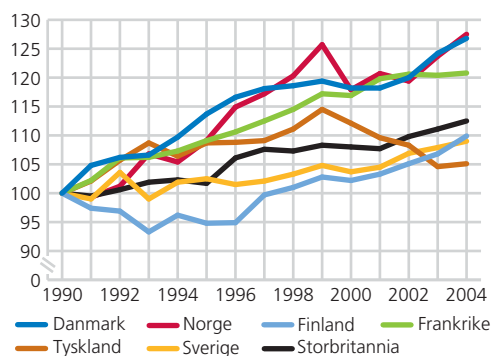


¹ Omfatter ikke utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart.

Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

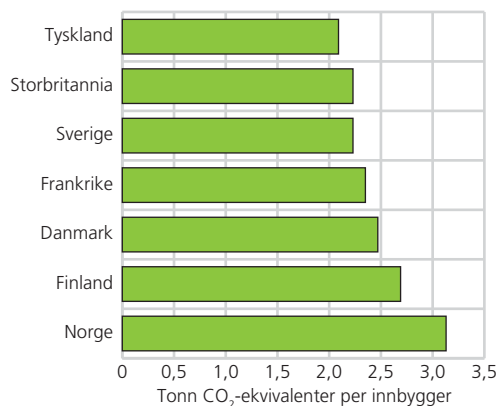
- I 2005 kom 31 prosent av de nasjonale klimagassutslippene fra mobile kilder, som omfatter veitrafikk, jernbane, luftfart, skip og båter og motorredskaper. 66 prosent av utslippene av nitrogenoksider (NO_x) i 2005 kom fra transport.
- Figur 9.1.1 viser utviklingen i utslipp av klimagasser fra transport i Norge. En del av utslippene forårsaket av transportmidler er miljøgifter og svevestøv som kan være helseskadelige.
- Vedleggstabell 9.1.1 gir en oversikt over utslipp etter kilde og komponent i 2005 og viser hvilken betydning de forskjellige transportmidlene har. Se også vedleggstabell 9.1.2 og 9.1.3.
- Myndighetene prøver på forskjellige måter å begrense og redusere utslippene. Internasjonalt samarbeid er av stor betydning i dette arbeidet, og Norge har forpliktet seg til å være med på dette samarbeidet ved å inngå forskjellige avtaler (boks 9.1.3).
- Myndighetene prøver også å begrense forurensningen ved å stille krav til renere produkter og til rensing av avgasser, gjennom avgifter som CO_2 -avgift og svovelavgift, vektdifferensiering av årsavgiften på kjøretøyer, senking av hastigheten på enkelte veistrekninger, eller via bompenger, parkeringsavgift og piggdekkavgift.
- Panteordning på piggdekk ved kjøp av piggfrie dekk og vrakpantordning for gamle biler er andre virkemidler som har blitt brukt. Rushtidsavgift vurderes innført i noen av de største byene, noe som forutsetter en bedre utbygd kollektivtrafikk.
- Overvåking og måling av støy og forurensning i belastede områder brukes for å ha kontroll med overskridelser av grenseverdier. Lokalt brukes støyskjermer, støyvoller og andre tiltak for å demme opp for både støy og støv.
- Figur 9.1.2 viser utviklingen i utslipp av drivhusgasser fra transport i utvalgte land i Europa fra 1990 til 2004. Norge og Danmark har hatt den sterkeste

Figur 9.1.2. Utslipp av drivhusgasser fra transport i utvalgte land. 1990-2004. Indeks. 1990=100



Kilde: EEA-TERM Faktaark 2006 02.

Figur 9.1.3. Utslipp av drivhusgasser fra transport i utvalgte land. 2004. Tonn CO_2 -ekvivalenter per innbygger



Kilde: EEA-TERM Faktaark 2006 02, Eurostat (befolkingstall).

veksten av disse landene og har hatt utslippsøkning nesten hvert år også etter 2000. Tyskland har hatt utslippsreduksjon hvert år fra 1999 til 2003 og en svak økning i 2004.

- I figur 9.1.3 ser vi bare på 2004-utslippene for de samme landene, men da per innbygger. Også her ligger Tyskland best an med noe over 2 tonn CO₂-ekvivalenter per innbygger, mens Norge kommer klart dårligst ut, med over 3 tonn per innbygger. Danmark, som har flere innbyggere enn Norge å fordele utslippene sine på, kommer heldigere ut av denne sammenligningen.

Boks 9.1.2. St.meld. nr. 34

Ifølge Stortingsmelding nr. 34 (2006-2007) om norsk klimapolitikk forventes det om lag 15 prosent økning i CO₂-utslippene fra landtransport og luftfart fra 2005 til 2010 dersom ikke nye tiltak iverksettes.

Boks 9.1.3. Klima- og langtransportkonvensjonen

Klimakonvensjonen (UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change) er FNs rammekonvensjon om klimaendring. Kyotoprotokollen er en avtale under FNs klimakonvensjon som arbeider for å begrense utslipp av klimagasser. Kyotoprotokollen gir hvert enkelt industriland en nasjonal kvotemengde eller forpliktelse for perioden 2008-2012. Kyotoprotokollen trådte i kraft 16. februar 2005.

Langtransportkonvensjonen arbeider for å begrense utslipp av forsurende gasser som blir transportert over lange avstander i Europa. Norge gikk inn i dette samarbeidet ved å undertegne Gøteborgprotokollen som trådte i kraft 17. mai 2005. Mye av forurensningen her i landet skyldes at utslipp i andre land i Europa fraktes med luftstrømmer og havner som sur nedbør her: svovel-dioksid (SO₂), nitrogenoksider (NO_x), ammoniakk (NH₃). Langtransportkonvensjonen omfatter også forpliktelser til å redusere utslippene av utvalgte miljøgifter.

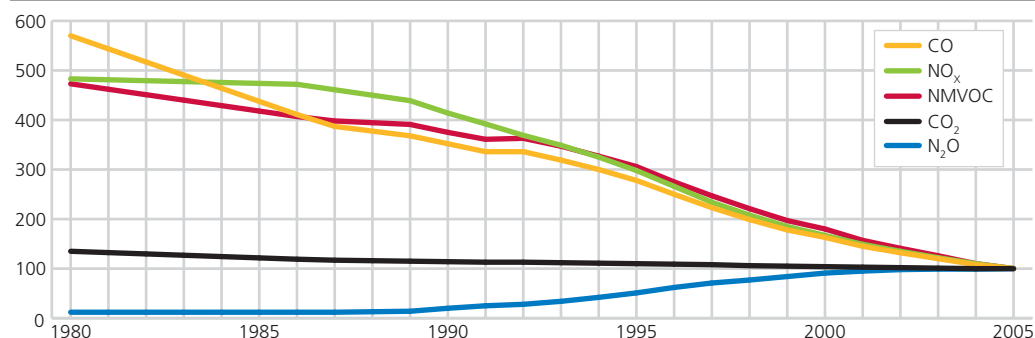
Veitrafikk

- Veitrafikken forårsaker store utslipp til luft og er den vanligste årsaken til at folk utsettes for forurensninger og støy. Ved bruk av bensin og autodiesel frigjøres det mange forskjellige helse- og miljøskadelige stoffer, deriblant klimagasser og forsurende gasser.
- Veitrafikken stod for 18 prosent av samlet klimagassutslipp i 2005. Dette er 27 prosent mer enn i 1990.
- Utslippene av enkelte komponenter er betydelig redusert de senere årene, som følge av at drivstoffet er blitt renere, og at moderne teknologi gjør det mulig å

rense utslippene. Dette gjelder imidlertid ikke for karbondioksid (CO₂), og disse utslippene har økt fordi trafikkøkningen har vært så sterk (vedleggstabell 9.1.2 og figurene 9.1.4 og 9.1.5).

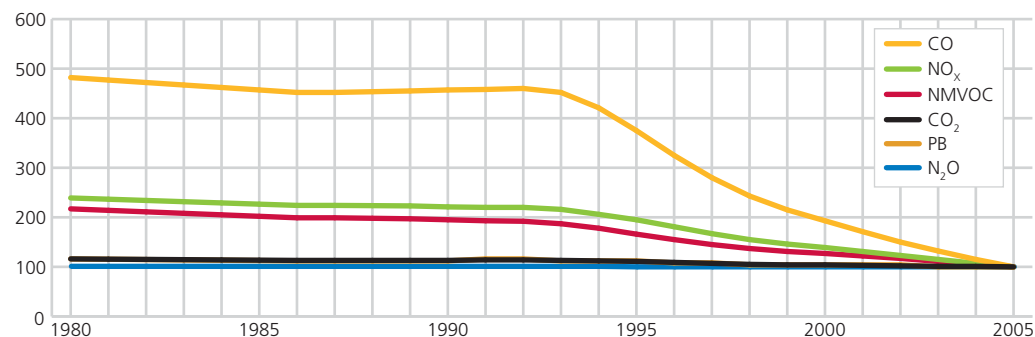
- I tillegg til avgasser fører veitrafikken til slitasje av bildekk og asfalt og oppvirvling av støv fra veibanen, og denne forurensningen kan være helseskadelig. Veitrafikken er også kilde til utslipp av enkelte miljøgifter, særlig kobber fra slitasje av bremseklosser.
- Bilparken i Norge har en gjennomsnittsalder på over ti år. Teknologien i nyere biler fører til mindre utslipp av skade-

Figur 9.1.4. Utslippsfaktorer for utslipp til luft fra bensindrevne personbiler¹. 1980-2005. Indeks, 2005=100



¹ Utslippsfaktorene gjelder utslipp per kilometer. Bly og SO₂ er ikke tatt med i figuren på grunn av stor forskjell i skala. Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Figur 9.1.5. Utslippsfaktorer for utslipp til luft fra dieseldrevne lastebiler^{1,2}. 1980-2005. Indeks, 2005=100



¹ Utslippsfaktorene gjelder utslipp per kilometer. SO₂ er ikke tatt med i figuren på grunn av stor forskjell i skala.

² Omfatter lastebiler med totalvekt over 16 tonn.

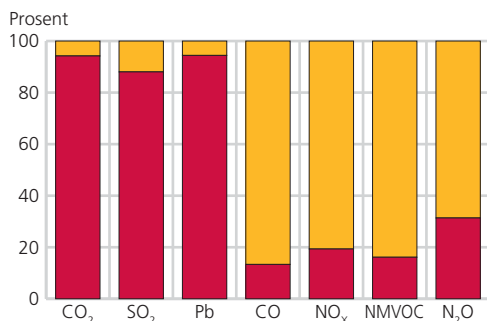
Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

lige stoffer. Bilenes alder har derfor stor betydning for hvor mye de forurensar.

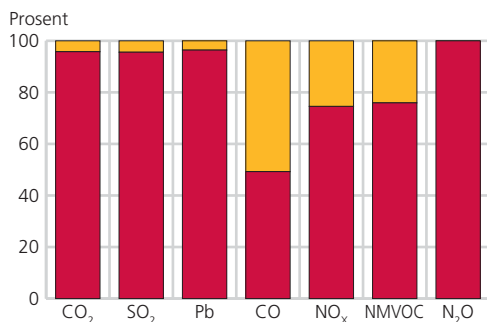
- Figur 9.1.6 illustrerer utslippsreduksjonen hvis bilparken var ny, sammenlignet

Figur 9.1.6. **Utslippsreduksjon i 2005 hvis hele bilparken hadde bestått av nye biler. Prosent**

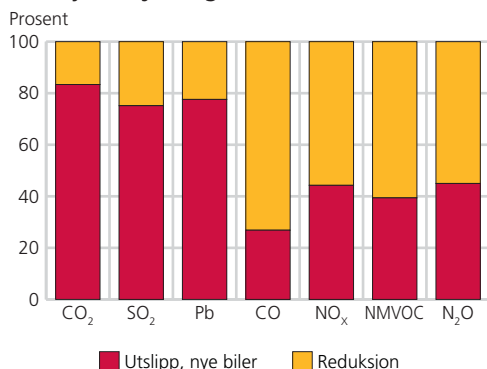
Personbiler, bensin



Lastebiler¹, diesel



Alle kjøretøykategorier



¹ Omfatter lastebiler med totalvekt over 16 tonn.
Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

med reelle utslipp. Når biler vrakes, oppstår det mye avfall, for eksempel metall, dekk og batterier.

Karbondioksid – CO₂

- Bruk av diesel- og bensinkjøretøyer forårsaker utslipp av store mengder av klimagassen CO₂. I 2005 kom 9,6 millioner tonn, eller 22 prosent, av de nasjonale CO₂-utslippene fra veitrafikk, som er den viktigste mobile kilden til utslipp av denne gassen. Dette er 26 prosent mer enn i 1990 (figur 9.1.7). Sett i forhold til samlede klimagassutslipp utgjorde CO₂-utslippene fra veitrafikk 18 prosent av totalen i 2005.

- På grunn av økende trafikkmengde har utslippene av CO₂ steget jevnt, til tross for renere drivstoff og lavere drivstofforbruk per bil enn før.

- Det er særlig vekst i bruken av autodiesel som har ført til økning i CO₂-utslipp fra veitrafikk de siste årene (figur 9.1.1, 9.1.4 og 9.1.5). Dette skyldes både økt varetransport og mer bruk av diesel i personbiler.

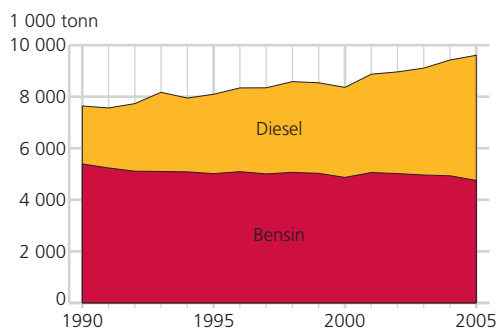
- Biodrivstoff bidrar ikke til økte nettutslipp av CO₂. Fra 1. januar 2007 er det derfor innført fritak for CO₂-avgift for andel biodiesel i mineralolje i Norge. Bruken av biodrivstoff i Norge er imidlertid fortsatt meget beskjeden, til tross for at det har vært en økning de siste årene.

- Det ble solgt om lag 7,1 millioner liter biodiesel i 2006. Dette var en fordobling fra året før.

- Rundt 3 prosent av all diesel som ble solgt i 2006, var blandet med biodiesel. Det blandes maksimum 5 prosent biodiesel inn i dieselen for at alle biler skal kunne tåle dette, og målt som ren biodiesel utgjorde det om lag 0,3 prosent av den totale dieselmengden.

- Det ble også solgt noe E85, det vil si bioetanol som blandes med 15 prosent bensin, men dette utgjorde bare noen promille av det totale bensinsalget.

Figur 9.1.7. **Utslipp av CO₂ fra veitrafikk, etter type drivstoff. 1980-2005. 1 000 tonn**



Kilde: Utslppsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Boks 9.1.4. Nytt system for engangsavgifter på kjøretøyer

Fra 1. januar 2007 er det innført et nytt system for engangsavgifter på kjøretøyer. CO₂-utslipp erstatter slagvolum som en av tre komponenter i beregningsgrunnlaget for engangsavgiften. Avgiften blir fastsatt med utgangspunkt i kjøretøyet CO₂-utslipp, vekt og effekt. Hovedformålet med omleggingen er å motivere til at det anskaffes kjøretøyer med lavere CO₂-utslipp. For kjøretøyer der det ikke er oppgitt CO₂-utslipp, beholdes slagvolum som avgiftskomponent.

Svoveldioksid – SO₂

- Svoveldioksid (SO₂) er en gass som forsurer jord og vann, skader materialer og øker risikoen for luftveislidelser. Sur nedbør her i landet skyldes for det meste langtransportert forurensning fra andre deler av Europa, men noe skyldes også svovelutslipp her i landet. SO₂ stammer blant annet fra svovel i bensin og autodiesel, men svovelinnholdet i disse drivstoffene er blitt kraftig redusert de siste 20 årene, noe som har resultert i nedgang i utslippene til luft.

- Utslippene av svoveldioksid fra veitrafikk har gått ned fra 3 300 tonn i 1990 til 58 tonn i 2005. Det er en nedgang på 98 prosent. De siste årene har det skjedd en vridning fra bruk av bensinbiler til mer bruk av diesalbiler. I 2000 la myndighetene ekstra avgifter på autodiesel med høyt svovelinnhold, og fra 2005 er det bare blitt solgt autodiesel med svært lavt svovelinnhold.

