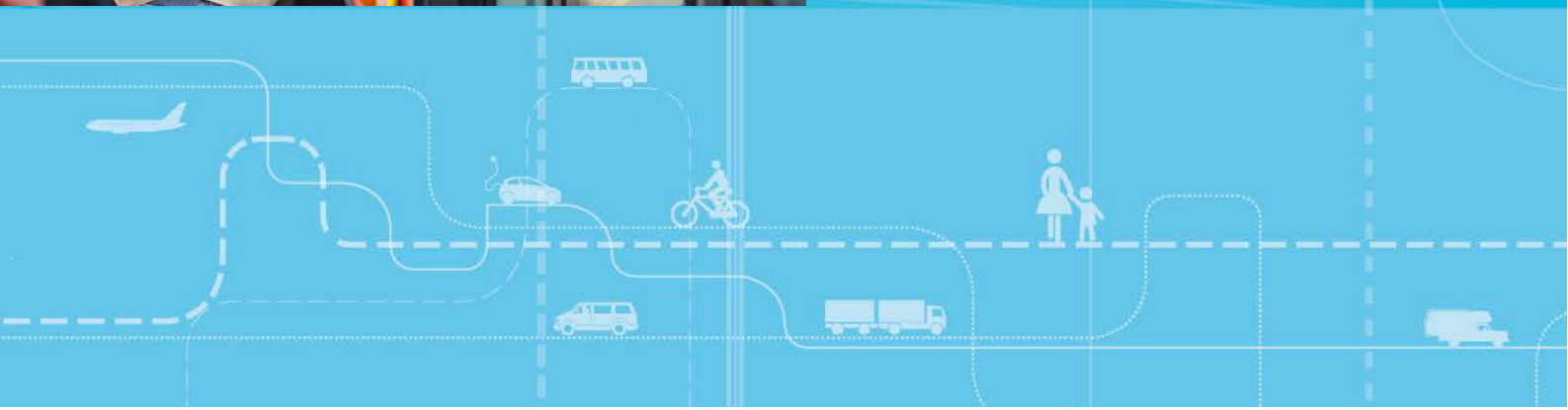


Transportytelser i Norge 1946–2020



Transportytelser i Norge 1946–2020

Bjørg L. Flotve
Eivind Farstad
Kjetil Haukås

Forsidebilde: Shutterstock

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

ISSN 0808-1190 Papir

ISSN 2535-5104 Elektronisk

ISBN 978-82-480-1908-4 Papir

ISBN 978-82-480-1908-4 Elektronisk

Oslo, desember 2021

Tittel: Transportytelser i Norge 1946–2020

Title: Transport volumes in Norway 1946–2020

Forfatter: Bjørg L. Flotve
Eivind Farstad
Kjetil Haukås

Dato: 12.2021

TØI-rapport: 1865/2021

Sider: 59

ISSN papir: 0808-1190

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN papir: 978-82-480-1916-9

ISBN elektronisk: 978-82-480-1908-4

Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet

Author: Bjørg L. Flotve
Eivind Farstad
Kjetil Haukås

Date: 12.2021

TØI Report: 1865/2021

Pages: 59

ISSN Paper: 0808-1190

ISSN Electronic: 2535-5104

ISBN Paper: 978-82-480-1916-9

ISBN Electronic: 978-82-480-1908-4

Financed by: Ministry of Transport and Communications

Prosjekt: 358 – Samferdselsstatistikk

Prosjektleder: Eivind Farstad

Kvalitetsansvarlig: Frants Gundersen

Fagfelt: Reisevaner og mobilitet

Emneord: Godstransport
Persontransport
Statistikk
Transportytelse

Project: 358 – Transport statistics for Norway

Project Manager: Eivind Farstad

Quality Manager: Frants Gundersen

Research Area: Travel Behaviour and Mobility

Keywords: Freight transport
Passenger transport
Statistics
Transport performance

Sammendrag:

Nedgangen i persontransportarbeidet er i 2020 beregnet til 14,1 prosent. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk mest ned, med 46,4 prosent. Persontransportarbeid med personbil ble redusert med 7,1 prosent. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje ble redusert med 4,6 prosent i 2020. Det var vekst i banegodstransporten med 3,6 prosent, mens sjøtransport gikk ned med 9,2 prosent, veitransport ned med 1,4 prosent, og godstransport med fly ned med 6,9 prosent. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet ned med 0,9 prosent i 2020.

Summary:

Domestic passenger travels in Norway decreased by 14.1 per cent in 2020. The decrease in passenger transport volume was highest for public transport, with 46.4 per cent. Road transport by passenger cars decreased by 7.1 per cent. Domestic freight transport, including cabotage, decreased by 4.6 per cent in total in 2020. The amount of tonne kilometres transported by rail increased 3.6 per cent, while freight transport by sea decreased by 9.2 per cent, by road 1.4 per cent, and freight transport by air decreased 6.9 per cent. Estimated freight transport, excluding cabotage, decreased by 0.9 per cent from 2019 to 2020.

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telephone 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Hvert år gir Transportøkonomisk institutt ut en publikasjon som gir oversiktstall for transportytelser på norsk område. Publikasjonen lages i nært samarbeid med Statistisk sentralbyrå, som har skaffet til veie mye av datagrunnlaget. Det er også tatt med tabeller med annen statistikk som er relevant for samferdselssektoren, samt tabeller med internasjonal transportrelatert statistikk.

Oversikten omfatter både persontransport og godstransport på norsk område. Hovedtrekk i utviklingen de seneste årene er presentert i kapittel 2, hvor tabellene er bokstavnummerert. De faste hovedtabellene med lengre tidsserier finnes i vedlegget i tabelldel A (tabell 1-12) og B (tabell 21-32), hvor det er benyttet tallnummerering.

Rapporten inneholder for øvrig kildeopplysninger og forutsetninger for angivelse og beregninger av transportytelser. Dette er gjort rede for i kapittel 3 og 4. Det er også tatt med en beskrivelse av utviklingen for året 2020 i sammendraget, og i kapittel 1 er det oversikt over definisjoner for en del av de viktigste begrepene som brukes. Beskrivelse av beregningsmåter og tallgrunnlag som ikke brukes på dagens tall er bare i begrenset grad inkludert i rapporten. For dette henvises det til tidligere rapporter.

Covid-19 pandemien og mobilitets- og kontaktbegrensende tiltak som har vært innført både nasjonalt og regionalt fra mars 2020, har satt sitt preg på transportytelsene i 2020. Vi har i begrenset omfang henvist til dette i teksten, da analyser av disse effektene ville oversteget rapportens format og form. Vi har også vært konservative når det gjelder å endre underliggende forutsetninger i beregningene, selv om vi antar at pandemien kan ha hatt effekter. Dette gjelder i hovedsak de forutsetningene som er basert på periodiske undersøkelser, og hvor disse ikke er oppdatert for året.

Rapporten er en del av prosjektet "Samferdselsstatistikk", som finansieres av Samferdselsdepartementet. Dette prosjektet har som oppgave å vurdere databehovet i samferdsel, arbeide for effektivisering av datatilgang og -bruk, og analysere og publisere data om hovedtrekk i norsk samferdsel. Rapporten er skrevet av Bjørg L. Flotve, Kjetil Haukås og Eivind Farstad, hvorav sistnevnte er prosjektleder. Ellers rettes en takk til Geir Martin Pilskog hos Statistisk sentralbyrå, som har bidratt med viktig datagrunnlag for rapporten. Trude Kvalsvik har stått for redigeringen, og rapporten er kvalitetssikret av forskningsleder Frants Gundersen.

Oslo, desember 2021

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia Olsen
Andelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Omfang og definisjoner | 1 |
| 1.1 | Rapportens innhold..... | 1 |
| 1.2 | Definisjoner og avgrensninger..... | 1 |
| 2 | Hovedtrekk i utviklingen | 4 |
| 3 | Datagrunnlag for persontransport | 18 |
| 3.1 | Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11 | 18 |
| 3.1.1 | Sjøtransport..... | 18 |
| 3.1.2 | Banetransport..... | 18 |
| 3.1.3 | Vegtransport..... | 19 |
| 3.1.4 | Lufttransport..... | 22 |
| 3.2 | Utenlandsreiser – tabell 12..... | 22 |
| 3.2.1 | Sjøtransport..... | 22 |
| 3.2.2 | Jernbanetransport..... | 22 |
| 3.2.3 | Vegtransport..... | 22 |
| 3.2.4 | Lufttransport..... | 23 |
| 4 | Datagrunnlag for godstransport | 24 |
| 4.1 | Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11 | 24 |
| 4.1.1 | Sjøtransport..... | 24 |
| 4.1.2 | Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet..... | 25 |
| 4.1.3 | Jernbanetransport..... | 25 |
| 4.1.4 | Vegtransport..... | 25 |
| 4.1.5 | Lufttransport..... | 26 |
| 4.2 | Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10..... | 26 |
| | Litteratur | 28 |
| | Tabeller Tables | 31 |
| | Tabeller Del A..... | 33 |
| | Tabeller Del B..... | 47 |

Sammendrag

Transportytelser i Norge 1946–2020

TØI-rapport 1865/2021

Forfattere: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad og Kjetil Haukås

Oslo 2021 59 sider

Nedgangen i persontransportarbeidet er i 2020 beregnet til 14,1 prosent. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk mest ned, med 46,4 prosent. Persontransportarbeid med personbil ble redusert med 7,1 prosent. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje ble redusert med 4,6 prosent i 2020. Det var vekst i banegodstransporten med 3,6 prosent, mens sjøtransport gikk ned med 9,2 prosent, veitransport ned med 1,4 prosent, og godstransport med fly ned med 6,9 prosent. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet ned med 0,9 prosent i 2020.

Hovedtrekk

Nedgangen i utført persontransportarbeid i 2020 er beregnet til 14,1 prosent, sammenlignet med en vekst på 0,5 prosent året før. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk mest ned, med 46,4 prosent, mens reduksjonen i persontransportarbeidet med personbil er estimert til 7,1 prosent. Persontransportarbeidet på bane, sjø- eller lufttransport ble alle mer enn halvert, mens persontrafikkarbeidet med buss hadde en reduksjon på 38 prosent. Til sammen utgjorde transport med fly, båt og bane i underkant av 8 prosent av det samlede persontransportarbeidet i 2020, mot en andel på 14 prosent i årene før.

Vegsektoren (buss, bil og MC) hadde en markedsandel på 92 prosent av transportarbeidet. Luftfarten utførte fire prosent, bane (jernbane og sporveg) drøyt tre prosent, og båt og ferge under én prosent. Etter mange år med stabile markedsandeler, medførte Covid-19 pandemien og tiltakene knyttet til denne en vridning av andelene fra sjø, bane og luft til vei.

Det var en reduksjon i den innenlandske godstransporten i 2020, etter en økning året før, regnet i tonnkilometer. Reduksjonen samlet for alle transportformer var på 4,6 prosent, medregnet kabotasje¹, sammenlignet med en økning på 2,6 prosent året før. Banetransporten var den eneste som økte, med 3,6 prosent. Sjøtransporten ble redusert mest, med 9,2 prosent, etter en oppgang året før på 2,3 prosent. Veitransport og lufttransport ble redusert med henholdsvis 1,4 og 6,9 prosent. Godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje ble redusert med 0,9 prosent i 2020.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) sank med 0,8 prosent i 2020, mot en vekst på 0,9 prosent året før. Privat konsum i husholdningene sank med 6,7 prosent i 2020, og privat konsum til transport sank med 10,8 prosent i 2020. Det vil si at det var sterkere nedgang i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2020, noe som også må sees som en følge av Covid-19 pandemien, med omfattende bruk av hjemmekontor og reisebegrensninger.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var gjennomsnittlig prisvekst 1,3 prosent i 2020. Tilsvarende tall i 2019 var 2,2 prosent. For transportsektoren var prisveksten 1,6 prosent i 2020, som var om lag det halve av veksten sammenliknet med 2019, med 3,0 prosent. For privat transport var det i 2020 størst prisøkning innen reservedeler og tilbehør (5,7 prosent), og vedlikehold og reparasjon (3,1 prosent). Drivstoff og smøremiddel hadde en prisnedgang på 6 prosent.

¹ Kabotasje omfatter gods på utenlandske transportmidler hvor godset er både lastet og losset i Norge.

Prisveksten for alle transportformene i kollektivtransporten, utenom flyreiser, økte med om lag 3,4 prosent, som var en sterkere økning enn totalprisindeksen. Fly skiller seg ut med en prisvekst på kun 0,9 prosent.

Persontransport med bil

Det var registrert i underkant av 3,4 millioner biler i Norge ved utgangen av 2020. Antall biler økte med 14 000, noe som er en økning med 0,4 prosent fra året før. Dette er den laveste veksten i antall biler på mange år. Av bilene var 2,81 millioner personbiler, 496 000 varebiler, 70 500 lastebiler og 15 500 busser. Av personbilene ble det 79 500 flere elbiler på veiene. Antall elbiler var 340 000 ved utgangen av 2020.

I løpet av 2020 ble det førstegangsregistrert 157 500 personbiler, ca. 4 500 færre enn i 2019. 116 000 personbiler og 15 500 varebiler ble vraket mot pant. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2020, noe som er marginalt høyere sammenliknet med årene før, og gjennomsnittsalder ved vraking var i overkant av 18,4 år.

Trafikken på vegene gikk ned med 6,1 prosent totalt i 2020, mot en vekst på 0,3 prosent året før. Det var fortsatt vekst i trafikk med utleiebiler (inklusive leasingbiler), som i 2020 utgjorde en vekst på 9,1 prosent. Veksten i trafikk med utleiebiler har økt med over 50 prosent siden 2016, og mer enn doblet seg fra 2012. Personbiltrafikken for øvrig ble i 2020 redusert med 7,8 prosent, så personbiltrafikken totalt – inklusive utleiebilene – ble redusert med 7,1 prosent.

Det var 3 585 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2020, en marginal oppgang på 6 ulykker i forhold til 2019. Det ble skadd 4 436 personer i 2020, som var 78 personer, eller 1,8 prosent, flere enn året før. Antall drepte i trafikken var for første gang under hundre personer, med 93 drepte.

Kollektivtransporten

2020 ble det foretatt drøyt 290 millioner bussreiser, en reduksjon på 144 millioner bussreiser i forhold til året før, eller 33 prosent. Transportarbeidet med buss gikk ned med 1709 millioner personkilometer, eller 38 prosent, i 2020.

Trafikken med trikk i Oslo i 2020 var på 22 millioner reiser, en reduksjon med 31 millioner reiser, eller 58,5 prosent fra året før. Trafikken med forstadsbanene i Oslo gikk ned fra 119 millioner reiser i 2019 til 74 millioner i 2020, en nedgang på 38 prosent. Bybanen i Bergen fraktet vel 12 millioner passasjerer i 2020, en nedgang fra 18,7 millioner passasjerer i 2019, eller 36 prosent. I alt ble det foretatt om lag 110 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2020, en reduksjon på nesten 43 prosent.

Året 2020 ble det foretatt 43 millioner reiser innenlands med tog, som var 37 millioner færre, som utgjør en nedgang på 46 prosent i forhold til året før.

Flytoget fraktet 2,2 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2020, noe som var ca. 4,5 millioner færre enn i 2019, en nedgang på 67 prosent. Flåmsbanen fraktet drøyt 146 500 passasjerer i 2020, en reduksjon på 84 prosent sammenliknet med 2019.

Det var 35 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2020, en nedgang på 37 prosent i forhold til året før. Persontransportarbeidet på sjø ble imidlertid redusert med mer, fra 1098 til 533 millioner passasjerkilometer, som utgjør en nedgang på 51 prosent.

I 2020 ble det foretatt 6,6 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom luft-havner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en halvering av antall reiser sammenliknet med året før. Trekker man fra reiser innenriks som en del av en utenlandsreise, slik beregningsmåten har vært fram til 2016-utgaven av rapporten, var det registrert 5,7 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2020, en nedgang på 41 prosent.

Reiser til og fra utlandet

I 2020 ble det registrert 5,5 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en reduksjon i antall utenlandsreiser med nesten 78 prosent fra 2019. Fergetrafikken til og fra utlandet var i underkant av 1,9 millioner enkeltreiser, en reduksjon på 70 prosent sammenliknet med trafikken året før. Antall reisende med tog over grensen var på 76 tusen i 2020, noe som er en kraftig reduksjon fra rundt 0,5 millioner i 2019, det vil si en reduksjon på 84 prosent.

Godstransporten innenlands

I 2020 gikk den innenlandske godstransporten litt ned, etter en oppgang året før, regnet i tonnkilometer. Reduksjonen samlet for alle transportformer var på 4,6 prosent, medregnet kabotasje, sammenlignet med en oppgang på 2,6 prosent året før. Banetransporten var den eneste som økte, med 3,6 prosent, som var tilsvarende økning som året før. Sjøtransporten ble redusert mest, med 9,2 prosent, etter en oppgang i 2019 på 2,3 prosent. Veitransport og lufttransport ble redusert med henholdsvis 1,4 og 6,9 prosent. Markedsandelene i gods-transportarbeidet er relativt stabile, men veitransport har økt noe på bekostning av sjøtransport. I 2020 var sjøandelen på 41,8 prosent, baneandel på 5,7 og veiandel på 52,5 prosent av det samlede transportarbeidet.

Godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje ble redusert med 0,9 prosent i 2020, sammenlignet med en økning på 2,0 prosent året før. Sjøtransporten ble redusert med 5,1 prosent. Banetransporten økte med 3,6 prosent i 2020, mens lufttransporten ble redusert med 6,9 prosent. Godstransportarbeidet på veg ble redusert med 0,8 prosent, etter en økning på 2,7 prosent året før.

Samlede godstransporter på veg på norsk område ble redusert med 270 millioner tonnkilometer i 2020. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område.

I 2020 utgjorde banetransporten 2,9 milliarder tonnkilometer, en reduksjon på 0,4 prosent fra året før. Godstransportarbeidet med skip var i på 62,0 milliarder tonnkilometer, som var en reduksjon på 1,2 prosent fra året før.

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordeler seg med om lag 52 prosent på veg, 42 prosent på sjø, og 6 prosent på bane. Det er under 0,05 prosent som går med fly.

Godstransporten til og fra Norge

Importert varemengde til Norge var 38,7 millioner tonn i 2020, en reduksjon på 2,8 prosent fra året før. Eksportert varemengde fra fastlandet var 59,6 millioner tonn i 2020, mot 57 millioner tonn i 2019, det vil si en økning på 4,5 prosent. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2020 gikk 83 prosent av denne godsmengden med

skip, mens 14 prosent gikk på veg, og 3 prosent på bane. Disse andelene har holdt seg stabile de siste ti år.

Samlet sett ble det eksportert 179 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2020, målt i oljeekvivalenter, sammenlignet med 165 millioner tonn året før. Eksporten av olje og gass i rør lå på 95 millioner tonn, mens skipene fraktet 84 millioner tonn. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 65 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2020, som er en økning fra en andel på 63 prosent i 2019.

Summary

Transport volumes in Norway 1946–2020

TØI Report 1865/2021

Authors: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad & Kjetil Haukås
Oslo 2021, 59 pages Norwegian language

Domestic passenger travels in Norway decreased by 14.1 per cent in 2020. The decrease in passenger transport volume was highest for public transport, with 46.4 per cent. Road transport by passenger cars decreased by 7.1 per cent. Domestic freight transport, including cabotage, decreased by 4.6 per cent in total in 2020. The amount of tonne kilometres transported by rail increased 3.6 per cent, while freight transport by sea decreased by 9.2 per cent, by road 1.4 per cent, and freight transport by air decreased 6.9 per cent. Estimated freight transport, excluding cabotage, decreased by 0.9 per cent from 2019 to 2020.

General Trends

Domestic passenger transport volume in Norway decreased by 14.1 per cent in 2020, compared to 0.5 per cent growth the previous year. The number of passenger-kilometres in public transport decreased more than private transport, with a 46.4 per cent decrease. The number of person-kilometres by passenger car decreased by 7.1 per cent. The passenger transport volume by air, rail and sea, was all more than halved, while passenger transport by bus was reduced by 38 per cent. However, air, rail and sea transport altogether only constitutes a relatively small share of 8 per cent of the total domestic passenger transport volume. Around 92 per cent of all motorized travel undertaken in Norway was by road. Air transport accounted for four per cent of the transport volume, rail transport about three per cent, and sea transport less than one percent. After many years with stable market shares, the Covid-19 pandemic and the measures associated with it led to a shift of the market shares from sea, rail and air to private transport by road.

The freight transport work including cabotage is estimated to have decreased 4.6 per cent in 2020, compared to an increase of 2.6 per cent in 2019. Freight transport by rail was the only transport mode to increase, by 3.6 per cent. Freight transport work by sea decreased 9.2 per cent, by road 1.4 per cent, and by air 6.9 per cent. Excluding cabotage, freight transport work decreased by 0.9 percent from 2019 to 2020.

Figures from the Norwegian national accounts show that the gross domestic product (GDP) decreased by 0.8 per cent in 2020, while consumption in private households decreased by 6.7 per cent. Private consumption for transport decreased 10.8 per cent in 2020. This means that there was a stronger decline in consumption for transport than private consumption otherwise in 2020, which must be seen as a result of the Covid-19 pandemic, with extensive use of private home offices and travel restrictions.

The Consumer Price Index (CPI) increased by 1.3 per cent in 2020. The partial index for transport increased by 1.6 per cent.

Private Transport

By the end of 2020, the stock of vehicles mainly used for private transport was nearly 3.4 million, of which 2.8 million were private passenger cars, including 340,000 electric vehicles. About 157,500 private passenger cars were registered for the first time in 2020, about 3 percent less than in 2019.

The road traffic volume decreased by 6.1 per cent in 2020. The number of road accidents with personal injury was 3,585 in 2020, about the same amount as the year before. In total 93 persons were killed in traffic accidents in Norway in 2020, which is an all-time low.

Public Transport

The number of journeys by bus decreased by 144 million from the previous year, to 290 million in 2020, or a 33 per cent decrease.

The traffic with tramway around Oslo was 22 million, a decrease by 31 million, or 58.5 per cent from the previous year. The traffic with metro around Oslo decreased from 119 million in 2019 to 74 million in 2020. Altogether, with trams also in Bergen and Trondheim included, there were 110 million trips made by tram and metro in Norway in 2020, a reduction of nearly 43 per cent.

There were 43 million passenger trips by rail in Norway in 2020, a decrease by 37 million. The Airport Express Train reported 2.2 million passenger trips by rail to and from Oslo Airport in 2020, 67 per cent less than the year before. Only 146,500 passenger trips were made by the tourist railway Flåmsbana, a reduction of 84 per cent compared to 2019.

Around 35 million passengers were transported by ferries and other boats, a decrease by 37 per cent from 2019. However, passenger transport work at sea was reduced by even more, from 1,098 to 533 million passenger kilometres, which is a decrease of 51 per cent. About 6.6 million domestic air flights were undertaken (including domestic transfer journeys to abroad) in 2020, which is about half of the number of trips compared to the previous year.

Trips Abroad

In 2020 about 5.5 million trips to and from Norway by airplane were registered, which was a reduction in number of trips by almost 78 per cent. Around 1.9 million ferry trips and 78 thousand trips by train were taken between Norway and abroad in 2020, a reduction of 70 and 84 per cent respectively.

Freight Transport

Domestic freight transport, measured by tonne-kilometres transported, including cabotage, decreased in 2020. Freight transport by rail was the only one that increased, by 3.6 per cent, transport work by sea decreased by 9.2 per cent, by road 1.4 per cent, and by air 6.9 per cent. As aggregated over all transport modes, the number of tonne-kilometres including cabotage decreased by 4.6 per cent, compared to an increase of 2.6 per cent the year before. Estimated excluding cabotage, domestic freight transport decreased 0.9 per cent.

About 42 per cent of all freight tonne-kilometres occur at sea, road transport accounts for 52 per cent, and rail transport constitute for 6 per cent. Less than 0.05 per cent of the freight transport occur by air.

The volume of goods imported was 38.7 million tonnes, compared to an export volume of 59.6 million tonnes. Ships dominate the scene with respect to shipments to and from abroad, as 83 per cent of the volume of freight to and from the mainland is carried by ship, while 14 per cent is carried by road transport, and 3 per cent by rail. These shares have remained stable over the last ten years.

179 million tonnes of oil and gas were exported directly from the Norwegian continental shelf in 2020, compared to 165 million tonnes in 2018. Total exports of oil and gas by pipeline was 95 million tonnes in 2020, while ships carried 84 million tonnes. Oil and gas constitute 65 per cent of the total export (measured in tonnes) from Norway.

1 Omfang og definisjoner

1.1 Rapportens innhold

Denne rapporten gir oversiktstall for transportytelser på norsk område, og oversikten omfatter både persontransport og godstransport. Det er også tatt med noen tabeller med annen statistikk som er relevant for samferdselssektoren samt noen tabeller med internasjonal transportrelatert statistikk.

Dette kapitlet omhandler de viktigste definisjonene og avgrensingen for innholdet i rapporten. Kapittel 2 inneholder en oversikt over hovedtrekkene i utviklingen de siste årene både for person- og godstransporten, med hovedvekt på utviklingen i 2020. Tabellene i kapittel 2 er benevnt med bokstavnummerering for å skille disse fra hovedtabellene i vedlegget med tabelldel A og B sist i rapporten. I kapittel 3 gjøres det nærmere rede for de forutsetningene som ligger til grunn for beregningene av ytelsene for persontransporten. Resultatene for persontransporten innenlands er vist i tabellene 1–3 i tabelldel A i vedlegget. Persontransporten til og fra utlandet er vist i tabell 12 i tabelldel A.

Kapittel 4 inneholder en oversikt over de kilder og forutsetninger som er brukt ved beregningene av transportytelsene for gods. Tabelldel A i vedlegget viser resultatene for innenlands godstransport i tabell 4–6, mens tall for godstrafikken med utlandet er gitt i tabell 7–8. Tabellene 9 og 10 i tabelldel A inneholder oversikter over samlet godstransport på norsk område. Tabell 11 gir en oversikt over trafikkarbeidet på veg fordelt på ulike typer kjøretøy. Tabelldel B inneholder en del tabeller som gir viktige bakgrunnsdata innenfor samferdselssektoren.

1.2 Definisjoner og avgrensninger

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

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

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

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

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

Denne rapporten omhandler kun transport som foregår med motoriserte transportmidler. Transport som foregår til fots er ikke tatt med, heller ikke reiser som foregår med sykkel eller godstransport med sykkel (lastesykler). Omfanget av reiser med sykkel og til fots kartlegges ved de nasjonale reisevaneundersøkelsene, som foretas periodisk. Den siste undersøkelsen som har vært tilgjengelig for vårt arbeid ble foretatt i 2013/2014 (Hjorthol m.fl. 2014).

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

- *Innenlands persontransport* omfatter reiser fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). I denne publikasjonen er det bare tatt med reiser som foregår med et motorisert transportmiddel, og bare medregnet norske transportmidler med passasjerer som har både på- og avstigning i Norge.

Det er imidlertid viktig å presisere at dersom reisen foregår med flere transportmidler, blir vedkommende person registrert på nytt ved overgang til nytt transportmiddel. Det er altså antall *personer* som bruker det enkelte transportmiddel som telles, ikke antall *reiser*. Derfor brukes personer som enhet i tabell 1 i tabelldelen, ikke reiser.

- *Persontransportarbeidet* er det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer et visst antall personer en bestemt reiselengde. Persontransportarbeidet måles vanligvis i enheten *personkilometer* og defineres som produktet av reiselengde og antall personer transportert. Eksempel: Dersom en bil med fire personer kjøres i 12 kilometer, er det utført et persontransportarbeid på 48 personkilometer. Persontransportarbeidet er det mest brukte mål på *omfanget* av persontransporten.
- *Gjennomsnittlig transportavstand* for et persontransportmiddel beregnes som forholdet mellom utført transportarbeid og antall personer som har reist med vedkommende transportmiddel.
- *Innenlands godstransport* omfatter transport av gods fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). I denne publikasjonen tas bare med godstransport som utføres med motorisert transportmiddel. Godset registreres etter vekt, vanligvis brukes enheten *tonn*.
- Det gjøres oppmerksom på at dersom godset omlastes fra et transportmiddel til et annet, blir det registrert på nytt på det nye transportmiddelet. Samme godsmengde blir altså registrert flere ganger dersom det brukes flere transportmidler under samme transport. Dette må en være oppmerksom på når en bruker tabellene 4, 7 og 9.
- *Godstransportarbeidet* er det arbeidet som blir utført når en med et transportmiddel frakter en bestemt godsmengde over en viss avstand. Godstransportarbeidet måles vanligvis i enheten *tonnkilometer* og defineres som produktet av godsmengde og

transportavstand. Eksempel: Dersom et skip frakter 500 tonn råolje i 100 kilometer, er det utført et godstransportarbeid på 50 000 tonnkilometer.

Godstransportarbeidet er det mest brukte mål på *omfanget* av godstransporten.

- *Gjennomsnittlig transportavstand* for et godstransportmiddel beregnes som forholdet mellom utført godstransportarbeid og godsmengde transportert med vedkommende transportmiddel.
- *Innenlands trafikkarbeid på veg* er det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøyer under en transport på veg fra ett sted i Norge til et annet sted i Norge (om definisjonen av *Norge*, se ovenfor). Det omfatter både person- og godstransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i enheten *kjøretøykilometer* (eller *vognkilometer*) og defineres som produktet av antall kjøretøy og kjørelengden. Trafikkarbeidet påvirkes ikke av hvor mange personer eller hvor mye gods de enkelte kjøretøyer frakter. Eksempel: Dersom to drosjer kjører en tur på åtte kilometer er det utført et trafikkarbeid på 16 kjøretøykilometer, uansett antallet passasjerer i drosjene. Trafikkarbeidet på veg er det riktige målet å bruke når en skal måle *omfanget av vegtrafikken*.
- *Persontransport på norsk område* omfatter innenlandsk persontransport pluss den delen av persontransporten til og fra utlandet som foregår på norsk område (om definisjonen av *norsk område*, se ovenfor).
- *Godstransport på norsk område* omfatter innenlandsk godstransport pluss den delen av godstransporten til og fra utlandet som foregår på norsk område (om definisjonen av *norsk område*, se ovenfor).
- *Kabotasje* omfatter gods på utenlandskregistrerte transportmidler hvor godset er både lastet og losset i Norge.

Når det gjelder øvrige definisjoner omkring transportytelsene som brukes i rapporten, henviser vi til «Om samferdselsstatistikken» (Samferdselsdepartementet 1975). Også publikasjonen «Innenlandske transportytelser 1946–2001» fra Statistisk sentralbyrå har omfattende og detaljerte oversikter over prinsipper og definisjoner som brukes i offentlig samferdselsstatistikk. For øvrig er kilder for beregningene oppgitt under hvert enkelt avsnitt.