Nitrogenoksider – NO_x

- Nitrogenoksider øker risikoen for luftveislidelser og bidrar til forsurening og skader på materialer. Mye av denne forurensningen kommer i form av sur nedbør fra andre deler av Europa, men også her i landet slippes det ut mye nitrogenoksider fra motorkjøretøyer, særlig fra bensinbiler. Noen av disse stoffene kan ved nærvær av sollys føre til dannelse av bakkenær ozon, som er farlig i høye konsentrasjoner.
- Utslipp av nitrogenoksider fra veitrafikken har gått ned med 52 prosent fra 1990 til 2005 og utgjorde 18 prosent av de totale NO_x-utslippene i 2005. Salget av drivstoff har vært stigende i disse årene, og det skulle tilsi økte utslipp. At det likevel er nedgang i NO_x-utslipp fra veitrafikk i denne perioden, skyldes at stadig større deler av bilparken (bensindrevne biler) er utstyrt med katalysator. Krav om katalysator på nye biler ble innført fra 1989.

Boks 9.1.5. NO_x-avgift

Fra 1. januar 2007 er det innført en NO_x-avgift på 15 kroner per kilo NO_x ved energiproduksjon. Avgiften omfatter skip, fiskefartøy, luftfart og dieseldrevet jernbane samt motorer, kjeler og turbiner i energianlegg i industrien. Av praktiske hensyn vil det være store enheter som omfattes av avgiften. I tillegg vil fakler på offshoreinstallasjoner og anlegg på land ilegges NO_x-avgift. Avgiften vil omfatte omtrent 55 prosent av NO_x-utslippene.

Flyktige organiske forbindelser – NMVOC

- Disse stoffene kan være kreftfremkallende og bidrar til dannelse av bakkenær ozon. De finnes blant annet i eksos. 13 prosent av de nasjonale utslippene av NMVOC i 2005 kom fra veitrafikk. Disse utslippene har sunket med 63 prosent fra 1990 til 2005. Innføring av krav om katalysator er hovedårsaken til nedgangen.

Karbonmonoksid – CO

- Karbonmonoksid øker risikoen for hjerteproblemer hos hjerte- og kar-syke og bidrar til dannelse av bakkenær ozon. CO-gassen oppstår ved ufullstendig forbrenning av organisk materiale, og veitrafikk er den største kilden til utslipp av denne gassen.
- 42 prosent av de totale CO-utslippene i 2005 kom fra veitrafikken. Disse utslippene har imidlertid gått ned med 66 prosent fra 1990 til 2005. Særlig utslippene fra tunge dieselskjøretøyer har sunket etter at det kom nye krav i 1993, da autodieselavgift ble innført i stedet for kilometeravgift.

Partikler

- Partikkelutslipp fra veitrafikken kommer fra asfaltslitasje, dekkslitasje, slitasje av bremseklosser og fra avgasser (eksos). Svevestøv gir dårlig luftkvalitet i byer og tettsteder og langs tett trafikkerte veier og medfører helseisiko ved innånding.
- De største svevestøvparklener (PM₁₀, med diameter under 10 µm (mikrometer)) avsettes i de øvre luftveier, mens de minste partiklene (PM_{2,5}, med diameter under 2,5 µm) kan komme helt ned i lungene. Skadevirkningene kan være økt forekomst av ulike typer luftveislidelser, hjerte- og karsykdommer og økt dødelighet (for tidlig død).

- Utslippene av eksospartikler fra veitrafikken er blitt kraftig redusert siden tidlig på 1990-tallet, da det ble innført krav til eksosutslipp fra tunge kjøretøyer. Fra 1990 til 2005 gikk svevestøvutslippene fra eksos ned med over 50 prosent. Tiltak for å begrense piggdekkbruken, og dermed partikkelutslippene, har vært iverksatt i flere byer.
- I 2005 stod veitrafikken (inklusive veistøv og dekkslitasje) for omtrent 6 prosent av de totale PM₁₀-utslippene og 4,5 prosent av de totale PM_{2,5}-utslippene.
- Den største kilden til utslipp av partikler her i landet er vedfyring. Det er likevel viktig å merke seg forskjellen mellom utslipp til luft og lokal luftkvalitet. Vedfyringspartiklene blir sluppet ut gjennom piper høyt over bakken, der det også foregår en raskere utskifting av lufta enn på bakkenivå. Selv om bare en liten del av svevestøvutslippene i for eksempel et byområde kommer fra veitrafikken, er det likevel biltrafikken som forårsaker de høye konsentrasjonene av svevestøv der folk oppholder seg.

Boks 9.1.6. SSB-rapport

I en rapport om bymiljøindikatorer (SSB-rapport 2007/26) kan man blant annet lese om luftkvalitetsmålinger i de største byene/bykommunene i Norge. Rapporten tar også for seg transportmiddelbruk i disse byene og hva som kan påvirke utviklingen i retning av mer miljøvennlige transportformer.

Bly

- Bly er en alvorlig miljøgift, men det er ikke påvist helsevirkninger av dagens konsentrasjoner av bly i luften. Fordi stoffet akkumuleres i organismer, kan tidligere høye blyutslipp representere en helsefare.

- I 1990 stod veitrafikken for om lag 90 prosent av de totale blyutslippene til luft, men på grunn av utfasingen av blybensin fra tidlig på 1990-tallet er disse utslippene kraftig redusert. Nå kommer veitrafikkens blyutslipp hovedsakelig fra bildekkslitasje.
- Veitrafikkens andel av blyutslippene utgjorde 28 prosent av totalen i 2005.

Kobber

- Kobberforbindelser kan være giftige for pattedyr, og stoffet oppkonsentreres. Veitrafikken stod for om lag halvparten av utslippene av kobber i 1990. På grunn av trafikkøkningen har denne andelen nå steget til over 70 prosent av totalt kobberutslipp. Mesteparten kommer fra slitasje av bremseklosser.

Jernbane

- Lokalt legger jernbanen beslag på store arealer, og disse områdene kan ofte være skjemmende i landskapet. Transport med jernbane er imidlertid energiefektiv og gir små direkte utslipp til luft sammenlignet med annen transport (vedleggstabellene 9.1.1 og 9.1.3).
- Dieseltog gir noe forbrenningsutslipp, men disse er svært lave. Elektrisk drevet jernbane gir ingen direkte forbrenningsutslipp, men jernbanedriften skaper likevel en del miljøfarlig avfall og utslipp.
- Det slippes ut små mengder miljøgifter på grunn av slitasje på kobberledninger. Kreosotimpregnerte sviller avgir kreftfremkallende stoffer. Dessuten brukes sprøytemidler for å bekjempe vegetasjon langs linjene.

Luftfart

- Fly er et viktig persontransportmiddel i Norge. Flytrafikken økte utover på 90-tallet, noe som medførte økte utslipp fra luftfarten.
- I 2005 stod luftfarten for 2,6 prosent av utslippene av klimagassen CO₂, om lag 2 prosent av NO_x-utslippene og 1,4 prosent av CO-utslippene (utenriks luftfart er ikke inkludert).
- Flytrafikken forårsaket under 0,5 prosent av SO₂-utslippene dette året, men så mye som 27 prosent av blyutslippene, og var her den klart største kilden.
- Det er flybensin som brukes i småfly som er kilden til blyutslippene. Her er det likevel bare snakk om svært små mengder, og de totale blyutslippene har hatt kraftig nedgang etter 1990 på grunn av utfasingen av blybensin i biltrafikken.
- Mesteparten av utslippene fra fly blir sluppet ut høyere enn 1 000 meter over bakken. Se figurene 9.1.8-9.1.10 for utslipp av CO₂, NO_x og SO₂ fra luftfart.
- I tillegg til forbrenningsutslippene fra flytrafikken gir luftfarten opphav til andre utslipp, for eksempel fra flyplassdriften og trafikken til og fra flyplassene. Flytrafikk medfører også støy (se eget avsnitt). Avising av flyene skjer ved bruk av giftige kjemikalier.

Skip og båter

- Innenriks sjøfart og fiske gir utslipp til luft av både CO₂, som øker drivhuseffekten, og av SO₂ og NO_x, som bidrar til forsuring.

Boks 9.1.7. Kun innenriks luftfart

Utslippsberegningene fra SSB og SFT omfatter bare innenriks luftfart. Utslippene fra utenriks luftfart omfattes ikke av Kyoto- eller Gøteborgprotokollene, og er derfor ikke med i beregningene omtalt her. Utenrikstrafikken øker imidlertid stadig, og den øker mer enn innenrikstrafikken.

- Forbruket av drivstoff til fiske og innenriks sjøfart har økt siden 1990, mye på grunn av oljerelatert virksomhet, og dermed har utslippene av CO₂ og NO_x fra denne kilden også økt.
- Utslippene av SO₂ har imidlertid gått kraftig ned som følge av at svovelinnholdet i drivstoffet er blitt redusert.
- I 2005 stod skip og båter for nærmere 9 prosent av de nasjonale CO₂-utslippene, 15 prosent av SO₂-utslippene og hele 37 prosent av NO_x-utslippene. Se figurene 9.8-9.10 for utslipp av CO₂, NO_x og SO₂ fra innenriks sjøfart.
- I tillegg til utslipp til luft fører oljeutslipp fra skipsulykker hvert år til større og mindre miljøskader langs kysten.

Boks 9.1.8. Naturgass som drivstoff i skip og båter

De siste årene er det blitt bygd og satt i drift en del skip og båter (ferger og andre) som bruker naturgass (LNG) som drivstoff. Noen kan også veksle mellom bruk av LNG og vanlig diesel. LNG er et svovelfritt drivstoff som slipper ut minimalt av sot og partikler. Det gir også vesentlig mindre utslipp av NO_x, og også av CO₂, mens utslippet av metan (CH₄) er høyere, sammenlignet med utslipp fra marin gassolje/diesel. For å stimulere til økt bruk av gass i skip og for å oppnå miljøgevinst trengs det imidlertid flere bunkringsstasjoner for LNG langs kysten, slik at skipene ikke behøver å gå langt for å fylle drivstoff. (Kilde: Stortingsmelding nr. 34.)

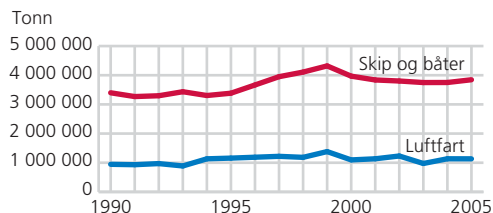
Boks 9.1.9. Utfasing av tungolje som drivstoff for skip

En gruppe av uavhengige eksperter skal utrede konsekvensene av forslaget om langsiktig utfasing av tungolje som drivstoff for skip. Det er klart etter et møte i miljøkomiteen i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i London i juli 2007, der forurensning fra skip var et sentralt tema. Norge var et av de første landene som støttet forslaget om at alle skip skal gå over til å bruke mer miljøvennlig drivstoff.

Et skifte fra dagens bruk av tungolje til lette destillatoljer med lavt svovelinnhold vil redusere de globale utslippene av svovel med 60–80 prosent. Beregninger viser at en overgang til lette destillatoljer for skipsfarten kan redusere de globale utslippene av svovel fra om lag 15 millioner tonn til om lag 3 millioner tonn per år. Dette vil også føre til betydelige reduksjoner i partikkelutslipp. Utslippene av nitrogenoksider (NO_x) kan reduseres med 10–15 prosent som følge av en overgang.

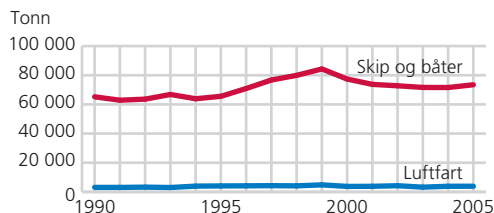
(Kilde: Pressemeldinger fra MD.)

Figur 9.1.8. Utslipp av CO₂ fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn



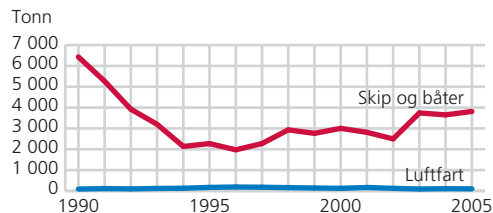
Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Figur 9.1.9. Utslipp av NO_x fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn



Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Figur 9.1.10. Utslipp av SO₂ fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn



Kilde: Utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Vedleggstabell 9.1.2. **Utslipp til luft fra veitrafikken. 1980-2005**

	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	SO ₂	NO _x	NM VOC	CO	NH ₃	TSP	PM ₁₀	PM _{2,5}
	Mill. tonn	tonn			1 000 tonn		tonn	1 000 tonn			
1980	5,6	2 328	93	4 371	58,1	63,1	597,0	35,3	2,4	2,4	2,3
1987	7,6	2 796	127	4 351	78,8	76,9	584,0	52,6	3,7	3,7	3,5
1989	7,6	2 847	131	3 378	76,2	77,4	570,5	105,8	3,6	3,6	3,5
1990	7,6	2 815	152	3 303	74,0	75,3	553,3	220,1	3,7	3,7	3,5
1991	7,6	2 707	170	3 057	71,1	71,7	519,1	312,2	3,7	3,7	3,6
1992	7,7	2 730	190	3 129	70,2	71,0	512,0	363,1	4,0	4,0	3,9
1993	8,2	2 716	229	3 109	72,1	69,0	493,8	472,4	4,4	4,4	4,2
1994	7,9	2 644	247	2 239	65,8	65,2	466,3	609,4	3,9	3,9	3,8
1995	8,1	2 575	291	1 744	63,9	61,4	434,2	764,0	3,8	3,8	3,6
1996	8,3	2 553	344	1 588	61,2	57,1	401,5	966,8	3,6	3,6	3,4
1997	8,3	2 434	379	1 520	55,6	52,1	361,8	1 154,9	3,3	3,3	3,1
1998	8,6	2 375	413	1 147	52,7	48,8	336,4	1 350,5	3,0	3,0	2,9
1999	8,5	2 282	440	1 018	48,6	44,7	306,2	1 508,5	2,7	2,7	2,6
2000	8,4	2 185	458	419	44,4	40,8	277,2	1 601,2	2,4	2,4	2,3
2001	8,9	2 169	500	404	43,8	38,4	262,1	1 806,8	2,3	2,3	2,2
2002	9,0	2 091	518	408	40,9	35,3	241,2	1 916,5	2,1	2,1	2,0
2003	9,1	2 006	531	256	38,8	32,7	222,5	1 997,9	2,0	2,0	1,9
2004	9,4	1 919	546	200	37,6	30,3	204,7	2 083,7	1,9	1,9	1,8
2005	9,6	1 812	546	58	35,7	27,9	187,8	2 082,1	1,8	1,8	1,7
	Bly	Kadmium	Kvikksølv	Arsen	Krom	Kopper	PAH	Dioksin			
	tonn	kg	kg	kg	kg	kg	kg	mg			
1980	..	..	..	..	..	..	..	..
1987	..	..	..	..	..	..	..	..
1989	..	..	..	..	..	..	..	..
1990	168,0	24,3	35,5	121,6	121,6	4 135	6 868	2 345			
1991	126,8	24,1	36,7	120,4	120,4	4 092	6 890	1 930			
1992	111,5	24,6	41,3	123,0	123,0	4 181	7 192	1 634			
1993	73,4	26,0	48,4	129,9	129,9	4 417	7 686	1 221			
1994	12,3	25,3	45,2	126,4	126,4	4 297	7 027	496			
1995	12,1	25,7	48,6	128,7	128,7	4 375	6 922	466			
1996	0,3	26,5	51,2	132,6	132,6	4 508	6 740	281			
1997	0,2	26,5	52,7	132,6	132,6	4 510	6 384	265			
1998	0,2	27,3	55,5	136,4	136,4	4 639	6 273	273			
1999	0,2	27,1	55,4	135,7	135,7	4 614	5 922	271			
2000	0,2	26,6	55,1	132,8	132,9	4 517	5 865	266			
2001	0,2	28,2	60,1	140,9	140,9	4 791	6 338	282			
2002	0,2	28,4	62,0	142,2	142,3	4 834	6 496	285			
2003	0,2	28,9	65,2	144,5	144,6	4 911	6 741	289			
2004	0,2	29,9	70,6	149,4	149,5	5 078	7 173	299			
2005	0,2	30,5	76,3	152,3	152,4	5 177	7 612	305			

Kilde: Utslippetsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Vedleggstabell 9.1.3. **Utvalgte faktorer for mobile utslipp til luft, etter kilde¹. Utslipp per enhet drivstoff brukt. 2005**

	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	SO ₂	NO _x	NH ₃	NMVOC	CO	Partikler ²
	kg/kg	g/kg							
Bensinkjøretøy									
Personbiler	3,13	1,07	0,29	0,01	8,3	1,584	12,61	104,64	0,151
Andre lette kjøretøy	3,13	0,58	0,15	0,01	7,85	0,835	9,52	86,79	0,115
Tunge kjøretøy	3,13	0,80	0,05	0,01	24,25	0,093	12,4	64,94	0,1
Dieselskjøretøy									
Personbiler	3,17	0,04	0,08	0,03	5,9	0,024	1,38	8,09	1,315
Andre lette kjøretøy	3,17	0,05	0,05	0,03	5,66	0,014	1,7	11,02	1,227
Tunge kjøretøy	3,17	0,1	0,13	0,03	23,7	0,003	2,52	5,58	0,786
Andre motorkjøretøy og -redskap									
Motorsykkel	3,13	4,94	0,05	0,01	6,96	0,051	130,65	711,21	0,145
Moped	3,13	5,85	0,06	0,01	2,74	0,053	367,53	699,88	0,14
Snøscooter	3,13	5,85	0,06	0,01	2,74	0,053	367,53	699,88	0,14
Småbåt, bensin ³	3,13	5,1	0,02	0,01	6	-	240	415	8
Småbåt, diesel	3,17	0,18	0,03	0,8	54	-	27	25	4
Motorredskap, bensin ⁴	3,13	5,5	0,07	0,01	10	0,005	110	1 200	1
Motorredskap, diesel	3,17	0,17	1,3	0,8	33,67	0,005	6	15	4
Jernbane	3,17	0,18	1,2	0,8	47	-	4	11	3,8
Luftfart									
Innenriks < 100 m	3,15	0,19	0,1	0,28	6,85	-	1,67	18,76	0,025
Innenriks 100-1 000 m	3,15	0,03	0,1	0,28	13,21	-	0,27	2,04	0,025
Innenriks > 1 000 m	3,15	-	0,1	0,28	12,11	-	0,57	3,08	0,007
Skip og båter⁵									
Kysttrafikk mm.	3,17	0,23	0,08	1,8	60,8	-	2,4	2,9	0,7
Fiske	3,17	0,23	0,08	1,8	56,8	-	1,4	7,9	0,5
Mobile oljerigger mm.	3,17	0,8	0,02	1,8	69,3	-	5	7	0,5

¹ Omfatter ikke utenriks sjøfart. ² PM10. ³ 2-takt. ⁴ 4-takt. ⁵ Marint brennstoff.

Kilde: Utslppsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

Vedleggstabell 9.1.1. **Utslipp til luft, etter kilde og komponent¹**

	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	SO ₂	NOX	NMVOG
	1 000 tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
I alt	43 149	219 043	15 422	24 080	196 860	221 668
Stasjonær forbrenning	18 914	12 306	321	5 573	58 175	12 946
Prosessutslipp	8 023	203 873	13 857	14 174	9 302	161 239
Mobil forbrenning	16 211	2 864	1 244	4 333	129 383	47 483
Mobil forbrenning: Veitrafikk	9 608	1 812	546	58	35 678	27 938
Bensinkjøretøyer	4 646	1 516	400	15	12 588	18 289
Lette kjøretøy: bensin	4 581	1 500	400	15	12 079	18 029
Personbiler, bensin	4 147	1 419	379	13	10 990	16 708
Andre lette kjøretøy bensin	434	81	20	1	1 089	1 321
Tunge kjøretøy: bensin	66	17	1	0	509	260
Dieselskjøretøyer etc.	4 855	121	144	42	22 892	3 152
Lette kjøretøy: diesel etc.	2 367	37	45	21	4 299	1 175
Personbiler, diesel	966	14	24	8	1 796	423
Andre lette kjøretøy diesel	1 401	23	21	12	2 503	752
Tunge kjøretøy: diesel etc.	2 488	84	98	22	18 593	1 978
Motorsykkel - moped	106	175	2	0	199	6 497
Motorsykkel	79	124	1	0	175	3 288
Moped	27	51	1	0	24	3 209
Mobil forbrenning: Motorredskap	1 624	388	567	360	16 321	15 110
Snøscooter	16	30	0	0	14	1 872
Småbåt	178	190	2	12	1 074	8 884
Motorredskap	1 388	166	549	337	14 600	4 301
Mobil forbrenning: Jernbane	43	2	16	11	634	54
Mobil forbrenning: Luftfart	1 134	32	36	101	3 897	1 595
Innenriks < 1000 m	334	32	11	30	1 016	317
Innenriks > 1000 m	800	-	25	71	2 881	1 278
Mobil forbrenning: Skip og båter	3 845	631	95	3 815	73 486	2 840
Kysttrafikk mm.	2 481	522	62	2 792	48 843	2 175
Fiske	1 309	95	33	992	23 438	578
Mobile oljerigger mm.	55	14	0	31	1 205	87

¹ Omfatter ikke utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart.

Kilde: Utslppsregnskapet til Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn.

	CO	NH ₃	PM ₁₀	PM _{2,5}	Bly	Kobber
	<i>tonn</i>	<i>tonn</i>	<i>tonn</i>	<i>tonn</i>	<i>kg</i>	<i>kg</i>
I alt	446 292	23 030	56 271	49 623	5 849	20 469
Stasjonær forbrenning	175 238	84	38 069	37 840	797	2 137
Prosessutslipp	17 550	20 861	13 032	6 825	3 034	12 180
Mobil forbrenning	253 504	2 084	5 170	4 959	2 018	6 152
Mobil forbrenning: Veitrafikk	187 763	2 082	1 778	1 703	198	5 177
Bensinkjøretøyer	152 023	2 062	219	219	45	2 524
Lette kjøretøy: bensin	150 660	2 060	217	217	44	2 488
Personbiler, bensin	138 626	1 951	201	201	40	2 252
Andre lette kjøretøy bensin	12 034	109	16	16	4	236
Tunge kjøretøy: bensin	1 363	2	2	2	1	36
Dieselskjøretøyer etc.	11 732	19	1 555	1 479	153	2 596
Lette kjøretøy: diesel etc.	7 356	16	939	901	74	1 264
Personbiler, diesel	2 486	10	397	381	30	513
Andre lette kjøretøy diesel	4 870	6	542	519	44	751
Tunge kjøretøy: diesel etc.	4 376	2	616	579	78	1 332
Motorsykkkel - moped	24 008	2	5	5	1	58
Motorsykkkel	17 897	1	4	4	1	43
Moped	6 111	0	1	1	0	15
Mobil forbrenning: Motorredskap	54 013	2	2 591	2 483	47	868
Snøscooter	3 565	0	1	1	0	9
Småbåt	22 694	-	338	338	3	96
Motorredskap	27 607	2	2 201	2 093	43	740
Mobil forbrenning: Jernbane	148	-	51	51	1	23
Mobil forbrenning: Luftfart	6 388	-	4	4	1 607	22
Innenriks < 1000 m	1 882	-	3	3	318	6
Innenriks > 1000 m	4 506	-	2	2	1 289	16
Mobil forbrenning: Skip og båter	5 340	-	797	769	166	85
Kysttrafikk mm.	1 956	-	582	554	120	61
Fiske	3 262	-	206	206	45	23
Mobile oljerigger mm.	122	-	9	8	2	1

Lisbet.Hogset@ssb.no

9.2. Støy og støyberegninger

Støy virker sjenerende, kan føre til hørselsskader, påvirke søvnkvaliteten og være medvirkende årsak til forhøyet blodtrykk og stress. Støy er et av de store gjenværende miljøproblemene som rammer flest mennesker i Norge. De fem viktigste støykildene er veitrafikk, fly, jernbane, industri samt bygg og anlegg.

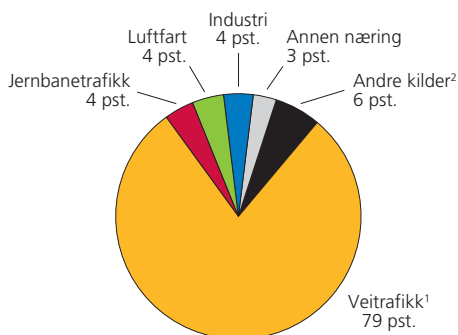
Det nasjonale målet for reduksjon i støyplagen er under revisjon og kan bli nedjustert. Gjeldende nasjonale målsetting som Stortinget har vedtatt, er at støyplagene skal reduseres med 25 prosent i forhold til 1999 innen 2010. For å følge utviklingen i forhold til dette målet har det blitt utviklet et modellverktøy i Statistisk sentralbyrå (SSB) på oppdrag fra Statens forurensnings-tilsyn (SFT). Modellen beregner hvor mange som er eksponert for støy fra ulike kilder og regner om til enheten støyplageindeks (SPI). SPI skal brukes for å følge måloppnåelsen.

Støyplagen fra jernbane og luftfart er kraftig redusert siden 1999. Til tross for dette økte den samlede støyplagen i Norge med 3 prosent fra 1999 til 2006 på grunn av mer støy fra veitrafikken.

Veitrafikk viktigste støykilde

- Veitrafikk er den desidert viktigste støykilden i Norge og stod for 79 prosent av støyplagen i 2006 (figur 9.2.1).
- I 2006 var om lag 1,4 millioner mennesker i Norge utsatt for støy fra veitrafikk over 55 desibel (dB(A)). Omregnet i SPI tilsvarer dette en plage på 456 000 SPI, en vekst på 8 prosent siden 1999 (figur 9.2.2). Siden veitrafikken sto for størstedelen av støyplagen, førte endringene i sum til en økning på 3 prosent av den samlede støyplagen i Norge.

Figur 9.2.1. Støyplageindeks (SPI), etter kilde. 2006



¹ Gjelder per 2005.

² Bygg og anlegg, skytebaner og motorsportbaner.

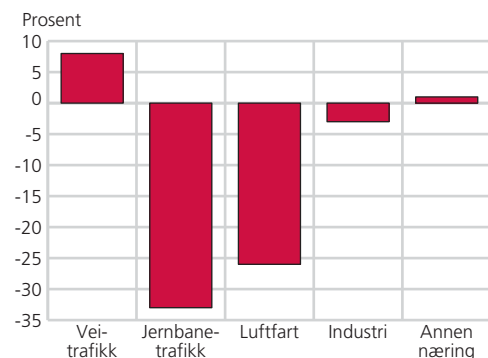
Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Beregningene for veitrafikk tar utgangspunkt i Vegdirektoratets kartlegginger av støynivåer i enkeltboliger ved hjelp av verktøyet VSTØY. For boliger som ikke er kartlagt av Vegdirektoratet, har SSB gjort tilleggsberegninger.

Støyplage fra jernbane ned med 33 prosent ...

- Jernbanen bidro til 4 prosent av de kartlagte støyplagene i 2006.
- Fra 1999 til 2006 gikk plagene fra jernbanestøy ned med 33 prosent. Flere

Figur 9.2.2. Endring i støyplage fra 1999 til 2006, etter kilde. Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

faktorer kan forklare denne reduksjonen: nedgang i togtrafikken, utskifting av tog til nye og mer stillegående typer samt skinnesliping.

... og plagen fra luftfart går ned 26 prosent

- Luftfart stod, som tidligere nevnt, for 4 prosent av de kartlagte støyplagene i 2006.
- SPI fra luftfart har gått ned med 26 prosent i perioden 1999-2006.
- Fra 1999 til 2003 var det reduksjon i antall landinger og avganger samt utskifting til mer stillegående flytyper som bidro til reduksjonen. Etter 2003 har trafikken økt noe igjen. Den reduserte støyplagen i denne perioden skyldes primært utskifting av flytyper til mer stillegående fly.
- Også fra flyplasser dominert av militær trafikk gikk den totale støyplagen ned. Dette kan knyttes til at jagerflytrafikk i 2002 ble overført fra Rygge til Bodø flystasjon og Ørland flystasjon.
- Fra 2003 til 2006 var den største SPI-nedgangen i Rogaland, Akershus og Nord-Trøndelag. Finnmark hadde en relativt beskjeden reduksjon.

Boks 9.2.1 Definisjoner

Klimagasser/drivhusgasser:

De tre viktigste klimagassene er karbon-dioksid (CO₂), metan (CH₄) og lystgass (N₂O).

NO_x: nitrogenoksider

NH₃: ammoniakk

SO₂: svoveldioksid

NMVOG: flyktige organiske forbindelser

(Non-Methane Volatile Organic Compounds)

CO: karbonmonoksid

Bakkenær ozon dannes ved oksidasjon av CH₄, CO, NO_x og NMVOG i nærvær av sollys.

CO₂-ekvivalenter: Under denne benevnningen er utslippene av de forskjellige klimagassene veid sammen, og verdien vises som om alt var CO₂-utslipp.

Miljøgifter:

PAH – Polysykliske Aromatiske Hydrokarboner

Tungmetaller – for eksempel bly, kadmium,

kvikksølv, arsen, krom og kobber

Svevestøv/partikler: Vi skiller mellom tre

partikkelfraksjoner: TSP (Total Suspended Particles) = «totale utslipp», PM₁₀ med diameter under 10 µm (mikrometer) og PM_{2,5} med diameter under 2,5 µm.

Dioksiner

Støy:

db(A) – lydnivå

SPI – støyplageindeks. Støy måles i desibel (db(A)) og regnes om til SPI.

L_{ekv} – ekvivalent støynivå

Boks 9.2.2. Kort om modellen

SSB har på oppdrag fra SFT og i tett samarbeid med Vegdirektoratet, Luftfartsverket, Jernbaneverket og Forsvarsbygg utviklet en modell for beregning av støypåvirkning og støyplage i Norge. Modellen skal beregne data for støypåvirkning fra ulike kilder (målt som antall personer eksponert for ulike støynivåer, L_{ekv}) og støyplage (målt som SPI) i Norge.

Det er utviklet en GIS-modell (geografiske informasjonssystemer) der støynivået beregnes/registres for den enkelte bolig i hele Norge. Det gjøres tilleggsberegninger for boliger, som ikke er dekket av tidligere kartlegginger.

Beregningene er usikre. Usikkerheten varierer fra kilde til kilde. Generelt kan man si at usikkerheten er minst i belastede områder der modellen for en stor grad baserer seg på eksisterende kartlegginger (som for eksempel områdene rundt Oslo lufthavn Gardermoen eller områder kartlagt gjennom veistøymodellen VSTØY). Usikkerhetene er nærmere beskrevet i notatet som dokumenterer modellen (Notat 2004/43).

Kilder

SINTEF (2003): Nasjonale mål for industristøy – beregninger av SPI basert på nye bransjeregistre. SINTEF-rapport STF40 A03022.

Statistisk sentralbyrå, Notater 2004/43: Støyplage i Norge. Resultater fra førstege-nerasjons modell for beregning av antall støyutsatte og støyplage.

10. Transport i et nasjonaløkonomisk perspektiv

Temaet er allerede berørt i kapitlene om respektive transportmåte. Det vil si i underkapitlene 5.1 (veitransport), 6.1 (sjøtransport), 7.1 (jernbanetransport) og 8.1 (lufttransport). Grunnlaget for omtalen i disse kapitlene er strukturundersøkelsene i Statistisk sentralbyrå. I kapittel 10 er datagrunnlaget i hovedsak hentet fra nasjonalregnskapet. Dette gir mulighet for å sammenligne utviklingen i for eksempel verdiskapingen og produksjonen i transportsektoren med andre næringer, og det gir mulighet for lengre tidsserier enn de relativt nye strukturstatistikkene. Supplert med tjenestedata fra innenlandske transportytelser gir det også mulighet for å se på utviklingen i transportintensiteten over tid. Det fokuseres innledningsvis i kapittelet på dette.