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

2 Hovedtrekk i utviklingen

Tabell A: Noen nøkkeltall.

| | Endring i prosent | | |
|---|-------------------|------|-------|
| | Årsgj.snitt | | |
| | 2016–2020 | 2019 | 2020 |
| Befolkning | 0,7 | 0,7 | 0,4 |
| Befolkning 18–66 år | 0,5 | 0,6 | 0,2 |
| BNP (volum) | 0,9 | 0,9 | -0,8 |
| Privat konsum (volum) | -0,1 | 1,3 | -6,7 |
| Privat konsum – transport (volum) | -1,4 | 0,2 | -10,8 |
| Persontransportarbeid | -2,2 | 0,5 | -14,1 |
| Persontransportarbeid, kollektive transportmidler | -10,7 | 0,2 | -46,4 |
| Persontransportarbeid med bil | -0,9 | 0,3 | -7,1 |
| Personbilbestand | 1,5 | 1,8 | 0,3 |
| Salg av bilbensin (mengde) | -3,8 | -5,5 | -5,6 |
| Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde) | -1,3 | -2,1 | -5,2 |
| Salg av drivstoff til bil i alt ¹⁾ | -2,0 | -3,3 | -5,3 |
| Godstransportarbeid ²⁾ | -2,4 | 2,6 | -4,6 |
| Vegtrafikk (kjøretøykilometer) | -0,9 | 0,2 | -6,1 |
| Vegtrafikkulykker | -4,7 | -8,2 | 0,2 |

¹⁾ Eksklusive strøm til elektriske kjøretøy.

²⁾ På fastlandet, inklusive kabotasje. Reviderte tall.

Sterk nedgang i konsumet av transport i 2020

Det var en sterk nedgang i utført persontransportarbeid² i 2020, som er beregnet til -14,1 prosent, mot en økning på 0,5 prosent året før. Befolkningsveksten i 2020 var på 0,4 prosent totalt, mens den for den yrkesaktive befolkningen (18–66 år) var på 0,2 prosent. Det var lavere innvandring til Norge enn på mange år. Den sterke nedgangen i persontransportarbeidet skyldes mindre reiseaktivitet i befolkningen på grunn mobilitetsbegrensende tiltak i forbindelse med Covid-19 pandemien.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) sank med 0,8 prosent i 2020, mot en vekst på 0,9 prosent året før. Privat konsum i husholdningene sank med 6,7 prosent i 2020, og privat konsum til transport sank med 10,8 prosent i 2020. Det vil si at det var sterkere nedgang i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2020, noe som også må sees som en følge av Covid-19 pandemien, med omfattende bruk av hjemmekontor og reisebegrensninger.

² Bare medregnet transport på norske transportmidler med passasjerer som har både på- og avstigning i Norge.

Prisene i transportsektoren økte mer enn den generelle prisstigningen

Tabell B viser at gjennomsnittlig prisvekst målt ved konsumprisindeksen var 1,3 prosent i 2020. Tilsvarende vekst i 2019 var 2,2 prosent. For transportsektoren var prisveksten 1,6 prosent i 2020, som var nesten bare det halve av veksten sammenliknet med 2019, med 3,0 prosent. For privat transport var det i 2020 størst prisøkning innen reservedeler og tilbehør (5,7 prosent), og vedlikehold og reparasjon (3,1 prosent). Drivstoff og smøremiddel hadde en prisnedgang på 6 prosent i 2020.

I kollektivtransporten var prisveksten for de fleste transportformer utenom fly høyere enn konsumprisveksten totalt, med om lag 3,4 prosent. Fly skiller seg ut med en prisvekst på kun 0,9 prosent. Flyprisene er også de som varierer mest fra år til år, for når vi ser bakover i tid har det både vært sterk vekst og sterk reduksjon i disse prisene fra et år til annet.

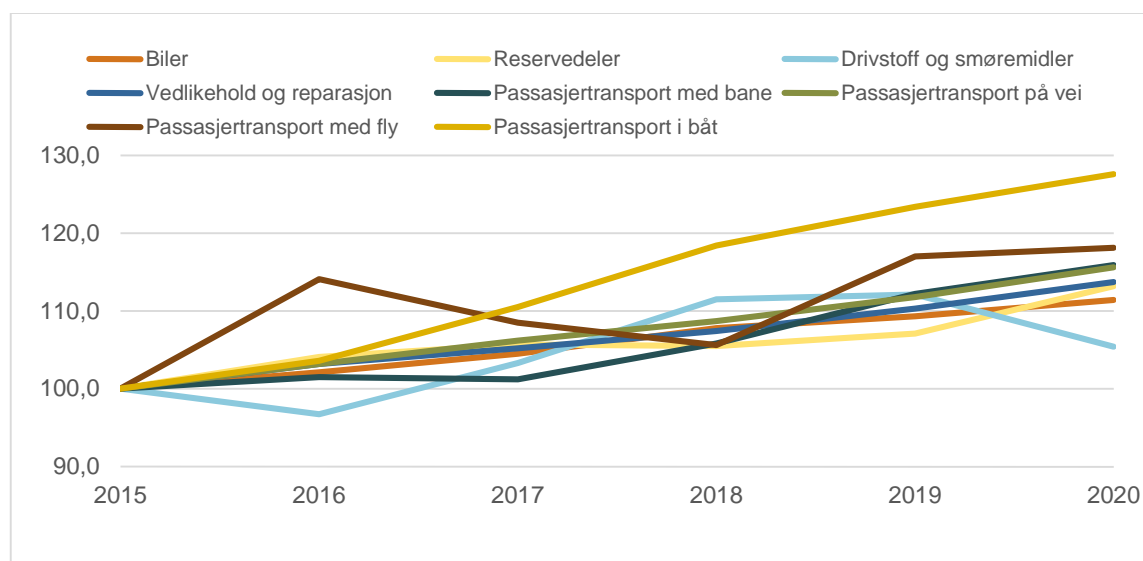
Figur 1 viser utviklingen i delindeksene for transport etter 2015.

Tabell B: Prisutviklingen i transport 2015-2020.

| | Konsumprisindeks* | | | | | | Endring i % 2020 |
|----------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
| Konsumprisindeksen i alt | 100,0 | 103,6 | 105,5 | 108,4 | 110,8 | 112,2 | 1,3 |
| Transport i alt | 100,0 | 102,5 | 105,1 | 108,8 | 112,1 | 113,9 | 1,6 |
| <i>Privat transport</i> | | | | | | | |
| –Kjøp av biler | 100,0 | 102,1 | 104,5 | 107,8 | 109,3 | 111,4 | 1,9 |
| –Reservedeler og tilbehør | 100,0 | 104,1 | 105,7 | 105,5 | 107,1 | 113,2 | 5,7 |
| –Drivstoff og smøremidler | 100,0 | 96,7 | 103,3 | 111,5 | 112,1 | 105,4 | -6,0 |
| –Vedlikehold og reparasjon | 100,0 | 103,2 | 105,2 | 107,4 | 110,3 | 113,7 | 3,1 |
| <i>Kollektiv transport</i> | | | | | | | |
| –Jernbane, trikk, bane | 100,0 | 101,5 | 101,2 | 105,8 | 112,2 | 115,9 | 3,3 |
| –Buss og taxi | 100,0 | 103,2 | 106,2 | 108,7 | 111,8 | 115,6 | 3,4 |
| –Fly | 100,0 | 114,1 | 108,5 | 105,6 | 117,0 | 118,1 | 0,9 |
| –Båt | 100,0 | 103,6 | 110,5 | 118,4 | 123,4 | 127,6 | 3,4 |

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå.

*2015=100.



Figur 1: Konsumprisindeksen – delindekser for transport. 2015-2020. 2015=100. Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå (se også tabell 24)

Tabell C: Årlig endring i persontransportarbeidet. 1946–2020. Prosent.

| År | Sjø | Bane | Veg | | Luft** | I alt | Kollektiv*** |
|----------|-------|-------|-------|-----------|--------|-------|--------------|
| | | | I alt | Personbil | | | |
| 1946–60* | 1,5 | 0,6 | 10,9 | 11,4 | 27,8 | 6,9 | |
| 1961–70* | 1,2 | -1,5 | 10,0 | 14,1 | 21,1 | 8,3 | |
| 1971–80* | 0,5 | 3,6 | 4,7 | 5,5 | 8,9 | 4,7 | |
| 1981–90* | 0,5 | -1,2 | 3,0 | 3,4 | 6,1 | 2,8 | |
| 1991–00* | 1,6 | 3,4 | 1,9 | 1,7 | 5,6 | 2,2 | |
| 2001–10* | -0,5 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 0,7 | 1,3 | |
| 2000 | -1,4 | -1,9 | 1,5 | 1,7 | 1,2 | 1,3 | -0,6 |
| 2005 | 1,3 | 3,6 | -0,4 | -0,4 | 2,4 | 0,0 | 2,2 |
| 2006 | 1,2 | 3,0 | 1,5 | 1,7 | 3,7 | 1,7 | 1,5 |
| 2007 | 0,3 | 4,4 | 2,9 | 2,9 | 2,7↓ | 2,9 | 2,9 |
| 2010↓ | 4,0 | 2,3 | 0,0 | 1,0 | 2,8 | 0,4 | -2,6 |
| 2011 | 4,9 | -1,1 | 1,6 | 1,7 | 7,0 | 1,9 | 1,9 |
| 2012 | 0,5 | 1,6 | 1,3 | 1,2 | 2,0 | 1,3 | 1,0 |
| 2013 | 2,2 | 6,5 | 1,2 | 1,2 | 3,3 | 1,6 | 2,6 |
| 2014 | 1,2 | 5,2 | 2,3 | 2,3 | 1,2 | 2,4 | 2,1 |
| 2015 | -1,2 | 4,1 | 3,0 | 2,7 | -2,8 | 2,6 | 1,7 |
| 2016 | 7,3 | 4,8 | 0,8 | 0,3 | -1,0 | 0,9 | 2,6 |
| 2017 | 6,3 | -0,9 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 0,2 |
| 2018 | 4,4 | 4,3 | 0,8 | 0,3 | 1,8 | 1,1 | 3,1 |
| 2019 | -7,9 | -0,1 | 0,9 | 0,3 | -2,2 | 0,5 | 0,2 |
| 2020 | -51,4 | -50,2 | -8,4 | -7,1 | -51,1 | -14,1 | -46,4 |

* Gjennomsnittlig årlig endring i perioden. ** For luftfart er reiser innenlands som del av utenlandsreise inkludert f.o.m. 2007.

***Deler av busstransporten utenfor rute ikke inkludert f.o.m. 2010.

Tabell D: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946–2020. Prosent.

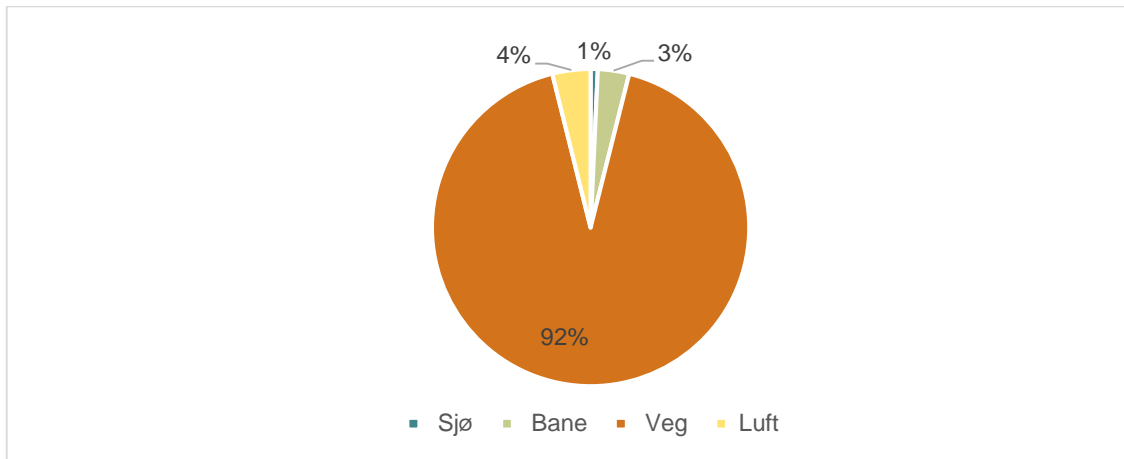
| År | Sjø | Bane | Veg* | Luft** | I alt |
|------|-----|------|------|--------|-------|
| 1946 | 9,9 | 45,3 | 44,7 | 0,1 | 100 |
| 1960 | 4,8 | 19,4 | 75,0 | 0,8 | 100 |
| 1970 | 2,4 | 7,5 | 87,6 | 2,4 | 100 |
| 1980 | 1,6 | 6,8 | 88,0 | 3,6 | 100 |
| 1990 | 1,3 | 4,5 | 89,3 | 4,9 | 100 |
| 2000 | 1,3 | 5,2 | 86,7 | 6,8 | 100 |
| 2007 | 1,2 | 4,8 | 86,9 | 7,0↓ | 100 |
| 2010 | 1,3 | 5,0 | 86,7 | 7,0 | 100 |
| 2011 | 1,3 | 4,8 | 86,5 | 7,4 | 100 |
| 2012 | 1,3 | 4,9 | 86,4 | 7,4 | 100 |
| 2013 | 1,3 | 5,1 | 86,1 | 7,5 | 100 |
| 2014 | 1,3 | 5,2 | 86,0 | 7,5 | 100 |
| 2015 | 1,2 | 5,3 | 86,4 | 7,1 | 100 |
| 2016 | 1,2 | 5,5 | 86,3 | 6,9 | 100 |
| 2017 | 1,2 | 5,4 | 86,5 | 7,0 | 100 |
| 2018 | 1,2 | 5,6 | 86,2 | 7,0 | 100 |
| 2019 | 1,3 | 5,5 | 86,4 | 6,8 | 100 |
| 2020 | 0,7 | 3,2 | 92,2 | 3,9 | 100 |

*Deler av busstransporten utenfor rute ikke inkludert f.o.m. 2010. ** For luftfart er reiser innenlands som del av utenlandsreise inkludert f.o.m. 2007.

Persontransportarbeidet på kollektive transportmidler ble nesten halvert

Transportarbeidet med kollektive transportmidler ble nesten halvert i 2020, med en reduksjon på 46,4 prosent. Persontransportarbeidet både på båt, sjø og luft ble mer enn halvert, og spesielt sjø- og lufttransport ble rammet. Reduksjonen i personbiltransporten ble kun 7,1 prosent (tabell C).

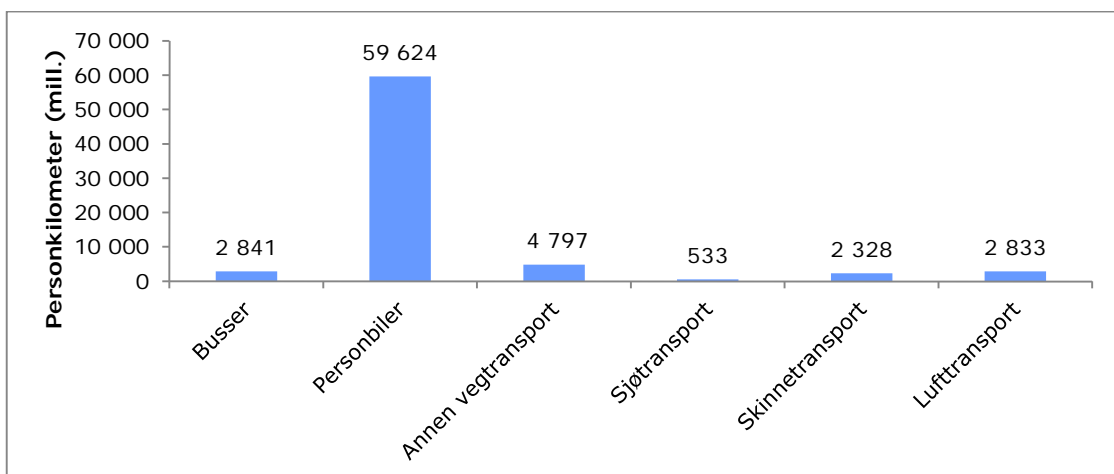
Vegtransport sto i 2020 for rundt 92 prosent av persontransportarbeidet, bane hadde 3 prosent, fly 4 prosent, og sjø under én prosent (figur 2). Etter mange år med stabile andeler, medførte Covid-19 tiltakene en vridning av andelen fra sjø, bane og luft til vei, og det er da transportarbeidet med personbil som har tatt en større andel.



Figur 2: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 2020. Prosent. (Se også tabell D.)

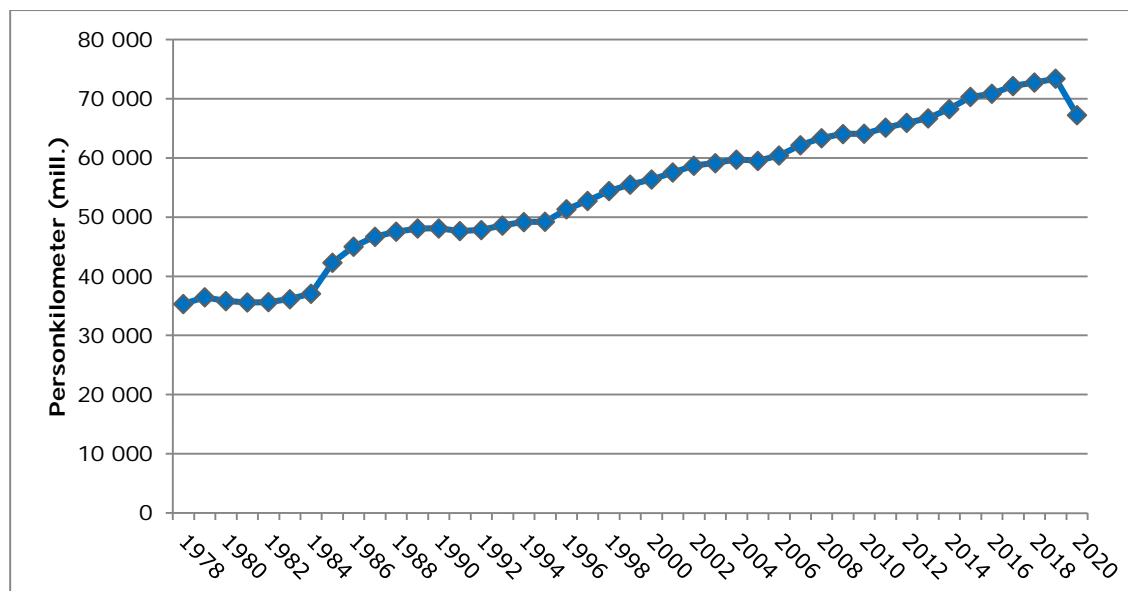
67 300 millioner personkilometer på veg

At vegtrafikken dominerer mht. persontransportarbeidet fremgår også fra figur 3. Vegtrafikken sto for 67 300 millioner personkilometer, hvorav personbiler utgjorde om lag 59 600 millioner, busser 2 850 og annen vegtransport 4 800 millioner personkilometer. Skinnetransport og lufttransport utgjorde hhv 2 350 og 2 800 millioner personkilometer, mens 550 millioner personkilometer foregikk sjøveien.



Figur 3: Persontransportarbeid innenlands, etter transportmåte. Millioner personkilometer. 2020. (Se også tabell 2.)

Figur 4 viser at det har vært en ganske jevn vekst i persontransportarbeidet på veg siden 1970-tallet. Persontransportarbeidet på veg økte med ca. 17 000 millioner personkilometer, eller 30 prosent fra 2000 til 2019. Fra 2019 til 2020 falt imidlertid persontransportarbeidet på vei med 6 100 millioner personkilometer, det vil si 8,4 prosent.



Figur 4: Persontransportarbeid på veg innenlands. Millioner personkilometer. 1978- 2020. (Se også tabell 2.)

Trafikken på vegene gikk ned med 6,1 prosent i 2020

Trafikken på vegene ble redusert med 6,1 prosent i 2020, mot en vekst på 0,3 prosent året før. Tabell 11 i vedlegget viser hvordan trafikken på vei fordeler seg mellom kjøretøygrupper. I 2020 var det i vekst i trafikk med utleiebiler (inklusive leasingbiler) på 9,1 prosent, som var noe høyere enn tilsvarende vekst i 2019 på 8,5 prosent. Veksten i trafikk med utleiebiler har for øvrig økt med over 50 prosent siden 2016, og mer enn doblet seg fra 2012 til 2020, noe som skyldes kraftig vekst i antallet leasingbiler i perioden. Personbiltrafikken for øvrig ble i 2020 redusert med 7,8 prosent, så personbiltrafikken – inklusive utleiebilene – ble redusert med 7,1 prosent.

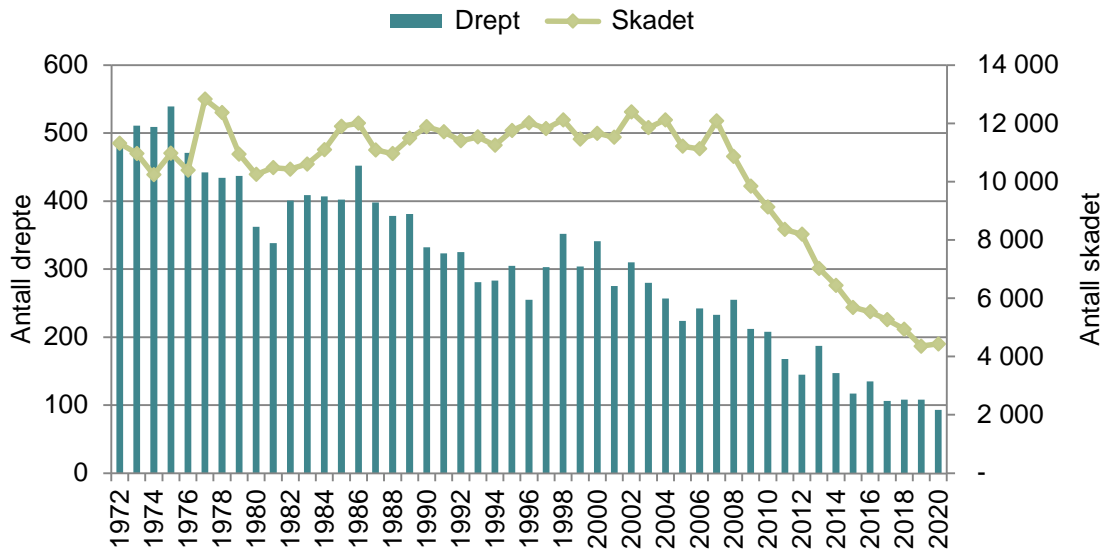
Nesten 3,4 millioner biler i Norge

Det var registrert i underkant av 3,4 millioner biler i Norge ved utgangen av 2020. Antall biler økte med 14 000, noe som er en økning 0,4 prosent fra året før. Dette er den laveste vekst i antall biler på mange år. Av bilene var 2,81 millioner personbiler, 496 000 varebiler, 70 500 lastebiler og 15 500 busser. Av personbilene ble det 79 500 flere elbiler, og ved utgangen av 2020 var det 340 000 elbiler på veiene.

I løpet av 2020 ble det førstegangsregistrert 157 500 personbiler, ca. 4 500 færre enn i 2019, som utgjør 2,8 prosent. 116 000 personbiler og 15 500 varebiler ble vraket mot pant i 2020, noe som er i overkant av 7500 færre antall biler som ble vraket sammenliknet med året før. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2020, noe som er marginalt høyere sammenliknet med årene før. Gjennomsnittsalder ved vraking var 18,4 år i 2020.

Noe flere skadde, men historisk lavt antall drepte i vegtrafikken i 2020

Det var 3 585 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2020, en oppgang på 6 ulykker i forhold til året før. Det ble skadd 4 436 personer i 2020, som var 78 personer, eller nesten 1,8 prosent flere enn året før. Antall drepte i trafikken var for første gang under hundre personer, med 93 personer.



Figur 5: Antall drept eller skadet i trafikkuulykker, 1970–2020.

Kilde: Statistisk sentralbyrå. (Se også tabell 26.)

43 millioner reiser med jernbane i 2020

Året 2020 ble det foretatt 43 millioner reiser innenlands med tog, som var 37 millioner færre, som utgjør en nedgang på 46 prosent i forhold til året før.

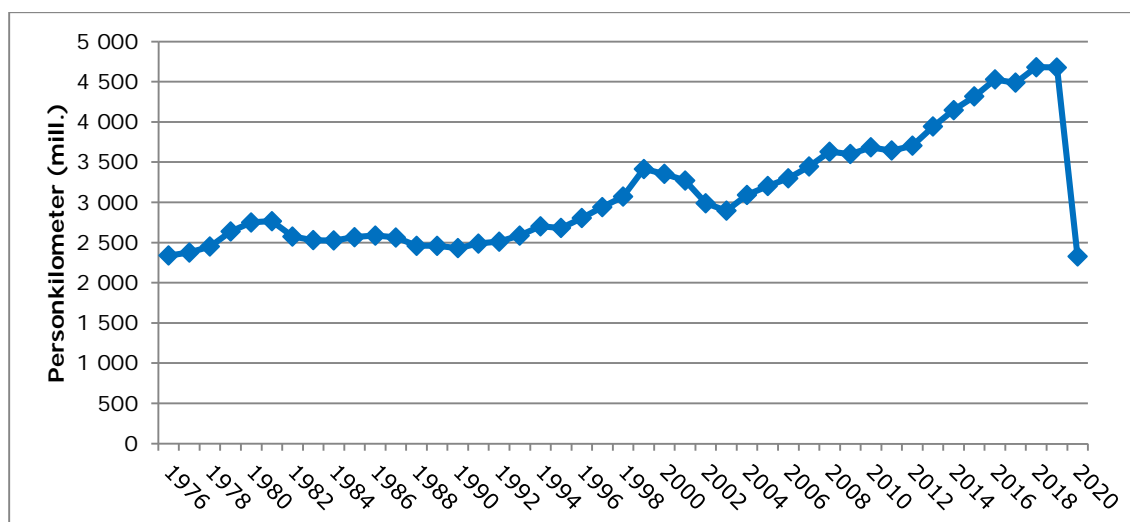
Det var spesielt strekningene med mange turister hvor trafikken gikk radikalt ned i 2020. Flytoget fraktet 2,2 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2020, noe som var ca. 4,5 millioner færre enn i 2019, en nedgang på 67 prosent. Flåmsbanen fraktet drøyt 146 500 passasjerer i 2020, en reduksjon på 84 prosent i forhold til året før.

82 millioner færre passasjerer med trikk og forstadsbane i 2020

Trafikken med trikk i Oslo i 2020 var på 22 millioner reiser, en reduksjon med 31 millioner reiser, eller 58,5 prosent fra året før. Trafikken med forstadsbanene (T-banen) i Oslo gikk ned fra 119 millioner reiser i 2019 til 74 millioner i 2020, en nedgang på 38 prosent. Bybanen i Bergen fraktet vel 12 millioner passasjerer i 2020, en nedgang fra 18,7 millioner passasjerer i 2019, eller 36 prosent. I alt ble det foretatt om lag 110 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2020, mot 192 millioner reiser i 2019. Reduksjonen totalt ble dermed på nesten 43 prosent.

Stort fall i antall personkilometer på bane i 2020

Antall personkilometer på bane doblet seg mellom 1976 (figur 6) og 2019. I 2020 ble imidlertid antallet personkilometer på bane kraftig redusert. Antallet personkilometer ble halvert sammenliknet med 2019, og det har ikke vært så lave tall siden 70-tallet.

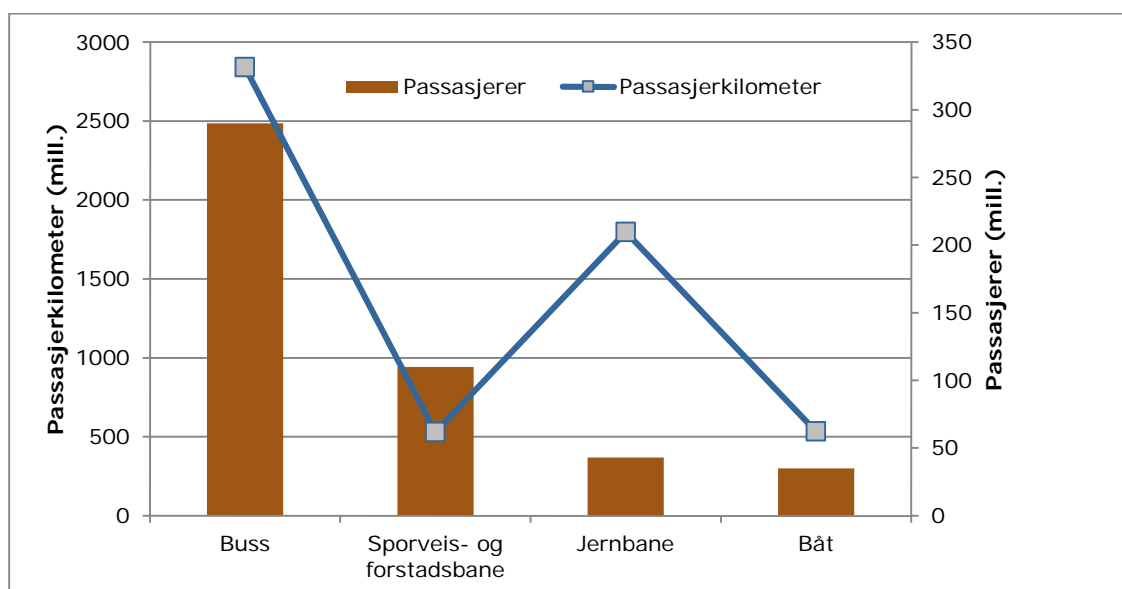


Figur 6: Persontransportarbeid på bane innenlands. Millioner personkilometer. 1975- 2020. (Se også tabell 2.)

144 millioner færre bussreiser i 2020 enn året før

I 2020 ble det foretatt drøyt 290 millioner bussreiser. Det var en reduksjon på 144 millioner bussreiser i forhold til året før, eller 33 prosent. Transportarbeidet med buss gikk ned med 1709 millioner personkilometer, eller 38 prosent, i 2020.

Figur 7 nedenfor viser forholdet mellom antall passasjerer og transportarbeidet i kollektivtrafikken. Jernbanen har relativt høyt antall personkilometer per passasjer, på grunn av gjennomsnittlig lange avstander per reise, mens for sporveis- og forstadsbanetrafikken er forholdet omvendt.