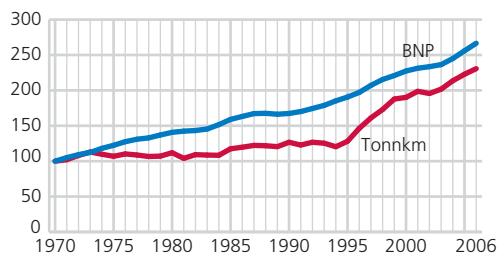
Jan.Monsrud@ssb.no

Boks 10.1. Omfang av statistikken

Nasjonalregnskapet viser utviklingen i norsk økonomi, målt gjennom bruttonasjonalproduktet (BNP) og en rekke andre beregnede størrelser, og bygger på primærstatistikk fra en rekke områder. Nasjonalregnskapet inneholder også data fra ulike deler av samfunnsøkonomien, både husholdninger, offentlig forvaltning og næringslivet. Bedrifter i næringslivet og produksjonsenheter innenfor offentlig forvaltning grupperes sammen i næringer, basert på hvilken type virksomhet den enkelte bedrift eller offentlig produksjonsenhet er engasert i. I de innledende figurene med kommentarer er det fokusert på utviklingen i nasjonalregnskapstallene og tall hentet fra innenlandske transportytelser. Innenlandske transportytelser er det nærmeste man kommer et statistikk-system for tjenestestatistikken gjennom dets beskrivelse av nivå og utvikling for de respektive transportmåtene. En ytterligere parallell til nasjonalregnskapsoppstillingene er at også innenlandske transportytelser omfatter beregnede størrelser basert på primærstatistikk som kan være av varierende kvalitet, eller som mangler helt og holdent.

Sterkere vekst i transportarbeidet enn i BNP de siste ti årene

Figur 10.1. Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeidet for godstransport og BNP i faste priser. 1970-2006. 1970=100



Kilde: Nasjonalregnskapet og Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

- Fra 1970 til og med 1973 var det en sammenfallende utvikling i BNP for Fastlands-Norge og det innenlandske transportarbeidet for gods (figur 10.1). Deretter og fram til og med medio 1990-tallet viser statistikken en betydelig sterkere vekst i BNP.
- I perioden 1974-1984 var det ingen vekst i transportarbeidet for gods, men i løpet av påfølgende tiårsperiode er det en moderat vekst. Veksten fra 1973 til 1995 var på 13,5 prosent. BNP økte til sammenligning med nesten 70 prosent i samme tidsrom. Dette tilsvarte en årlig (aritmetisk) gjennomsnittlig vekst på 3,2 prosent. BNP viser framfor alt en mer stabil vekst, med unntak for 1989 da BNP for Fastlands-Norge faktisk ble redusert med knapt 1 prosent regnet i faste priser.
- Veksten i BNP viser ingen tegn til avdemping etter 1995, heller det motsatte. Fra 1995 til 2006 var volumveksten i BNP på 40 prosent, eller 0,4 prosentpoeng høyere vekst i gjennomsnitt per år, sammenlig-

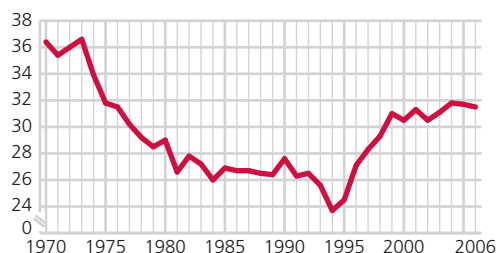
net med 1973-1995. Veksten i BNP de om lag siste ti årene blir lav sammenlignet med volumveksten i transportsektoren.

- Fra 1995 til 2006 økte den innenlandske tonnkilometerproduksjonen med 80 prosent. Den sterkere volumveksten i transportsektoren de siste årene, sammenlignet med utviklingen i BNP for fastlands-Norge, illustreres tydeligere av figurene 10.2 og 10.3.

Transportintensiteten økte sterkt fra midten av 1990-tallet til millenniumskiftet

- Ettersom transportarbeidet (brøkens teller) økte mindre enn veksten i BNP (brøkens nevner) i perioden 1973 til 1994 sett under ett, viser også transportintensiteten en nedadgående kurve i samme periode (figur 10.2 og boks 10.2).
- Figuren viser tydeligere enn figur 10.1 at transportintensiteten har økt sterkt siden midten av 1990-tallet. Figuren viser også at veksten var spesielt sterk fra 1995 til 1999 for deretter å flate ut.
- Transportintensiteten var i 2006 på nivå med 1976.

Figur 10.2. Fastlands-Norge. Tonnkilometer/1 000 BNP. BNP i faste 2000-priser. 1970-2006



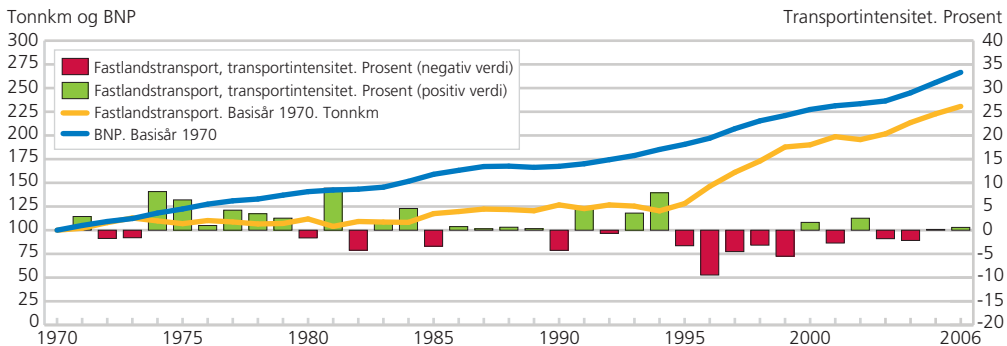
Kilde: Nasjonalregnskapet og Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

Boks 10.2. En uheldig utvikling

Norge har, på samme måte som de EU-landene det vil være mest naturlig å sammenligne med (EU-15), opplevd en vekst i transportintensiteten de siste årene. Det vil si at transportarbeidet øker sterkere enn BNP, eller sagt på en annen måte: Det trengs mer transport «i dag» for å få utført det samme som «i går» med mindre transport. For transportnæringen er dette en positiv utvikling, men ikke nødvendigvis for samfunnet for øvrig. Prisen er blant annet mer forurensing, kødannelse og forsinkelser. EU er sterkt opptatt av både årsakene til mer transport og konsekvensene av dette. I den forbindelse er det utviklet mål for bedre å synliggjøre utviklingen i transportintensiteten. Én av EUs strukturindikatorer viser dette ved å relatere tonnkilometer til BNP i faste priser (tonnkm/BNP). Dette er et mål på hvor mye transport det er behov for per hver produsert enhet av BNP. Figur 10.2 viser dette for Norge. Et nyere mål er å se på den årlige relative endringen i tonnkm/BNP og illustrere endringene i transportintensiteten som henholdsvis positive (grønne) og negative søyler (røde), se figurene 10.3 og 10.4.

Sterkere vekst i BNP enn i godstransporten i 2005 og 2006

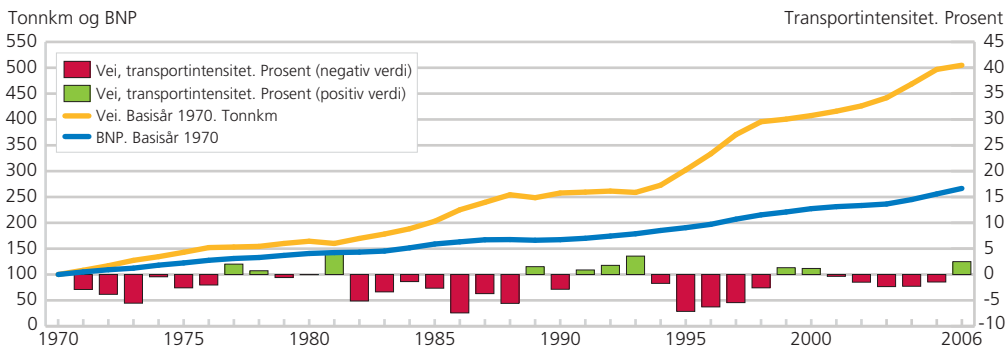
Figur 10.3. Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport i alt og BNP. 1970-2006. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser



Kilde: Nasjonalregnskapet og Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

Avhengigheten av godstransport på vei øker

Figur 10.4. Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport på vei og BNP. 1970-2006. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser



Kilde: Nasjonalregnskapet og Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

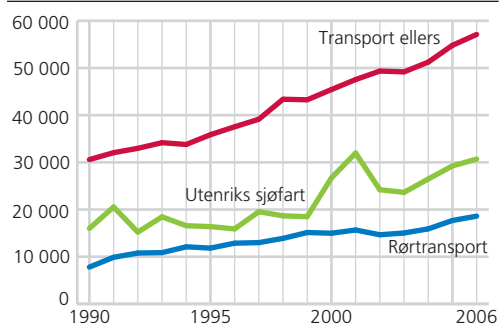
- Til forskjell fra godstransport i alt hvor transportarbeidet og BNP hadde en ganske sammenfallende utvikling fra 1970-1973, økte transportarbeidet på vei sterkere enn BNP også i denne perioden, og til og med 1976 (figurene 10.3 og 10.4). I den etterfølgende femårsperioden avtok transportintensiteten noe for godstransport på vei.
- Stort sett hele 1980-tallet var preget av en sterkere årlig økning i godstransportarbeidet på vei enn veksten i BNP, mens det motsatte igjen var tilfelle tidlig på 1990-tallet. Etter dette har transportintensiteten stort sett økt år for annet.
- I 2006 økte imidlertid BNP med 4,2 prosent i faste 2000-priser, mens transportarbeidet for godstransport på vei økte med 1,6 prosent. Dette resulterte i at transportintensiteten avtok med 2,5 prosent dette året.

Verdiskapingen fortsatt størst i fastlandstransporten

- Bruttoproduktet (verdiskapingen) i transportnæringene var i 2006 på 106,4 milliarder kroner i løpende priser. Dette tilsvarte en andel på 5,5 prosent av verdiskapingen for alle næringer i alt (målt i basisverdi). Fastlandstransporten (transport ellers) utgjorde en andel av bruttoproduktet i hele transportsektoren på 54 prosent, eller 57 milliarder kroner (figur 10.5).
- Verdiskapingen i rørtransporten utgjorde 18,5 milliarder kroner i 2006. Dette var en vekst på nesten 140 prosent fra 1990 målt i løpende priser. Tilsvarende vekst for fastlandstransporten og utenriks sjøfart var på henholdsvis 87 og 92 prosent.
- Av bruttoproduktet i transportsektoren gikk 58,5 milliarder kroner til avlønning

av ansatte i 2006. Utgifter til reparasjon og vedlikehold av produksjonsapparatet (kapitalslitet) utgjorde 30 milliarder, og næringsubsidier med fradrag for næringskatter utgjorde 8,5 milliarder kroner. Dermed ble det igjen om lag 26,5 milliarder kroner i driftsresultat.

Figur 10.5. **Transportnæringene. Bruttoprodukt (basisverdi) i løpende priser. 1990-2006. Millioner kroner**



Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

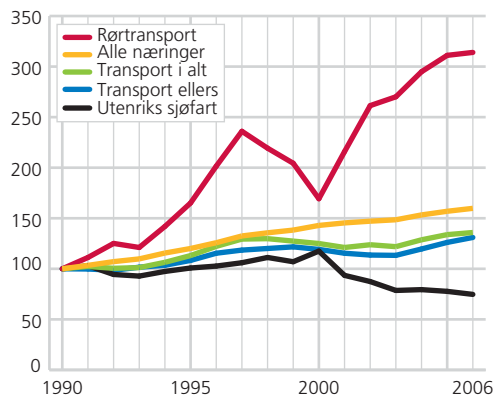
Lavere verdiskaping i transportsektoren

- Målt i faste priser var det en vekst i transportsektorens bruttoprodukt i perioden 1990-2006, med knapt 36 prosent sammenlignet med en vekst på nesten 60 prosent for samtlige næringer (figur 10.6).
- Til tross for en sterk vekst i verdiskapingen i rørtransporten tidlig på 1990-tallet, bidrar nedgangen i utenriks sjøfart og delvis også fastlandstransporten til at utviklingen i bruttoproduktet for hele transportnæringen økte med kun 1,2 prosent fra 1990 til 1993. For alle næringer under ett økte verdiskapingen med 10 prosent i samme tidsrom.
- Perioden 1993-1997 var preget av vekst i verdiskapingen for både fastlandstransporten og utenriks sjøfart. Samtidig fikk den sterke veksten i rørtransporten større betydning da rørtransportens andel av transportsektorens samlede

verdiskaping etter hvert ble betydelig. Verdiskapingen for transportsektoren i alt økte med nesten 28 prosent i løpet av disse fire årene. Tilsvarende vekst for alle næringer var til sammenligning på knapt 21 prosent.

- Den årlige veksten i bruttoproduktet for alle næringer har også vært positiv etter 1997 selv om den har flatet noe ut sammenlignet med 1993-1997. Verdiskapingen for transportnæringen i alt, viser igjen variasjoner. Fra 1997 til 2003 viser indeksen en nedgang med 7,5 prosentpoeng, eller 5,8 prosent. Den negative utviklingen i utenriks sjøfart er hovedårsaken, men også fastlandstransporten (transport ellers) hadde en periode fra 1999 til 2003 med negativ utvikling i verdiskapingen.
- Etter 2003 viser transportsektoren igjen en sterkere vekst i bruttoproduktet enn for alle næringer, henholdsvis 11,5 og 7,5 prosent fra 2003 til 2006. Det var nedgang i verdiskapingen i utenriks sjøfart i denne perioden, noe som førte til at utenriks sjøfarts andel av transportsektorens verdiskaping utgjorde bare 18 prosent i 2006.

Figur 10.6. Transportnæringene. Bruttoproduct (basisverdi) i faste 2000-priser. 1990-2006. 1990=100

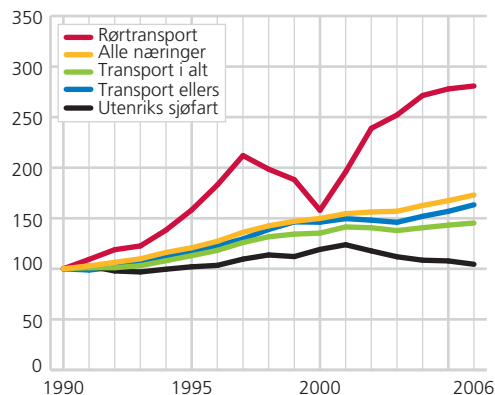


Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

En produksjonsverdi på drøyt 290 milliarder kroner i transportsektoren i 2006

- Veksten i transportsektorens samlede økonomiske aktivitet, produksjonsverdien, var i perioden 1990-2006 svakere enn veksten for økonomien som helhet (figur 10.7). Målt i faste 2000-priser steg produksjonsverdien for transportsektoren med 45 prosent i denne perioden. Tilsvarende tall for hele økonomien var 73 prosent.
- I perioden 1990 til og med slutten av 1990-tallet var veksten relativt parallell, men særlig etter 2002 var volumveksten betydelig lavere i transportsektoren som helhet. Dette som en følge av nedgangen i produksjonsvolumet i utenriks sjøfart de siste årene. Rørtransporten trekker riktignok opp, men volumveksten er nå sterkt redusert sammenlignet med tidligere. Dessuten påvirkes transportsektoren i alt mindre av endringer i rørtransporten enn av endringer i utenriks sjøfart da forholdet i produksjonsverdien i 2006 er 1:2,5 målt i faste 2000-priser.
- Produksjonsvolumet i utenriks sjøfart var i 2006 knapt 5 prosent høyere enn i 1990. Nedgangen fra 2000 til 2006

Figur 10.7. Transportnæringene. Produksjonen (basisverdi) i faste 2000-priser. 1990-2006. 1990=100



Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

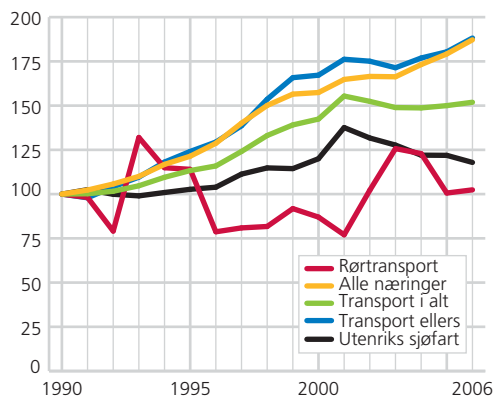
var på drøyt 12 prosent. Målt i løpende priser hadde produksjonen likevel steget med 22 prosent siden 2000, til 107 milliarder kroner i 2006. Veksten skyldes prisstigning.