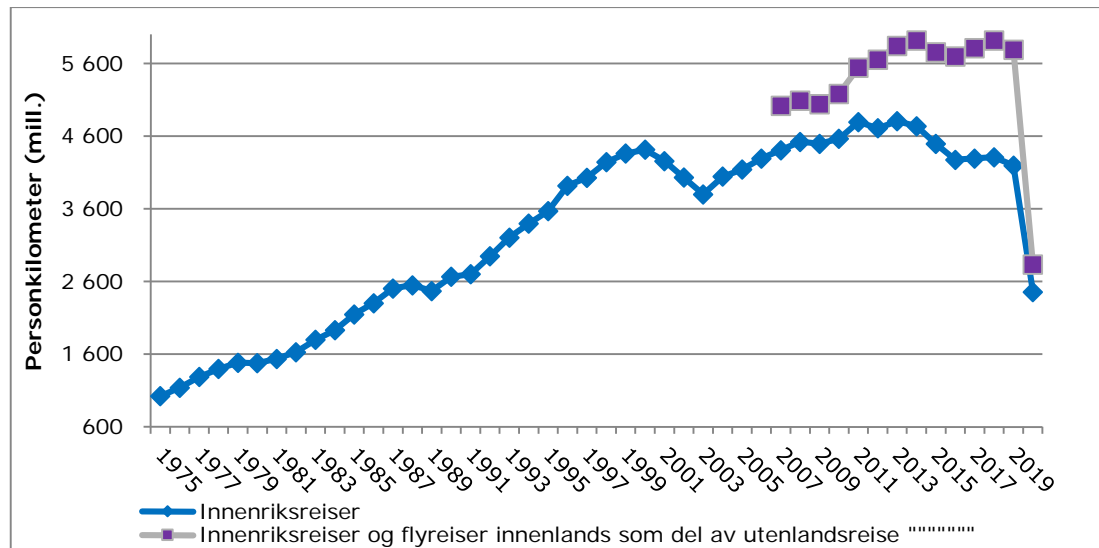
Figur 7: Passasjerer og passasjerkilometer med kollektivtransport. Millioner passasjerer og millioner personkilometer. 2020. (Se også tabell 1 og 2.)

Stor reduksjon i flytrafikken innenlands i 2020

I 2020 ble det foretatt 6,6 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en halvering av antall reiser sammenliknet med året før. Reiser som foretas mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise er da inkludert, i tillegg til reiser med helikopter til og fra sokkelen.

Prosentvis ble reiser i forbindelse med utenlandsreiser redusert mest, med over 75 prosents nedgang. Trekker man fra reiser innenriks som en del av en utenlandsreise, var det registrert 5,7 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2020, som var en nedgang på 41 prosent.

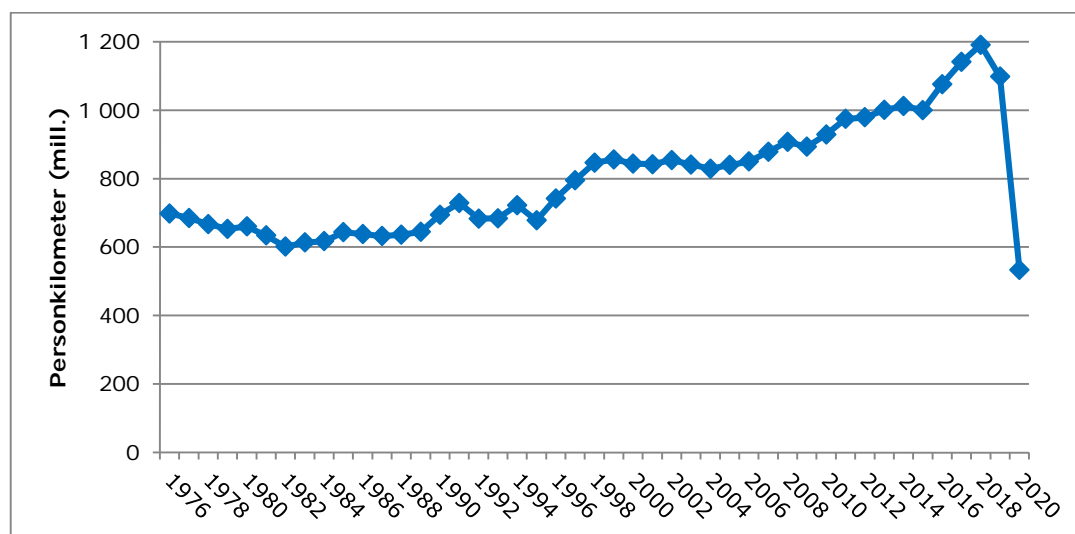
Figur 8 nedenfor viser persontransportarbeidet med innenlands lufttransport, med (lilla linje) og uten (blå linje) flyreiser som en del av utenlandsreiser (jf. avs. 3.1.4 for forklaring). Persontransportarbeidet i luftfarten, medregnet reiser som en del av en utenlandsreise, ble redusert kraftig under pandemien, og var i 2020 om lag på nivå med nivået rundt 1990.



Figur 8: Persontransportarbeid i luftfarten innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2020. (Se også tabell 2.)

Nedgang i persontransportarbeidet på sjø

Det var 35 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2020, en nedgang på 37 prosent i forhold til året før. Persontransportarbeidet på sjø ble imidlertid redusert med mer, fra 1098 til 533 millioner passasjerkilometer, som utgjør en nedgang på 51 prosent. Persontransportarbeidet på sjø var da lavere i 2020 enn det har vært siden 1950-tallet (før perioden vist i figur 8).



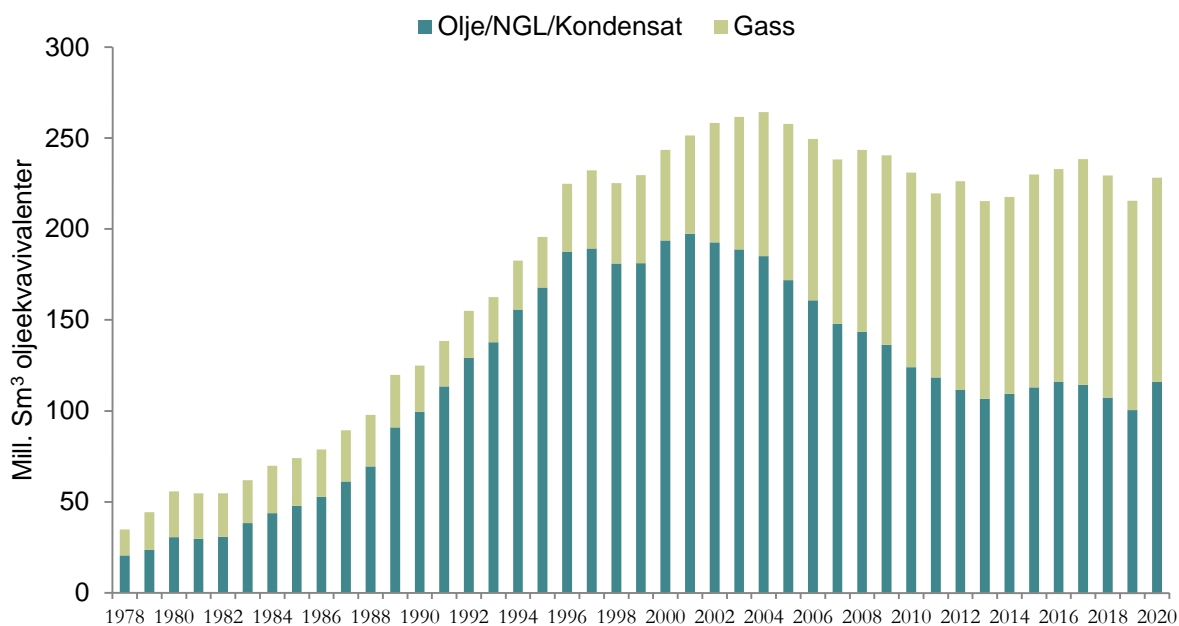
Figur 9: Persontransportarbeid på sjø innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2020. (Se også tabell 2.)

All persontrafikk over grensen ble kraftig redusert

I 2020 ble det registrert 5,5 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en reduksjon i utenlandsreiser med nesten 78 prosent fra 2019. Fergetrafikken til og fra utlandet var i underkant av 1,9 millioner enkeltreiser, som var en reduksjon på nesten 4,5 millioner reiser, eller 70 prosent, sammenliknet med trafikken året før. Antall reisende med tog over grensen var på 76 tusen i 2020, noe som er en kraftig reduksjon fra rundt 0,5 millioner i 2019. Det betyr at togtrafikken over grensen ble redusert med 84 prosent i forhold til året før.

Reduksjon i produksjonen på kontinentalsokkelen

Produksjonsaktiviteten på norsk kontinentalsokkel har betydning for olje- og gasstransporten mellom kontinentalsokkelen og fastlandet (se tabell 7), og utviklingen i produksjonen er derfor vist i Figur 10. Oljeaktiviteten (ikke inkludert NGL og Kondensat) økte i 2020 med 20 prosent fra 2019, mens gassproduksjonen falt med 2,5 prosent. Den totale petroleumsproduksjonen (inkludert olje, gass, NGL og kondensater) var på 228 millioner standard kubikkmeter (Sm³) oljeekvivalenter i 2020. Totalt var det en økning på 12,6 mill. Sm³ oljeekvivalenter i 2020, som utgjorde en økning på seks prosent. Av totalproduksjonen utgjorde gass 49,2 prosent i 2020, en reduksjon i andelen fra 53,4 prosent året før.



Figur 10: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1978–2020. Millioner Sm³ oljeekvivalenter.

Kilde: Oljedirektoratet og Statistisk sentralbyrå

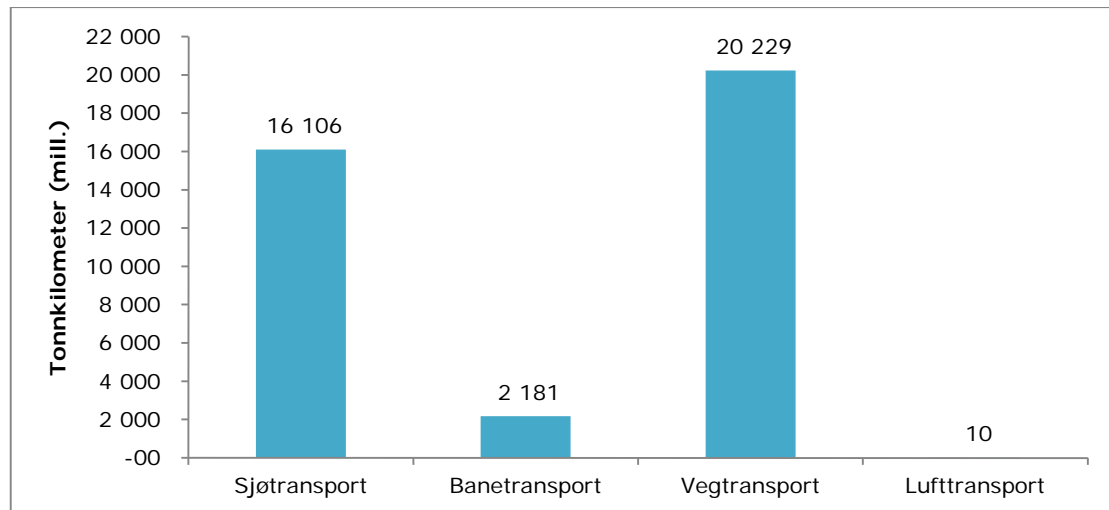
Innenlandsk godstransport redusert i 2020

I 2020 gikk den innenlandske godstransporten litt ned, etter en oppgang året før, regnet i tonnkilometer. Reduksjonen samlet for alle transportformer var på 4,6 prosent, medregnet kabotasje³, sammenliknet med en oppgang på 2,6 prosent året før. Banetransporten var den eneste som økte, med 3,6 prosent, som var tilsvarende økning som året før. Sjøtransporten ble redusert mest, med 9,2 prosent, etter en oppgang i 2019 på 2,3 prosent. Veitransport og

³ Kabotasje omfatter gods på utenlandske transportmidler hvor godset er både lastet og losset i Norge.

lufttransport ble redusert med henholdsvis 1,4 og 6,9 prosent. Markedsandelene i gods-transportarbeidet er relativt stabile, men veitransport har økt litt på bekostning av sjøtransport. I 2020 var sjøandelen på 41,8 prosent, baneandel på 5,7 og veiandel på 52,5 prosent av det samlede transportarbeidet. Det er for øvrig foretatt revideringer av tallene for perioden 2010-2020 for sjø- og lufttransport, se avsnitt 4.1.1 og 4.1.5.

Godstransporten på veg utgjorde drøyt 20,2 milliarder tonnkilometer i 2020 (figur 11). Transportarbeidet på sjø var 15,9 milliarder tonnkilometer, mens bane sto for 2,2 milliarder tonnkilometer.

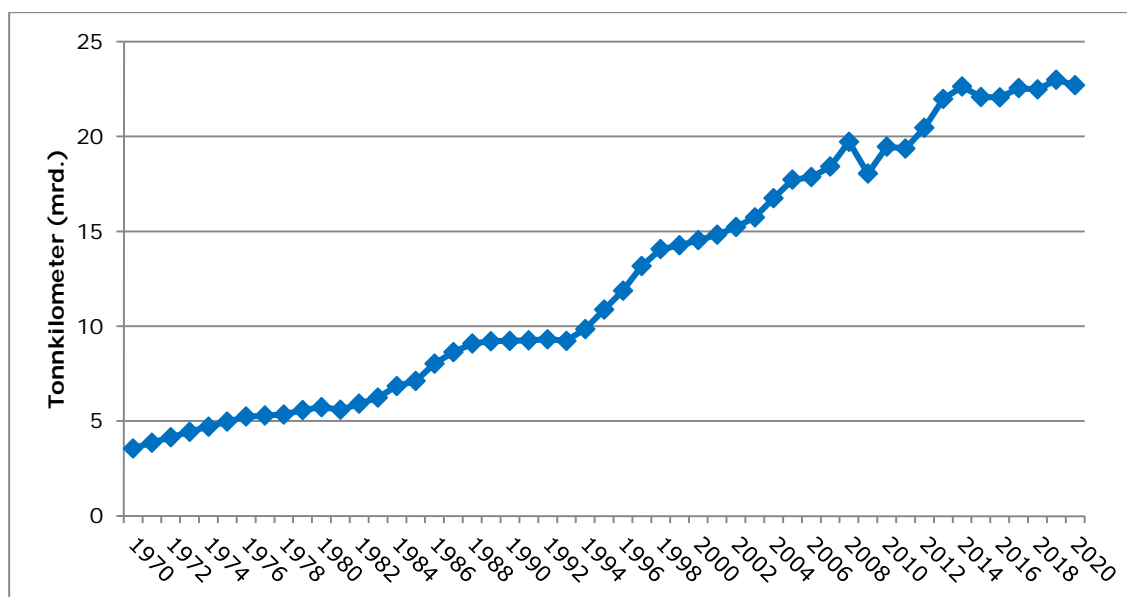


Figur 11: Godstransportarbeid innenlands, etter transportmåte, eksklusive rørtransport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet. Millioner tonnkilometer, inklusive kabotasje. 2020. (Se også tabell 5)

Godstransportarbeidet eksklusive kabotasje ble redusert med 0,9 prosent i 2020, sammenlignet med en økning på 2,0 prosent året før. Sjøtransporten ble redusert med 5,1 prosent. Banetransporten økte med 3,6 prosent i 2020, mens lufttransporten ble redusert med 6,9 prosent. Godstransportarbeidet på veg ble redusert med 0,8 prosent, etter en økning på 2,7 prosent året før.

Samlede godstransporter på veg på norsk område ble redusert med 270 millioner tonnkilometer i 2020. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område.

Som det fremgår av figur 12 har det samlede godstransportarbeidet på veg mer enn doblet seg fra midt på 1990-tallet til 2014. I årene etter 2014 har godstransportarbeidet på vei holdt seg stabilt mellom 22 og 23 milliarder tonnkilometer pr år.

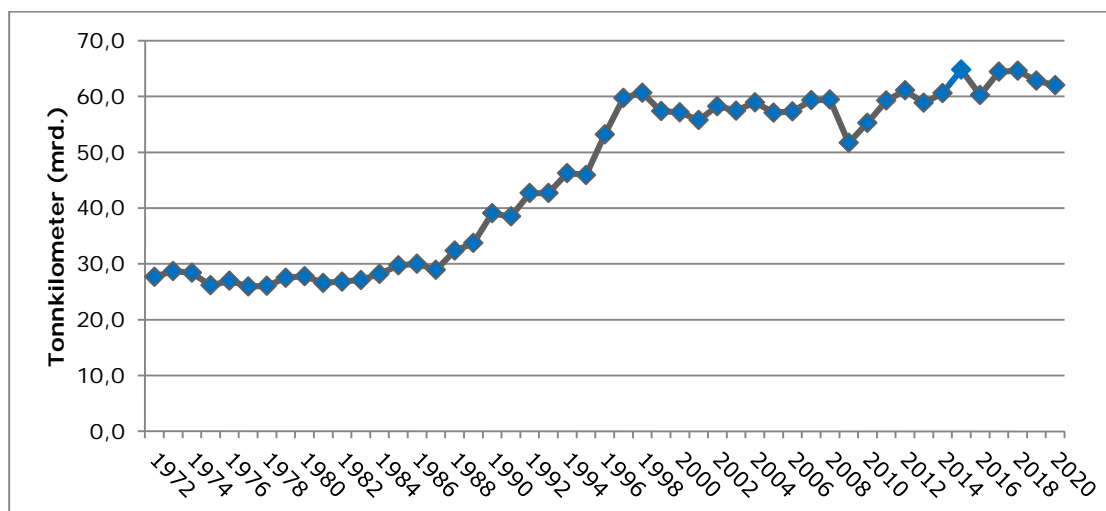


*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 12: Samlet transportarbeid på vei på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1970-2020. (Se også tabell 10)

Transportarbeidet på bane har ligget på mellom to og tre milliarder tonnkilometer de siste ti årene. I 2020 utgjorde banetransporten 2,9 milliarder tonnkilometer, en reduksjon på 0,4 prosent, fra 3,0 milliarder tonnkilometer, i 2019.

Godstransportarbeidet med skip var i 2020 på 62,0 milliarder tonnkilometer (figur 13), som var en reduksjon på 1,2 prosent fra året før.



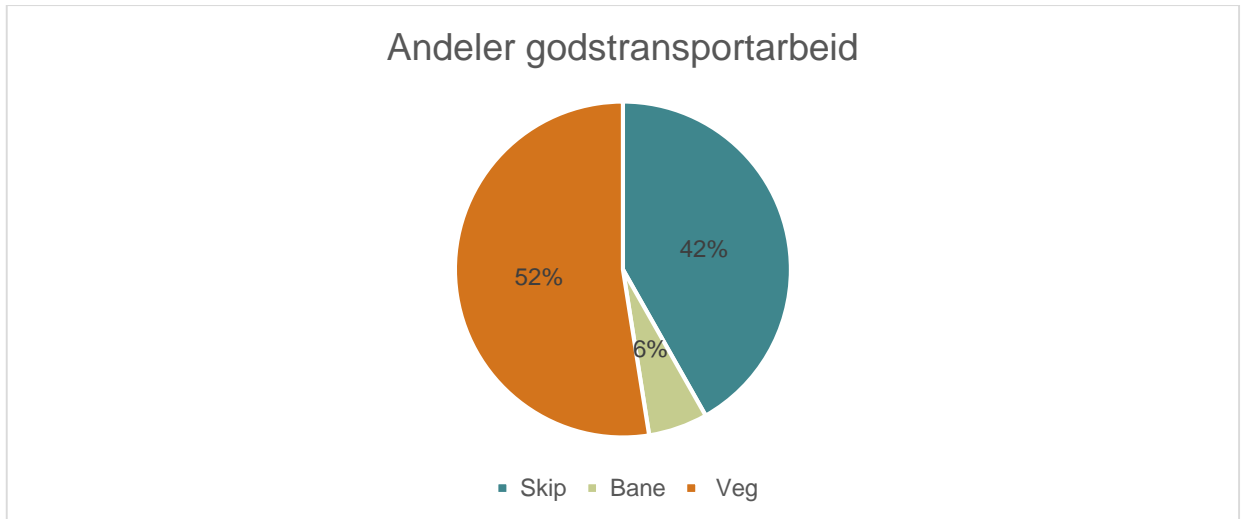
*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 13: Godstransportarbeid med skip på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1972- 2020. (Se også tabell 10)

Mesteparten av godstransportarbeidet skjer med bil eller skip

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordeler seg med om lag 52 prosent på veg, 42 prosent på sjø, og 6 prosent på bane. Det er forsvinnende lite som går med fly (figur 14). Godstransport på veg har tatt en litt høyre markedsandel i forhold til sjøfrakt de siste årene (tabell G).

I 2015-utgaven av rapporten ble det innført en ny beregningsmåte for perioden 2010-2015, som særlig berører markedsandelene for sjøfrakt. Denne beregningsmetoden er videreført for årene etter 2015. (Se også punkt 4.1.1. mht. en nærmere forklaring av beregningsgrunnlaget for sjøtransport av gods på norsk område.)



* Tallene for 2020 inkluderer kabotasjetransport.

Figur 14: Markedsandeler i godstransportarbeidet, 2020. Prosent. (Se også tabell G.)

Redusert import og økt eksport til utlandet

Importert varemengde til Norge var 38,7 millioner tonn i 2020, en reduksjon på 1,1 millioner tonn, eller 2,8 prosent fra 2019. Eksportert varemengde fra fastlandet var 59,6 millioner tonn i 2020, mot 57 millioner tonn i 2019, det vil si en økning på 2,6 millioner tonn, som er 4,5 prosent økning. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2020 gikk 83 prosent av denne godsmengden med skip, mens 14 prosent gikk på veg, og 3 prosent på bane. Disse andelene har holdt seg stabile de siste ti årene.

Økt eksport av olje og gass direkte fra sokkelen i 2020

Samlet sett ble det eksportert 179 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2020, målt i oljeekvivalenter, sammenlignet med 165 millioner tonn i 2019. Det utgjør en vekst på 8,5 prosent. Eksporten av olje og gass i rør lå på 95 millioner tonn i 2020, mens skipene fraktet 84 millioner tonn. Det er særlig frakt med skip som har økt, fra 73 millioner tonn i 2019, det vil si en vekst på 15,6 prosent til 2020. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 65 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2020, som er en økning fra en andel på 63 prosent i 2019.

Tabell F: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946–2020.

| År | Sjø ¹⁾ | Bane | Veg | Luft | I alt |
|---------------------------------|-------------------|-------|------|-------|-------|
| 1946–1960 | 5,7 | 3,1 | 8,4 | 0,0 | 5,6 |
| 1961–1970 | 5,8 | 3,2 | 7,9 | 17,5 | 5,5 |
| 1971–1980 | -0,5 | 1,4 | 5,1 | 10,8 | 1,1 |
| 1981–1990 | -0,7 | -0,2 | 4,6 | 3,1 | 1,3 |
| 1991–2000 | 5,5 | 0,4 | 5,1 | 0,8 | 4,9 |
| 2001–2010 | 0,6 | 2,2 | 2,9 | -1,0 | 1,8 |
| 2001 | 6,3 | 8,9 | 2,1 | -5,3 | 4,5 |
| 2002 | 3,1 | -12,8 | 2,5 | -11,1 | 1,8 |
| 2003 | 3,8 | -7,7 | 3,7 | 12,5 | 3,1 |
| 2004 | 3,2 | 29,5 | 6,0 | -5,6 | 5,9 |
| 2005 | 1,9 | 9,5 | 6,1 | 3,5 | 4,3 |
| 2006 | 5,0 | 7,5 | -0,1 | 4,5 | 2,7 |
| 2007 | 1,2 | 3,4 | 2,4 | 4,9 | 1,9 |
| 2008 | 0,5 | 5,8 | 8,1 | 2,6 | 4,4 |
| 2009 | -3,0 | -1,0 | -8,3 | -7,1 | -5,4 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | |
| 2010↓ | -88,1 | -38,9 | 6,6 | -10,7 | -40,2 |
| 2011 | 27,5 | 2,8 | -1,2 | -3,2 | 1,7 |
| 2012 | 14,6 | 6,4 | 5,0 | 0,0 | 6,2 |
| 2013 | -8,8 | 3,0 | 7,6 | -18,9 | 5,2 |
| 2014 | 11,6 | -5,9 | 4,0 | 23,0 | 4,1 |
| 2015 | 3,2 | 10,5 | -3,2 | 1,8 | -1,5 |
| 2016 | -2,8 | 6,2 | -0,3 | -5,2 | -0,1 |
| 2017 | -1,7 | 7,0 | 1,1 | 2,1 | 1,3 |
| 2018 | 1,7 | -2,9 | -0,6 | -27,5 | -0,5 |
| 2019 | -4,3 | 3,7 | 2,7 | -7,4 | 2,0 |
| 2020 | -5,1 | 3,6 | -0,8 | -6,9 | -0,9 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | |
| 2010↓ | 1,0 | -37,7 | 7,6 | -10,9 | 1,2 |
| 2011 | 1,7 | 4,7 | -1,0 | -3,0 | 0,5 |
| 2012 | 15,2 | 3,1 | 5,4 | 0,0 | 9,8 |
| 2013 | -1,7 | 2,5 | 9,0 | -18,9 | 3,5 |
| 2014 | 6,7 | -4,2 | 3,0 | 22,5 | 4,4 |
| 2015 | 11,8 | 10,2 | -2,8 | 1,9 | 4,6 |
| 2016 | -22,0 | 6,2 | -0,3 | -4,9 | -11,2 |
| 2017 | 9,0 | 5,5 | 2,0 | 2,1 | 5,3 |
| 2018 | -6,5 | -2,9 | -0,5 | -27,5 | -3,4 |
| 2019 | 2,3 | 3,7 | 2,7 | -7,4 | 2,6 |
| 2020 | -9,2 | 3,6 | -1,4 | -6,9 | -4,6 |

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell G: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946–2020. Prosent.

| År | Sjø ¹⁾ | Fløting | Bane | Veg | Luft | I alt |
|---------------------------------|-------------------|---------|------|------|------|-------|
| 1946 | 65 | 6 | 17 | 12 | 0 | 100 |
| 1960 | 67 | 4 | 12 | 17 | 0 | 100 |
| 1970 | 68 | 1 | 10 | 21 | 0 | 100 |
| 1980 | 58 | 0 | 10 | 31 | 0 | 100 |
| 1990 | 48 | | 9 | 43 | 0 | 100 |
| 2000 | 48 | | 6 | 46 | 0 | 100 |
| 2001 | 47,1 | | 6,7 | 46,1 | 0,1 | 100 |
| 2002 | 47,8 | | 5,8 | 46,4 | 0,1 | 100 |
| 2003 | 48,1 | | 5,2 | 46,7 | 0,1 | 100 |
| 2004 | 46,9 | | 6,3 | 46,8 | 0,1 | 100 |
| 2005 | 45,8 | | 6,6 | 47,5 | 0,1 | 100 |
| 2006 | 46,8 | | 6,9 | 46,2 | 0,1 | 100 |
| 2007 | 46,5 | | 7,0 | 46,5 | 0,1 | 100 |
| 2008 | 44,7 | | 7,1 | 48,1 | 0,1 | 100 |
| 2009 | 45,9 | | 7,4 | 46,6 | 0,1 | 100 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 9,1 | | 7,6 | 93,2 | 0,1 | 100 |
| 2011 | 11,4 | | 7,7 | 80,8 | 0,1 | 100 |
| 2012 | 12,3 | | 7,7 | 79,9 | 0,1 | 100 |
| 2013 | 10,7 | | 7,5 | 81,7 | 0,1 | 100 |
| 2014 | 11,5 | | 6,8 | 81,6 | 0,1 | 100 |
| 2015 | 11,0 | | 7,7 | 80,3 | 0,1 | 100 |
| 2016 | 11,7 | | 8,1 | 80,1 | 0,1 | 100 |
| 2017 | 11,3 | | 8,6 | 80,0 | 0,1 | 100 |
| 2018 | 11,6 | | 8,4 | 80,0 | 0,0 | 100 |
| 2019 | 10,9 | | 8,5 | 80,5 | 0,0 | 100 |
| 2020 | 10,4 | | 8,9 | 80,6 | 0,0 | 100 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 45,8 | | 4,6 | 49,6 | 0,0 | 100 |
| 2011 | 46,3 | | 4,8 | 48,9 | 0,0 | 100 |
| 2012 | 48,6 | | 4,5 | 46,9 | 0,0 | 100 |
| 2013 | 46,1 | | 4,4 | 49,4 | 0,0 | 100 |
| 2014 | 47,2 | | 4,1 | 48,7 | 0,0 | 100 |
| 2015 | 50,4 | | 4,3 | 45,3 | 0,0 | 100 |
| 2016 | 44,0 | | 5,1 | 50,8 | 0,0 | 100 |
| 2017 | 45,6 | | 5,1 | 49,3 | 0,0 | 100 |
| 2018 | 44,1 | | 5,2 | 50,7 | 0,0 | 100 |
| 2019 | 43,9 | | 5,2 | 50,8 | 0,0 | 100 |
| 2020 | 41,8 | | 5,7 | 52,5 | 0,0 | 100 |

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

3 Datagrunnlag for persontransport

3.1 Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11

Dette kapitlet beskriver datakilder og beregning av transportytelsene. En del av beskrivelser for beregninger og datakilder og enkelte tall fra før ca. 1990 er tatt ut. For dette viser vi til tidligere utgaver av «Transportytelser i Norge» (Vågane og Rideng, 2009; Farstad mfl. 2019 og 2020).

Persontransport omfatter her bare medregnet transport på norske transportmidler med passasjerer som har både på- og avstigning i Norge. For persontransport finnes ikke tilsvarende datagrunnlag mht. kabotasje som for godstransporten, slik at tall presenteres kun uten kabotasje, som i tidligere utgaver av «Transportytelser i Norge».

3.1.1 Sjøtransport

Bilfergeruter

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

Annen rutefart

Statistikken over innenlands rutefart omfatter alle konsesjonspliktige ruter, dvs. både ordinære ruter og skolereiser. Oppgavene har vært hentet inn via Hurtigruten Group ASA og KOSTRA t.o.m. 2016. Fra 2017 er tall fra KOSTRA f.o.m. 2007 erstattet med tall fra Kollektivundersøkelsen. Det er også utført revidert personkm.-beregning for Hurtigruten f.o.m. 2009 av Statistisk sentralbyrå.

3.1.2 Banetransport

Vy

NSB skiftet navn til Vy i 2019. Vy har selv utarbeidet statistikken for sin virksomhet. De innenlandske oppgaver dekker reiser mellom steder i Norge, men ikke norsk strekning av reiser mellom Norge og utlandet.