- Én årsak til den negative volumveksten i utenriks sjøfart er utflaggingen av norske rederier. Fra 2000 til 2006 ble tonnasjen i henholdsvis Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og i den norske delen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) redusert med til sammen 4,5 millioner bruttotonn, eller med nesten 32 prosent.
- Det skal også nevnes at det har vært en del omgrupperinger innenfor utenriks sjøfart i Standard for næringsgruppering. Standarden ligger til grunn for næringsplassering av bedrifter og foretak. Fra og med 2004 blir offshoreskip som hovedsakelig går i utenriksfart, overført til næringsundergruppen slepebåter og forsyningskip.
- Transportsektorens samlede produktionsverdi var i 2006 på drøyt 290 milliarder kroner regnet i løpende priser. Forbruket i transportsektoren (produktinnsatsen), målt som verdien av anvendte innsatsvarer og tjenester i

produksjonen unntatt kapitalstilt (bruk av fast realkapital), utgjorde i alt 184 milliarder kroner samme år.

- Herav stod fastlandstransporten (transport ellers) og utenriks sjøfart for en andel på henholdsvis 57,4 og 41,4 prosent. Rørtransporten med en produktinnsats på 2,1 milliarder kroner stod dermed for en andel på drøyt 1 prosent i 2006.
- Målt i faste priser tilsvarte dette en vekst i produktinnsatsen fra 1990 til 2006 på bare 2,4 prosent for olje- og gasstransporten i rør (figur 10.8). Til sammenligning var tilsvarende vekst for fastlandstransporten og alle næringer på knapt 90 prosent hver.
- Forklaringen på at rørtransporten viser sterkest vekst i både verdiskapingen og produksjonen, men lavest vekst i produktinnsatsen, er kapitalstiltet. Til forskjell fra et ordinært driftsregnskap hvor avskrivningene inngår, er som nevnt produktinnsatsen eksklusiv kapitalstiltet. Figur 10.8 blir således noe «haltende» ettersom rørtransporten er en kapitalintensiv næringsgruppe med et betydelig kapitalstilt sammenlignet med de øvrige grupperingene vist i samme figur. Nasjonalregnskapet opererer imidlertid ikke med faste priser for såkalte inntektskomponenter i regnskapet, blant annet for kapitalstiltet. Poenget må derfor illustreres ved hjelp av løpende priser.
- Mens produktinnsatsen for rørtransporten hadde økt med 60 prosent fra 1990 til 2006, målt i løpende priser (2,4 prosent i faste priser), var kapitalstiltet økt med 266 prosent i samme periode, eller var nesten 4,5 ganger sterkere enn produktinnsatsen. Tilsvarende hadde for eksempel fastlandstransportens produktinnsats økt med 186 prosent i løpende priser, mens kapitalstiltet hadde økt med knapt 78 prosent, eller mindre enn halvparten av veksten i produktinnsatsen.

Figur 10.8. Transportnæringene. Produktinnsatsen i faste 2000-priser. 1990=100



Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

Næringsgrupper i nasjonalregnskapet

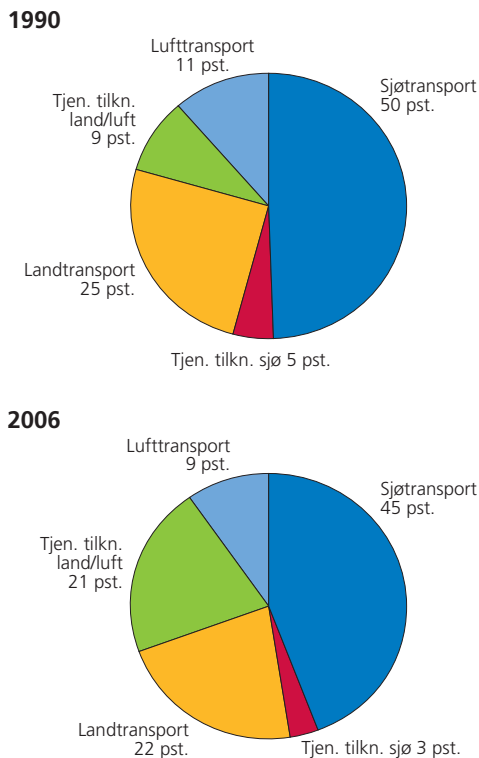
- For en noe mer detaljert beskrivelse av transportnæringene er det tatt utgangspunkt i nasjonalregnskapstall etter næringsgrupper/næringsundergrupper. Olje- og gasstransporten i rør er her holdt utenfor.
- I 2006 var produksjonsverdien i løpende priser for sjøtransport og landtransport på henholdsvis 117,6 og 58,0 milliarder kroner. Mens produksjonsverdien viste en vekst for sjøtransporten på 103 prosent fra 1990 målt i løpende priser, var veksten i landtransporten 97 prosent.
- For lufttransporten var tilsvarende vekst 90 prosent, til 25,1 milliarder kroner i løpende priser i 2006.

Sterkere produksjonsvekst for sjøtransportnæringen enn for landtransport til tross for utflaggingen av norske rederier?

Nasjonalregnskapstallene, referert ovenfor, viser nettopp det. Men disse tallene er eksklusiv tjenester tilknyttet respektive transportform:

- Figur 10.9 viser riktignok relativt sett en noe sterkere nedgang i både land- og lufttransportens andeler av produksjonsverdien enn for sjøtransporten fra 1990 til 2006, men figuren viser dessuten betydelige endringer i andelen for tjenester tilknyttet transport.
- Mens andelen for tjenester tilknyttet land- og lufttransport økte fra 9 til 21 prosent av transportnæringenes samlede produksjonsverdi fra 1990 til 2006 (eksklusiv olje- og gasstransporten i rør), gikk andelen for tjenester tilknyttet sjøtransport ned med 2 prosentpoeng, til 3 prosent i samme periode.

Figur 10.9. Transportnæringenes¹ andel av produksjonsverdien i løpende priser, etter næringsgruppe. 1990 og 2006. Prosent



¹ Eksklusiv rørtransport.

Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

- Dette betydde en produksjonsvekst fra 5,6 milliarder kroner i 1990 til 8,7 milliarder kroner i 2006 for tjenester tilknyttet sjøtransport, en vekst med 57 prosent målt i løpende priser. Tilsvarende vekst for tjenester tilknyttet land- og lufttransport var på hele 432 prosent, til nesten 56 milliarder kroner i 2006.

Da den fineste oppdelingen i nasjonalregnskapet av tjenester tilknyttet transport er i a) tjenester tilknyttet sjøtransport og b) tjenester tilknyttet land- og lufttransport, er det nærmeste en kommer en reell sammenligning av transportformenes utvikling i produksjonsverdien over tid, å slå

sammen landtransport og lufttransport og tjenester tilknyttet land- og lufttransport.

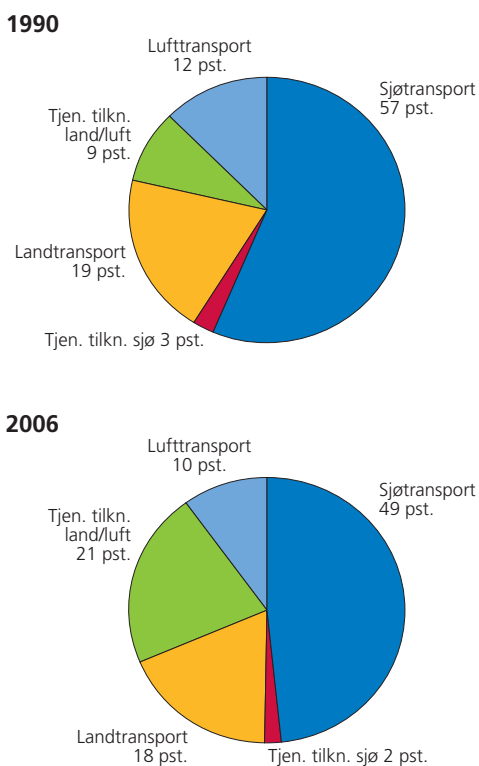
- En slik sammenligning viser en vekst i løpende priser fra 1990 til 2006 for sjøtransport, inklusiv tjenester tilknyttet sjøtransport, på 99 prosent, det vil si 4 prosentpoeng lavere enn for næringsområdet sjøfart. Dette er logisk ettersom veksten i tjenester tilknyttet sjøtransport var på 57 prosent (som tidligere omtalt).
- Til sammenligning var veksten for land- og lufttransport, inklusiv tilknyttede tjenester, på 161 prosent fra 1990 til 2006.

Hvilket næringsområde har hatt den sterkeste produktionsveksten?

Det kan slås fast at næringsområdene landtransport og lufttransport hadde en lavere vekst i produktionsverdien fra 1990 til 2006 enn 99 prosent (veksten for sjøtransporten inklusiv tjenester tilknyttet), og at veksten i produksjonen for land- og lufttransporten sett under ett var betydelig høyere enn 99 prosent (161) inklusiv tilknyttede tjenester (som ikke kan fordeles ytterligere). Herav følger at det er vanskelig å gi et entydig svar på spørsmålet. Det kan imidlertid fastslås at sjøfart ikke hadde den sterkeste veksten i produksjonen fra 1990 til 2006; det hadde enten lufttransport eller landtransport. Mye tyder på at det er landtransporten

som står bak den sterke veksten i tjenester tilknyttet land- og lufttransporten, og som således hadde den sterkeste veksten, se boks 10.3.

Figur 10.10. **Transportnæringenes¹ andel av produktinnsatsen i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent**



¹ Eksklusiv rørtransport.
Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

Boks 10.3. Næringsendringer

Det har vært gjennomført betydelige næringsendringer etter 1990, spesielt mellom landtransport og tjenester tilknyttet land- og lufttransport. Omorganiseringen av Norges statsbaner (NSB) i 1996 til NSB BA og Jernbaneverket (JBV) medførte at virksomhet knyttet til infrastrukturforvaltningen ble flyttet til tjenester tilknyttet land- og lufttransport fra og med 1997. Dette medførte en halvering av jernbanetransportens produksjon i nasjonalregnskapet fra 1996 til 1997, samtidig som tjenester tilknyttet land- og lufttransport fikk en vekst på om lag 4 milliarder kroner i 1997 – og landtransport som helhet fikk en tilsvarende reduksjon. En annen vesentlig årsak til veksten i tjenester tilknyttet land- og lufttransport, og tilsvarende reduksjon for landtransport, er de siste årenes flytting av større samlastere fra landtransport (lastebiltransport) til tjenester tilknyttet transport, henholdsvis til næringsundergruppene spedisjon og tjenester tilknyttet landtransport ellers. I nasjonalregnskapet inngår disse næringsundergruppene i tjenester tilknyttet land- og lufttransport.

- Sjøtransporten og landtransporten hadde de største andelen av forbruket i produksjonen i 1990, med henholdsvis 57 og 19 prosent (figur 10.10). Tjenester tilknyttet disse transportformene samt tjenester tilknyttet lufttransport utgjorde til sammen 12 prosent.
- Tallene for 2006 viser at andelen av det totale forbruket i sektoren var uforandret for landtransporten, mens både sjøtransporten og lufttransportens andeler hadde avtatt. Tilknyttede tjenester hadde økt tilsvarende, det vil si med 11 prosentpoeng, til 23 prosent.

Nesten 33 milliarder kroner i verdiskaping innenfor sjøtransport

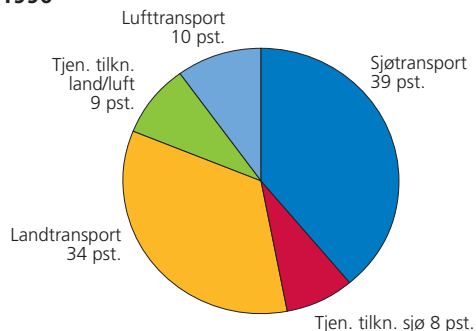
- Mens sjøtransporten hadde et bruttoprodukt på knapt 33 milliarder kroner i 2006, målt i løpende priser, var verdiskapingen innenfor landtransporten på nesten 26 milliarder kroner – tre milliarder kroner mer enn verdiskapingen for tjenester tilknyttet transport. Utenriks sjøfart stod for i overkant av 92 prosent av verdiskapingen innenfor sjøfart.
- Det er mindre forskjeller i andelen av bruttoproduktet i 1990 sammenlignet med 2006 for både sjø- og lufttransport, enn for veitransporten. Veitransportens andel ble redusert med 5 prosentpoeng, til 29 prosent, i 2006 (figur 10.11). Det er igjen tjenestene tilknyttet transport som har hatt andelsvekst i verdiskapingen, og som i 2006 stod for en fjerdedel av sektorens samlede verdiskaping (olje- og gasstransport i rør holdt utenfor).

Endelig positive driftsregnskapstall for lufttransporten

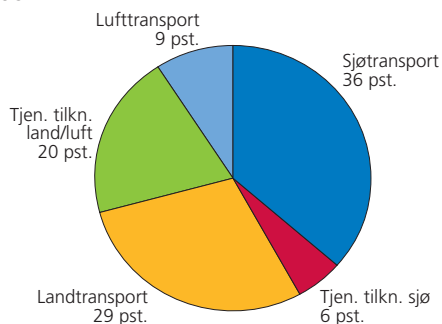
- I 2006 utgjorde driftsresultatet for sjøtransporten og landtransporten henholdsvis 5,7 milliarder kroner og 6,7 milliarder, målt i løpende priser, sammenlignet med henholdsvis 4,3 og 3,9

Figur 10.11. **Transportnæringenes¹ andel av bruttoproduktet i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent**

1990



2006



¹ Eksklusiv rørtransport.

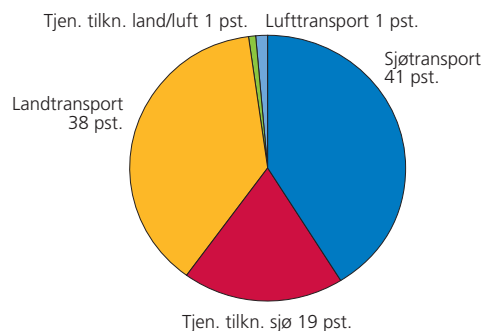
Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

milliarder kroner i 1990. Dette medførte at landtransportens andel av det samlede driftsresultatet i transportsektoren var rundt 40 prosent for begge årene, mens sjøtransportens andel falt med 9 prosentpoeng, til 32 prosent, i 2006 (figur 10.12).

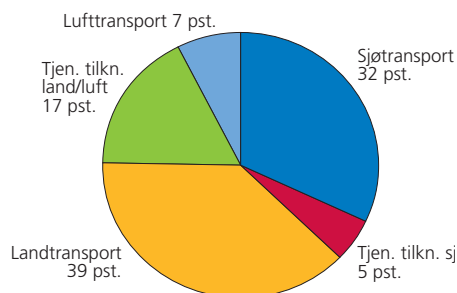
- Driftsresultatet for tjenester tilknyttet sjøtransport var på drøyt 1,9 milliarder kroner i 1990. Det lå høyt hele første halvdel av 1990-tallet, men aldri like høyt som i 1990, målt i løpende priser. De ti siste årene har driftsresultatet etablert seg på et betydelig lavere nivå, og utgjorde omlag 950 millioner kroner i 2006. Andelen av sektorens samlede

Figur 10.12. **Transportnæringenes¹ andel av driftsresultatet i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent**

1990



2006



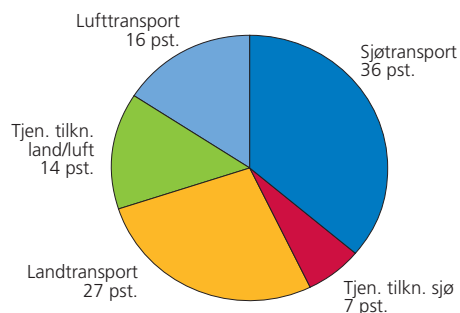
¹ Eksklusiv rørtransport.
Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

driftsresultat falt fra 19 prosent i 1990, til 5 prosent, i 2006.

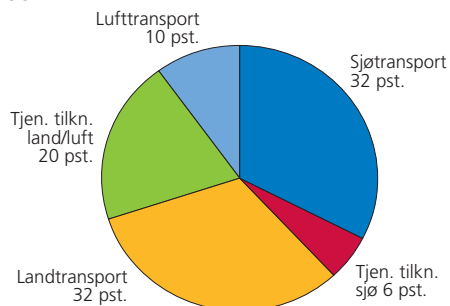
- Nasjonalregnskapstallene viser et driftsresultat for tjenester tilknyttet land- og lufttransport på 65 millioner kroner i 1990 målt i løpende priser. Det var en sterk stigning i driftsresultatet allerede året etter. Dette ble igjen tredoblet til 2000, målt i løpende priser, til omlag 3 milliarder kroner, for deretter å være relativt konstant utover på 2000-tallet. I 2006 var driftsresultatet 3,1 milliarder kroner. Dette gav en vekst i andelen av sektorens driftsresultat i alt fra knapt 1 prosent i 1990 til 17 prosent i 2006.