Andre jernbaner

Fra og med høsten 1998 startet Flytoget opp trafikk mellom Asker og Oslo lufthavn. Denne trafikken er ført under *Andre jernbaner*. Det samme gjelder trafikken på Flåmsbana, Bratsbergbanen og Ofofbanen. Fra og med 2006 er også Gjøvikbanen tatt med under *Andre jernbaner*.

Forstadsbaner/sporveier

Statistikken over forstadsbane- og sporveistrafikken bygger på direkte oppgaver fra de enkelte selskaper. Dette inkluderer T-banene og trikk i Oslo, Gråkallbanen i Trondheim og

Bybanen i Bergen. Oppgavene over sporveisselskapenes busstrafikk er ikke med her, men er tatt med under rutebilstatistikken.

3.1.3 Vegtransport

Rutebusser

Tall for bussenes transportarbeid er fra og med statistikkåret 2010 hentet fra Statistisk sentralbyrås kollektivtransportstatistikk. Dette betyr at den delen av produksjonen utenfor rute som tidligere inngikk i statistikken, ikke lenger er inkludert. Anslagene på denne produksjonen er svært usikre.

Fra 2000 til 2009 er beregning av bussenes transportytelser basert på skjemaet for Fylkes-KOSTRA Samferdsel (skjema 50). KOSTRA-skjemaet omfatter kun tjenestedata for de tilskuddsberettigede rutene. Tallene er oppjustert med bakgrunn i den tidligere rutebilstatistikken for å ta høyde for ruter uten tilskudd.

Drosjer

Fra og med 2007 tar beregningen av transportytelser for drosjene utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås drosjestatistikk, og er derfor ikke direkte sammenlignbar med tidligere tall. Beregningene for trafikk- og transportarbeidet legger til grunn at belegget på reiser med passasjerer er på 1,6. Transportarbeidet tar kun utgangspunkt i kilometer kjørt i næring med passasjerer. Passasjertallet er beregnet på bakgrunn av antall turer totalt.

Hotell- og utleievogner

For utleie- og hotellvogner antas det en årlig kjørelengde på 20 000 km, et gjennomsnittlig belegg på 2,2 og en turlengde på 14,5 km. Det er få hotellvogner, bare 15 slike var registrert ved utgangen av 2020. Antallet utleiebiler kan variere betydelig fra år til år. Mens det var nede i 5 300 i 1992, var det ved utgangen av 2020 registrert 67 900 utleiebiler beregnet for persontransport. I løpet av de ti siste årene har antallet utleiebiler blitt mer enn doblet.

NB! Inkludert i tallene for utleiebiler er også de personbiler som *leases* gjennom leiebilfirmaene. En stor del av økningen i bestanden skyldes nettopp en sterk vekst i tallet på leasingbiler.

Personbiler

Bestand

Det er personbilene som står for det meste av den private persontransporten på veg. Ved utgangen av 2020 var det registrert 2 810 500 personbiler i Norge. I tillegg foretas det en del persontransport med varebiler, kombinerte biler og minibusser. Tallet på små varebiler har økt sterkt de siste årene. Mens det ved inngangen til år 2000 var registrert 170 000 varebiler, var 496 000 registrert ved utgangen av 2020.

Det var også registrert drøyt 340 000 el-biler i Norge ved utgangen av 2020, som er 79 500 flere enn ett år tidligere.

Ny beregningsmåte fra 2008

Fra og med 2005 foreligger det tall fra Periodisk kjøretøykontroll (PKK) for årlig kjørelengde (Statistisk sentralbyrås statistikk for kjørelengder). Vi bedømmer disse til å være sikrere enn de metodene vi har brukt tidligere. Vi har valgt å ta utgangspunkt i tallene for 2008, og justert kjørelengden tilbake til 1997 slik at endringen i kjøretøykilometer totalt blir den samme som Statens vegvesens vegtrafikkindeks.

Trafikkmengdene er fordelt på korte (inntil 5,5 m) og lange kjøretøyer (over 5,5 m), og dette er brukt som en tilnærming til fordelingen på lette og tunge kjøretøyer. Persontransportarbeidet er beregnet med et belegg på 1,7 for personbiler og 3,85 for minibusser. For transportarbeidet som utføres med små godsbiler har vi tatt utgangspunkt i tall fra SSB som angir at 30 prosent av transporten (kjørelengden) med små godsbiler er persontransport, og har antatt et belegg på 1,5. Til små godsbiler regnes varebiler, kombinerte biler og lastebiler med tillatt nyttelast under 3,5 tonn. Kjørelegden er basert på periodisk kjøretøykontroll.

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

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

Motorsykler og mopeder

Gruppen omfatter mopeder, lette og tunge motorsykler. Bestanden av kjøretøy beregnes som gjennomsnittet av registrerte kjøretøy ved inngangen og utgangen av året.

Tallet på registrerte tunge og lette motorsykler har økt jevnt og trutt siden 2000, og det var ved utgangen av 2020 registrert hhv. 177 000 og 30 000 tunge og lette motorsykler. Tallet på lette motorsykler har blitt mer enn tredoblet i perioden 2000-2020, mens antallet tunge motorsykler har mer enn doblet seg. Antall mopeder økte fra 115 000 i 2000 til 178 000 i 2016, men de siste årene har antallet mopeder blitt redusert, og ved utgangen av 2020 var det 156 000 mopeder.

Tabell 3.1: Anslåtte årlige kjørelengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2020.

| År | Mopeder | Lett motorsykkel | Tung motorsykkel |
|-----------|---------|------------------|------------------|
| 1973 | 4 500 | 5 500 | 6 000 |
| 1974–75 | 4 000 | 6 000 | 6 500 |
| 1976–77 | 3 500 | 6 000 | 7 000 |
| 1978–79 | 3 500 | 6 000 | 7 500 |
| 1980–85 | 2 950 | 6 000 | 7 900 |
| 1986 | 3 100 | 6 200 | 7 500 |
| 1987 | 3 100 | 6 400 | 7 000 |
| 1988 | 3 100 | 6 600 | 6 500 |
| 1989–1999 | 3 200 | 6 800 | 6 000 |
| 2000 | 3 200 | 6 200 | 5 860 |
| 2001 | 3 200 | 5 800 | 5 740 |
| 2002 | 3 200 | 5 400 | 5 620 |
| 2003 | 3 200 | 5 000 | 5 500 |
| 2004 | 3 200 | 4 600 | 5 380 |
| 2005 | 3 200 | 4 200 | 5 260 |
| 2006 | 3 200 | 3 800 | 5 140 |
| 2007 | 3 200 | 3 400 | 5 020 |
| 2008–2020 | 3 200 | 3 000 | 4 900 |

Det har vært undersøkelser av bruken av motorsykler og mopeder i 1973, Ørbeck (1975, 1982), Lie (1983) og i 1989, Ingebrigtsen (1990) og Bjørnskau (2009). På grunnlag av disse undersøkelsene er kjørelengdene anslått som i tabell 3.1. Undersøkelsen fra 2009 viste store avvik for lett og tung motorsykkel, og vi har justert tallene tilbake til 1999.

Fra 2008 har vi satt belegget på lett motorsykkel til 1,07, og til 1,15 på tung motorsykkel, basert på nye tall (Bjørnskau, 2009). Belegget er justert tilbake til 1999.

Tabell 3.2 viser reiselengden for hvert enkelt år.

Tabell 3.2: Anslått lengde for reiser med mopeder, lette og tunge motorsykler. 1985–2020.

| År | Mopeder | Lett motorsykkel | Tung motorsykkel |
|-----------|---------|------------------|------------------|
| Før 1997 | 8 km | 8 km | 8 km |
| 1997 | 7 km | 8 km | 10 km |
| 1998 | 6 km | 8 km | 12 km |
| 1999 | 5 km | 9 km | 14 km |
| 2000 | 4 km | 10 km | 16 km |
| 2001 | 4 km | 11 km | 18 km |
| 2002 | 4 km | 12 km | 20 km |
| 2003 | 4 km | 13 km | 22 km |
| 2004 | 4 km | 14 km | 24 km |
| 2005 | 4 km | 15 km | 24 km |
| 2006–2020 | 4 km | 16 km | 24 km |

Vegtrafikk i alt

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

På 1990-tallet har en sammenlignet utviklingen i trafikkarbeid målt ved begge metodene. Selv om det fra ett år til et annet har vært visse differanser, har dette jevnet seg ut når en ser utviklingen for flere år av gangen. Fra og med år 2000 har en derfor funnet det fornuftig å samordne begge disse metodene, slik at en fra år 2000 opererer med et felles omforent mål på utviklingen i trafikkarbeidet fra ett år til et annet. Rent praktisk skjer samordningen ved at tallet for trafikkarbeidet for personbiler og godsbiler er justert tilbake iht. vegtrafikk-indeksen slik at utviklingen i samlet trafikkarbeid slik det estimeres i denne rapporten blir lik vegtrafikkindeksen for tilsvarende periode.

Tabell 11 i tabellvedlegget viser det innenlandske trafikkarbeidet i årene 1973–2020, uttrykt i antall kjøretøykilometer. Tabellen gir et bilde av omfanget av trafikken og trafikkveksten fordelt på ulike typer vegtransport. Trafikkarbeidet på veg er her definert som det antall kilometer hele den norske kjøretøybestanden (inkludert motorsykler og mopeder) kjører innenlands i løpet av ett år.

3.1.4 Lufftransport

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

- Rutetrafikk på det innenlandske rutenett. Disse tall er nedjustert noe fordi de også omfatter en del reisende til og fra utlandet. Før 2003 er nedjusteringen foretatt med grunnlag i undersøkelser av passasjertrafikken med rutefly til og fra utlandet i 1986 (Stabæk, 1987), 1992 (Rideng, 1993) og 1998 (Rideng og Denstadli, 1999). Fra år 2003 er antall reiser i innenlandsk rutetrafikk beregnet ved å ta antall kommet og reist innenlands, fratrukket utenlandsk transfer, det hele delt på to. Utenlandsk transfer trekkes fra fordi reiser til utlandet som begynner med en norsk innenlands strekning, skal i prinsippet ikke inkluderes i tallene for innenlands transport.
- For å sikre best mulig samsvar mellom de ulike transportformene har tallene for lufftransport i denne og den forrige utgaven av rapporten blitt endret til å også inkludere passasjerer som fraktes mellom norske flyplasser som første eller siste del av en utenlandsreise. Disse flypassasjerene var (som nevnt over) tidligere ikke med i statistikken over innenlandsk transport. Tidsseriene for persontransport med fly er samtidig blitt oppdatert med slike flypassasjerer tilbake til og med 2007. I tabeller og grafer i den foreliggende rapporten er derfor lufftransport innenlands fremstilt med og uten utenlands transfer.
- Innenlands chartertrafikk er fra og med 1971 inkludert i omfangstallene.
- Helikoptertrafikken mellom fastlands-Norge og installasjonene i norsk økonomisk sone er beregnet slik: Fra 1980 og senere er tallene over antall passasjerer hentet direkte fra Avinors oppgaver. Transportarbeidet er beregnet av TØI og Avinor på grunnlag av oppgitte reiselengder mellom de enkelte flyplasser og oljefeltene. NB. Helikoptertrafikken *mellom* oljeinstallasjonene er ikke regnet med.

3.2 Utenlandsreiser – tabell 12

3.2.1 Sjøtransport

Fra og med 2005 er tallet hentet fra SSBs havnestatistikk.

3.2.2 Jernbanetransport

V, SJ, Linx (2001–2004) og Bane Nor har tall for trafikken mellom Norge og utlandet over de fire grenseovergangene ved Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure. Tallene sammenstilles i SSBs statistikk for Jernbanetransport.

3.2.3 Vegtransport

For grensetrafikken på veg har vi ikke oppgaver. Vegdirektoratet har imidlertid automatiske kjøretøytellinger ved flere grensestasjoner. Ut fra disse har TØI i prosjektet ”Gjesteundersøkelsen” (Farstad m.fl., 2012) tidligere beregnet hvor mange personer som passerte grensen årlig med bil, godstransport unntatt. Antall personer som krysset grensen i

turbuss er ukjent og ikke inkludert i disse tallene. Fra og med 2013 er det ikke beregnet tall for grensetrafikken på veg, fordi prosjektet «Gjesteundersøkelsen» er avsluttet.

3.2.4 Lufttransport

Tallene for flytransporten til og fra utlandet, som omfatter både rute- og chartertrafikk, er tidligere hentet fra Avinors statistikk. Antallet reiser beregnes som antall kommet og reist til/fra utlandet, pluss utenlandsk transfer. Fra 2020 har vi hentet tallene fra SSBs statistikk over lufttransport.

4 Datagrunnlag for godstransport

4.1 Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11

Det er i f.o.m. 2015 gjort nye beregninger for godstransport f.o.m. 2010, se avsnitt (4.1.1), hvor tall presenteres uten og med kabotasje hvor det er aktuelt i foreliggende rapport. (Kabotasje omfatter gods på utenlandske transportmidler hvor godset er både lastet og losset i Norge).

4.1.1 Sjøtransport

Bilfergeruter

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

Tabell 4.1: Egenvekt og antatt godsmengde for lastebiler med og uten henger på bilfergene. 1996–2020.

| År | Lastebil uten henger | | Lastebil med henger | |
|-----------|----------------------|------------|---------------------|------------|
| | Egenvekt | Godsmengde | Egenvekt | Godsmengde |
| 1996 | 6,0 tonn | 4,0 tonn | 11,8 tonn | 6,3 tonn |
| 1997 | 7,0 tonn | 4,0 tonn | 13,6 tonn | 8,0 tonn |
| 1998 | 8,0 tonn | 4,0 tonn | 15,4 tonn | 9,6 tonn |
| 1999 | 9,0 tonn | 4,0 tonn | 17,2 tonn | 11,3 tonn |
| 2000–2020 | 9,8 tonn | 4,0 tonn | 19,0 tonn | 13,0 tonn |

Leie- og egentransport (ikke-rutegående sjøtransporter)

Fra og med 2002 til 2009 er godsmengden og transportarbeidet fremskrevet med grunnlag i utviklingen i gods lastet og losset fra havnestatistikken til Statistisk sentralbyrå. Det er i beregningene t.o.m. 2009 kun tatt utgangspunkt i norskregistrerte skip i innenriksfart. Grunnlaget inkluderte til da ikke informasjon om godsets leveransemønster, slik at særlig utviklingen i transportarbeidet må anees som usikkert t.o.m. året 2009.

Nye beregninger for perioden 2010-2020

TØI gjennomførte i 2014 et prosjekt der transporterte tonn og transportarbeid for sjøtransport er forsøkt kvantifisert med basis i grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk for 2011 og 2012 (Hovi, 2014). Disse beregningene indikerte at transportarbeidet for de norskregistrerte skipene (skip som seiler under NOR og NIS flagg) er betydelig lavere enn det transportarbeidet som har vært presentert i de årlige rapportene t.o.m. året 2014. F.o.m. 2016 har det av TØI blitt gjennomført nye årlige beregninger av transportarbeid for godskip på norsk område for perioden 2010-2020 med oppdateringer av tallene beregnet for 2011 og 2012 (se Haukås, 2016, for beregningsgrunnlag og kommentarer til resultatene ift. tidligere års beregninger). Beregningene gir også grunnlag for å estimere transportert mengde gods og godstransportarbeidet for skip på norsk område fordelt på norskregistrerte skip, og for øvrige/utenlandskregistrerte skip. I foreliggende rapport er således

godstransport med norskregistrerte skip for årene 2010-2020 benevnt som «ikke medregnet kabotasje» i tabellene F og G, 4-6 og 11, mens godstransport inklusive øvrige skip er benevnt som «medregnet kabotasje».

F.o.m. 2016 utgaven er at det av SSB er foretatt nye beregninger av godsmengde og transportarbeid for frakt av gods på bilfregeruter for perioden 2010-2020, hvor tallene kun angir netto godsmengde og transportarbeid, dvs. egenvekten av containere og kjøretøyer er fjernet. Det er også reviderte tall for perioden 2007-2020 for kategorien «Annen rutefart».

4.1.2 Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet

Oljetransport med skip

Transport med skip av råolje fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet startet i 1979 og har etter hvert fått et meget stort omfang. Inntil 1987 var det kun fra Statfjord-feltet denne transporten foregikk, men etter hvert har det kommet mange flere andre felt til. Det meste av råoljen blir fraktet til terminalen på Mongstad, men det går også en del til terminalen på Slagentangen og andre steder etterhvert.

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

Fordelingen til de enkelte raffineriene bygger på oppgaver fra oljeselskapene. Fra 1984 er brukt oppgaver fra Statistisk sentralbyrås utenrikshandelsstatistikk med hensyn til leveransene til de enkelte raffinerier.

Rørtransport av olje og gass

Fra og med 1986 har det vært transportert gass fra blant annet feltene Statfjord og Gullfaks via en 310 km lang rørledning (Statpipe) til Kårstø-terminalen i Rogaland. Senere er også gass fra en rekke andre felt blitt knyttet til systemet. Alle disse gasstransportene er tatt med i tabellene 4, 5 og 6, fordi de etter vår definisjon må sies å være *innenlandske* transporter.

I tabell 29 er det gitt en oversikt over rørtransportene fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet fordelt på olje og gass.

4.1.3 Jernbanetransport

CargoNet (tidligere NSB gods)

Statistikken er bygger på oppgaver fra CargoNet og offentliggjøres av Bane NOR. De innenlandske oppgaver dekker godstransporter mellom steder i Norge. Transitttrafikken med malm på Ofotbanen er ikke tatt med.

Andre selskaper

Statistikken over de andre selskapene bygger på oppgaver som Statistisk sentralbyrå innhenter fra de enkelte jernbaneselskaper.

4.1.4 Vegtransport

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

For årene etter 1999 dekker lastebilundersøkelsen ikke varebiler og kombinerte biler, heller ikke lastebiler med nyttelast under 3,5 tonn. I perioden 2000–2002 har en derfor gått ut fra at utviklingen i transportytelsene følger utviklingen i bestanden av slike biler. I 2003 ble det gjennomført en undersøkelse av små godsbiler, og på grunnlag av denne undersøkelsen har en for årene 2003–2007 estimert kjørelengde, godsmengde og transportarbeid for varebiler,

kombinerte biler og lastebiler med nyttelast mindre enn 3,5 tonn. I 2008 ble det gjennomført en ny undersøkelse om små godsbiler, samt nye undersøkelser i 2015 og 2018, som gir grunnlag for tallene for 2008 og senere (Statistisk sentralbyrå 2019). Beregning av transportarbeidet er basert på de nevnte undersøkelsene av små godsbiler, mens trafikkarbeidet er basert på periodisk kjøretøykontroll for årene fra 2005 og senere. Det er gjennomført flere endringer i SSBs lastebilundersøkelse i 2015 og 2016 som til en viss grad påvirker sammenliknbarheten mellom kvartalene, og dermed årsresultatene⁴.

4.1.5 Lufftransport

Statistikken er hentet fra Avinors oppgaver over ”frakt og post kommet og sendt” på de enkelte lufthavner. Nedgangen i godsmengden i 2018 og 2019 fra 2017 og tidligere år skyldes i hovedsak en omlegging hos Posten fra f.o.m. 2018, hvor West Air flyr post for Posten til færre lufthavner enn tidligere.

4.2 Utenrikshandelens transport – tabell 7–10

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

Forutsetningene om transportavstand på norsk område er som følger:

| | |
|----------|---|
| Veg | 185 km (fra 1988) |
| Jernbane | 267 km (fra 1983) |
| Luft | 190 km (fra 1983) |
| Sjø | - innførsel 300 km, utførsel 630 km (1983-2009) |
| Sjø | - innførsel 476 km, utførsel 548 km (fra 2010) |
| Sleping | - innførsel 210 km, utførsel 100 km (fra 1983) |

I forbindelse med ny beregningsmåte for sjøtransport er gjennomsnittlig transportavstand oppdatert til hhv. 476 km for import og 548 km for eksport for perioden 2010-2015 (jfr. Haukås, 2016), som er benyttet for beregningene f.o.m. 2010. De faktiske distansene avviker naturligvis fra dette. Årsaken til at man bruker gjennomsnittsdistanser for utenrikstransporten i stedet for estimert distanse per transport er at beregningene for import og eksport hviler på tall fra utenrikshandelen og ikke på havnestatistikken, hvorav sistnevnte koples til Nasjonal godsmodell (NGM) i beregningene for godstransport på sjø. Dette gjør at transportarbeidet vil være mer nøyaktig for innenrikstransporten, hvor havnestatistikken ligger til grunn, enn for utenrikstransporten hvor utenrikshandelsstatistikken ligger til grunn.

Oversikten inneholder ikke oppgaver over transitttransport mellom Norge og Sverige.

⁴ Se mer om disse endringene på SSBs statistiksider for «Godstransport med norske lastebiler».

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

Litteratur

- Berthelsen, Jørn 1982. *Drosjedrift 1980*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, Torkel 2009. *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. TØI rapport 1042/2009
- Brekke, Trygve, Odd Lindstad og Erik Ørbeck 1974. *Drosjedrift – organisatoriske, trafikale og økonomiske forhold*. Notat 210. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Eivind Farstad, Bjørg L. Flotve, og Kjetil Haukås 2020. *Transportytelser i Norge 1946–2019*. TØI rapport 1808/2020. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Eivind Farstad, Kjetil Haukås og Bjørg Langset 2019. *Transportytelser i Norge 1946–2018*. TØI rapport 1728/2019. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind, Arne Rideng og Iratxe Landa Mata 2011. *Gjesteundersøkelsen 2011–Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. TØI rapport 1166/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind, Petter Dybedal og Iratxe Landa Mata 2013. *Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012 – Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. TØI rapport 1295/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fosser, Stein og Petter Dybedal 1997. *Minibusser – bruksmonster og kjørelengder*. Arbeidsdokument TRU 0719/1997. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukås, Kjetil 2016. *Transportytelser for godsskip i norske farvann 2010–2015*. TØI rapport 1513/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukås, Kjetil 2019. *Transportytelser for godsskip 2010–2018*. TØI rapport 1729/2019. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng 2014. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hovi, Inger Beate 2014. *Transportytelser for skip i norske farvann*. TØI rapport 1369/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ingebrigtsen, Siv 1990. *Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsykel*. TØI rapport 0066/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lian, Jon Inge og Erik Ørbeck 1985. *Transportytelser på norsk område 1946–1984*. Notat 747. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lie, Thor 1983. *Motorsyklar og mopeder*. Notat 647. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Norges Taxiforbund 1998. *Taxi i tall og noen figurer*. Oslo: Norges Taxiforbund.
- Rekdal, Jens og Arne Rideng 1991. *Varebiler og kombinerte biler*. Arbeidsdokument TRU 0198/1991. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne 1993. *Reisevaneundersøkelsen på fly 1992*. TØI rapport 186/1993. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jon Martin Denstadli 1999. *Reisevaner på rutefly 1992–1998*. TØI rapport 441/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Petter Dybedal 2004. *Gjesteundersøkelsen 2004*. TØI rapport 753/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Rideng, Arne og Sverre Strand 2004. *Transportytelser for små godsbiler*. TØI rapport 720/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Samferdselsdepartementet 1975. *Om samferdselsstatistikken*. (Norges offentlige utredninger, NOU 1975:56). Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Skarstad, Odd 1994. *Tonnkem på norske veger ved utenrikstransporter*. Arbeidsdokument TRU/0371/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Stabæk, Knut 1987. *Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statistisk sentralbyrå 2002. *Innenlandske transportytelser 1946–2001*. Norges offisielle statistikk C 740. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå 2019. Transport med varebiler. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpsg>
- Vågane, Liva, Inge Brechan og Randi Hjorthol 2011. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, Liva og Rideng, Arne 2009. *Transportytelser i Norge 1946–2008*. TØI rapport 1046/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1972. *Revidering og revurdering av innenlandske godstransporters totale omfang 1970 og utvikling 1960–1970*. Notat x 5426. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1973. *Eie og bruk av moped og motorsykekel 1973*. Notat 261. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1976a. *Transportytelser på norske område 1946–1975*. Notat 302. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1976b. *Godstransporter i Norge 1946 og 1952. Utviklingen 1946–1974*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1980. *Transportytelser på norske område 1946–1978*. Notat 510. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1982. *Transportytelser på norske område 1946–1981*. Notat 615. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Østmoe, Knut og Kim Aastangen 1986. *Trafikkarbeid, kjørelengder og bensinforbruk for den norske personbilparken i perioden 1975–1985*. Arbeidsdokument. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tabeller

Tables

A: Transportytelser

Transport Performance

1946–2020:

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

1966–2020:

7. Godstransport i utenrikshandelen. Millioner tonn.
Goods transport in external trade. Million tonnes.
- 7b. Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område fordelt på eksport og import. 1985–2020. Millioner tonn.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2020. Million tonnes.
8. Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område. Millioner tonnkilometer.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. Million tonne-kilometres.
9. Samlede godstransporter på norsk område. Millioner tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. Million tonnes.
10. Samlet godstransportarbeid på norsk område. Milliarder tonnkilometer.
Total transport work carried out on Norwegian territory. Billion tonne-kilometres.

1973–2020:

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

1980–2020:

- 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering. Tusen enkeltreiser.
International Passenger Transport by Mode of Transport. Thousand Passengers. One-way Trips.

**B: Andre samferdselsrelevante data.
Other Relevant Data**

21. Registrert og framskrevet folkemengde. 1. januar 1950–2100. Tusen.
Population. Registered and projected 1 January 1950–2100. Thousand.
22. Antall førerkort etter kjønn. 31. desember 1980–2020.
Driving license by gender. 31 December 1980–2020.
23. Registrerte biler. 31. desember 1950–2020.
Registered Automobiles. 31 December 1950–2020.
24. Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1979–2020 (2015=100).
Consumer price index. Group indices for travel and transport. 1979–2020 (2015=100).
25. Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2020. Mill. liter.
Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2020. Million litres.
26. Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983 – 2020.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of road-user. 1983–2020.
27. Utslipp til luft etter kilde. 2020.
Emission to air by source. 2020.
28. Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2020. Årlig volumendring i prosent.
Gross domestic product and private consumption. 1979–2020. Percentage change in volume from preceding year.
- 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2020.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2020.
- 30: Persontransport i utvalgte land. Milliarder personkilometer. 2016.
Person transport in selected countries. Thousand million passenger-kilometers. 2016.
- 31: Godstransport i utvalgte land. Tusen millioner tonnkilometer. 2016.
Freight transport in selected countries. Thousand million tonne-kilometers. 2016.
- 32: Personbiler i utvalgte land. Personbiler i alt pr 1000 innbyggere. 2004–2019.
Passenger cars in selected countries. Total per 1 000 inhabitants. 2004–2019.

Tabeller

Del A

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2020. Millioner personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. 1946–2020. Million passengers.

| ÅR Year | SJØTRANSPORT Water transport | | | SKINNETRANSPORT Railway transport etc | | | | VEGTRANSPORT Road transport | | | | LUFTR. By Air | | SUM Total | | | |
|--------------------|---------------------------------|----------------------|----------------|--|---------------------------------------|---|----------------|---|------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------------------|----------------|-------------------------|---|---------------------|-------|
| | Bil-ferge Ferry | Andre ruter Other | I alt Total | NSB/ State rail-ways | Andre ¹ Other rail-ways | Sporveg Forst.b Suburb. rail-ways | I alt Total | Busser ²⁾ Buses and coaches | Drosjer Taxis | Utleie-biler Car hire | Person-biler Private cars | Motor-sykler Motor-cycles, mopeds | I alt Total | Innen-riks Dom-estic | Som del av utlandreise incl. intn. Dom. transfer | I alt ³⁾ | |
| 1946 | 6 | 8 | 14 | 44 | 0 | 205 | 249 | 74 | 31 | | 73 | 12 | 190 | 0 | | 453 | |
| 1960 | 12 | 10 | 22 | 41 | 0 | 138 | 179 | 279 | 50 | | 328 | 104 | 761 | 0 | | 962 | |
| 1965 | 17 | 8 | 25 | 34 | 0 | 103 | 137 | 308 | 52 | | 693 | 100 | 1 153 | 1 | | 1 316 | |
| 1970 | 28 | 8 | 36 | 29 | 0 | 91 | 120 | 323 | 53 | | 1 227 | 87 | 1 690 | 1 | | 1 847 | |
| 1975 | 36 | 8 | 44 | 33 | | 89 | 122 | 310 | 59 | | 1 708 | 75 | 2 152 | 2 | | 2 320 | |
| 1976 | 38 | 8 | 46 | 32 | | 89 | 121 | 312 | 59 | | 1 831 | 67 | 2 269 | 2 | | 2 438 | |
| 1977 | 40 | 8 | 48 | 33 | | 93 | 126 | 314 | 64 | | 1 932 | 67 | 2 377 | 3 | | 2 554 | |
| 1978 | 41 | 8 | 49 | 34 | | 96 | 130 | 316 | 65 | | 1 967 | 69 | 2 417 | 3 | | 2 599 | |
| 1979 | 42 | 8 | 50 | 35 | | 91 | 126 | 325 | 70 | | 2 024 | 69 | 2 488 | 3 | | 2 667 | |
| 1980 | 43 | 8 | 51 | 37 | | 95 | 132 | 332 | 71 | | 1 976 | 63 | 2 442 | 3 | | 2 628 | |
| 1981 | 43 | 8 | 51 | 38 | | 91 | 129 | 324 | 71 | | 2 010 | 65 | 2 470 | 3 | | 2 653 | |
| 1982 | 42 | 8 | 50 | 37 | | 87 | 124 | 301 | 72 | | 2 089 | 69 | 2 531 | 4 | | 2 709 | |
| 1983 | 42 | 8 | 50 | 35 | | 90 | 125 | 293 | 74 | | 2 191 | 72 | 2 630 | 4 | | 2 809 | |
| 1984 | 43 | 8 | 51 | 34 | | 85 | 119 | 288 | 77 | | 2 322 | 74 | 2 761 | 5 | | 2 936 | |
| 1985 | 45 | 7 | 52 | 34 | | 85 | 119 | 289 | 62 | 26 | 2 753 | 79 | 3 209 | 5 | | 3 385 | |
| 1986 | 46 | 7 | 53 | 35 | | 86 | 121 | 294 | 67 | 32 | 2 946 | 87 | 3 427 | 6 | | 3 607 | |
| 1987 | 47 | 7 | 54 | 36 | | 88 | 124 | 284 | 69 | 35 | 3 055 | 89 | 3 532 | 6 | | 3 716 | |
| 1988 | 46 | 7 | 53 | 34 | | 84 | 118 | 277 | 63 | 31 | 3 091 | 86 | 3 548 | 6 | | 3 725 | |
| 1989 | 46 | 7 | 53 | 34 | | 82 | 116 | 285 | 64 | 24 | 3 109 | 88 | 3 571 | 6 | | 3 746 | |
| 1990 | 47 | 7 | 54 | 34 | | 81 | 115 | 278 | 70 | 19 | 3 094 | 88 | 3 549 | 7 | | 3 725 | |
| 1991 | 47 | 7 | 54 | 33 | | 82 | 115 | 287 | 67 | 17 | 3 040 | 88 | 3 499 | 7 | | 3 675 | |
| 1992 | 44 | 7 | 51 | 36 | | 81 | 117 | 277 | 71 | 16 | 3 050 | 88 | 3 502 | 7 | | 3 676 | |
| 1993 | 39 | 8 | 47 | 37 | | 86 | 123 | 276 | 71 | 18 | 3 103 | 88 | 3 556 | 8 | | 3 733 | |
| 1994 | 38 | 8 | 46 | 38 | | 87 | 125 | 282 | 71 | 25 | 3 137 | 89 | 3 604 | 8 | | 3 782 | |
| 1995 | 36 | 8 | 44 | 40 | | 90 | 130 | 286 | 71 | 35 | 3 141 | 90 | 3 623 | 8 | | 3 805 | |
| 1996 | 36 | 8 | 43 | 41 | | 90 | 130 | 285 | 71 | 44 | 3 277 | 96 | 3 773 | 9 | | 3 956 | |
| 1997 | 37 | 8 | 45 | 45 | | 93 | 138 | 308 | 75 | 68 | 3 276 | 101 | 3 828 | 10 | | 4 021 | |
| 1998 | 37 | 8 | 46 | 47 | 1 | 101 | 150 | 312 | 77 | 94 | 3 366 | 110 | 3 959 | 10 | | 4 164 | |
| 1999 | 38 | 9 | 46 | 50 | 5 | 105 | 159 | 316 | 75 | 103 | 3 495 | 121 | 4 110 | 10 | | 4 326 | |
| 2000 | 38 | 9 | 46 | 51 | 5 | 103 | 159 | 320 | 73 | 106 | 3 504 | 138 | 4 141 | 10 | | 4 356 | |
| 2001 | 36 | 9 | 45 | 49 | 5 | 105 | 159 | 324 | 75 | 105 | 3 562 | 137 | 4 204 | 10 | | 4 417 | |
| 2002 | 37 | 9 | 46 | 46 | 4 | 103 | 153 | 319 | 72 | 99 | 3 651 | 138 | 4 279 | 9 | | 4 486 | |
| 2003 | 37 | 8 | 46 | 45 | 4 | 97 | 147 | 321 | 70 | 90 | 3 697 | 144 | 4 321 | 9 | | 4 522 | |
| 2004 | 38 | 8 | 46 | 46 | 5 | 91 | 141 | 329 | 70 | 80 | 3 785 | 147 | 4 410 | 9 | | 4 608 | |
| 2005 | 39 | 9 | 48 | 47 | 5 | 97 | 149 | 327 | 68 | 74 | 3 825 | 141 | 4 435 | 10 | | 4 641 | |
| 2006 | 40 | 9 | 49 | 48 | 6 | 102 | 156 | 329 | 68 | 75 | 3 948 | 144 | 4 564 | 10 | | 4 779 | |
| 2007 ¹⁾ | 41 | 9 | 50 | 49 | 7 | 104 | 161 | 338 | 62 | 79 | 4 064 | 147 | 4 690 | 10 | 1 | 12 | 4 912 |
| 2008 | 41 | 9 | 50 | 51 | 7 | 115 | 173 | 337 | 57 | 79 | 4 145 | 152 | 4 770 | 10 | 1 | 12 | 5 005 |
| 2009 | 41 | 9 | 50 | 50 | 7 | 118 | 175 | 346 | 55 | 78 | 4 188 | 157 | 4 825 | 10 | 1 | 12 | 5 061 |
| 2010 | 40 | 9 | 49 | 51 | 7 | 125 | 183 | 314 | 53 | 83 | 4 198 | 161 | 4 808 | 11 | 1 | 12 | 5 052 |
| 2011 | 42 | 10 | 52 | 51 | 8 | 137 | 195 | 322 | 55 | 93 | 4 267 | 165 | 4 901 | 11 | 2 | 13 | 5 161 |
| 2012 | 43 | 10 | 52 | 55 | 8 | 139 | 199 | 333 | 54 | 103 | 4 316 | 168 | 4 973 | 11 | 2 | 13 | 5 240 |
| 2013 | 42 | 10 | 53 | 59 | 8 | 144 | 211 | 340 | 54 | 110 | 4 369 | 171 | 5 044 | 11 | 2 | 13 | 5 320 |
| 2014 | 43 | 10 | 53 | 62 | 8 | 149 | 219 | 344 | 52 | 119 | 4 470 | 174 | 5 158 | 11 | 3 | 14 | 5 479 |
| 2015 | 43 | 11 | 55 | 65 | 8 | 160 | 233 | 356 | 51 | 125 | 4 590 | 176 | 5 299 | 10 | 3 | 13 | 5 600 |
| 2016 | 43 | 12 | 55 | 66 | 8 | 171 | 245 | 369 | 46 | 133 | 4 605 | 178 | 5 331 | 10 | 3 | 13 | 5 643 |
| 2017 | 44 | 12 | 56 | 65 | 8 | 182 | 255 | 396 | 48 | 147 | 4 693 | 178 | 5 462 | 10 | 3 | 13 | 5 788 |
| 2018 | 44 | 12 | 56 | 69 | 8 | 189 | 266 | 404 | 49 | 164 | 4 706 | 173 | 5 497 | 10 | 4 | 14 | 5 831 |
| 2019 | 43 | 12 | 55 | | 80 | 192 | 272 | 434 | 50 | 178 | 4 720 | 170 | 5 552 | 10 | 4 | 14 | 5 893 |
| 2020 | 28 | 7 | 35 | | 43 | 110 | 153 | 290 | 35 | 195 | 4 384 | 169 | 5 072 | 6 | 1 | 7 | 5 267 |

¹⁾ Fra 2019 inkluderes alle togstrekninger i denne kolonnen. From 2019 including all railways.

²⁾ Fra 2010 ikke inkludert all produksjon utenfor rute. From 2010 not including all charter transport.

³⁾ Fra 2007 inkludert innenlands lufttransport mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise. From 2007 including domestic air transport as part of international journey.

Tabell 2: Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. 1946–2020. Millioner personkilometer.
Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2020. Million passenger kilometres.

| ÅR | SJØTRANSPORT Water transport | | | SKINNETRANSPORT Railway transport etc. | | | VEGTRANSPORT Road transport | | | | | LUFT By Air | | SUM Total | | | | |
|--------------------|---------------------------------|-------------|-------|---|------------------|-----------------|--------------------------------|----------------------|---------|--------------|---------------|----------------------|--------|--------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--------|
| | Bil-ferge | Andre ruter | I alt | NSB/Vy | And- Re | Sporvei Forst.b | I alt | Busser ¹⁾ | Drosjer | Utleie Biler | Person- biler | Motor- sykler | I alt | | Innen- riks | Som del av utlandsreise | I alt ²⁾ | |
| Year | port trans- | serv. reg. | Total | ways rail- | Ways Other rail- | ways Suburb. | Total | coaches and Buses | Taxis | Car hire | Private cars | Motor-cycles, Mopeds | Total | Dom-estic | incl. intrn. transfer | | | |
| 1946 | 30 | 426 | 456 | 1 389 | 6 | 686 | 2 081 | 687 | 218 | | 1 053 | 93 | 2 051 | | | 3 | 4 591 | |
| 1960 | 62 | 498 | 560 | 1 749 | 6 | 499 | 2 254 | 2 776 | 376 | | 4 758 | 829 | 8 739 | | | 93 | 11 646 | |
| 1965 | 116 | 456 | 572 | 1 629 | 4 | 387 | 2 020 | 3 263 | 398 | | 10 053 | 798 | 14 512 | | | 280 | 17 384 | |
| 1970 | 195 | 436 | 631 | 1 498 | 4 | 428 | 1 930 | 3 726 | 429 | | 17 781 | 695 | 22 631 | | | 632 | 25 824 | |
| 1975 | 275 | 385 | 660 | 1 827 | 0 | 444 | 2 271 | 3 963 | 475 | | 26 311 | 604 | 31 353 | | | 1 021 | 35 305 | |
| 1980 | 321 | 339 | 660 | 2 250 | | 501 | 2 751 | 4 257 | 625 | | 30 436 | 501 | 35 819 | | | 1 475 | 40 705 | |
| 1981 | 311 | 323 | 634 | 2 286 | | 481 | 2 767 | 4 297 | 621 | | 30 146 | 518 | 35 582 | | | 1 535 | 40 518 | |
| 1982 | 300 | 301 | 601 | 2 118 | | 457 | 2 575 | 3 952 | 635 | | 30 504 | 550 | 35 641 | | | 1 626 | 40 443 | |
| 1983 | 296 | 317 | 613 | 2 048 | | 482 | 2 530 | 3 811 | 665 | | 31 112 | 572 | 36 160 | | | 1 797 | 41 100 | |
| 1984 | 308 | 309 | 617 | 2 070 | | 455 | 2 525 | 3 712 | 712 | | 32 050 | 592 | 37 066 | | | 1 929 | 42 137 | |
| 1985 | 323 | 320 | 643 | 2 112 | | 455 | 2 567 | 3 948 | 461 | 377 | 36 884 | 629 | 42 299 | | | 2 147 | 47 656 | |
| 1986 | 330 | 308 | 638 | 2 125 | | 463 | 2 588 | 3 878 | 493 | 471 | 39 483 | 698 | 45 023 | | | 2 301 | 50 550 | |
| 1987 | 327 | 305 | 632 | 2 086 | | 477 | 2 563 | 3 743 | 507 | 508 | 41 237 | 716 | 46 711 | | | 2 505 | 52 411 | |
| 1988 | 334 | 302 | 636 | 2 025 | | 434 | 2 459 | 3 901 | 464 | 452 | 42 038 | 691 | 47 545 | | | 2 548 | 53 188 | |
| 1989 | 339 | 305 | 644 | 2 038 | | 421 | 2 459 | 3 956 | 474 | 353 | 42 594 | 704 | 48 080 | | | 2 469 | 53 652 | |
| 1990 | 322 | 372 | 694 | 2 011 | | 419 | 2 430 | 3 890 | 523 | 278 | 42 696 | 705 | 48 092 | | | 2 665 | 53 881 | |
| 1991 | 340 | 389 | 729 | 2 067 | | 420 | 2 487 | 3 935 | 513 | 247 | 42 252 | 701 | 47 649 | | | 2 699 | 53 564 | |
| 1992 | 307 | 376 | 683 | 2 162 | | ↓ 349 | 2 511 | 3 945 | 545 | 237 | 42 390 | 704 | 47 821 | | | 2 946 | 53 961 | |
| 1993 | 283 | 401 | 684 | 2 218 | | 370 | 2 588 | 3 927 | 553 | 262 | 43 128 | 708 | 48 578 | | | 3 204 | 55 054 | |
| 1994 | 267 | 455 | 722 | 2 328 | | 375 | 2 703 | 3 956 | 561 | 367 | 43 605 | 709 | 49 197 | | | 3 397 | 56 019 | |
| 1995 | 252 | 426 | 678 | 2 300 | | 381 | 2 681 | 3 752 | 566 | 505 | 43 659 | 724 | 49 206 | | | 3 567 | 56 132 | |
| 1996 | 286 | 456 | 742 | 2 384 | | 419 | 2 803 | 4 117 | 570 | 642 | 45 217 | 768 | 51 312 | | | 3 918 | 58 776 | |
| 1997 | 296 | 499 | 795 | 2 514 | | 427 | 2 941 | 4 248 | 600 | 980 | 46 078 | 840 | 52 746 | | | 4 029 | 60 511 | |
| 1998 | 297 | 549 | 845 | 2 540 | | 62 | 469 | 3 071 | 4 212 | 1 359 | 47 294 | 924 | 54 402 | | | 4 242 | 62 560 | |
| 1999 | 297 | 559 | 856 | 2 674 | | 235 | 507 | 3 416 | 4 177 | 601 | 48 233 | 1 000 | 55 508 | | | 4 362 | 64 142 | |
| 2000 | 297 | 547 | 845 | 2 634 | | 223 | 496 | 3 353 | 4 141 | 583 | 1 535 | 49 055 | 1 044 | 56 358 | | | 4 415 | 64 970 |
| 2001 | 286 | 556 | 841 | 2 536 | | 228 | 508 | 3 272 | 4 105 | 609 | 1 522 | 50 226 | 1 086 | 57 548 | | | 4 257 | 65 918 |
| 2002 | 282 | 572 | 854 | 2 264 | | 227 | 498 | 2 989 | 4 125 | 580 | 1 429 | 51 478 | 1 098 | 58 710 | | | 4 030 | 66 582 |
| 2003 | 283 | 558 | 841 | 2 204 | | 216 | 476 | 2 896 | 4 005 | 575 | 1 300 | 52 127 | 1 142 | 59 149 | | | 3 799 | 66 685 |
| 2004 | 293 | 536 | 829 | 2 390 | | 244 | 458 | 3 092 | 4 231 | 571 | 1 165 | 52 606 | 1 172 | 59 745 | | | 4 043 | 67 709 |
| 2005 | 299 | 541 | 840 | 2 433 | | 252 | 518 | 3 203 | 4 312 | 556 | 1 071 | 52 400 | 1 170 | 59 509 | | | 4 142 | 67 693 |
| 2006 | 309 | 541 | 850 | 2 464 | | 329 | 508 | 3 300 | 4 258 | 552 | 1 084 | 53 302 | 1 201 | 60 397 | | | 4 294 | 68 841 |
| 2007 | 318 | 561 | 879 | 2 567 | | 343 | 535 | 3 445 | 4 268 | 665 | 1 143 | 54 866 | 1 216 | 62 158 | | | 4 408 | 71 502 |
| 2008 | 335 | 572 | 907 | 2 705 | | 354 | 572 | 3 631 | 4 360 | 636 | 1 151 | 55 956 | 1 260 | 63 363 | | | 4 521 | 72 989 |
| 2009 | 338 | 555 | 893 | 2 669 | | 343 | 588 | 3 601 | 4 452 | 624 | 1 132 | 56 536 | 1 318 | 64 062 | | | 4 496 | 73 597 |
| 2010 ¹⁾ | 338 | 591 | 929 | 2 666 | | 397 | 620 | 3 683 | 3 887 | 545 | 1 199 | 57 087 | 1 364 | 64 081 | | | 4 563 | 73 876 |
| 2011 | 347 | 628 | 975 | 2 641 | | 371 | 631 | 3 644 | 3 798 | 532 | 1 342 | 58 029 | 1 404 | 65 105 | | | 4 795 | 75 266 |
| 2012 | 350 | 629 | 979 | 2 673 | | 369 | 660 | 3 703 | 3 778 | 516 | 1 487 | 58 701 | 1 442 | 65 924 | | | 4 710 | 76 260 |
| 2013 | 349 | 651 | 1 001 | 2 821 | | 394 | 729 | 3 943 | 3 711 | 511 | 1 595 | 59 407 | 1 478 | 66 716 | | | 4 896 | 77 505 |
| 2014 | 358 | 654 | 1 012 | 2 957 | | 439 | 752 | 4 148 | 3 793 | 494 | 1 698 | 61 288 | 1 513 | 68 272 | | | 4 738 | 79 350 |
| 2015 | 361 | 639 | 1 000 | 3 079 | | 430 | 809 | 4 318 | 4 073 | 495 | 1 830 | 62 391 | 1 581 | 70 313 | | | 4 494 | 81 384 |
| 2016 | 353 | 720 | 1 073 | 3 238 | | 407 | 883 | 4 527 | 4 259 | 436 | 1 926 | 62 630 | 1 604 | 70 856 | | | 4 275 | 82 153 |
| 2017 | 362 | 778 | 1 141 | 3 111 | | 418 | 958 | 4 487 | 4 158 | 426 | 2 136 | 63 828 | 1 633 | 72 181 | | | 4 293 | 83 621 |
| 2018 | 360 | 832 | 1 191 | 3 250 | | 434 | 996 | 4 680 | 4 296 | 438 | 2 383 | 64 006 | 1 632 | 72 755 | | | 4 311 | 84 545 |
| 2019 | 343 | 755 | 1 098 | - | 3 676 | 1 001 | 4 677 | 4 550 | 451 | 2 586 | 64 171 | 1 634 | 73 392 | | | 4 197 | 84 964 | |
| 2020 | 226 | 307 | 533 | - | 1 798 | 530 | 2 328 | 2 841 | 312 | 2 822 | 59 624 | 1 664 | 67 262 | | | 2 456 | 72 956 | |

¹⁾ Fra 2010 ikke inkludert all produksjon utenfor rute. From 2010 not including all charter transport.

²⁾ Fra 2007 inkludert innenlands lufttransport mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise. From 2010 including domestic air transport as part of international journey.

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året, og reviderte tall. Adjusted estimates.

Tabell 3: Innenlands persontransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946–2020. Kilometer.
Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2020. Kilometres.

| ÅR Year | SJØTRANSPORT Water transport | | | SKINNETRANSPORT Railway transport etc | | | | VEGTRANSPORT Road transport | | | | LUFT By Air | SUM Total | | |
|-------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------|--|--------------------------|------------------------------|----------------|---|------------------|------------------------------|----------------------------------|---|----------------|-----|----|
| | Bil-ferge Ferry trans- port | Andre Ruter Other Reg. serv. | I alt Total | NSB/Vy State rail-ways | Andre Other rail-ways | Sporveg Suburb. rail-ways | I alt Total | Rute- biler Schedu- led trans- port | Drosjer Taxis | Utleie- biler Car hire | Person- biler Private cars | Motor- sykler Motor- cycles, mopeds | I alt Total | | |
| 1946 | 5 | 52 | 32 | 31 | 13 | 3 | 8 | 9 | 7 | | 14 | 8 | 11 | 429 | 10 |
| 1960 | 5 | 52 | 25 | 43 | 13 | 4 | 13 | 10 | 8 | | 15 | 8 | 11 | 465 | 12 |
| 1965 | 7 | 55 | 23 | 48 | 13 | 4 | 15 | 11 | 8 | | 15 | 8 | 13 | 560 | 13 |
| 1970 | 7 | 55 | 18 | 52 | 20 | 5 | 16 | 12 | 8 | | 14 | 8 | 13 | 484 | 14 |
| 1975 | 8 | 51 | 15 | 55 | | 5 | 19 | 13 | 8 | | 15 | 8 | 15 | 486 | 15 |
| 1980 | 7 | 44 | 13 | 60 | | 5 | 21 | 13 | 9 | | 15 | 8 | 15 | 461 | 15 |
| 1985 | 7 | 40 | 12 | 62 | | 5 | 22 | 14 | 7 | 15 | 13 | 8 | 13 | 429 | 14 |
| 1990 | 7 | 52 | 13 | 60 | | 5 | 21 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 409 | 14 |
| 1991 | 7 | 53 | 14 | 62 | | 5 | 22 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 413 | 15 |
| 1992 | 7 | 54 | 13 | 61 | | 4 | 22 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 418 | 15 |
| 1993 | 7 | 53 | 15 | 59 | | 4 | 21 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 426 | 15 |
| 1994 | 7 | 58 | 16 | 62 | | 4 | 22 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 425 | 15 |
| 1995 | 7 | 57 | 16 | 59 | | 4 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 425 | 15 |
| 1996 | 8 | 58 | 17 | 59 | | 5 | 21 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 433 | 15 |
| 1997 | 8 | 64 | 18 | 56 | | 5 | 21 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 13 | 424 | 15 |
| 1998 | 8 | 65 | 19 | 54 | 44 | 5 | 21 | 14 | 8 | 15 | 14 | 8 | 13 | 430 | 15 |
| 1999 | 8 | 65 | 19 | 54 | 52 | 5 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 433 | 15 |
| 2000 | 8 | 64 | 18 | 52 | 48 | 5 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 438 | 15 |
| 2001 | 8 | 65 | 19 | 51 | 51 | 5 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 447 | 15 |
| 2002 | 8 | 63 | 19 | 49 | 52 | 5 | 20 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 456 | 15 |
| 2003 | 8 | 66 | 18 | 49 | 50 | 5 | 20 | 12 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 435 | 15 |
| 2004 | 8 | 65 | 18 | 51 | 50 | 5 | 22 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 14 | 436 | 15 |
| 2005 | 8 | 59 | 18 | 51 | 50 | 5 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 13 | 435 | 15 |
| 2006 | 8 | 58 | 17 | 51 | 54 | 5 | 21 | 13 | 8 | 15 | 14 | 8 | 13 | 434 | 14 |
| 2007 | 8 | 61 | 17 | 52 | 48 | 5 | 21 | 13 | 11 | 15 | 14 | 8 | 13 | 432 | 14 |
| 2008 | 8 | 62 | 18 | 53 | 48 | 5 | 21 | 13 | 11 | 15 | 14 | 8 | 13 | 435 | 14 |
| 2009 | 8 | 62 | 18 | 53 | 48 | 5 | 21 | 13 | 11 | 15 | 14 | 8 | 13 | 432 | 14 |
| 2010 [↓] | 8 | 65 | 19 | 53 | 54 | 5 | 20 | 12 | 10 | 15 | 14 | 8 | 13 | 435 | 15 |
| 2011 | 8 | 66 | 19 | 52 | 48 | 5 | 19 | 12 | 10 | 15 | 14 | 9 | 13 | 435 | 15 |
| 2012 | 8 | 66 | 19 | 51 | 46 | 5 | 19 | 11 | 10 | 15 | 14 | 9 | 13 | 435 | 15 |
| 2013 | 8 | 63 | 19 | 48 | 51 | 5 | 19 | 11 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 435 | 15 |
| 2014 | 8 | 63 | 19 | 48 | 55 | 5 | 19 | 11 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 435 | 15 |
| 2015 | 8 | 57 | 18 | 47 | 54 | 5 | 19 | 11 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 436 | 15 |
| 2016 | 8 | 61 | 19 | 49 | 52 | 5 | 19 | 12 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 437 | 15 |
| 2017 | 8 | 65 | 20 | 48 | 52 | 5 | 18 | 11 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 438 | 14 |
| 2018 | 8 | 70 | 21 | 47 | 52 | 5 | 18 | 11 | 9 | 15 | 14 | 9 | 13 | 437 | 14 |
| 2019 | 8 | 63 | 20 | - | - | 5 | 17 | 10 | 9 | 15 | 14 | 10 | 13 | 436 | 14 |
| 2020 | 8 | 44 | 15 | - | - | 5 | 15 | 10 | 9 | 15 | 14 | 10 | 13 | 430 | 14 |

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året, og reviderte tall. *Adjusted estimates.*

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946–2020. Millioner tonn.

Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946–2020. Million tonnes.

| År | SJØTRANSPORT Water transport | | | | SKINNETRANSPORT Railway transport | | | | VEGTRANSPORT Road transport. | | | LUFT By air | SUM FASTLAND Total mainland | FRA KONT.SOKKELEN From the North Sea | | SUM Total | Skip i alt |
|--------------------------|--|--|---|----------------|--------------------------------------|---|---------------------------------|----------------|---------------------------------|------------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|---|------------------------------|------------------|---------------|
| | Bil- ferge Ferry trans- port | Andre ruter Other reg. serv. | Leie og egentr. For hire and on own account | I alt Total | Flø- Ting Timber floating | NSB ¹⁾ State rail- ways | Andre Other rail- ways | I alt Total | Små gods- biler Vans | Store gods- biler Lorries | I alt Total | | Total mainland | Skip By ship | Rør- transp. Pipelines | Total by ship | |
| 1946 | 2,5 | 1,7 | 6,1 | 10,3 | 1,9 | 4,7 | 0,7 | 5,4 | | | 58,1 | 0,0 | 75,7 | | | 75,7 | 10,3 |
| 1960 | 7,0 | 2,4 | 15,6 | 25,0 | 2,6 | 5,0 | 1,1 | 6,1 | | | 113,9 | 0,0 | 147,6 | | | 147,6 | 25,0 |
| 1970 | 15,0 | 2,3 | 30,7 | 48,0 | 0,6 | 7,4 | 0,3 | 7,7 | | | 170,5 | 0,0 | 226,8 | | | 226,8 | 48,0 |
| 1980 | 29,8 | 1,8 | 30,4 | 62,0 | 0,3 | 9,2 | 0,2 | 9,4 | | | 210,1 | 0,0 | 281,8 | 1,2 | | 283,0 | 63,2 |
| 1990 | 37,4 | 0,3 | 25,8 | 63,6 | | 6,7 | 0,1 | 6,8 | | | 231,0 | 0,0 | 301,4 | 17,4 | 21,1 | 340,0 | 81,0 |
| 2000 | 48,4 | | 29,9 | 78,3 | | 5,9 | | 5,9 | | | 258,3 | 0,0 | 342,5 | 31,2 | 65,0 | 438,7 | 109,5 |
| 2005 | 50,3 | | 33,5 | 83,8 | | 7,1 | 0 | 7,1 | 13,5 | 240,7 | 254,2 | 0,0 | 345,2 | 17,4 | 99,2 | 461,8 | 101,2 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 18,8 | | 5,8 | 24,6 | - | - | - | 6,1 | 18,2 | 261,0 | 279,2 | 0,0 | 309,9 | 3,1 | 108,0 | 421,2 | 27,9 |
| 2011 | 19,9 | | 6,5 | 26,4 | - | - | - | 6,8 | 18,2 | 250,9 | 269,1 | 0,0 | 302,3 | 1,1 | 99,0 | 402,4 | 27,5 |
| 2012 | 20,8 | | 6,9 | 27,7 | - | - | - | 7,9 | 18,2 | 246,2 | 264,4 | 0,0 | 300,1 | 0,1 | 107,0 | 407,2 | 27,8 |
| 2013 | 20,8 | | 6,8 | 27,6 | - | - | - | 8,5 | 18,2 | 265,7 | 283,9 | 0,0 | 320,1 | 0,2 | 97,0 | 417,3 | 27,8 |
| 2014 | 21,2 | | 6,9 | 28,1 | - | - | - | 8,1 | 18,2 | 288,6 | 306,8 | 0,0 | 343,0 | 0,0 | 97,0 | 440,1 | 28,1 |
| 2015 | 21,2 | | 6,3 | 27,5 | - | - | - | 9,3 | 16,1 | 265,8 | 281,9 | 0,0 | 318,8 | 0,1 | 100,2 | 419,1 | 27,6 |
| 2016 | 21,3 | | 6,3 | 27,6 | - | - | - | 9,3 | 16,1 | 264,0 | 280,1 | 0,0 | 317,1 | 0,1 | 101,7 | 418,9 | 27,7 |
| 2017 | 21,6 | | 6,8 | 28,4 | - | - | - | 10,0 | 16,1 | 250,7 | 266,8 | 0,0 | 305,3 | 0,1 | 109,1 | 414,5 | 28,5 |
| 2018 | 21,9 | | 6,8 | 28,7 | - | - | - | 10,8 | 10,6 | 249,7 | 260,3 | 0,0 | 299,8 | 0,1 | 105,6 | 405,5 | 28,7 |
| 2019 | 25,5 | | 7,0 | 32,5 | - | - | - | 11,9 | 10,6 | 239,9 | 250,5 | 0,0 | 295,0 | 0,0 | 103,7 | 398,7 | 32,5 |
| 2020 | 20,5 | | 6,9 | 27,4 | - | - | - | 12,0 | 10,6 | 239,2 | 249,8 | 0,0 | 189,2 | 0,0 | 119,0 | 408,2 | 27,4 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 18,8 | | 39,8 | 58,6 | - | - | - | 6,4 | 18,2 | 260,8 | 279,0 | 0,0 | 344,0 | 9,0 | 108,0 | 461,0 | 67,6 |
| 2011 | 19,9 | | 41,1 | 60,9 | - | - | - | 7,1 | 18,2 | 251,8 | 270,0 | 0,0 | 338,1 | 10,6 | 99,0 | 447,7 | 71,6 |
| 2012 | 20,8 | | 45,9 | 66,7 | - | - | - | 7,9 | 18,2 | 246,8 | 265,0 | 0,0 | 339,7 | 10,0 | 107,0 | 456,7 | 76,7 |
| 2013 | 20,8 | | 45,3 | 66,1 | - | - | - | 8,5 | 18,2 | 266,8 | 285,0 | 0,0 | 359,7 | 9,2 | 97,0 | 465,9 | 75,3 |
| 2014 | 21,2 | | 46,2 | 67,3 | - | - | - | 8,4 | 18,2 | 289,8 | 308,0 | 0,0 | 383,8 | 7,7 | 97,0 | 488,5 | 75,1 |
| 2015 | 21,2 | | 52,3 | 75,5 | - | - | - | 9,5 | 16,1 | 266,9 | 283,0 | 0,0 | 366,1 | 8,6 | 100,0 | 474,7 | 82,1 |
| 2016 | 21,3 | | 46,9 | 68,2 | - | - | - | 9,6 | 16,1 | 265,6 | 281,7 | 0,0 | 359,4 | 7,5 | 101,7 | 468,7 | 75,7 |
| 2017 | 21,6 | | 48,2 | 69,9 | - | - | - | 10,0 | 16,1 | 252,2 | 268,3 | 0,0 | 348,2 | 9,8 | 109,1 | 467,1 | 79,6 |
| 2018 | 21,9 | | 45,0 | 66,9 | - | - | - | 10,8 | 10,6 | 251,0 | 261,6 | 0,0 | 339,3 | 8,6 | 105,6 | 453,5 | 75,5 |
| 2019 | 25,5 | | 44,8 | 70,3 | - | - | - | 11,9 | 10,6 | 240,9 | 251,5 | 0,0 | 333,7 | 5,7 | 103,7 | 443,2 | 76,0 |
| 2020 | 21,0 | | 43,2 | 64,2 | - | - | - | 12,0 | 10,6 | 240,4 | 251,0 | 0,0 | 327,2 | 6,0 | 119,0 | 452,2 | 70,2 |

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002. ↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte, 1946–2020. Millioner tonnkilometer.
Domestic transport work of goods by mode of transport, 1946–2020. Million tonne-kilometres.