Figur 10.13. **Transportnæringenes¹ andel av avlønning av ansatte i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent**

1990



2006



¹ Eksklusiv rørtransport.
Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

- Lufttransportens driftsresultat var 138 millioner kroner i 1990. Næringsområdet hadde et positivt driftsresultat også i de tre påfølgende årene, før en rekke år med negativt driftsresultat ble innledet i 1994. Det toppet seg i 2001 med et driftsresultat på minus 2,1 milliarder kroner (jamfør 11. september-katastrofen i 2001). Først for 2005 viste nasjonalregnskapstallene igjen et positivt driftsresultat for lufttransporten, med 405 millioner kroner. Dette økte til nesten 1,3 milliarder kroner i 2006.
- De svake regnskapstallene for luftfarten, referert ovenfor, må ses på bakgrunn av at det har tilkommet flere selskaper som

har medført større konkurranse i næringsen, prispress og mindre marginer. Også utenlandske lavprisselskaper har entret markedet. Denne virksomheten (til/fra Norge) er ikke med i nasjonalregnskaps-tallene, men er med på å drive marginene nedover. Drivstoffet har også blitt dyrere.

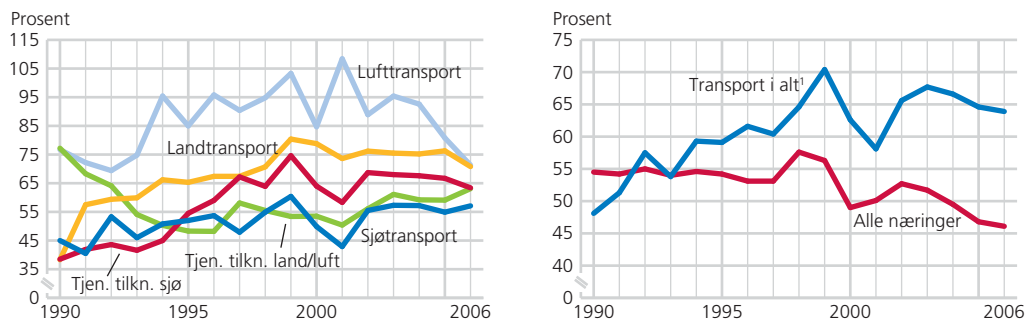
Sterkest absolutt vekst i avlønningen av ansatte innenfor landtransport fra 1990 til 2006

- Målt i løpende priser økte lønnsutgiftene i landtransport med 12,3 milliarder kroner fra 1990 til 2006, til 18,3 milliarder kroner. Dette tilsvarte en vekst med drøyt 200 prosent. Landtransportens andel av transportsektorens samlede lønnsutbetalinger økte med 5 prosentpoeng i denne perioden, til 32 prosent. Dette var tilsvarende andel som for sjøfarten (figur 10.13).
- Lønnsutgiftene innenfor sjøfart var dermed på samme nivå som for landtransporten i 2006, med drøyt 18 milliarder kroner. Dette gav en vekst i lønnsutbetalingene fra 1990 på 132 prosent. Sjøtransportens andel av sektorens samlede lønnsutgifter avtok likevel i perioden med 4 prosentpoeng.
- Lønnsutbetalingene innenfor lufttransport var på drøyt 5,5 milliarder kroner i 2006. Næringsområdets andel av transportsektorens lønnsutgifter i alt var redusert med 6 prosentpoeng fra 1990 til 2006, til 10 prosent i 2006. Statistikken viser at man må tilbake til 1997 for å finne lavere lønnskostnader enn i 2006.
- Andelen av de totale lønnsutgiftene for tjenester tilknyttet transport var også økt fra 1990 til 2006 og utgjorde 14,5 milliarder kroner i 2006.

Transportsektoren er arbeidsintensiv

- Med ett unntak er transportsektoren mer arbeidsintensiv enn samtlige næringer sett under ett (figur 10.14). Unntaket er olje- og gasstransport i rør, som ikke er vist i figuren. Som tidligere omtalt i tilknytning til figur 10.8 er dette en meget kapitalintensiv transportform med minimale lønnskostnader. Lønnskostnadenes andel av verdiskapingen for olje- og gasstransporten utgjorde bare 2,2 prosent i 2006.
- Selv om lønnskostnadenes andel av bruttoproduktet har økt med om lag 12 prosentpoeng i perioden etter 1990 for

Figur 10.14. Lønnskostnadenes andel av bruttoproduktet i transportnæringene¹ i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990-2006. Prosent



¹ Eksklusiv rørtransport.

Kilde: Nasjonalregnskapet, Statistisk sentralbyrå.

sjøtransporten, er det likevel denne transportformen som har hatt minst endringer til og med 2006. 57 prosent av verdiskapingen gikk med til lønnsutbetalinger innenfor sjøtransport dette året.

- Tjenester tilknyttet sjøtransport har de siste årene hatt en relativt parallell utvikling med sjøtransporten, men på et høyere nivå. Drøyt 63 prosent av verdiskapingen gikk med til lønnsutbetalinger for denne næringsgruppen i 2006.
- Tjenester tilknyttet land- og lufttransport ble betydelig mindre arbeidsintensiv i perioden 1990-1996. Trendbruddet i 1997 kan blant annet ha noe å gjøre med at virksomhet knyttet til infrastrukturforvaltningen ble flyttet fra landtransport til tjenester tilknyttet land- og lufttransport dette året (boks.10.3).
- Som tidligere nevnt ble lufttransportens negative driftsresultat innledet i 1994. Så økte da også lønnskostnadenes andel av verdiskapingen fra knapt 75 prosent i 1993 til 95 prosent i 1994. I 2006 var andelen 70 prosent, lavest siden 1992.

Kilder

Statistisk sentralbyrå: Nasjonalregnskapet og Innenlandske transportytelser

Boks 10.4. Definisjoner

BNP: Dette er en indikator for samlet verdiskaping i et land, og gir samtidig uttrykk for opptjent bruttoinntekt fra innenlandsk produksjonsaktivitet. BNP tilsvarer den engelske forkortelsen GDP (Gross Domestic Product). BNP er målt i markedsverdi og definert som summen av bruttoproduktet for alle næringer målt i basisverdi, tillagt summen av alle produktskatter og fratrukket summen av alle produktsubsidier.

Basisverdi: Den verdien som produsenten sitter igjen med for et produkt, etter at han har betalt merverdiavgift og andre produktskatter, og har mottatt eventuelle produktsubsidier fra det offentlige. Produksjonen i næringene publiseres i basisverdi, i tråd med internasjonale anbefalinger. Produktinnsatsen måles i kjøpverdi. Bruttoproduktet i næringene målt i basisverdi er definert som differansen mellom produksjon målt i basisverdi og produktinnsatsen målt i kjøpverdi.

Tonnkilometer: Tilsvarer 1 tonn fraktet 1 kilometer.

Bruttoprodukt: Verdiskaping og opptjent bruttoinntekt fra innenlandsk produksjonsaktivitet i en næring eller sektor (eller totalt for alle næringer/sektorer), avledet og definert som produksjon minus produktinnsats. Bruttoprodukt publiseres i basisverdi, det vil si at produktsubsidier er inkludert, men ikke merverdiavgift eller andre produktskatter (se basisverdi).

Produksjon: Verdien av varer og tjenester fra innenlandsk produksjonsaktivitet, det vil si fra markedsrettet virksomhet, produksjon for eget bruk og ikke-markedsrettet virksomhet i offentlig forvaltning og i ideelle organisasjoner. Produksjon av varer og tjenester er ikke det samme som salg av varer og tjenester. Produksjon publiseres i basisverdi, det vil si at produktsubsidier er inkludert, men ikke merverdiavgift eller andre produktskatter (se basisverdi).

Produktinnsats: Verdien av anvendte innsatsvarer og -tjenester i innenlandsk produksjonsaktivitet, unntatt kapitalslit (bruk av fast realkapital).

For ytterligere definisjoner:

<http://www.ssb.no/emner/09/01/begreper/>

<http://www.ssb.no/emner/09/01/regnskap/>

Figurregister

1. Innledning og sammendrag

1.2.1.	Offentlige veier per 31. desember 1990 og 2006. Kilometer	8
1.2.2.	Det statlige jernbanenettet. 2006. Kilometer	8
1.2.4.	Avinor-drevne flyplasser i Norge. 2006	9
1.2.3.	Nasjonalhavnene. 2006	9
1.2.5.	Gassrørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. Januar 2007. Kilometer	10
1.2.6.	Innenlandske transportytelser. Antall passasjerer, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent	11
1.2.7.	Befolkningens tilgang til bil. Prosent	12
1.2.8.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. Gods. 1960 og 2006. Prosent	12
1.2.9.	Sum eksport og import, etter transportmåte. 2000=100. 1999-2006. Tonn	13
1.2.10.	Omkomne, hardt skadde, lettere skadde og transportarbeid. 1960-2006. 1960=100	14
1.2.11.	Antall omkomne i veitrafikkulykker i EU-25. 1991 og 2005	14
1.2.12.	Veitransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2005	15
1.2.13.	Kjøretøybestanden. 1950-2006	15
1.2.14.	Andel familier med og uten personbil. 1993, 1995, 1997 og 2005. Prosent	15
1.2.15.	Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over. BNP for alle næringer. 1993-2006	16
1.2.16.	Sjøtransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006	17
1.2.17.	Handelsflåten. Bruttotonnasje. 1990-2006. 1 000 bruttotonn	17
1.2.18.	Norskregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (BT) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006	18
1.2.19.	Jernbanetransport. Omsetning for foretak. 2002-2006. Millioner kroner	18
1.2.20.	NSB og Flytoget. Antall nasjonale reiser med jernbane. 1996-2006. 1 000 passasjerer	19
1.2.21.	Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall personvogner og godsvogner	19
1.2.22.	Luftransport. Antall bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000-2006	20
1.2.23.	Utslipp av klimagasser fra transport i Norge, etter transportmåte. 1980-2005. 1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter	21
1.2.24.	Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport i alt og BNP. Indeks. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser	22

2. Infrastruktur

2.1.1.	Offentlige veier per 31. desember 1990 og 2006. Kilometer	24
2.1.2.	Lengde offentlig vei per registrert kjøretøy. 31. desember 1990 og 2006. Meter	24
2.1.3.	Andel fylkesvei med fast dekke. 2006. Prosent	25
2.1.4.	Antall tunneler på riksveinettet, etter fylke. 2006	26
2.1.5.	Utviklingen i fergetrafikken på riks- og fylkesveifergene. 1990-2006	26
2.2.1.	Det statlige jernbanenettet. 2006. Kilometer	30
2.2.2.	Jernbanetetthet i utvalgte land. 2004. Kilometer banelengde per 1 000 km ²	31
2.2.3.	Andel elektrifisert bane i utvalgte land. 2004. Prosent	31
2.2.4.	Gjennomsnittlig andel dobbeltspor i utvalgte land. 2004. Prosent	32
2.2.5.	Drift/vedlikehold og investeringer. 1999-2008	34

2.3.1.	De 15 mest trafikkerte land i EU-27 målt i antall anløp. 2005	37
2.3.2.	Nasjonalt havnene.....	38
2.4.1	Avinor-drevne flyplasser i Norge.....	45
2.4.2	Samtlige lufthavner i Norge	46
2.5.1.	Gassrørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. Januar 2007. Kilometer	52
2.5.2.	Kondensat- og oljerørledninger i drift på norsk kontinentalsokkel. 2007. Kilometer	53
2.5.3.	Rørledninger på norsk kontinentalsokkel. 1975-2006. Kilometer.....	54
3.	Transportytelser og reisevaner	
3.1.1.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent.....	56
3.1.2.	Innenlandske transportytelser. Antall passasjerer, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent	56
3.1.3.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, personbiler. 1960-2006. Millioner personkilometer.....	57
3.1.4.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid. Buss, jernbane og luftfart. 1960, 1965 og 1970-2006. Millioner personkilometer.....	58
3.1.5.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1970-2006. 1970=100	58
3.1.6.	Antall personkilometer i utvalgte land. 2005. Milliarder personkilometer	60
3.1.7.	Antall personkilometer per innbygger per dag i utvalgte land. 2005.....	60
3.1.8.	Andel kollektivtransport av sum personbil- og kollektivtransport i utvalgte land. 2005. Prosent.....	61
3.1.9.	Antall personkilometer i utvalgte land. Fly, buss og jernbane. 2005. Milliarder personkilometer	61
3.1.10.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent.....	62
3.1.11.	Innenlandske transportytelser. Tonn transportert, etter transportmåte. 1960 og 2006. Prosent.....	63
3.1.12.	Innenlandske transportytelser. Transportarbeid, etter transportmåte. 1946, 1952, 1960, 1965 og 1970-2006. Millioner tonnkilometer.....	64
3.1.13.	Innenlandske transportytelser. Olje- og gasstransport fra norsk kontinentalsokkel til norsk fastland. 1980-2006. Millioner tonnkilometer	64
3.1.14.	Innenlandsk godstransport på vei i EEA-303. 1992-2004. Milliarder tonnkilometer	65
3.1.15.	Innenlandsk godstransport på vei i utvalgte land. 1996 og 2006. Milliarder tonnkilometer.....	65
3.1.16.	Innenlandsk og internasjonal godstransport med jernbane i utvalgte land. 2006. Milliarder tonnkilometer	66
3.1.17.	Innenlandsk godstransport i utvalgte land. 2006. Andel jernbanetransport av sum jernbanetransport og veitransport. Tonn og tonnkilometer. Prosent.....	67
3.2.1	Eksport, etter transportmåte. 1999-2006. Millioner tonn.....	69
3.2.2.	Import, etter transportmåte. 1999-2006. Millioner tonn.....	70
3.2.3.	Sum eksport og import, etter transportmåte. 2000=100. 1999-2006. Tonn.....	70
3.2.4.	Eksport, etter transportmåte og viktigste land. 2006. Millioner tonn	71
3.2.5.	Import, etter transportmåte og viktigste land. 2006. Millioner tonn.....	72
3.2.6.	Eksport av viktigste vareslag, etter transportmåte. 2006. Prosent.....	73
3.2.7.	Import av viktigste vareslag, etter transportmåte. 2006. Prosent.....	73
3.3.1.	Befolkningens tilgang til bil. Prosent	77
3.3.2.	Befolkningens tilgang til kollektivtransport. Prosent	78
3.3.3.	Daglige reiser. Prosent	78
3.3.4.	Daglige reiser, etter hovedtransportmiddel. Prosent.....	79

3.3.5.	Gjennomsnittlig reiselengde, etter transportmiddel. Kilometer.....	79
3.3.6.	Gjennomsnittlig reisetid, etter transportmiddel. Minutter.....	79
3.3.7.	Reiser, etter formål. Prosent.....	80
3.3.8.	Lange reiser per måned. Prosent.....	81
3.3.9.	Lange reiser, etter transportmiddel. Prosent.....	81
3.3.10.	Lange reiser, etter formål. Prosent.....	81
4.	Transportulykker	
4.1.1.	Omkomne, hardt skadde, lettere skadde og transportarbeid. 1960-2006. 1960=100.....	84
4.1.2.	Omkomne og hardt skadde i veitrafikken. 1946-2006.....	85
4.1.3.	Antall omkomne i veitrafikkulykker i EU-25. 1991 og 2005.....	85
4.1.4.	Omkomne i Norden. 1970-2006. 1970=100.....	86
4.1.5.	Risiko for å omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. 1970-2006.....	86
4.1.6.	Drepte og hardt skadde i ulike aldersgrupper per 100 000 innbyggere. 2006.....	87
4.1.7.	Personer drept i veitrafikkulykker i ulike aldersgrupper per 1 million innbyggere. Gjennomsnitt for perioden 1985-1989 og 2002-2006.....	87
4.1.8.	Omkomne i veitrafikkulykker per 100 000 innbyggere i EU-25 og Norge. 1991 og 2005.....	88
4.1.9.	Andel ulykker i alt og dødsulykker, etter ulykkesgruppe. Gjennomsnitt 1985-1989 og 2002-2006. Prosent.....	89
4.1.10.	Drepte og hardt skadde, etter trafikantgruppe. 1985-2006.....	89
4.1.11.	Drepte, etter fylke. Gjennomsnitt 1985-1989 og 2002-2006.....	90
4.1.12.	Ulykker i alt og dødsulykker, etter bostedsstrøk. 1985 og 2005.....	91
4.2.1.	Alvorlige driftsulykker ved togframføring. 1980-2006.....	95
4.2.2.	Alvorlige driftsulykker ved togframføring, etter ulykkestype. Sum 2005 og 2006. Prosent.....	95
4.2.3.	Alvorlige driftsulykker ved togframføring i nordiske land. 2005.....	96
4.2.4.	Drepte og alvorlig skadde personer i jernbaneulykker ved togframføring i Norge. 1990-2006.....	96
4.2.5.	Antall drepte i jernbaneulykker ved togframføring i nordiske land. 2004-2006.....	96
4.2.6.	Drepte i jernbaneulykker ved togframføring i utvalgte land. 2005.....	97
4.2.7.	Personer omkommet i jernbaneulykker per milliard personkilometer. Norge og Sverige. 1997-20052.....	98
4.2.8.	Dyrepåkjørsler ved togframføring. 1998-2006.....	98
4.2.9.	Dyrepåkjørsler, etter art ved togframføring. 2006.....	98
4.3.1.	Omkomne i sjøulykker. 2000-2006.....	100
4.3.2.	Skadde og drepte. 2000-2006.....	100
4.3.3.	Antall skipsulykker, etter år og hendelse. 2000-2006.....	105
4.3.4.	Omkomne i fritidsbåtulykker. Menn, kvinner og barn. 2000-2006.....	106
4.4.1.	Ulykker og hendelser innenfor ruteflyging, etter årsak. 2005-2006.....	108
4.4.2.	Ulykker og hendelser innenfor annen ervervsmessig flyging, etter årsak. 2005 og 2006.....	108
4.4.3.	Ulykker og hendelser innenfor privat- og klubbflyging, etter årsak. 2005 og 2006.....	109
4.4.4.	Omkomne i internasjonale luftfartsulykker. 1996-2005.....	111
4.5.1.	Personer omkommet i transportulykker per milliard personkilometer. Gjennomsnitt for perioden 2000-2006.....	112
4.5.2.	Omkomne per milliard personkilometer for ulike transportmåter i EU-15. 2001.....	113

5. Veitransport

5.1.1.	Veitransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006.....	116
5.1.2.	Veitransport. Antall foretak, etter næringsundergruppe. 2001-2006.....	116
5.1.3.	Veitransport. Sysselsatte i bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006.....	117
5.1.4.	Veitransport. Utvalgte nøkkeltall for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner.....	118
5.1.5.	Veitransport. Omsetning for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006. Prosent.....	118
5.1.6.	Veitransport. Omsetning for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2006. Millioner kroner.....	119
5.1.7.	Veitransport. Verdiskaping for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001-2005. Millioner kroner.....	119
5.1.8.	Veitransport. Driftsmargin for bedrifter. 2001-2006. Prosent.....	119
5.1.9.	Veitransport. Bearbeidingsverdi for bedrifter, etter fylke. 2001 og 2006. Millioner kroner.....	120
5.1.10.	Godstransport på vei. Omsetning for foretak i utvalgte land. 2004. Millioner euro.....	121
5.1.11.	Godstransport på vei. Sysselsetting for foretak i utvalgte land. 2004.....	121
5.1.12.	Godstransport på vei. Verdiskaping per sysselsatt i utvalgte land. 2004. 1 000 euro.....	121
5.1.13.	Spedisjon. Antall foretak. 2001-2006.....	121
5.1.14.	Spedisjon. Andel omsetning, etter sysselsettingsgruppe. Foretak. 2001 og 2006.....	122
5.1.15.	Spedisjon. Driftsresultat og driftsmargin. Foretak. 2001-2006.....	123
5.1.16.	Spedisjon. Sysselsetting og omsetning. Foretak. 2001-2006.....	123
5.2.1.	Kjøretøyparken. 1950-2006. 1 000 kjøretøyer.....	127
5.2.2.	Motorkjøretøyparken. 31. desember 1950. Prosent.....	127
5.2.3.	Motorkjøretøyparken. 31. desember 2006. Prosent.....	127
5.2.4.	Registrerte personbiler i utvalgte land. 1990 og 2004. 1 000 kjøretøyer.....	127
5.2.5.	Registrerte bensin- og dieseldrevne personbiler. 1970, 1980 og 1990-2006.....	128
5.2.6.	Registrerte personbiler. Årlig endring, etter type drivstoff. 1996-2006.....	128
5.2.7.	Førstegangsregistrerte nye personbiler, etter type drivstoff. 1995-2006.....	129
5.2.8.	Registrerte personbiler, etter gjennomsnittsalder og type drivstoff. 1990-2006.....	129
5.2.9.	Registrerte personbiler, etter aldersgrupper. 1976, 1986, 1996 og 2006. Prosent.....	130
5.2.10.	Førstegangsregistrerte personbiler. 1961-2006.....	130
5.2.11.	Førstegangsregistrerte personbiler. Andel bruktimporterte. 1961-2006. Prosent.....	131
5.2.12.	Førstegangsregistrerte bruktimporterte personbiler, etter utvalgte merker. 2000-2006.....	132
5.2.13.	Registrerte personbiler, etter fylke. 1965, 1985 og 2006.....	132
5.2.14.	Registrerte personbiler i utvalgte fylker. 1975-2006.....	133
5.2.15.	Registrerte personbiler. Andel diesel, etter fylke. 1996, 2001 og 2006. Prosent.....	133
5.2.16.	Gjennomsnittsalder for personbiler, etter fylke. 1996, 2001 og 2006.....	134
5.2.17.	Veksten i personbilenes gjennomsnittsalder fra 1986-2006, etter fylke. År.....	134
5.2.18.	Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere i utvalgte land. 2004.....	135
5.2.19.	Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere i Norge. 1950-2006.....	135
5.2.20.	Registrerte personbiler per 1 000 innbyggere, etter fylke. 1965, 1985 og 2006.....	136
5.2.21.	Registrerte personbiler per 1 000 m ² areal, etter fylke. 1965, 1985 og 2006.....	136
5.2.22.	Registrerte busser. 1950-2006.....	136
5.2.23.	Registrerte busser, etter antall sitteplasser. 1999 og 2006.....	137

5.2.24. Registrerte mopeder og motorsykler. 1950-2006	137
5.2.25. Andel registrerte mopeder og motorsykler. 2006. Prosent.....	138
5.2.26. Registrerte kombinerte biler, varebiler i alt og varebiler klasse 2. 1980-2006	139
5.2.27. Førstegangsregistrerte nye varebiler og kombinerte biler. 1995-2006.....	139
5.2.28. Registrerte kjøretøyer for godstransport. 1950-2006	141
5.2.29. Utviklingen i bestand, nyttelast og sysselsetting for godstransport. 1987-1997. Indeks. 1987=100.....	141
5.2.30. Nyttelast for registrerte kjøretøyer for godstransport. 1987, 1995, 2000 og 2006. Tonn.....	142
5.2.31. Nyttelast for lastebiler, etter nyttelastgrupper. 1985, 1990, 1995, 2000 og 2006. Tonn.....	142
5.2.32. Lastebilbestanden og nyttelast, etter nyttelastgrupper. 1985 og 2006. Prosent	142
5.3.1. Biler vraket mot pant. 1985-2006.....	144
5.3.2. Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking. 1985-2006.....	145
5.3.3. Biler vraket mot pant, etter fylke. 2006.....	145
5.3.4. Biler vraket mot pant, i prosent av bestanden. Personbiler, etter fylke. 2006	146
5.3.5. Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking, etter fylke. År. 2006	146
5.3.6. Biler vraket mot pant. Gjennomsnittsalder ved vraking, utvalgte fabrikkmerker. Personbiler. 2006.....	147
5.4.1. Antall førerkort. 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 og 2006	149
5.4.2. Antall førerkort. Gjennomsnittlig årlig vekst.....	150
5.4.3. Antall førerkort. Endring fra 1990 til 2006, etter aldersgrupper	150
5.4.4. Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. 1990, 1995, 2000, 2005 og 2006. Prosent	151
5.4.5. Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. Kvinner. 1990, 1995, 2000, 2005 og 2006. Prosent	152
5.4.6. Andel førerkort i befolkningen, etter aldersgrupper. Menn. 1990, 1995, 2000, 2005 og 2006. Prosent	152
5.4.7. Antall førerkort, etter fylke. 2006	154
5.4.8. Andel førerkort i befolkningen 16 år og eldre, etter fylke. 2006. Prosent.....	154
5.4.9. Andel førerkort i befolkningen. 16-17 og 18-24 år, etter fylke. 2006. Prosent.....	155
5.4.10. Andel førerkort i befolkningen. 25-34 og 35-49 år, etter fylke. 2006. Prosent.....	155
5.4.11. Andel førerkort i befolkningen. 50-64 og 65-år, etter fylke. 2006. Prosent.....	155
5.5.1. Andel familier med og uten personbil. 1993, 1995, 1997 og 2005. Prosent.....	158
5.5.2. Andel familier med personbil, etter familietype. 1993 og 2005. Prosent.....	159
5.5.3. Andel utvalgte familietyper med og uten personbil. 1993 og 2005. Prosent.....	159
5.5.4. Gjennomsnittlig antall personbiler, etter utvalgte familietyper. 1993, 1995, 1997 og 2005.....	160
5.5.5. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 2005. Prosent.....	160
5.5.6. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 2005. Prosent.....	161
5.5.7. Andel familier med personbil, etter familietype og gruppe for bilens alder. 1993 og 2005. Prosent	162
5.6.1. Utviklingen i innenlands trafikkarbeid, i kjøretøyparken og i befolkningsutviklingen. 1992-2006. 1992=100	164
5.6.2. Innenlands trafikkarbeid, etter transportmiddel. 2006	165
5.6.3. Utviklingen i trafikkarbeidet, etter kjøretøygruppe. 1992-2006. 1992=100	165

5.7.1.	Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over. BNP for alle næringer. 1993-2006	166
5.7.2.	Nasjonal og internasjonal transport i de nordiske landene. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Millioner tonnkilometer	166
5.7.3.	Nasjonal transport. Gjennomsnittlig lastevekt per godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Tonn	167
5.7.4.	Nasjonal transport. Gjennomsnittlig transportlengde per tonn for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Kilometer	167
5.7.5.	Nasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 1993-2006. Prosent	167
5.7.6.	Nasjonal og internasjonal transport. Gjennomsnittlig lastevekt per godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Tonn	168
5.7.7.	Nasjonal og internasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. 2006. Prosent	168
5.7.8.	Nasjonal og internasjonal transport. Andel kjørte kilometer uten last for godskjøretøy med nyttelast 3,5 tonn og over. Utvalgte land i Europa. 2005. Prosent	169
5.7.9.	Nasjonal transport. Transportert mengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter vareslag. 2006. Prosent	169
5.7.10.	Nasjonal transport. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter vareslag. 2006. Prosent	169
5.7.11.	Nasjonale transportert. Transportmengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 1993, 1999 og 2005. Millioner tonn	170
5.7.12.	Nasjonale transportert. Transportarbeid for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 1993, 1999 og 2005. Millioner tonnkilometer	170
5.7.13.	Nasjonale transportert. Transportmengde for godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. Utvalgte land i Europa. 2005. Prosent	170
5.7.14.	Internasjonal transport. Transportarbeid for norske godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over, etter transportavstand. 2005. Prosent	171
5.7.15.	Godstransport med lastebil over grensen, etter bilens nasjonalitet. 2000 og 2006. Prosent	171
5.8.1.	Driftsmargin. Godstransport på vei og alle ikke-finansielle aksjeselskap. Fastlands-Norge. 2004-2005. Prosent	173
5.8.2.	Egenkapitalrentabilitet. Godstransport på vei og alle ikke-finansielle aksjeselskap. Fastlands-Norge. 2004 og 2005	174
6.	Sjøtransport	
6.1.1.	Sjøtransport. Antall bedrifter, etter næringsundergruppe. 2000-2006	176
6.1.2.	Sjøtransport. Antall foretak, etter næringsundergruppe. 2000-2006	176
6.1.3.	Sjøtransport. Sysselsatte i bedrifter, etter næringsundergruppe. 2001 og 2006. Prosent	178
6.1.4.	Sjøtransport. Nøkkeltall for bedrifter. 2001-2006. Milliarder kroner	179
6.1.5.	Sjøtransport. Andel omsetning, etter type fart. Bedrifter. 2001 og 2006. Prosent	180
6.1.6.	Innenriks sjøtransport. Andel omsetning, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001 og 2006. Prosent	180
6.1.7.	Innenriks sjøtransport. Omsetning for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner	181
6.1.8.	Utenriks sjøtransport. Verdiskaping for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner	181
6.1.9.	Innenriks sjøtransport. Verdiskaping for bedrifter. 2001-2006. Millioner kroner	182
6.1.10.	Sjøtransport. Driftsmargin for bedrifter. 2001-2006. Prosent	182

6.1.11. Sjøtransport. Store foretaks andel av omsetningen. 2006. Prosent	183
6.1.12. Sjøtransport. Bearbejningsverdi for bedrifter, etter fylke. 2003-2006. Milliarder kroner	184
6.1.13. Sjøtransport. Omsetningen i utvalgte europeiske land. Foretak. 2004. Millioner euro	184
6.2.1. Lastet og losset gods i europeiske havner. 2002-2005. Millioner tonn	190
6.2.2. Lastet og losset gods i europeiske havner. 2005. Millioner tonn	190
6.2.3. Lastet og losset gods i EU-25 og Norge. 2002-2005. Millioner tonn	190
6.2.4. Lastet og losset gods i de ti største europeiske havnene. 1997 og 2002-2005. Millioner tonn	191
6.2.5. Lastet og losset gods i norske havner. 2006. Millioner tonn	192
6.2.6. Lastet og losset godsmengde, etter lastetype. 2002-2006. Prosent.....	192
6.2.7. Lastet og losset godsmengde, etter fartstype. Største havner. 2006. Prosent.....	194
6.2.8. Import og eksport, etter lastetype. 2006. 1 000 tonn	194
6.2.9. Antall passasjerer på utenlandsfergene. 1990-2006. Millioner.....	196
6.3.1. Passasjerer på Hurtigruten Bergen-Kirkenes. 1990-2006.....	202
6.3.2. Andel passasjerer på Hurtigruten, etter kvartal. 2002 og 2006. Prosent.....	202
6.3.3. Reisende med Hurtigruten, etter havn. 2006	203
6.3.4. Antall biler fraktet av Hurtigruten, etter måned. 2006	205
6.4.1. Handelsflåten. Antall skip. 1990-2006	206
6.4.2. Handelsflåten. Bruttotonnasje. 1990-2006. 1 000 bruttotonn	206
6.4.3. Handelsflåten. Bruttotonnasje, etter registrert hjemsted. 2006	207
6.4.4. Handelsflåten. Antall skip og bruttotonnasje, etter alder. 2006	208
6.4.5. Handelsflåten. Skip, etter skipstype. 1990 og 2006. Prosent.....	209
6.4.6. Handelsflåten. Bruttotonnasje, etter skipstype. 1990 og 2006. Prosent	209
6.4.7. Norske skipsregistre. Antall skip og bruttotonnasje. Utvalgte år	210
6.4.8. Handelsflåten. Antall skip og bruttotonnasje i de nordiske land. 1990 og 2006.....	211
6.4.9. Verdensflåten. Skip over 100 bruttotonn. Antall skip og bruttotonnasje. 1993-1999 og 2001-2006	211
6.4.10. Verdens 15 største skipsfartsflagg. 2001-2006. 1 000 bruttotonn	211
6.4.11. Verdensflåten. Bruttotonnasje, etter eiers nasjonalitet. 2006. 1 000 bruttotonn	212
6.4.12. Norsk kontrollert utenlandsregistrert flåte. Antall skip og dødvekttonnasje. 2001-2006 og 1. kvartal 2007	213
6.5.1. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, driftskostnader og driftsresultat. 1990-2005. Millioner kroner.....	217
6.5.2. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, etter skipstype. 2001 og 2005. Prosent.....	218
6.5.3. Utenriks sjøfart. Bruttofrakter, etter kontraktstype. 2001-2005. Millioner kroner.....	219
6.6.1. Norskregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006	220
6.6.2. Norskregistrerte skip. Antall anløp i utenlandske havner, etter verdensdel. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006	221
6.6.3. Norskregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i utenlandske havner, etter verdensdel. 1990, 1994, 1998 og 2001-2006. 1 000 bruttotonn (Bt)	221
6.6.4. Norskregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i Nord-Amerika. Tre største skipsgrupper. 2003-2006. 1 000 bruttotonn (Bt)	221
6.6.5. Norsk kontrollerte utenlandsregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner. 1998 og 2001-2006.....	222