| År | SJØTRANSPORT Water transport | | | | SKINNETRANSPORT Railway transport. | | | | VEGTRANSPORT Road transport | | | LUFT By air | SUM FASTLAND Total mainland | FRA KONT. SOKKELEN From the North Sea | | SUM Total | Skip i alt Total by ship |
|---------------------------------|---------------------------------|------------------|----------------------|--------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-------|--------------------------------|-------------|--------|----------------|--------------------------------|--|------------|--------------|-----------------------------|
| | Bilferge | Andre ruter | Leie og | I alt | Fløting | NSB 1) | Andre | I alt | Små gods- | Store gods- | I alt | | | Skip | Rørtransp. | | |
| | Ferry transport | Other reg. serv. | For hire/own account | Total | Timber floating | State rail-ways | Other rail-ways | Total | Vans | Lorries | Total | | | By ship | Pipelines | | |
| 1946 | 13 | 610 | 2 056 | 2 679 | 244 | 674 | 13 | 687 | | | 481 | 0 | 4091 | | | 4 091 | 2 679 |
| 1960 | 35 | 871 | 4 948 | 5 854 | 337 | 1 033 | 23 | 1 056 | | | 1 493 | 1 | 8741 | | | 8 741 | 5 854 |
| 1970 | 105 | 970 | 9 178 | 10 253 | 84 | 1 441 | 7 | 1 448 | | | 3 194 | 5 | 14 984 | | | 14 984 | 10 253 |
| 1980 | 223 | 932 | 8 639 | 9 794 | 44 | 1 654 | 3 | 1 657 | | | 5 252 | 14 | 16 761 | 348 | | 17 109 | 10 142 |
| 1990 | 273 | 76 | 8 724 | 9 073 | | 1 630 | 2 | 1 632 | | | 8 231 | 19 | 18 955 | 4 313 | 3 290 | 26 558 | 13 386 |
| 2000 | 353 | | 13 186 | 13 539 | | 1 775 | | 1 775 | | | 13 017 | 19 | 28 350 | 13 042 | 7 667 | 49 194 | 26 581 |
| 2005 | 367 | | 14 928 | 15 295 | | 2 203 | 5 | 2 208 | 527 | 15 348 | 15 875 | 18 | 33 395 | 8 595 | 22 873 | 64 863 | 23 890 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 159 | | 1 726 | 1 885 | - | - | - | 1 571 | 836 | 16 340 | 17 176 | 16 | 20 648 | 1 751 | 24 432 | 49 351 | 3 636 |
| 2011 | 163 | | 2 240 | 2 404 | - | - | - | 1 614 | 836 | 16 128 | 16 965 | 16 | 20 999 | 611 | 23 303 | 46 840 | 3 014 |
| 2012 | 171 | | 2 583 | 2 754 | - | - | - | 1 718 | 836 | 16 979 | 17 816 | 16 | 22 304 | 70 | 24 070 | 48 034 | 2 824 |
| 2013 | 172 | | 2 339 | 2 511 | - | - | - | 1 770 | 836 | 18 337 | 19 173 | 13 | 23 467 | 75 | 20 910 | 46 188 | 2 586 |
| 2014 | 178 | | 2 626 | 2 803 | - | - | - | 1 666 | 836 | 19 103 | 19 939 | 16 | 24 424 | 21 | 24 504 | 50 711 | 2 825 |
| 2015 | 177 | | 2 715 | 2 892 | - | - | - | 1 841 | 740 | 18 570 | 19 310 | 16 | 24 058 | 42 | 25 359 | 51 269 | 2 934 |
| 2016 | 174 | | 2 636 | 2 809 | - | - | - | 1 955 | 740 | 18 515 | 19 255 | 15 | 24 035 | 51 | 25 838 | 51 816 | 2 861 |
| 2017 | 178 | | 2 584 | 2 762 | - | - | - | 2 093 | 740 | 18 731 | 19 471 | 16 | 24 341 | 47 | 27 751 | 53 873 | 2 809 |
| 2018 | 180 | | 2 628 | 2 808 | - | - | - | 2 031 | 492 | 18 866 | 19 357 | 11 | 24 208 | 31 | 26 344 | 52 364 | 2 839 |
| 2019 | 201 | | 2 486 | 2 687 | - | - | - | 2 106 | 492 | 19 389 | 19 881 | 10 | 24 685 | 0 | 27 900 | 54 443 | 2 687 |
| 2020 | 162 | | 2 389 | 2 550 | - | - | - | 2 181 | 492 | 19 288 | 19 719 | 10 | 24 460 | 0 | 31 010 | 55 470 | 2 550 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 159 | | 15 833 | 15 992 | - | - | - | 1 601 | 836 | 16 498 | 17 334 | 16 | 34 943 | 4 734 | 24 432 | 64 109 | 20 726 |
| 2011 | 163 | | 16 096 | 16 260 | - | - | - | 1 676 | 836 | 16 331 | 17 167 | 16 | 35 119 | 5 796 | 23 303 | 64 218 | 22 056 |
| 2012 | 171 | | 18 563 | 18 734 | - | - | - | 1 728 | 836 | 17 250 | 18 086 | 16 | 38 564 | 5 200 | 24 070 | 67 834 | 23 934 |
| 2013 | 172 | | 18 247 | 18 419 | - | - | - | 1 770 | 836 | 18 876 | 19 712 | 13 | 39 914 | 3 914 | 20 910 | 64 738 | 22 333 |
| 2014 | 178 | | 19 475 | 19 653 | - | - | - | 1 696 | 836 | 19 461 | 20 297 | 16 | 41 662 | 3 834 | 24 504 | 70 000 | 23 487 |
| 2015 | 177 | | 21 802 | 21 979 | - | - | - | 1 869 | 740 | 18 991 | 19 730 | 16 | 43 594 | 3 882 | 25 359 | 72 835 | 25 861 |
| 2016 | 174 | | 16 866 | 17 040 | - | - | - | 1 984 | 740 | 18 936 | 19 676 | 15 | 38 715 | 4 687 | 25 838 | 69 240 | 21 727 |
| 2017 | 178 | | 18 391 | 18 569 | - | - | - | 2 093 | 740 | 19 336 | 20 075 | 16 | 40 753 | 5 197 | 27 751 | 73 701 | 23 766 |
| 2018 | 180 | | 17 179 | 17 358 | - | - | - | 2 032 | 492 | 19 490 | 19 982 | 11 | 39 383 | 5 162 | 26 344 | 70 889 | 22 520 |
| 2019 | 201 | | 17 548 | 17 750 | - | - | - | 2 106 | 492 | 20 034 | 20 526 | 10 | 40 392 | 3 413 | 27 900 | 71 705 | 21 163 |
| 2020 | 162 | | 15 943 | 16 105 | - | - | - | 2 181 | 492 | 19 738 | 20 229 | 10 | 38 525 | 3 305 | 31 010 | 72 840 | 19 410 |

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002. ↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell 6: Innenlands godstransport. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte. 1946–2020. Kilometer.
Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2020. Kilometres.

| År Year | SJØTRANSPORT Water transport. | | | | SKINNETRANSPORT Railway transport. | | | | VEGTRANSPORT Road transport | | | LUFT By air | SUM FASTLAND Total mainland | FRA KONT. SOKKELEN From the North Sea | | SUM Total |
|---------------------------------|----------------------------------|-----------------|-------------------------|-------|---------------------------------------|---------------------|----------------|-------|--------------------------------|-----------------|-------|----------------|--------------------------------|--|------------|--------------|
| | Bilferge | Andre ruter | Leie og egentr. | I alt | Fløting | NSB ¹⁾ | Andre | I alt | Små godsbiler | Store godsbiler | I alt | | | Skip | Rørtransp. | |
| | Ferry transspor. | Other reg. serv | For hire/own account | Total | Timber floating | State rail- ways | Other railways | Total | Vans | Lorries | Total | | | By ship | Pipelines | |
| 1946 | 5 | 359 | 337 | 260 | 128 | 143 | 19 | 127 | | | 8 | | 54 | | | 54 |
| 1960 | 5 | 363 | 317 | 234 | 130 | 207 | 21 | 173 | | | 13 | 500 | 59 | | | 59 |
| 1970 | 7 | 422 | 299 | 214 | 140 | 195 | 23 | 188 | | | 19 | 455 | 66 | | | 66 |
| 1980 | 7 | 518 | 284 | 158 | 147 | 180 | 15 | 176 | | | 25 | 412 | 59 | 287 | | 60 |
| 1990 | 7 | 189 | 338 | 143 | | 243 | 20 | 240 | | | 36 | 500 | 63 | 247 | 156 | 78 |
| 2000 | 7 | | 441 | 173 | | 301 | | 301 | | | 50 | 475 | 83 | 418 | 118 | 112 |
| 2005 | 7 | | 446 | 183 | | 310 | | 311 | 39 | 64 | 62 | 587 | 97 | 494 | 231 | 140 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 8 | | 289 | 77 | | - | - | 257 | 46 | 63 | 62 | 557 | 67 | 531 | 226 | 111 |
| 2011 | 8 | | 345 | 91 | | - | - | 237 | 46 | 64 | 63 | 558 | 69 | 555 | 235 | 112 |
| 2012 | 8 | | 374 | 99 | | - | - | 217 | 46 | 69 | 67 | 558 | 74 | 701 | 225 | 114 |
| 2013 | 8 | | 344 | 91 | | - | - | 208 | 46 | 69 | 68 | 560 | 73 | 375 | 216 | 107 |
| 2014 | 8 | | 381 | 100 | | - | - | 205 | 46 | 66 | 65 | 556 | 71 | 532 | 253 | 111 |
| 2015 | 8 | | 431 | 105 | | - | - | 197 | 46 | 70 | 68 | 556 | 75 | 424 | 253 | 118 |
| 2016 | 8 | | 418 | 102 | | - | - | 209 | 46 | 70 | 69 | 556 | 78 | 512 | 254 | 119 |
| 2017 | 8 | | 380 | 97 | | - | - | 209 | 46 | 75 | 73 | 558 | 80 | 468 | 254 | 126 |
| 2018 | 8 | | 386 | 98 | | - | - | 187 | 46 | 76 | 74 | 566 | 81 | 607 | 250 | 125 |
| 2019 | 8 | | 355 | 83 | | - | - | 177 | 46 | 81 | 79 | 567 | 84 | - | 269 | 132 |
| 2020 | 8 | | 346 | 93 | | - | - | 182 | 46 | 80 | 79 | 566 | 85 | - | 261 | 136 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010↓ | 8 | | 398 | 273 | | - | - | 252 | 46 | 63 | 62 | 547 | 102 | 526 | 226 | 139 |
| 2011 | 8 | | 392 | 267 | | - | - | 237 | 46 | 65 | 64 | 530 | 104 | 547 | 235 | 143 |
| 2012 | 8 | | 404 | 281 | | - | - | 218 | 46 | 70 | 68 | 530 | 114 | 520 | 225 | 149 |
| 2013 | 8 | | 403 | 279 | | - | - | 208 | 46 | 71 | 69 | 430 | 111 | 425 | 216 | 139 |
| 2014 | 8 | | 422 | 292 | | - | - | 202 | 46 | 67 | 66 | 527 | 109 | 498 | 253 | 143 |
| 2015 | 8 | | 417 | 299 | | - | - | 196 | 46 | 71 | 70 | 537 | 119 | 451 | 254 | 153 |
| 2016 | 8 | | 360 | 250 | | - | - | 207 | 46 | 71 | 70 | 556 | 108 | 625 | 254 | 148 |
| 2017 | 8 | | 382 | 266 | | - | - | 209 | 46 | 77 | 75 | 558 | 117 | 530 | 254 | 158 |
| 2018 | 8 | | 382 | 259 | | - | - | 187 | 46 | 78 | 76 | 566 | 116 | 600 | 250 | 156 |
| 2019 | 8 | | 392 | 252 | | - | - | 177 | 46 | 83 | 82 | 567 | 121 | 599 | 269 | 162 |
| 2020 | 8 | | 369 | 251 | | - | - | 182 | 46 | 82 | 81 | 566 | 118 | 551 | 261 | 161 |

1) CargoNet AS fra 2002. CargoNet AS from 2002. ↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2020. Millioner tonn.
Goods transport in external trade. 1966–2020. Million tonnes.

| År Year | TIL/FRA FASTLANDET To/from the mainland | | | | | | OLJE/GASS-EKSPORT Export of oil/gas | | | SUM Total |
|------------|--|---------------------|-------------|---------------------|-----------------|----------------|--|-------------|----------------|--------------|
| | Skip Ship | Jernbane Railway | Veg Road | Fløting Floating | Fly Aircraft | I alt Total | Skip Ship | Rør Line | I alt Total | |
| 1966 | 26,7 | 1,3 | 1,5 | 0,2 | 0,0 | 29,7 | | | | |
| 1970 | 37,7 | 2,2 | 2,9 | 0,1 | 0,0 | 42,9 | | | | |
| 1975 | 36,4 | 1,7 | 3,1 | 0,1 | 0,0 | 41,3 | 4,7 | 2,8 | 7,5 | 48,8 |
| 1980 | 39,8 | 1,8 | 3,8 | 0,1 | 0,0 | 45,5 | 1,6 | 41,1 | 42,7 | 88,2 |
| 1981 | 36,1 | 1,7 | 3,8 | 0,1 | 0,0 | 41,7 | 3,5 | 36,2 | 39,7 | 81,4 |
| 1982 | 34,6 | 1,6 | 3,9 | 0,1 | 0,0 | 40,2 | 5,4 | 33,8 | 39,2 | 79,4 |
| 1983 | 34,5 | 1,5 | 4,3 | 0,0 | 0,0 | 40,3 | 10,9 | 33,4 | 44,3 | 84,6 |
| 1984 | 37,4 | 1,6 | 4,5 | 0,2 | 0,0 | 43,7 | 13,7 | 36,2 | 49,9 | 93,6 |
| 1985 | 37,8 | 1,8 | 4,6 | 0,3 | 0,0 | 44,5 | 18,2 | 33,7 | 51,9 | 96,4 |
| 1986 | 40,0 | 1,8 | 5,2 | 0,2 | 0,0 | 47,2 | 22,9 | 31,8 | 54,7 | 101,9 |
| 1987 | 38,2 | 1,8 | 5,6 | 0,2 | 0,0 | 45,8 | 31,7 | 36,0 | 67,7 | 113,5 |
| 1988 | 40,8 | 1,6 | 5,2 | 0,1 | 0,0 | 47,7 | 30,0 | 39,5 | 69,5 | 117,2 |
| 1989 | 43,1 | 1,4 | 5,5 | 0,1 | 0,0 | 50,1 | 44,7 | 42,6 | 87,3 | 137,4 |
| 1990 | 49,4 | 1,3 | 5,4 | 0,1 | 0,0 | 56,2 | 55,0 | 42,2 | 97,2 | 153,4 |
| 1991 | 49,5 | 1,3 | 5,2 | 0,1 | 0,0 | 56,1 | 56,5 | 45,1 | 101,6 | 157,7 |
| 1992 | 53,7 | 1,4 | 5,2 | 0,0 | 0,0 | 60,4 | 66,3 | 46,6 | 112,9 | 173,3 |
| 1993 | 55,3 | 1,3 | 5,2 | 0,0 | 0,0 | 61,8 | 74,2 | 45,0 | 119,2 | 181,0 |
| 1994 | 61,0 | 1,5 | 6,1 | 0,0 | 0,0 | 68,7 | 86,7 | 46,5 | 133,2 | 201,9 |
| 1995 | 63,4 | 1,5 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | 71,6 | 96,1 | 48,1 | 144,2 | 215,8 |
| 1996 | 66,0 | 1,5 | 6,6 | 0,0 | 0,1 | 74,1 | 111,6 | 55,5 | 167,1 | 241,2 |
| 1997 | 72,8 | 1,6 | 7,2 | 0,0 | 0,1 | 81,6 | 112,0 | 59,5 | 171,5 | 253,1 |
| 1998 | 72,1 | 1,7 | 7,7 | 0,0 | 0,1 | 81,5 | 108,1 | 57,6 | 165,7 | 247,2 |
| 1999 | 59,5 | 1,6 | 7,9 | 0,0 | 0,1 | 69,1 | 120,9 | 60,5 | 181,4 | 250,5 |
| 2000 | 59,1 | 1,7 | 8,2 | 0,0 | 0,1 | 69,0 | 130,0 | 60,7 | 190,7 | 259,7 |
| 2001 | 57,1 | 1,6 | 8,3 | 0,0 | 0,1 | 67,1 | 137,9 | 58,0 | 195,9 | 263,0 |
| 2002 | 58,6 | 1,6 | 8,7 | 0,0 | 0,1 | 68,9 | 128,4 | 73,7 | 202,1 | 271,0 |
| 2003 | 61,1 | 1,4 | 8,8 | 0,0 | 0,1 | 71,4 | 124,7 | 76,5 | 201,2 | 272,6 |
| 2004 | 63,6 | 1,4 | 9,6 | 0,0 | 0,1 | 74,7 | 120,8 | 79,0 | 199,8 | 274,5 |
| 2005 | 64,3 | 1,9 | 10,0 | 0,0 | 0,1 | 76,2 | 108,4 | 83,9 | 192,3 | 268,5 |
| 2006 | 63,6 | 1,7 | 10,8 | 0,0 | 0,1 | 76,2 | 99,2 | 84,7 | 183,9 | 260,1 |
| 2007 | 68,7 | 1,7 | 11,7 | 0,0 | 0,1 | 82,1 | 96,1 | 83,1 | 179,2 | 261,3 |
| 2008 | 70,2 | 1,6 | 11,6 | 0,0 | 0,1 | 83,6 | 89,5 | 88,3 | 177,8 | 261,4 |
| 2009 | 56,1 | 1,3 | 10,4 | 0,0 | 0,1 | 68,0 | 89,1 | 88,6 | 177,7 | 245,7 |
| 2010↓ | 66,4 | 1,6 | 11,5 | 0,0 | 0,1 | 79,6 | 80,2 | 87,7 | 167,9 | 247,5 |
| 2011 | 71,3 | 1,5 | 11,9 | 0,0 | 0,1 | 84,8 | 76,0 | 85,3 | 161,3 | 246,1 |
| 2012 | 71,3 | 1,5 | 12,8 | 0,0 | 0,2 | 85,7 | 72,2 | 93,4 | 165,6 | 251,3 |
| 2013 | 70,2 | 2,8 | 12,3 | 0,0 | 0,2 | 85,4 | 67,5 | 88,7 | 156,2 | 241,6 |
| 2014 | 71,0 | 3,0 | 12,6 | 0,0 | 0,2 | 86,7 | 69,1 | 89,6 | 158,7 | 245,4 |
| 2015 | 74,6 | 2,9 | 12,7 | 0,0 | 0,2 | 90,4 | 73,6 | 92,8 | 166,4 | 256,8 |
| 2016 | 73,7 | 2,9 | 12,9 | 0,0 | 0,2 | 89,7 | 78,1 | 93,9 | 172,0 | 261,7 |
| 2017 | 78,0 | 3,1 | 13,3 | 0,0 | 0,2 | 94,6 | 78,7 | 107,3 | 186,1 | 280,7 |
| 2018 | 81,0 | 3,0 | 13,5 | 0,0 | 0,2 | 97,6 | 74,8 | 95,3 | 170,1 | 267,7 |
| 2019 | 80,1 | 3,2 | 13,3 | 0,0 | 0,2 | 96,8 | 72,7 | 92,0 | 164,7 | 261,5 |
| 2020 | 81,8 | 2,8 | 13,4 | 0,0 | 0,2 | 98,3 | 84,1 | 94,7 | 178,8 | 277,0 |

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året, medregnet kabotasje. Adjusted estimates, incl. cabotage.

Tabell 7b: Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens transport på norsk område fordelt på eksport og import. 1985–2020. Millioner tonn.

Transport carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2020. Million tonnes.

| År Year | Skip Ship | | Veg Road | | Jernbane Railway | |
|------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | Import Import | Eksport Export | Import Import | Eksport Export | Import Import | Eksport Export |
| 1985 | 18,1 | 19,7 | 2,8 | 1,8 | 1,2 | 0,6 |
| 1986 | 20,1 | 19,9 | 3,2 | 2,0 | 1,2 | 0,6 |
| 1987 | 20,5 | 17,7 | 3,4 | 2,2 | 1,2 | 0,6 |
| 1988 | 18,8 | 22,0 | 3,0 | 2,2 | 1,1 | 0,5 |
| 1989 | 18,4 | 24,7 | 2,9 | 2,6 | 0,8 | 0,6 |
| 1990 | 19,6 | 29,8 | 2,8 | 2,6 | 0,8 | 0,6 |
| 1991 | 18,7 | 30,8 | 2,8 | 2,4 | 0,7 | 0,6 |
| 1992 | 18,5 | 35,3 | 2,8 | 2,4 | 0,8 | 0,6 |
| 1993 | 20,0 | 35,3 | 3,0 | 2,2 | 0,7 | 0,5 |
| 1994 | 22,2 | 38,8 | 3,7 | 2,5 | 0,9 | 0,6 |
| 1995 | 23,8 | 39,7 | 4,0 | 2,6 | 0,9 | 0,7 |
| 1996 | 23,8 | 42,2 | 4,2 | 2,4 | 0,8 | 0,6 |
| 1997 | 25,5 | 47,3 | 4,4 | 2,8 | 0,9 | 0,7 |
| 1998 | 27,0 | 45,1 | 4,7 | 3,0 | 0,9 | 0,8 |
| 1999 | 25,6 | 33,9 | 4,7 | 3,3 | 0,8 | 0,7 |
| 2000 | 24,8 | 34,3 | 4,9 | 3,2 | 0,9 | 0,8 |
| 2001 | 24,4 | 32,7 | 5,1 | 3,2 | 0,8 | 0,8 |
| 2002 | 23,3 | 35,2 | 5,4 | 3,3 | 0,7 | 0,9 |
| 2003 | 24,1 | 37,0 | 5,7 | 3,2 | 0,6 | 0,8 |
| 2004 | 26,1 | 37,5 | 6,2 | 3,5 | 0,6 | 0,8 |
| 2005 | 27,7 | 36,5 | 6,3 | 3,7 | 1,0 | 0,9 |
| 2006 | 25,7 | 37,8 | 6,7 | 4,0 | 1,0 | 0,8 |
| 2007 | 27,7 | 41,0 | 7,3 | 4,4 | 1,1 | 0,6 |
| 2008 | 26,2 | 44,0 | 7,1 | 4,5 | 1,2 | 0,5 |
| 2009 | 21,8 | 34,3 | 6,3 | 4,2 | 1,0 | 0,4 |
| 2010↓ | 25,6 | 40,8 | 6,8 | 4,7 | 0,9 | 0,6 |
| 2011 | 25,8 | 45,5 | 7,2 | 4,6 | 0,8 | 0,8 |
| 2012 | 26,0 | 45,3 | 7,5 | 5,3 | 0,6 | 0,9 |
| 2013 | 26,5 | 43,7 | 7,7 | 4,5 | 0,5 | 2,3 |
| 2014 | 25,9 | 45,0 | 7,7 | 4,9 | 0,5 | 2,5 |
| 2015 | 26,9 | 47,7 | 7,6 | 5,1 | 0,4 | 2,5 |
| 2016 | 26,6 | 47,2 | 7,8 | 5,0 | 0,4 | 2,5 |
| 2017 | 29,3 | 48,8 | 8,2 | 5,1 | 0,4 | 2,7 |
| 2018 | 31,2 | 49,8 | 8,2 | 5,3 | 0,4 | 2,6 |
| 2019 | 31,5 | 48,6 | 8,0 | 5,3 | 0,3 | 2,8 |
| 2020 | 30,3 | 51,5 | 8,0 | 5,4 | 0,4 | 2,5 |

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året, medregnet kabotasje. Adjusted estimates, incl. cabotage.

Tabell 8: Utenrikshandelen til/fra fastlandet og dens godstransportarbeid på norsk område. 1966–2020. Millioner tonnkilometer.

Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966–2020. Million tonne-kilometres.

| År Year | Skip Ship | Jernbane Railway | Veg Road | Fløting Floating | Fly Air craft | SUM Total | Import Import | Eksport Export |
|------------|--------------|---------------------|-------------|---------------------|------------------|--------------|------------------|-------------------|
| 1966 | 11 748 | 355 | 205 | 22 | 3 | 12 333 | | |
| 1970 | 17 040 | 540 | 371 | 22 | 5 | 17 978 | | |
| 1975 | 16 317 | 445 | 399 | 16 | 10 | 17 187 | | |
| 1976 | 16 988 | 364 | 382 | 10 | 3 | 17 747 | | |
| 1977 | 16 232 | 373 | 394 | 18 | 3 | 17 020 | | |
| 1978 | 16 601 | 387 | 422 | 13 | 3 | 17 426 | | |
| 1979 | 18 204 | 475 | 468 | 25 | 3 | 19 175 | | |
| 1980 | 17 642 | 511 | 487 | 11 | 3 | 18 654 | | |
| 1981 | 16 703 | 502 | 479 | 14 | 3 | 17 701 | | |
| 1982 | 15 804 | 476 | 490 | 7 | 3 | 16 780 | | |
| 1983 | 16 319 | 411 | 545 | 3 | 3 | 17 281 | | |
| 1984 | 17 674 | 440 | 567 | 40 | 4 | 18 725 | | |
| 1985 | 17 861 | 470 | 690 | 44 | 5 | 19 070 | | |
| 1986 | 18 544 | 496 | 842 | 35 | 6 | 19 923 | | |
| 1987 | 17 308 | 482 | 974 | 28 | 6 | 18 798 | | |
| 1988 | 19 510 | 426 | 962 | 11 | 8 | 20 917 | | |
| 1989 | 21 094 | 394 | 1 018 | 11 | 8 | 22 525 | | |
| 1990 | 24 648 | 358 | 999 | 8 | 7 | 26 021 | | |
| 1991 | 25 002 | 350 | 965 | 6 | 6 | 26 330 | 6 339 | 19 991 |
| 1992 | 27 762 | 377 | 963 | 1 | 6 | 29 109 | 6 278 | 22 831 |
| 1993 | 28 250 | 339 | 965 | 0 | 8 | 29 562 | 6 754 | 22 808 |
| 1994 | 31 108 | 387 | 1 136 | 0 | 9 | 32 640 | 7 576 | 25 064 |
| 1995 | 32 124 | 404 | 1 220 | 0 | 9 | 33 758 | 8 105 | 25 653 |
| 1996 | 33 738 | 391 | 1 224 | 0 | 11 | 35 364 | 8 137 | 27 227 |
| 1997 | 37 453 | 417 | 1 334 | 0 | 12 | 39 216 | 8 707 | 30 509 |
| 1998 | 36 496 | 454 | 1 423 | 0 | 13 | 38 385 | 9 199 | 29 186 |
| 1999 | 29 030 | 415 | 1 469 | 0 | 15 | 30 929 | 8 776 | 22 153 |
| 2000 | 29 039 | 457 | 1 512 | 0 | 16 | 31 024 | 8 587 | 22 437 |
| 2001 | 27 912 | 431 | 1 533 | 0 | 16 | 29 892 | 8 486 | 21 406 |
| 2002 | 29 194 | 414 | 1 613 | 0 | 15 | 31 237 | 8 183 | 23 053 |
| 2003 | 30 543 | 375 | 1 632 | 0 | 15 | 32 565 | 8 439 | 24 126 |
| 2004 | 31 439 | 370 | 1 783 | 0 | 16 | 33 608 | 9 126 | 24 482 |
| 2005 | 31 334 | 504 | 1 844 | 0 | 17 | 33 699 | 9 748 | 23 951 |
| 2006 | 31 554 | 464 | 1 992 | 0 | 18 | 34 028 | 9 224 | 24 804 |
| 2007 | 34 124 | 441 | 2 163 | 0 | 23 | 36 751 | 9 959 | 26 792 |
| 2008 | 35 579 | 435 | 2 150 | 0 | 21 | 38 186 | 9 512 | 28 674 |
| 2009 | 28 162 | 353 | 1 929 | 0 | 22 | 30 467 | 7 961 | 22 506 |
| 2010↓ | 34 541 | 420 | 2 121 | 0 | 24 | 37 111 | 13 700 | 23 411 |
| 2011 | 37 217 | 405 | 2 197 | 0 | 25 | 39 843 | 13 818 | 26 025 |
| 2012 | 37 181 | 394 | 2 370 | 0 | 29 | 39 974 | 13 942 | 26 032 |
| 2013 | 36 539 | 758 | 2 266 | 0 | 30 | 39 593 | 14 167 | 25 426 |
| 2014 | 37 095 | 800 | 2 328 | 0 | 33 | 40 256 | 13 906 | 26 350 |
| 2015 | 38 972 | 773 | 2 350 | 0 | 36 | 42 132 | 14 353 | 27 778 |
| 2016 | 38 520 | 781 | 2 379 | 0 | 37 | 41 717 | 14 221 | 27 496 |
| 2017 | 40 667 | 817 | 2 466 | 0 | 41 | 43 990 | 15 557 | 28 413 |
| 2018 | 42 112 | 797 | 2 492 | 0 | 40 | 45 441 | 16 445 | 28 996 |
| 2019 | 41 652 | 846 | 2 460 | 0 | 44 | 45 002 | 16 559 | 28 443 |
| 2020 | 42 639 | 758 | 2 488 | 0 | 40 | 45 925 | 16 014 | 29 911 |

↓ Nytt beregningsgrunnlag, fra og med dette året medregnet kabotasje. Adjusted estimates, incl. cabotage.

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966–2020. Millioner tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966–2020. Million tonnes.

| År Year | Skip Ship | Jernbane Railway | Veg Road | Fløting Floating | Rør Line | SUM Total |
|---------------------------------|--------------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|--------------|
| 1966 | 63 | 9 | 145 | 1 | | 219 |
| 1970 | 86 | 10 | 173 | 1 | | 270 |
| 1975 | 94 | 10 | 207 | 1 | | 312 |
| 1980 | 103 | 11 | 214 | 0 | | 329 |
| 1985 | 107 | 11 | 221 | 1 | 1 | 340 |
| 1990 | 130 | 8 | 236 | 0 | 21 | 396 |
| 1995 | 135 | 6 | 230 | 0 | 56 | 427 |
| 1996 | 146 | 6 | 251 | 0 | 65 | 468 |
| 1997 | 165 | 7 | 268 | 0 | 69 | 509 |
| 1998 | 171 | 8 | 272 | 0 | 67 | 518 |
| 1999 | 167 | 8 | 273 | 0 | 69 | 516 |
| 2000 | 169 | 8 | 266 | 0 | 65 | 508 |
| 2001 | 162 | 8 | 265 | 0 | 68 | 504 |
| 2002 | 168 | 7 | 262 | 0 | 72 | 509 |
| 2003 | 164 | 6 | 249 | 0 | 82 | 501 |
| 2004 | 168 | 8 | 263 | 0 | 91 | 529 |
| 2005 | 165 | 9 | 264 | 0 | 99 | 538 |
| 2006 | 165 | 9 | 270 | 0 | 99 | 543 |
| 2007 | 169 | 9 | 290 | 0 | 97 | 565 |
| 2008 | 169 | 10 | 313 | 0 | 103 | 594 |
| 2009 | 154 | 9 | 281 | 0 | 107 | 551 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 81 | 8 | 291 | 0 | 108 | 488 |
| 2011 | 71 | 8 | 282 | 0 | 99 | 460 |
| 2012 | 68 | 11 | 276 | 0 | 107 | 463 |
| 2013 | 75 | 12 | 297 | 0 | 97 | 480 |
| 2014 | 79 | 11 | 320 | 0 | 97 | 507 |
| 2015 | 79 | 12 | 295 | 0 | 100 | 486 |
| 2016 | 78 | 12 | 293 | 0 | 102 | 485 |
| 2017 | 80 | 13 | 280 | 0 | 109 | 482 |
| 2018 | 80 | 14 | 274 | 0 | 106 | 473 |
| 2019 | 78 | 15 | 264 | 0 | 104 | 461 |
| 2020 | 70 | 15 | 263 | 0 | 119 | 467 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 134 | 8 | 290 | 0 | 107 | 540 |
| 2011 | 143 | 9 | 282 | 0 | 99 | 532 |
| 2012 | 148 | 9 | 278 | 0 | 107 | 542 |
| 2013 | 145 | 11 | 297 | 0 | 97 | 551 |
| 2014 | 146 | 11 | 321 | 0 | 97 | 575 |
| 2015 | 157 | 12 | 296 | 0 | 100 | 565 |
| 2016 | 149 | 12 | 295 | 0 | 102 | 558 |
| 2017 | 158 | 13 | 282 | 0 | 109 | 562 |
| 2018 | 156 | 14 | 275 | 0 | 106 | 551 |
| 2019 | 156 | 15 | 265 | 0 | 104 | 540 |
| 2020 | 152 | 15 | 264 | 0 | 119 | 550 |

1) Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet.