6.6.6.	Norskregistrerte utenlandsregistrerte skip. Antall anløp i utenlandske havner, etter verdensdel. 1998 og 2001-2006	222
6.6.7.	Norskregistrerte utenlandsregistrerte skip. Anløpt bruttotonnasje i utenlandske havner, etter verdensdel. 1998-2006. 1 000 bruttotonn (Bt).....	223
6.6.8.	Norskregistrerte skip. Antall anløp og anløpt bruttotonnasje (Bt) i 1 000 tonn i utenlandske havner.....	223
6.7.1.	Norges Rederiforbund. Bemanning på norskregistrerte skip. 2003-2007	236
6.7.2.	Norges Rederiforbund. Bemanning på norskregistrerte skip. Andel nordmenn og utlendinger. 2007. Prosent	237
6.7.3.	Norges Rederiforbund. Andel ansatte ved rederikontorene. Februar 2005. Prosent	237
6.7.4.	Norges Rederiforbund. Andel utenlandske sjøfolk på norskregistrerte skip. Februar 2005. Prosent	238
6.7.5.	Norske arbeidstakere på norskregistrerte skip. Andel menn. 1992-2005. Prosent.....	238
6.7.6.	Andel sysselsatte i bedrifter i de fire største næringene i sjøtransport. 2001-2006. Prosent.....	239
7.	Jernbanetransport	
7.1.1.	Jernbanetransport. Omsetning i bedrifter. 2002-2006. Millioner kroner	242
7.1.2.	Jernbanetransport. Antall sysselsatte i bedrifter. 2002-2006	242
7.1.3.	Jernbanetransport. Verdiskaping per sysselsatt i bedrifter. 2002-2006. Kroner	242
7.1.4.	Jernbanetransport. Omsetning for foretak i utvalgte land. 2005. Millioner euro	243
7.1.5.	Jernbanetransport. Sysselsatte i foretak for utvalgte land. 2005.....	243
7.1.6.	Jernbanetransport. Bearbejdingsverdi per sysselsatt i foretak for utvalgte land. 2005. Euro	243
7.2.1.	NSB og Flytoget. Antall nasjonale reiser med jernbane. 1996-2006. 1 000 passasjerer	246
7.2.2.	Passasjertransport med jernbane i utvalgte land. I alt og nasjonalt. 2005. 1 000 passasjerer.....	247
7.2.3.	Passasjertransport med jernbane i utvalgte land. Antall nasjonale reiser med jernbane per innbygger i 2005	248
7.2.4.	Godstransport med jernbane. Transportmengde. 1996-2002 og 2004-2006. 1 000 tonn.....	249
7.2.5.	Godstransport med jernbane. Andel tonn og tonnkilometer. 2006. Prosent.....	249
7.2.6.	Godstransport med jernbane. Transportarbeid. 1996-2002 og 2004-2006. Millioner tonnkilometer	249
7.2.7.	Godstransport med jernbane i utvalgte land. I alt og nasjonalt. 2006. 1 000 tonn.....	251
7.2.8.	Godstransport med jernbane i EU-25. Transportmengde i alt, etter type vareslag. 2005. 1 000 tonn	251
7.2.9.	Godstransport med jernbane. CargoNet. Transportmengde i alt, etter type vareslag. 2006. 1 000 tonn	252
7.3.1.	Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall lokomotiver.....	255
7.3.2.	Jernbane. NSB AS. Rullende materiell. Antall motorvogner	257
7.3.3.	Jernbane. NSB AS og CargoNet AS. Rullende materiell. Antall personvogner og godsvogner	258
8.	Luftrransport	
8.1.1.	Luftrransport. Antall bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000-2006	262
8.1.2.	Luftrransport. Antall foretak, etter næringshovedgruppe. 2001-2006	262
8.1.3.	Luftrransport. Andel sysselsatte i bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000 og 2006. Prosent	263
8.1.4.	Luftrransport. Nøkkeltall for bedrifter. 2000-2006. Milliarder kroner	264

8.1.5.	Lufttransport. Andel omsetning, etter næringshovedgruppe. Bedrifter. 2006. Prosent	264
8.1.6.	Lufttransport. Omsetning for bedrifter. 2000-2006. Millioner kroner.....	265
8.1.7.	Lufttransport. Bearbejdingsverdi for bedrifter. 2000-2006. Millioner kroner	265
8.1.8.	Ruteflyging. Driftsmargin for bedrifter. 2000-2006. Prosent	265
8.1.9.	Annen flyging. Driftsmargin for bedrifter. 2000-2006. Prosent.....	266
8.1.10.	Lufttransport. Sysselsatte i bedrifter, etter landsdel. 2003 og 2006.....	266
8.1.11.	Lufttransport. Omsetning i utvalgte europeiske land. 2004. Millioner euro	267
8.2.1.	Norske lufthavner. Passasjerer, etter kategori lufthavn og trafikktype. 2005 og 2006. Millioner	270
8.2.2.	Norske lufthavner. 2005 og 2006. Millioner passasjerer.....	271
8.2.3.	De største norske lufthavner. Rutetraffikk. 2005 og 2006. Millioner passasjerer	271
8.2.4.	De største norske lufthavner. Chartertraffikk. 2005 og 2006. Millioner passasjerer.....	272
8.2.5.	Norske lufthavner. Nasjonal og internasjonal rute- og chartertraffikk. 2000-2006. Millioner passasjerer.....	272
8.2.6.	Lufthavnene Gardermoen og Torp. 2000-2006. Millioner passasjerer.....	273
8.2.7.	Norske lufthavner. Gods transportert, etter kategori lufthavn. 2006. 1 000 tonn	273
8.2.8.	De tjue største norske godslufthavner utenom Gardermoen. 2006. 1 000 tonn	274
8.2.9.	Norske lufthavner. Eksport og import med fly. 1999-2006. 1 000 tonn.....	274
8.2.10.	Norske lufthavner. Eksport med fly, etter vareslag. 1999-2006. 1 000 tonn	275
8.2.11.	Norske lufthavner. Import med fly, etter vareslag. 1999-2006. 1 000 tonn.....	276
8.2.12.	Norske lufthavner. Flybevejelser i alt. 2006	276
8.2.13.	Norske lufthavner. Andel flybevejelser, etter type flyging. 2006. Prosent.....	277
8.2.14.	Norske lufthavner. Flybevejelser, etter kategori lufthavn. 2000-2006. 1 000	278
8.2.15.	Flypassasjerer i EU og andre europeiske land. Rutetraffikk. 2005	278
8.3.1.	Luftfartøyer i EU-25, etter land. 2005	287
8.3.2.	Andel luftfartøyer i EU-25, etter type. 2005. Prosent	288
9.	Viktige miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren	
9.1.1.	Utslipp av klimagasser fra transport i Norge, etter transportmåte. 1980-2005. 1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter.....	291
9.1.2.	Utslipp av drivhusgasser fra transport i utvalgte land. 1990-2004. Indeks. 1990=100.....	292
9.1.3.	Utslipp av drivhusgasser fra transport i utvalgte land. 2004. Tonn CO ₂ -ekvivalenter per innbygger	292
9.1.4.	Utslippsfaktorer for utslipp til luft fra bensindrevne personbiler. 1980-2005. Indeks, 2005=100	294
9.1.5.	Utslippsfaktorer for utslipp til luft fra dieseldrevne lastebiler. 1980-2005. Indeks, 2005=100.....	294
9.1.6.	Utslippsreduksjon i 2005 hvis hele bilparken hadde bestått av nye biler. Prosent	295
9.1.7.	Utslipp av CO ₂ fra veitrafikk, etter type drivstoff. 1980-2005. 1 000 tonn	296
9.1.8.	Utslipp av CO ₂ fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn	299
9.1.9.	Utslipp av NO _x fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn.....	299
9.1.10.	Utslipp av SO ₂ fra innenriks sjøfart og luftfart. Tonn.....	299
9.2.1.	Støyplageindeks (SPI), etter kilde. 2006.....	300
9.2.2.	Endring i støyplage fra 1999 til 2006, etter kilde. Prosent.....	300

10. Transport i et nasjonaløkonomisk perspektiv

10.1.	Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeidet for godstransport og BNP i faste priser. 1970-2006. 1970=100.....	308
10.2.	Fastlands-Norge. Tonnkilometer/1 000 BNP. BNP i faste 2000-priser. 1970-2006	308
10.3.	Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport i alt og BNP. 1970-2006. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser	309
10.4.	Fastlands-Norge. Utviklingen i transportarbeid for godstransport på vei og BNP. 1970-2006. 1970=100. Årlig endring i transportintensiteten. Prosent. BNP i faste 2000-priser	309
10.5.	Transportnæringene. Bruttoprodukt (basisverdi) i løpende priser. 1990-2006. Millioner kroner	310
10.6.	Transportnæringene. Bruttoprodukt (basisverdi) i faste 2000-priser. 1990-2006. 1990=100	311
10.7.	Transportnæringene. Produksjonen (basisverdi) i faste 2000-priser. 1990-2006. 1990=100	311
10.8.	Transportnæringene. Produktinnsatsen i faste 2000-priser. 1990-2006. 1990=100	312
10.9.	Transportnæringenes andel av produksjonsverdien i løpende priser, etter næringsgruppe. 1990 og 2005. Prosent.....	313
10.10.	Transportnæringenes andel av produktinnsatsen i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent.....	314
10.11.	Transportnæringenes andel av bruttoproduktet i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2005. Prosent.....	315
10.12.	Transportnæringenes andel av driftsresultatet i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent.....	316
10.13.	Transportnæringenes andel av avlønning av ansatte i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990 og 2006. Prosent.....	316
10.14.	Lønnskostnadenes andel av bruttoproduktet i transportnæringene i løpende priser, etter næringsgrupper. 1990-2005. Prosent.....	317

Tabellregister

2. Infrastruktur

2.1.1.	Andel motorveier av total veilengde i noen utvalgte land. Kilometer	25
2.3.1.	Hovedhavner i EU-27 som håndterte minst 80 prosent av landets totale godstrafikk på sjø. 2004	42
2.4.1.	Flyplasser godkjent av Luftfartstilsynet per 11. april 2006, etter fylke	48
2.4.2.	Hovedlufthavner i EU-27 som håndterer minst 80 prosent av landets totale passasjertrafikk. 2004	50

3. Transportytelser og reisevaner

3.1.1.	Antall personkilometer per innbygger per dag, etter transportmåte. Norge.....	59
<i>Vedleggstabell</i>		
3.2.1.	Eksport og import, etter transportmåte. 1999-2006. Tonn.....	76
3.2.1.	Daglige reiser. Gjennomsnittlig antall, lengde og varighet. 1992, 2001 og 2005.....	80
3.2.2.	Andel reiser, etter transportmiddel og formål. 2005. Prosent.....	80

4. Transportulykker

Vedleggstabeller

4.1.1.	Tallet på veitrafikkulykker, omkomne og hardt og lettere skadde. 1970-2006.....	92
4.1.2.	Drepte i veitrafikkulykker EU-25. 1991-2005	93
4.3.1.	Skadde og drepte, etter skipstype. 2000-2006.....	101
4.3.2.	Skadde og drepte, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006	102
4.3.3.	Antall havari/forlis, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006.....	103
4.3.4.	Totalt forlist/havarert bruttotonnasje, etter hendelse og skipstype. Sum 2000-2006.....	104
4.3.5.	Antall havari/forlis, etter geografisk område og skipstype. Sum 2000-2006.....	105
4.4.1.	Luftfartsulykker og hendelser, etter type flygevirksomhet. 2005-2006	107
4.4.2.	Luftfartsulykker med norskregistrerte luftfartøyer. 1996-2005 og 2006	110
4.5.1.	Personer drept i transportulykker, etter trafikkenhet. 2000-2006.....	113

5. Veitransport

Vedleggstabell

5.1.1.	Veitransport. Hovedtall, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001-2006.....	125
5.8.1.	Utvalgte regnskapstall for aksjeselskaper innenfor godstransport på vei. 2004 og 2005. Millioner kroner.....	173
5.8.2.	Utvalgte nøkkeltall for aksjeselskaper innenfor godstransport på vei. 2004 og 2005. Prosent.....	173

6. Sjøtransport

Vedleggstabell

6.1.1.	Sjøtransport. Hovedtall, etter næringsundergruppe. Bedrifter. 2001-2006	187
6.2.1.	Lastet og losset godsmengde over de største norske havnene. 2004-2006. 1 000 tonn ...	193
6.2.2.	Import og eksport, etter lastetype og land. 2006. 1 000 tonn	195
6.2.3.	Antall passasjerer, etter havn og rute. 2005 og 2006.....	197

Vedleggstabeller

6.2.1.	Lastet og losset godsmengde over havner i utvalgte europeiske land. 2002-2005. Millioner tonn	198
6.2.2.	Lastet og losset godsmengde over de ti største havnene i Europa. 1997 og 2002- 2005. Millioner tonn	198
6.2.3.	Godsmengde over norske havner. 2002-2006. 1 000 tonn	199
6.4.1.	Skip som ikke er med i den norske handelsflåten. 1992-2006.....	213
6.5.1.	Utenriks sjøfart. Bruttofrakter og driftskostnader. 2001-2005. Millioner kroner.....	216
6.6.1.	Norskregistrerte og norskkontrollerte skip. Anløp av utenlandske havner, etter region. 2006	224
6.7.1.	Norges Rederiforbund. Bemanning på norskkontrollerte skip. Februar 2005	237
6.7.2.	Norges Rederiforbund. Sysselsetting ved rederikontorene. Februar 2005.....	237
6.7.3.	Norske arbeidstakere på norskregistrerte skip. Andel menn. 1993, 1998 og 2002. Prosent.....	238
6.7.4.	Utenlandske arbeidstakere på norskregistrerte skip. Andel menn. 1993, 1998 og 2002. Prosent.....	239
6.7.5.	Sysselsetting i bedrifter i sjøtransport. 2001-2006.....	239

7. Jernbanetransport*Vedleggstabell*

7.1.1.	Jernbanetransport. Hovedtall for bedrifter, etter næringsundergruppe. 2002-2006.....	245
7.2.1.	Nasjonal persontransport med jernbane, etter region for på- og avstigning. 2005. Reiser....	253
7.2.2.	Nasjonal godstransport med jernbane, etter region for på- og avlesning. 2005. Tonn	253

8. Lufttransport

Tabell 8.1.1.	Lufttransport. Globale flyallianser. 2006	267
---------------	---	-----

Vedleggstabeller

8.1.1.	Lufttransport. Hovedtall for bedrifter, etter næringshovedgruppe. 2000-2006	269
8.2.1.	Norske offshorebaser. Landinger og passasjerer kommet og reist. 2003-2006	279
8.2.2.	De største lufthavnene i Europa. Antall passasjerer, inklusiv transitt. 2005	280
8.2.1.	Norske lufthavner. Passasjerer. 2005 og 2006.....	281
8.2.2.	Norske lufthavner. Frakt og post. 2006. Tonn	283
8.2.3.	Norske lufthavner. Flybevegelser. 2006.....	285
8.3.1.	Norges luftfartøyregister. Type luftfartøy. 2007	286
8.3.2.	Norges luftfartøyregister. Luftfartøyer. 1993 og 2004-2006.....	287
8.3.3.	Antall sertifikater. 2000-2005.....	288
8.3.4.	Flyselskaper, godkjent av Luftfartstilsynet per 2. juli 2007	290

9. Viktige miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren*Vedleggstabeller*

9.1.1.	Utslipp til luft, etter kilde og komponent	302
9.1.2.	Utslipp til luft fra veitrafikken. 1980-2005	304
9.1.3.	Utvalgte faktorer for mobile utslipp til luft, etter kilde. Utslipp per enhet drivstoff brukt. 2005.....	305