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

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året, medregnet kabotasje. Adjusted estimates, incl. cabotage.

Tabell 10: Samlet godstransportarbeid på norsk område. 1966–2020.¹⁾ Milliarder tonnkilometer.

Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966–2020¹⁾ Billion tonne kilometres.

| År Year | Skip Ship | Jernbane Railway | Veg Road | Fløting Floating | Rør Line | SUM Total |
|---------------------------------|--------------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|--------------|
| 1966 | 20,1 | 1,6 | 2,6 | 0,2 | | 24,4 |
| 1970 | 27,3 | 2,0 | 3,6 | 0,1 | | 33,0 |
| 1975 | 26,2 | 2,0 | 5,0 | 0,1 | | 33,3 |
| 1980 | 27,8 | 2,2 | 5,7 | 0,1 | | 35,7 |
| 1985 | 29,7 | 2,2 | 7,1 | 0,1 | 0,2 | 39,3 |
| 1990 | 39,1 | 2,0 | 9,2 | 0,0 | 3,3 | 53,6 |
| 1995 | 45,9 | 2,1 | 10,9 | 0,0 | 8,8 | 67,7 |
| 2000 | 57,2 | 2,2 | 14,5 | 0,0 | 7,7 | 81,6 |
| 2001 | 55,8 | 2,4 | 14,8 | 0,0 | 11,5 | 84,4 |
| 2002 | 58,3 | 2,1 | 15,2 | 0,0 | 12,9 | 88,5 |
| 2003 | 57,5 | 1,9 | 15,7 | 0,0 | 18,7 | 93,8 |
| 2004 | 59,0 | 2,4 | 16,7 | 0,0 | 20,0 | 98,1 |
| 2005 | 57,1 | 2,7 | 17,7 | 0,0 | 22,9 | 100,4 |
| 2006 | 57,3 | 2,8 | 17,9 | 0,0 | 23,3 | 101,3 |
| 2007 | 59,3 | 2,9 | 18,4 | 0,0 | 22,6 | 103,2 |
| 2008 | 59,4 | 3,0 | 19,7 | 0,0 | 24,6 | 106,8 |
| 2009 | 51,7 | 2,9 | 18,0 | 0,0 | 25,3 | 97,9 |
| IKKE MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 32,4 | 2,0 | 19,3 | 0,0 | 24,4 | 78,1 |
| 2011 | 26,6 | 2,1 | 19,3 | 0,0 | 23,3 | 70,9 |
| 2012 | 24,6 | 2,5 | 20,1 | 0,0 | 24,1 | 71,2 |
| 2013 | 27,7 | 2,6 | 21,5 | 0,0 | 20,9 | 72,7 |
| 2014 | 30,5 | 2,5 | 22,3 | 0,0 | 24,5 | 79,8 |
| 2015 | 30,6 | 2,6 | 21,7 | 0,0 | 25,4 | 80,3 |
| 2016 | 30,0 | 2,8 | 21,6 | 0,0 | 25,8 | 80,3 |
| 2017 | 30,3 | 2,9 | 21,9 | 0,0 | 27,8 | 82,9 |
| 2018 | 30,4 | 2,8 | 21,8 | 0,0 | 26,3 | 81,4 |
| 2019 | 27,1 | 3,0 | 22,3 | 0,0 | 27,9 | 80,3 |
| 2020 | 25,6 | 2,9 | 22,2 | 0,0 | 31,0 | 81,7 |
| MEDREGNET KABOTASJE | | | | | | |
| 2010↓ | 55,3 | 2,0 | 19,5 | 0,0 | 24,4 | 101,2 |
| 2011 | 59,3 | 2,1 | 19,4 | 0,0 | 23,3 | 104,0 |
| 2012 | 61,1 | 2,1 | 20,5 | 0,0 | 24,1 | 107,8 |
| 2013 | 58,9 | 2,5 | 22,0 | 0,0 | 20,9 | 104,3 |
| 2014 | 60,6 | 2,5 | 22,6 | 0,0 | 24,5 | 110,2 |
| 2015 | 64,8 | 2,6 | 22,1 | 0,0 | 25,4 | 114,3 |
| 2016 | 60,2 | 2,8 | 22,1 | 0,0 | 25,8 | 110,9 |
| 2017 | 64,4 | 2,9 | 22,5 | 0,0 | 27,8 | 117,6 |
| 2018 | 64,6 | 2,8 | 22,5 | 0,0 | 26,3 | 116,3 |
| 2019 | 62,8 | 3,0 | 23,0 | 0,0 | 27,9 | 116,7 |
| 2020 | 62,0 | 2,9 | 22,7 | 0,0 | 31,0 | 118,7 |

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet

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

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell 11: Innenlands trafikkarbeid på veg. 1973–2020. Millioner kjøretøykilometer.
Domestic road traffic. 1973–2020. Million Vehicle-Kilometres.

| År | PERSONTRANSPORT.....Passenger transport..... | | | | | Sum | GODSTRANSPORT Goods transport | | Sum | TRANSPORT I ALT Total transport | |
|-------|---|------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---|--------|----------------------------------|------------------------------------|--------|------------------------------------|--------|
| | Rute- biler Schedu- led tr. | Drosjer Taxis | Utleie- biler Car hire | Person- Biler Private Cars | Motor- sykler Motor- cycles, mopeds | | Små gods- biler Vans | Store gods- biler Lorries | | %vekst % | growth |
| 1973 | 253 | 413 | | 10 901 | 641 | 12 208 | | | 1 791 | 13 999 | |
| 1974 | 257 | 400 | | 11 396 | 621 | 12 674 | | | 1 812 | 14 486 | 3,5 |
| 1975 | 263 | 384 | | 12 295 | 593 | 13 535 | | | 1 825 | 15 360 | 6,0 |
| 1976 | 270 | 384 | | 13 429 | 523 | 14 606 | | | 1 880 | 16 486 | 7,3 |
| 1977 | 278 | 393 | | 14 446 | 520 | 15 637 | | | 1 961 | 17 598 | 6,7 |
| 1978 | 282 | 403 | | 14 994 | 524 | 16 203 | | | 2 015 | 18 218 | 3,5 |
| 1979 | 285 | 411 | | 15 742 | 525 | 16 963 | | | 1 932 | 18 895 | 3,7 |
| 1980 | 292 | 417 | | 15 689 | 468 | 16 866 | | | 1 903 | 18 769 | -0,7 |
| 1981 | 301 | 417 | | 15 866 | 480 | 17 064 | | | 1 799 | 18 863 | 0,5 |
| 1982 | 292 | 423 | | 16 400 | 509 | 17 624 | | | 1 838 | 19 462 | 3,2 |
| 1983 | 301 | 435 | | 17 094 | 529 | 18 359 | | | 1 871 | 20 230 | 3,9 |
| 1984 | 304 | 456 | | 18 006 | 547 | 19 313 | | | 2 042 | 21 355 | 5,6 |
| 1985 | 309 | 354 | 171 | 19 619 | 579 | 21 033 | | | 2 177 | 23 210 | 8,7 |
| 1986 | 319 | 379 | 214 | 21 114 | 641 | 22 667 | | | 2 652 | 25 319 | 9,1 |
| 1987 | 327 | 390 | 231 | 22 171 | 655 | 23 774 | | | 2 855 | 26 629 | 5,2 |
| 1988 | 329 | 357 | 205 | 22 477 | 634 | 24 002 | | | 3 058 | 27 060 | 1,6 |
| 1989 | 332 | 364 | 160 | 22 869 | 645 | 24 371 | | | 3 143 | 27 514 | 1,7 |
| 1990 | 324 | 402 | 126 | 23 029 | 645 | 24 527 | | | 3 228 | 27 755 | 0,9 |
| 1991 | 321 | 394 | 112 | 22 891 | 641 | 24 360 | | | 3 313 | 27 673 | -0,3 |
| 1992 | 330 | 420 | 108 | 22 899 | 641 | 24 397 | | | 3 398 | 27 795 | 0,4 |
| 1993 | 338 | 425 | 119 | 23 235 | 641 | 24 758 | | | 3 482 | 28 240 | 1,6 |
| 1994 | 350 | 431 | 167 | 23 581 | 636 | 25 165 | | | 3 607 | 28 772 | 1,9 |
| 1995 | 332 | 435 | 230 | 23 698 | 644 | 25 338 | | | 3 795 | 29 133 | 1,3 |
| 1996 | 337 | 438 | 292 | 24 658 | 676 | 26 401 | | | 3 860 | 30 261 | 3,9 |
| 1997 | 344 | 462 | 445 | ↓23 549 | 732 | 25 532 | | | ↓7 485 | 33 016 | 9,1 |
| 1998 | 343 | 471 | 618 | 24 144 | 796 | 26 372 | | | 7 700 | 34 073 | 3,2 |
| 1999 | 342 | 462 | 680 | 24 577 | 854 | 26 916 | | | 7 838 | 34 754 | 2,0 |
| 2000 | 342 | 449 | 698 | 24 989 | 891 | 27 369 | | | 7 976 | 35 345 | 1,7 |
| 2001 | 341 | 469 | 692 | 25 611 | 926 | 28 039 | | | 8 154 | 36 193 | 2,4 |
| 2002 | 343 | 446 | 650 | 26 443 | 962 | 28 844 | | | 8 435 | 37 279 | 3,0 |
| 2003 | 341 | 442 | 591 | 26 989 | 1 004 | 29 367 | | | 8 583 | 37 950 | 1,8 |
| 2004 | 353 | 439 | 529 | 27 602 | 1 035 | 29 958 | | | 8 751 | 38 709 | 2,0 |
| 2005 | 344 | 437 | 487 | 28 376 | 1 057 | 30 701 | 7 407 | 1 607 | 9 014 | 39 716 | 2,6 |
| 2006 | 340 | 444 | 493 | 28 861 | 1 087 | 31 224 | 7 557 | 1 610 | 9 167 | 40 391 | 1,7 |
| 2007 | 338 | 672 | 520 | 29 744 | 1 126 | 32 400 | 7 596 | 1 648 | 9 243 | 41 643 | 3,1 |
| 2008 | 337 | 639 | 523 | 30 134 | 1 166 | 32 799 | 7 605 | 1 780 | 9 385 | 42 185 | 1,3 |
| 2009 | 350 | 630 | 515 | 30 582 | 1 219 | 33 295 | 7 445 | 1 668 | 9 113 | 42 409 | 0,5 |
| 2010↓ | 349 | 585 | 545 | 30 990 | 1 260 | 33 729 | 7 390 | 1 756 | 9 146 | 42 875 | 1,1 |
| 2011 | 356 | 589 | 610 | 31 526 | 1 296 | 34 378 | 7 382 | 1 746 | 9 128 | 43 506 | 1,5 |
| 2012 | 366 | 577 | 676 | 31 862 | 1 331 | 34 812 | 7 541 | 1 874 | 9 415 | 44 227 | 1,7 |
| 2013 | 367 | 589 | 725 | 32 284 | 1 363 | 35 329 | 7 467 | 1 959 | 9 426 | 44 754 | 1,2 |
| 2014 | 363 | 533 | 782 | 33 064 | 1 395 | 36 136 | 7 364 | 2 005 | 9 369 | 45 505 | 1,7 |
| 2015 | 354 | 524 | 826 | 33 988 | 1 433 | 37 126 | 7 364 | 1 993 | 9 356 | 46 483 | 2,1 |
| 2016 | 382 | 517 | 875 | 34 305 | 1 475 | 37 555 | 7 308 | 1 844 | 9 151 | 46 706 | 0,5 |
| 2017 | 378 | 502 | 971 | 34 701 | 1 499 | 38 052 | 7 323 | 1 854 | 9 177 | 47 229 | 1,1 |
| 2018 | 360 | 510 | 1 083 | 34 705 | 1 496 | 38 154 | 7 342 | 1 820 | 9 162 | 47 316 | 0,2 |
| 2019 | 357 | 518 | 1 175 | 34 692 | 1 495 | 38 237 | 7 347 | 1 837 | 9 184 | 47 421 | 0,2 |
| 2020 | 324 | 366 | 1 283 | 31 999 | 1 519 | 35 490 | 7 138 | 1 909 | 9 048 | 44 538 | -6,1 |

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾ 1980–2020. Tusen enkeltreiser.

*International Passenger Transport by Mode of Transport.
Thousand Passengers 1980–2020. One-way Trips.*

| År Year | Sjøtransport Water transport | Lufttransport Air transport | Jernbane State railways | Rutebuss ¹⁾ Bus | Vegtransport ¹⁾ Road transport | Sum Total |
|------------|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------------|--|--------------|
| 1980 | 2 086 | 2 454 | 620 | | | |
| 1985 | 2 915 | 3 927 | 410 | | | |
| 1990 | 4 138 | 4 423 | 299 | | | |
| 1991 | 4 243 | 4 038 | 211 | | | |
| 1992 | 4 634 | 4 559 | 221 | | | |
| 1993 | 4 831 | 4 842 | 238 | | | |
| 1994 | 5 121 | 5 343 | 168 | | | |
| 1995 | 5 006 | 5 572 | 134 | | 17 800 | 28 512 |
| 1996 | 5 394 | 6 299 | 130 | | 19 000 | 30 823 |
| 1997 | 5 769 | 7 154 | 110 | | 20 300 | 33 333 |
| 1998 | 6 032 | 7 590 | 116 | | 22 300 | 36 038 |
| 1999 | 6 107 | 7 991 | ↓376 | | 25 300 | 39 774 |
| 2000 | 6 160 | 8 129 | 376 | | 27 600 | 42 265 |
| 2001 | 6 044 | 8 112 | 519 | | 28 000 | 42 675 |
| 2002 | 6 260 | 8 301 | 518 | | 30 300 | 45 379 |
| 2003 | 6 300 | ↓9 486 | 505 | 300 | 30 400 | 46 991 |
| 2004 | 6 224 | 10 600 | 374 | 322 | 30 600 | 48 120 |
| 2005 | 6 460 | 11 759 | 286 | 264 | 32 000 | 50 769 |
| 2006 | 6 233 | 13 472 | 329 | 282 | 32 600 | 52 916 |
| 2007 | 6 272 | 14 777 | 675 | 226 | 33 500 | 55 450 |
| 2008 | 6 133 | 15 548 | 737 | 375 | 34 200 | 56 993 |
| 2009 | 5 633 | ↓14 780 | 508 | 377 | 36 500 | 57 732 |
| 2010 | 5 724 | 16 352 | 528 | 382 | 38 100 | 61 405 |
| 2011 | 5 776 | 18 035 | 541 | 379 | 38 800 | 63 878 |
| 2012 | 5 763 | 19 637 | 551 | 383 | 40 900 | 67 418 |
| 2013 | 5 702 | 20 685 | 489 | - | - | - |
| 2014 | 5 929 | 21 962 | 473 | - | - | - |
| 2015 | 6 063 | 22 182 | 497 | - | - | - |
| 2016 | 6 160 | 22 435 | 539 | - | - | - |
| 2017 | 6 204 | 22 738 | 593 | - | - | - |
| 2018 | 6 168 | 23 823 | 442 | - | - | - |
| 2019 | 6 365 | 24 259 | 497 | - | - | - |
| 2020 | 1 893 | ↓5 498 | 76 | | | |

1) Eksakte oppgaver for grensekryssende persontransport på veg finnes ikke. På grunnlag av Vegdirektoratets kjøretøytellinger ved grensen har TØI beregnet tall for årene 1995 – 2012, men disse beregningene har opphørt f.o.m. 2013. Personer i godsbiler og turbusser er ikke inkludert i tallene.

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates.

Tabeller

Del B

Tabell 21: Registrert og framskrevet¹⁾ folkemengde. 1. januar 1950–2100. Tusen.
Population. Registered 1 January 1950–2020 and Projected 1 January 2021–2100.

| År Year | I alt Total | 16–66 år 16–66 years |
|------------|----------------|-------------------------|
| 1950 | 3 250 | 2 165 |
| 1960 | 3 568 | 2 251 |
| 1970 | 3 863 | 2 434 |
| 1975 | 3 998 | 2 517 |
| 1980 | 4 079 | 2 587 |
| 1985 | 4 146 | 2 678 |
| 1990 | 4 233 | 2 766 |
| 1995 | 4 348 | 2 829 |
| 2000 | 4 479 | 2 914 |
| 2005 | 4 606 | 3 031 |
| 2006 | 4 640 | 3 064 |
| 2007 | 4 681 | 3 102 |
| 2008 | 4 737 | 3 153 |
| 2009 | 4 799 | 3 206 |
| 2010 | 4 858 | 3 252 |
| 2011 | 4 920 | 3 297 |
| 2012 | 4 986 | 3 342 |
| 2013 | 5 051 | 3 388 |
| 2014 | 5 109 | 3 416 |
| 2015 | 5 166 | 3 447 |
| 2016 | 5 214 | 3 471 |
| 2017 | 5 258 | 3 492 |
| 2018 | 5 296 | 3 509 |
| 2019 | 5 328 | 3 525 |
| 2020 | 5 368 | 3 547 |
| 2025 | 5 499 | 3 601 |
| 2030 | 5 629 | 3 647 |
| 2035 | 5 750 | 3 638 |
| 2040 | 5 857 | 3 591 |
| 2045 | 5 941 | 3 578 |
| 2050 | 6 002 | 3 582 |
| 2060 | 6 074 | 3 559 |
| 2070 | 6 133 | 3 501 |
| 2080 | 6 197 | 3 450 |
| 2090 | 6 223 | 3 471 |
| 2100 | 6 254 | 3 486 |

1) Alternativ MMMM i SSB's "Framskriving av folkemengden 2020–2100".

According to Statistics Norway: Population projection, 2020–2100, alternative MMMM.

Kilde: SSB Befolkningsstatistikk.

Source: Population Statistics, Statistics Norway.

Tabell 22: Antall førerkort¹⁾ etter kjønn. 31. desember 1980–2020.
Driving License by Gender. 31 December 1980–2020.

| År Year | I alt Total | Menn Males | Kvinner Females |
|------------|----------------|---------------|--------------------|
| 1980 | 1 757 792 | 1 111 212 | 646 580 |
| 1985 | 2 128 583 | 1 270 557 | 858 026 |
| 1986 | 2 187 718 | 1 289 400 | 898 318 |
| 1987 | 2 252 574 | 1 315 941 | 936 633 |
| 1988 | 2 312 395 | 1 340 221 | 972 174 |
| 1989 | 2 368 534 | 1 362 825 | 1 005 709 |
| 1990 | 2 436 888 | 1 395 519 | 1 041 369 |
| 1991 | 2 503 480 | 1 426 948 | 1 076 532 |
| 1992 | 2 555 403 | 1 448 342 | 1 107 061 |
| 1993 | 2 602 211 | 1 467 441 | 1 134 770 |
| 1994 | 2 644 953 | 1 484 171 | 1 160 782 |
| 1995 | 2 680 352 | 1 497 108 | 1 183 244 |
| 1996 | 2 713 514 | 1 509 590 | 1 203 924 |
| 1997 | 2 748 579 | 1 522 820 | 1 225 759 |
| 1998 | 2 781 503 | 1 534 915 | 1 246 588 |
| 1999 | 2 757 462 | 1 511 719 | 1 245 743 |
| 2000 | 2 783 610 | 1 519 711 | 1 263 899 |
| 2001 | 2 812 765 | 1 529 077 | 1 283 688 |
| 2002 | 2 841 021 | 1 538 978 | 1 302 043 |
| 2003 | 2 870 651 | 1 549 866 | 1 320 785 |
| 2004 | 2 888 626 | 1 554 377 | 1 334 249 |
| 2005 | 2 924 180 | 1 566 538 | 1 357 642 |
| 2006 | 2 964 540 | 1 586 390 | 1 378 150 |
| 2007 | 2 991 287 | 1 596 392 | 1 394 895 |
| 2008 | 3 024 749 | 1 610 088 | 1 414 661 |
| 2009 | 3 060 709 | 1 624 466 | 1 436 243 |
| 2010 | 3 098 798 | 1 640 069 | 1 458 729 |
| 2011 | 3 136 962 | 1 655 511 | 1 481 451 |
| 2012 | 3 177 388 | 1 672 278 | 1 505 110 |
| 2013 | 3 198 802 | 1 686 276 | 1 512 526 |
| 2014 | 3 272 629 | 1 724 372 | 1 548 257 |
| 2015 | 3 348 476 | 1 763 277 | 1 585 199 |
| 2016 | 3 423 724 | 1 802 713 | 1 621 011 |
| 2017 | 3 497 340 | 1 841 733 | 1 655 607 |
| 2018 | 3 471 808 | 1 816 847 | 1 654 961 |
| 2019 | 3 468 870 | 1 816 963 | 1 651 907 |
| 2020 | 3 502 485 | 1 832 676 | 1 669 809 |

1) Alle førerkortklasser, også inkludert mopedførerbevis

Kilde: Statens Vegvesen, Veg- og kjøretøystatistikk. *Source: Directorate of Public Roads.*

Tabell 23: Registrerte biler. 31. desember 1950–2020. (Avrundet til nærmeste 500.)
Registered Automobiles. 31 December 1950–2020.

| År Year | Sum biler Total | Personbiler Passenger Cars | Herav elbiler El-vehicles | Lastebiler mv. Lorries | Varebiler mv. ²⁾ Vans | Busser Buses |
|------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|-----------------|
| 1950 | 118 500 | 65 000 | | 33 500 | 16 000 | 4 000 |
| 1955 | 208 000 | 122 000 | | 49 000 | 32 500 | 4 500 |
| 1960 | 340 000 | 225 500 | | 50 500 | 59 000 | 5 000 |
| 1965 | 558 500 | 435 500 | | 52 500 | 64 500 | 6 000 |
| 1970 | 835 500 | 694 000 | | 69 500 | 65 000 | 7 000 |
| 1975 | 1 101 000 | 953 500 | | 63 500 | 75 000 | 9 000 |
| 1980 | 1 398 000 | 1 233 500 | | 76 000 | 76 500 | 12 000 |
| 1985 | 1 763 500 | 1 514 000 | | 102 000 | 130 500 | 17 000 |
| 1990 | 1 942 500 | 1 613 000 | | 143 500 | 165 000 | 21 000 |
| 1995 | 2 066 500 | 1 684 500 | | 165 500 | 184 000 | 32 500 |
| 1996 | 2 053 500 | 1 661 000 | | 171 500 | 186 500 | 34 000 |
| 1997 | 2 170 000 | 1 758 000 | | 178 500 | 198 500 | 35 000 |
| 1998 | 2 213 500 | 1 786 500 | | 182 000 | 209 000 | 36 000 |
| 1999 | 2 253 500 | 1 813 500 | | 186 500 | 219 500 | 37 000 |
| 2000 | 2 303 000 | 1 852 000 | | 181 000 | 233 000 | 36 500 |
| 2001 | 2 335 000 | 1 873 000 | | 176 500 | 250 000 | 35 500 |
| 2002 | 2 364 500 | 1 899 500 | | 172 500 | 258 500 | 34 000 |
| 2003 | 2 404 000 | 1 933 500 | | 169 500 | 268 500 | 32 500 |
| 2004 | 2 458 000 | 1 978 000 | | 165 500 | 284 000 | 30 500 |
| 2005 | 2 523 000 | 2 029 000 | | 162 000 | 303 000 | 29 000 |
| 2006 | 2 599 500 | 2 084 000 | | 157 000 | 331 000 | 27 000 |
| 2007 | 2 694 000 | 2 155 000 | | 152 000 | 362 000 | 25 000 |
| 2008 | 2 744 000 | 2 197 000 | | 144 000 | 379 500 | 23 500 |
| 2009 | 2 790 000 | 2 244 000 | | 136 500 | 388 000 | 21 500 |
| 2010 | 2 856 000 | 2 308 500 | 2 000 | 129 500 | 397 500 | 20 500 |
| 2011 | 2 929 500 | 2 376 500 | 4 000 | 123 500 | 410 500 | 19 000 |
| 2012 | 3 004 500 | 2 443 000 | 8 000 | 118 500 | 424 500 | 18 000 |
| 2013 | 3 066 000 | 2 500 500 | 17 500 | 113 500 | 434 500 | 17 500 |
| 2014 | 3 123 500 | 2 555 500 | 38 500 | 109 000 | 442 000 | 17 000 |
| 2015 | 3 181 000 | 2 610 500 | 69 000 | 103 500 | 450 500 | 16 500 |
| 2016 | 3 239 000 | 2 663 000 | 97 500 | 98 000 | 461 500 | 16 500 |
| 2017 | 3 300 000 | 2 719 500 | 139 000 | 93 500 | 471 000 | 16 000 |
| 2018 | 3 317 000 | 2 752 000 | 195 500 | 72 500 | 477 000 | 15 500 |
| 2019 | 3 378 500 | 2 801 000 | 260 500 | 72 000 | 489 500 | 16 000 |
| 2020 | 3 392 500 | 2 810 500 | 340 000 | 70 500 | 496 000 | 15 500 |

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

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

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

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

Kilde: Vegdirektoratet og SSB. *Source: Norwegian Road Federation and Statistics Norway.*

Tabell 24: Konsumprisindeksen. Delindeks for reiser og transport. 1979–2020 (2015=100).
Consumer Price Index. Group Indices for Travel and Transport. 1979–2020 (2015=100).

| | Konsum- pris- indeksen i alt | Transport i alt | Kjøp av biler | Reservedeler og tilbehør | Drivstoff og smøre- midler | Vedlikehold og repara- sjon på verksted | Jernbane, T-bane og trikk | Buss og drosje | Fly | Båt |
|------|--|-----------------------------|----------------------|--|----------------------------------|--|---------------------------------|-------------------------|-----------------|-------------|
| | <i>Consumer price index, total</i> | <i>Transport, total</i> | <i>Motor car</i> | <i>Spare parts and accessories</i> | <i>Fuel and lubricants</i> | <i>Main- tenance and repair</i> | <i>Railway and tram</i> | <i>Bus and taxi</i> | <i>Aircraft</i> | <i>Ship</i> |
| 1979 | 25,9 | 21,9 | 30,6 | 30,5 | 17,6 | 15,1 | 16,4 | 11,8 | 22,2 | 11,9 |
| 1980 | 28,7 | 24,9 | 32 | 34,3 | 23,0 | 15,8 | 18,1 | 13,3 | 26,6 | 13,3 |
| 1981 | 32,6 | 28,1 | 33,2 | 37,7 | 27,0 | 17,8 | 22,5 | 17,2 | 29,7 | 17,0 |
| 1982 | 36,3 | 30,6 | 35,9 | 39,3 | 28,6 | 19,4 | 27,4 | 20,4 | 32,6 | 19,8 |
| 1983 | 39,4 | 33,4 | 40,0 | 39,1 | 30,6 | 20,8 | 30,5 | 22,9 | 36,6 | 23,7 |
| 1984 | 41,9 | 35,6 | 43,9 | 38,0 | 32,2 | 21,6 | 32,4 | 24,6 | 38,6 | 26,8 |
| 1985 | 44,2 | 37,1 | 47,0 | 38,2 | 32,3 | 22,9 | 34,5 | 26,2 | 41,4 | 28,0 |
| 1986 | 47,4 | 38,9 | 53,9 | 40,2 | 30,2 | 24,6 | 36,4 | 27,8 | 43,5 | 29,9 |
| 1987 | 51,6 | 43,3 | 62,0 | 43,9 | 32,3 | 27,8 | 39,8 | 30,6 | 45,9 | 31,8 |
| 1988 | 55,0 | 46,5 | 67,3 | 46,7 | 33,7 | 30,9 | 43,1 | 33,5 | 46,7 | 34,0 |
| 1989 | 57,5 | 48,9 | 69,6 | 48,7 | 36,1 | 32,6 | 46,4 | 35,7 | 50,4 | 37,2 |
| 1990 | 25,9 | 21,9 | 30,6 | 30,5 | 17,6 | 15,1 | 16,4 | 11,8 | 22,2 | 11,9 |
| 1991 | 61,9 | 54,0 | 71,7 | 50,8 | 45,5 | 35,2 | 51,8 | 39,0 | 56,7 | 42,0 |
| 1992 | 63,4 | 55,8 | 73,3 | 52,6 | 48,2 | 35,7 | 54,9 | 39,9 | 58,1 | 44,7 |
| 1993 | 64,8 | 58,6 | 78,6 | 54,6 | 50,6 | 36,9 | 55,3 | 41,2 | 59,9 | 45,7 |
| 1994 | 65,7 | 59,9 | 81,8 | 54,8 | 50,8 | 37,8 | 55,3 | 42,1 | 60,5 | 46,1 |
| 1995 | 67,3 | 62,4 | 84,9 | 56,0 | 53,6 | 39,6 | 55,5 | 44,3 | 63,0 | 47,1 |
| 1996 | 68,2 | 62,6 | 81,0 | 57,6 | 54,5 | 41,2 | 58,1 | 45,6 | 66,6 | 47,8 |
| 1997 | 69,9 | 64,9 | 82,9 | 59,0 | 58,4 | 43,3 | 58,4 | 46,8 | 69,2 | 46,8 |
| 1998 | 71,5 | 66,2 | 83,9 | 62,4 | 58,4 | 45,9 | 60,0 | 47,7 | 74,5 | 48,1 |
| 1999 | 73,2 | 68,1 | 83,6 | 65,1 | 62,4 | 48,5 | 62,8 | 50,0 | 77,2 | 51,4 |
| 2000 | 75,5 | 71,8 | 84,2 | 65,9 | 71,2 | 51,5 | 64,6 | 53,9 | 89,0 | 55,5 |
| 2001 | 77,7 | 73,9 | 87,0 | 67,9 | 65,4 | 54,9 | 67,2 | 58,7 | 106,4 | 58,9 |
| 2002 | 78,7 | 74,7 | 88,5 | 68,9 | 62,9 | 57,6 | 71,2 | 60,4 | 103,1 | 61,0 |
| 2003 | 80,7 | 75,5 | 88,1 | 69,4 | 64,6 | 59,9 | 73,5 | 64,6 | 96,6 | 63,2 |
| 2004 | 81,0 | 76,7 | 89,0 | 72,1 | 68,5 | 61,8 | 75,6 | 67,7 | 82,4 | 64,1 |
| 2005 | 82,3 | 80,0 | 90,4 | 78,2 | 74,5 | 64,8 | 79,0 | 68,5 | 89,8 | 69,1 |
| 2006 | 84,2 | 82,7 | 91,5 | 81,0 | 80,5 | 67,2 | 81,3 | 70,7 | 93,4 | 72,9 |
| 2007 | 84,8 | 84,2 | 91,9 | 82,6 | 82,5 | 72,0 | 83,5 | 72,3 | 94,6 | 77,9 |
| 2008 | 88,0 | 87,6 | 93,1 | 85,5 | 89,4 | 77,2 | 84,2 | 75,5 | 100,2 | 81,1 |
| 2009 | 89,9 | 88,9 | 94,9 | 89,4 | 85,2 | 81,4 | 87,3 | 80,0 | 98,7 | 83,3 |
| 2010 | 92,1 | 90,7 | 95,5 | 90,6 | 92,2 | 83,8 | 90,7 | 81,2 | 92,4 | 85,0 |
| 2011 | 93,3 | 92,9 | 96,5 | 91,6 | 101,0 | 86,8 | 93,1 | 82,2 | 90,9 | 79,7 |
| 2012 | 93,9 | 95,2 | 96,6 | 93,9 | 105,8 | 90,2 | 93,3 | 87,9 | 95,2 | 83,6 |
| 2013 | 95,9 | 96,5 | 96,6 | 94,6 | 105,6 | 93,3 | 94,9 | 91,2 | 95,6 | 87,9 |
| 2014 | 97,9 | 98,7 | 98,2 | 96,8 | 105,7 | 97,0 | 97,1 | 95,3 | 95,0 | 92,9 |
| 2015 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 2016 | 103,6 | 102,5 | 102,1 | 104,1 | 96,7 | 103,2 | 101,5 | 103,2 | 114,1 | 103,6 |
| 2017 | 105,5 | 105,1 | 104,5 | 105,7 | 103,3 | 105,2 | 101,2 | 106,2 | 108,5 | 110,5 |
| 2018 | 108,4 | 108,8 | 107,8 | 105,5 | 111,5 | 107,4 | 105,8 | 108,7 | 105,6 | 118,4 |
| 2019 | 110,8 | 112,1 | 109,3 | 107,1 | 112,1 | 110,3 | 112,2 | 111,8 | 117,0 | 123,4 |
| 2020 | 112,2 | 113,9 | 111,4 | 113,2 | 105,4 | 113,7 | 115,9 | 115,6 | 118,1 | 127,6 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Konsumprisindeksen. *Source: Statistics Norway, Consumer price index.*

Tabell 25: Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2020. Millioner liter.

Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2020. Million litres.

| År Year | Bilbensin Motor gasoline | Autodiesel - totalt ² Auto diesel - total | Autodiesel – avgiftspliktig Auto diesel - dutiable | Drivstoff til bil totalt Car fuel in total | Jetdrivstoff ¹ Jet fuel |
|------------|-----------------------------|---|--|--|---------------------------------------|
| 1975 | 1 544 | 694 | | | 332 |
| 1980 | 1 880 | 892 | | | 484 |
| 1985 | 2 150 | 1 137 | | | 592 |
| 1986 | 2 297 | 1 280 | | | 631 |
| 1987 | 2 376 | 1 328 | | | 664 |
| 1988 | 2 402 | 1 295 | | | 653 |
| 1989 | 2 409 | 1 267 | | | 662 |
| 1990 | 2 413 | 1 283 | | | 625 |
| 1991 | 2 346 | 1 302 | | | 596 |
| 1992 | 2 292 | 1 403 | | | 629 |
| 1993 | 2 288 | 1 548 | | | 602 |
| 1994 | 2 280 | 1 501 | | | 692 |
| 1995 | 2 252 | 1 622 | 955 | 3 207 | 681 |
| 1996 | 2 286 | 1 743 | 1 018 | 3 304 | 734 |
| 1997 | 2 248 | 1 774 | 1 051 | 3 299 | 796 |
| 1998 | 2 273 | 1 876 | 1 117 | 3 390 | 772 |
| 1999 | 2 256 | 1 931 | 1 293 | 3 549 | 901 |
| 2000 | 2 189 | 1 861 | 1 285 | 3 474 | 773 |
| 2001 | 2 271 | 2 014 | 1 403 | 3 674 | 769 |
| 2002 | 2 254 | 2 044 | 1 446 | 3 700 | 768 |
| 2003 | 2 229 | 2 122 | 1 521 | 3 750 | 671 |
| 2004 | 2 216 | 2 273 | 1 647 | 3 863 | 772 |
| 2005 | 2 139 | 2 432 | 1 778 | 3 917 | 813 |
| 2006 | 2 057 | 2 657 | 1 956 | 4 013 | 893 |
| 2007 | 1 950 | 2 967 | 2 163 | 4 113 | 894 |
| 2008 | 1 835 | 3 044 | 2 278 | 4 113 | 763 |
| 2009 | 1 714 | 3 047 | 2 332 | 4 046 | 876 |
| 2010 | 1 632 | 3 358 | 2 521 | 4 153 | 979 |
| 2011 | 1 489 | 3 462 | 2 622 | 4 111 | 933 |
| 2012 | 1 395 | 3 596 | 2 730 | 4 125 | 1 082 |
| 2013 | 1 307 | 3 737 | 2 816 | 4 123 | 1 098 |
| 2014 | 1 246 | 3 806 | 2 947 | 4 193 | 1 171 |
| 2015 | 1 177 | 3 922 | 3 041 | 4 218 | 1 124 |
| 2016 | 1 155 | 4 107 | 3 185 | 4 340 | 1 088 |
| 2017 | 1 121 | 4 007 | 3 109 | 4 230 | 1 130 |
| 2018 | 1 088 | 4 038 | 3 065 | 4 153 | 1 172 |
| 2019 | 1 028 | 3 920 | 2 999 | 4 028 | 1 118 |
| 2020 | 971 | 3 762 | 2 842 | 3 813 | 521 |

Angir Jetparafin f.o.m. 2012.

Angir Total av autodiesel og anleggsdiesel f.o.m. 1995. Tall korrigert tilbake til 2012 i forbindelse med publisering i 2021.

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Sal av petroleumsprodukt.

Source: Statistics Norway. Sales of petroleum products.

Tabell 26: Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1985–2020.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of roaduser. 1985–2020.

| År Year | Ulykker i alt All accidents | Drepte i alt Killed | I alt Total | Førere og passasjerer på Drivers and passengers of | | | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------|----------------|---|---|---------------------------------|----------------|-------------------|---------------------------------|-----------------|
| | | | | Bilførere Drivers of automob- iles | Bil- passasjerer Passengers of automobiles | Motor- sykkel Motor-cycle | Moped Moped | Sykkel Bicycle | Fot- gjengere Pedestrians | Andre Others |
| 1985 | 8 975 | 402 | 12 304 | 4 386 | 3 618 | 910 | 877 | 949 | 1 434 | 130 |
| 1990 | 8 801 | 332 | 12 218 | 5 142 | 3 415 | 544 | 830 | 961 | 1 242 | 84 |
| 1995 | 8 625 | 305 | 11 756 | 5 282 | 3 238 | 573 | 541 | 934 | 1 065 | 123 |
| 2000 | 8 440 | 341 | 11 662 | 5 613 | 3 125 | 703 | 390 | 795 | 951 | 85 |
| 2001 | 8 244 | 275 | 11 522 | 5 664 | 3 085 | 693 | 398 | 697 | 877 | 108 |
| 2002 | 8 724 | 310 | 12 395 | 6 041 | 3 325 | 721 | 526 | 796 | 862 | 124 |
| 2003 | 8 266 | 280 | 11 851 | 5 775 | 3 171 | 660 | 585 | 731 | 821 | 108 |
| 2004 | 8 425 | 257 | 12 121 | 5 899 | 3 219 | 640 | 715 | 716 | 854 | 78 |
| 2005 | 8 078 | 224 | 11 214 | 5 452 | 2 842 | 623 | 613 | 736 | 851 | 97 |
| 2006 | 7 925 | 242 | 11 126 | 5 445 | 2 783 | 648 | 577 | 731 | 867 | 75 |
| 2007 | 8 182 | 233 | 12 082 | 5 963 | 3 309 | 649 | 537 | 734 | 791 | 99 |
| 2008 | 7 726 | 255 | 10 868 | 5 371 | 2 793 | 634 | 494 | 662 | 820 | 94 |
| 2009 | 6 922 | 212 | 9 844 | 4 912 | 2 516 | 544 | 494 | 626 | 654 | 98 |
| 2010 | 6 434 | 208 | 9 130 | 4 637 | 2 373 | 510 | 353 | 557 | 597 | 103 |
| 2011 | 6 079 | 168 | 8 363 | 4 149 | 2 166 | 486 | 343 | 527 | 603 | 89 |
| 2012 | 6 154 | 145 | 8 195 | 4 176 | 2 014 | 468 | 360 | 509 | 558 | 110 |
| 2013 | 5 241 | 187 | 7 029 | 3 488 | 1 535 | 492 | 305 | 520 | 577 | 112 |
| 2014 | 4 972 | 147 | 6 438 | 3 070 | 1 283 | 551 | 279 | 567 | 563 | 125 |
| 2015 | 4 563 | 117 | 5 687 | 2 743 | 1 103 | 485 | 286 | 467 | 491 | 112 |
| 2016 | 4 374 | 135 | 5 539 | 2 676 | 1 137 | 494 | 239 | 490 | 406 | 97 |
| 2017 | 4 086 | 106 | 5 262 | 2 551 | 1 127 | 452 | 241 | 410 | 378 | 103 |
| 2018 | 3 898 | 108 | 4 941 | 2 462 | 949 | 482 | 174 | 410 | 376 | 88 |
| 2019 | 3 579 | 108 | 4 358 | 2 072 | 788 | 503 | 155 | 393 | 353 | 94 |
| 2020 | 3 585 | 93 | 4 436 | 2 005 | 797 | 538 | 164 | 458 | 304 | 170 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Veitrafikkulykker.

Source: Statistics Norway. Road traffic accidents.

Tabell 27: Utslipp til luft etter kilde. 2020. Tonn. *Emission to air by source. 2020. Tonnes.*

| | CO ₂ (1000 tonn) | SO ₂ | NM VOC | NOX | CO | Svevestøv - PM ₁₀ Particulates |
|--|--------------------------------|-----------------|--------|--------|---------|--|
| Olje- og gassutvinning <i>Oil and gas extraction</i> | 12 732 | 556 | 38 283 | 41 341 | 10 267 | 1 269 |
| Industri og bergverk <i>Manufacturing industries and mining</i> | 10 860 | 11 005 | 6 135 | 15 564 | 177 343 | 6 957 |
| Energiforsyning <i>Energy supply</i> | 1 616 | 2 094 | 2 109 | 2 284 | 9 000 | 1 496 |
| Oppvarming i andre næringer og husholdninger <i>Heating in other industries and households</i> | 304 | 504 | 18 097 | 1 441 | 97 659 | 14 596 |
| Veitrafikk <i>Road traffic</i> | 8 261 | 44 | 5 551 | 30 701 | 35 622 | 581 |
| Personbiler - bensin <i>Passenger cars - petrol</i> | 1 636 | 6 | 2 777 | 1 509 | 17 481 | 14 |
| Personbiler - diesel m.m. <i>Passenger cars - diesel</i> | 2 426 | 14 | 288 | 14 335 | 2 603 | 159 |
| Andre lette kjøretøy - bensin <i>Light duty vehicles - petrol</i> | 26 | - | 97 | 61 | 1 054 | 1 |
| Andre lette kjøretøy - diesel m.m. <i>Light duty vehicles - diesel</i> | 1 258 | 7 | 75 | 6 173 | 1 171 | 147 |
| Tunge kjøretøy - bensin <i>Heavy duty vehicles - petrol</i> | 6 | - | 46 | 65 | 55 | - |
| Tunge kjøretøy - diesel m.m. <i>Heavy duty vehicles - diesel etc.</i> | 2 779 | 16 | 216 | 8 358 | 3 621 | 157 |
| Motorsykler og mopeder <i>Motorcycles and mopeds</i> | 103 | - | 1 059 | 171 | 7 933 | 7 |
| Mopeder <i>Mopeds</i> | 27 | - | 992 | 29 | 1 704 | 97 |
| Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m. <i>Aviation, navigation, fishing, motor equip. etc.</i> | 7 110 | 1 433 | 12 369 | 50 885 | 83 014 | 2 540 |
| Jernbane <i>Railways</i> | 25 | 2 | 31 | 362 | 85 | 29 |
| Innenriks luftfart < 1000 m <i>Domestic aviation < 1000 m</i> | 200 | 21 | 230 | 773 | 1 116 | 8 |
| Innenriks luftfart > 1000 m <i>Domestic aviation > 1000 m</i> | 606 | 62 | 769 | 2 864 | 1 534 | 26 |
| Innenriks sjøfart - kysttrafikk m.m. <i>Navigation - coastal traffic etc.</i> | 2 771 | 1 030 | 3 207 | 27 537 | 4 409 | 1 370 |
| Fiske <i>Navigation - fishing</i> | 835 | 304 | 369 | 7 533 | 2 081 | 416 |
| Småbåter <i>Small boats</i> | 277 | 1 | 4 654 | 2 712 | 53 447 | 362 |
| Snøscooter <i>Snowmobiles</i> | 30 | - | 1 171 | 34 | 2 011 | 114 |
| Traktorer, anleggsmaskiner, andre motorredskaper: diesel <i>Tractors, construction machines and other motorized equipment: diesel</i> | 2 335 | 12 | 807 | 8 968 | 5 980 | 203 |
| Motorredskaper: bensin <i>Motorized equipment: petrol</i> | 32 | - | 1 132 | 103 | 12 351 | 10 |
| Jordbruk <i>Agriculture</i> | 111 | 21 | 12 660 | 7 736 | 2 844 | 1 662 |
| Andre kilder <i>Other</i> | 202 | 8 | 58 404 | 28 | 376 | 4 073 |

Utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart er ikke inkl. Does not include ocean transport and international air transport. Kilde: Statistisk sentralbyrå. Utslipp til luft av miljøgifter og svevestøv *Source: Statistics Norway. Emissions of climate gasses, toxins and particulate matter.*

Tabell 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2020. Årlig volumendring i prosent.
Gross domestic product and private consumption, 1979–2020. Percentage change in volume from preceding year.

| År Year | Bruttonasjonalprodukt Gross domestic product | Konsum i husholdninger Private consumption | |
|------------|---|---|------------------------|
| | | I alt Total | Transport Transport |
| 1979 | 4,4 | 4,1 | 8,6 |
| 1980 | 4,6 | 2,0 | 4,6 |
| 1981 | 1,6 | 0,1 | 2,8 |
| 1982 | 0,2 | 0,9 | 3,3 |
| 1983 | 4,0 | 2,0 | -1,9 |
| 1984 | 6,1 | 3,3 | 1,5 |
| 1985 | 5,6 | 9,7 | 23,8 |
| 1986 | 4,0 | 5,0 | 4,7 |
| 1987 | 1,8 | -0,8 | -14,1 |
| 1988 | -0,3 | -2,3 | -12,7 |
| 1989 | 1,0 | -0,8 | -6,8 |
| 1990 | 1,9 | 0,6 | 3,5 |
| 1991 | 3,1 | 2,2 | -1,6 |
| 1992 | 3,6 | 2,4 | 1,9 |
| 1993 | 2,8 | 2,4 | 2,4 |
| 1994 | 5,1 | 3,5 | 8,1 |
| 1995 | 4,2 | 4,0 | 2,0 |
| 1996 | 5,0 | 6,7 | 18,3 |
| 1997 | 5,3 | 3,3 | 0,7 |
| 1998 | 2,6 | 2,9 | 2,4 |
| 1999 | 2,0 | 3,7 | -0,2 |
| 2000 | 3,2 | 4,3 | 4,3 |
| 2001 | 2,1 | 2,2 | -2,0 |
| 2002 | 1,4 | 3,1 | 2,2 |
| 2003 | 0,9 | 3,1 | 0,4 |
| 2004 | 4,0 | 5,4 | 8,9 |
| 2005 | 2,6 | 4,3 | 3,5 |
| 2006 | 2,4 | 5,1 | 5,8 |
| 2007 | 3,0 | 5,6 | 10,9 |
| 2008 | 0,5 | 1,6 | -3,2 |
| 2009 | -1,7 | -0,2 | -4,4 |
| 2010 | 0,7 | 4,1 | 8,7 |
| 2011 | 1,0 | 2,3 | 3,9 |
| 2012 | 2,7 | 3,6 | 1,8 |
| 2013 | 1,0 | 2,7 | -0,4 |
| 2014 | 2,0 | 1,8 | -0,1 |
| 2015 | 2,0 | 2,4 | 2,7 |
| 2016 | 1,1 | 1,1 | 0,6 |
| 2017 | 2,3 | 2,3 | 3,5 |
| 2018 | 1,1 | 1,7 | -0,4 |
| 2019 | 0,9 | 1,3 | 0,2 |
| 2020 | -0,8 | -6,7 | -10,8 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Nasjonalregnskapsstatistikk.

Source: Statistics Norway. National accounts.

Tabell 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2020.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2020.

| År | Olje Oil | | Gass Gas | |
|------|---|---|---|---|
| | Mengde (Tusen tonn) Thousand tonnes | Transportarbeid (Mill. tonnkm) Million tonne-kilometres | Mengde (Tusen tonn) Thousand tonnes | Transportarbeid (Mill. tonnkm) Million tonne-kilometres |
| 1985 | | | 526 | 163 |
| 1986 | | | 3 304 | 1 024 |
| 1987 | | | 3 674 | 1 139 |
| 1988 | 1 905 | 219 | 3 971 | 1 231 |
| 1989 | 11 505 | 1 323 | 4 140 | 1 283 |
| 1990 | 17 090 | 2 055 | 3 984 | 1 235 |
| 1991 | 20 794 | 2 505 | 3 841 | 1 191 |
| 1992 | 25 583 | 3 071 | 4 758 | 1 475 |
| 1993 | 28 304 | 3 390 | 6 204 | 1 895 |
| 1994 | 33 429 | 4 049 | 9 334 | 2 732 |
| 1995 | 43 859 | 5 261 | 12 418 | 3 583 |
| 1996 | 46 800 | 5 131 | 18 291 | 4 086 |
| 1997 | 45 100 | 4 632 | 24 200 | 4 322 |
| 1998 | 39 700 | 4 136 | 27 600 | 4 264 |
| 1999 | 38 500 | 3 981 | 30 400 | 4 015 |
| 2000 | 36 700 | 3 485 | 28 300 | 4 182 |
| 2001 | 36 900 | 3 681 | 31 000 | 7 794 |
| 2002 | 36 700 | 3 601 | 34 800 | 9 282 |
| 2003 | 35 800 | 3 494 | 46 100 | 15 178 |
| 2004 | 41 200 | 4 721 | 49 700 | 15 270 |
| 2005 | 36 700 | 4 590 | 62 500 | 18 283 |
| 2006 | 33 700 | 4 529 | 65 500 | 18 765 |
| 2007 | 30 934 | 4 192 | 66 300 | 18 427 |
| 2008 | 28 786 | 3 827 | 74 400 | 20 727 |
| 2009 | 28 500 | 3 854 | 78 600 | 21 435 |
| 2010 | 25 500 | 3 465 | 81 700 | 20 967 |
| 2011 | 25 600 | 3 372 | 73 200 | 19 931 |
| 2012 | 23 900 | 3 115 | 83 300 | 20 955 |
| 2013 | 22 000 | 2 724 | 75 000 | 18 186 |
| 2014 | 21 300 | 2 845 | 75 600 | 21 659 |
| 2015 | 22 900 | 3 377 | 77 300 | 21 982 |
| 2016 | 26 000 | 3 813 | 76 000 | 22 025 |
| 2017 | 29 000 | 4 768 | 80 000 | 22 983 |
| 2018 | 26 000 | 4 518 | 79 000 | 21 826 |
| 2019 | 29 000 | 5 185 | 75 000 | 22 715 |
| 2020 | 44 000 | 9 383 | 75 000 | 21 627 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Innenlandske transportytelser

Source: Statistics Norway. Domestic transport performances

Tabell 30: Innenlands persontransport i utvalgte land. Milliarder personkilometer. 2018.
Inland person transport in selected countries. Billion passenger-kilometers. 2018.

| Land | Landkode | Bil Passenger cars | | Buss Buses and coaches | | Sporvei, bane Tram metro | | Jernbane Railways | |
|---------------|----------|-----------------------|----------------|---------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|----------------------|----------------|
| | | 2018 | 2017-18 (%) | 2018 | 2017-18 (%) | 2018 | 2017-18 (%) | 2018 | 2017-18 (%) |
| Belgia | BE | 107,3 | 0,4 | 13,5 | 1,2 | 1,4 | 0,0 | 10,7 | 3,3 |
| Bulgaria | BG | 57,2 | -0,7 | 9,9 | -6,3 | 1,1 | 1,4 | 1,5 | 2,9 |
| Tsjekkia | CZ | 78,0 | 4,9 | 18,1 | -0,7 | 10,7 | -0,1 | 10,2 | 8,7 |
| Danmark | DK | 60,7 | 1,1 | 7,1 | -2,6 | 0,4 | 3,2 | 6,2 | -1,4 |
| Tyskland | DE | 920,2 | 0,0 | 62,5 | 0,0 | 17,6 | 2,3 | 98,1 | 2,7 |
| Estland | EE | 13,3 | 2,0 | 2,8 | -0,8 | 0,1 | 13,8 | 0,4 | 13,9 |
| Irland | IE | 57,2 | 1,1 | 10,5 | 6,9 | 0,3 | 71,4 | 2,3 | 7,5 |
| Hellas | GR | 103,4 | 1,5 | 20,5 | 0,4 | 1,7 | 0,0 | 1,1 | -0,7 |
| Spania | ES | 340,6 | 2,3 | 32,2 | 5,5 | 8,7 | 14,2 | 28,4 | 3,3 |
| Frankrike | FR | 757,1 | 1,8 | 57,6 | 0,5 | 10,8 | 4,2 | 97,1 | -3,0 |
| Kroatia | HR | 25,6 | -2,3 | 3,8 | -7,4 | 0,6 | -5,2 | 0,7 | 1,5 |
| Italia | IT | 722,9 | -3,0 | 103,0 | 0,3 | 6,9 | -1,2 | 55,5 | 4,2 |
| Kypros | CY | 6,8 | 3,7 | 1,6 | 3,2 | - | - | - | - |
| Latvia | LV | 15,3 | 1,9 | 2,2 | 0,5 | 0,1 | -0,9 | 0,6 | 4,7 |
| Litauen | LT | 30,1 | -4,0 | 2,8 | 3,7 | - | - | 0,4 | 12,4 |
| Luxembourg | LU | 7,8 | 2,1 | 1,2 | 2,2 | 0,2 | - | 0,4 | 1,1 |
| Ungarn | HU | 63,9 | 5,4 | 18,9 | 3,0 | 2,7 | -11,1 | 7,8 | 0,5 |
| Malta | MT | 2,7 | 2,0 | 0,6 | 2,1 | - | - | - | - |
| Nederland | NL | 144,7 | 4,3 | 5,3 | 13,8 | 1,0 | 18,1 | 18,9 | 2,5 |
| Østerrike | AT | 78,5 | 3,2 | 10,3 | 6,3 | 7,2 | 0,0 | 13,2 | 4,3 |
| Polen | PL | 212,4 | 3,2 | 34,5 | -4,2 | 4,4 | 0,9 | 21,0 | 3,6 |
| Portugal | PT | 95,5 | 3,5 | 7,9 | 6,9 | 1,2 | 4,9 | 4,6 | 1,2 |
| Romania | RO | 103,8 | 6,7 | 19,9 | 9,7 | 8,7 | 9,7 | 5,6 | -1,5 |
| Slovenia | SI | 27,5 | 1,4 | 3,8 | 1,9 | - | - | 0,6 | -0,4 |
| Slovakia | SK | 28,5 | 1,2 | 6,2 | 5,3 | 0,3 | -1,4 | 3,8 | 1,0 |
| Finland | FI | 66,8 | 0,3 | 8,0 | -2,8 | 0,7 | 17,4 | 4,5 | 6,2 |
| Sverige | SE | 116,0 | -0,1 | 10,0 | 0,1 | 2,7 | 3,4 | 13,5 | 1,6 |
| Storbritannia | UK | 672,7 | 0,4 | 36,8 | -6,9 | 14,1 | -2,7 | 69,7 | 1,2 |
| Albania | AL | 10,9 | 8,1 | 1,3 | 5,8 | - | - | 0,0 | 12,5 |
| Montenegro | ME | 4,9 | 5,9 | 0,1 | 0,7 | - | - | 0,1 | 11,7 |
| Makedonia | MK | 7,5 | 3,9 | 1,3 | 2,5 | - | - | 0,1 | 6,8 |
| Serbia | RS | 30,2 | 0,7 | 10 | 7,2 | 0,6 | 2,5 | 0,3 | -8,0 |
| Tyrkia | TR | 229,4 | 5,2 | 88,3 | 0,9 | - | - | 5,6 | 21,8 |
| Island | IS | 5,8 | -12,7 | 0,9 | 2,2 | - | - | - | - |
| Norge | NO | 66,8 | 0,7 | 4,4 | 3,1 | 1,0 | 4,0 | 3,8 | 4,3 |
| Sveits | CH | 96,9 | 1,2 | 6,3 | 1,2 | 1,2 | -0,2 | 20,6 | -1,3 |

Kilde/source: EU transport in figures, Statistical pocketbook 2020.

Tabell 31: Innenlands godstransport i utvalgte land, Millioner tonnkilometer, 2016.
Inland freight transport in selected countries, Million tonne-kilometers, 2016.

| Land | Bane <i>Rail</i> | Veg <i>Road</i> | Innenlandske vannveier <i>Inland waterways</i> |
|---------------|---------------------|--------------------|---|
| Aserbajdsjan | 882 | 15 927 | - |
| Australia | - | - | - |
| Belgia | - | 12 506 | - |
| Bulgaria | 2 784 | 8 326 | 35 |
| Danmark | 164 | 12 561 | 22 |
| Estland | 674 | 1 553 | - |
| Finland | 6 464 | 26 329 | 119 |
| Frankrike | 20 506 | 156 434 | 3 963 |
| FYR Makedonia | 2 | 1 354 | - |
| Georgia | 2 963 | 683 | - |
| Hellas | - | 11 706 | - |
| Irland | 100 | 131 356 | - |
| Island | - | - | - |
| Israel | 1 052 | - | - |
| Italia | 21 797 | - | - |
| Japan | 21 721 | 157 786 | - |
| Korea | - | - | - |
| Kroatia | 934 | 4 199 | 13 |
| Latvia | 406 | 3 240 | - |
| Litauen | 3 772 | 3 184 | - |
| Luxembourg | 19 | 536 | - |
| Montenegro | 169 | 60 | - |
| Nederland | 471 | 32 963 | 13 221 |
| New Zealand | 3 619 | - | - |
| Norge | 2 697 | 13 668 | - |
| Polen | 38 431 | 130 259 | 501 |
| Portugal | 2 224 | 10 588 | - |
| Romania | 10 045 | 13 547 | 3 304 |
| Russland | 2 493 428 | 253 031 | 67 171 |
| Serbia | 531 | 626 | 56 |
| Slovakia | 780 | 6 291 | 1 |
| Slovenia | 629 | 2 310 | - |
| Spania | 6 611 | 154 619 | - |
| Storbritannia | 17 167 | - | - |
| Sveits | 10 685 | - | 40 |
| Sverige | 13 058 | 38 553 | - |
| Tsjekkia | 5 497 | 21 899 | 22 |
| Tyrkia | 12 346 | 262 739 | - |
| Tyskland | 42 663 | - | 7 947 |
| Ungarn | 1 991 | 12 075 | 6 |
| USA | 2 48 480 | - | - |
| Østerrike | 3 356 | 12 216 | 30 |
| EU * | 200 542 | 675 895 | 29 163 |
| OECD * | 2 972 834 | 1 080 832 | 25 851 |

Tall i kursiv er summen av tre kvartal, Numbers in italics are sum of three quarters.

*Sum inkl., bare land hvis tall er tilgjengelige, Aggregates only include countries for which data are available.

Kilde/source: International Transport Forum, Source: International Transport Forum.

Tabell 32: Personbiler i utvalgte land, Personbiler i alt pr 1000 innbyggere, 2005–2019.
Passenger cars in selected countries, Total per 1 000 inhabitants, 2005–2019.

| | 2005 | 2010 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Norge | 439 | 472 | 503 | 509 | 515 | 518 | 524 |
| Danmark | 354 | 390 | 421 | 430 | 439 | 448 | 456 |
| Finland | 463 | 536 | 590 | 605 | 617 | 629 | 643 |
| Sverige | 460 | 462 | 476 | 480 | 482 | 479 | 475 |
| Storbritannia | 468 | 453 | 465 | 470 | 472 | 474 | - |
| Belgia | 469 | 484 | 499 | 504 | 509 | 512 | 513 |
| Nederland | 435 | 466 | 478 | 483 | 489 | 495 | 500 |
| Frankrike | 477 | 487 | 486 | 480 | 477 | 475 | 479 |
| Spania | 464 | 476 | 482 | 493 | 505 | 515 | 521 |
| Italia | 596 | 614 | 620 | 630 | - | 652 | 662 |
| Sveits | 516 | 519 | 538 | 540 | 541 | 541 | 539 |
| Tyskland | 567 | 527 | 552 | 556 | 562 | 568 | 574 |
| Østerrike | 505 | 531 | 550 | 552 | 557 | 563 | - |
| Tsjekkia | 387 | 427 | 485 | 502 | 523 | 541 | 555 |
| Polen | 323 | 448 | 539 | 564 | 586 | 610 | 635 |
| Russland | 178 | 241 | - | - | - | - | - |
| Algerie | 58 | 76 | | | | | |
| Egypt | 27 | - | | | | | |
| Sør-Afrika | 97 | 112 | | | | | |
| Canada | 458 | 596 | 619 | 622 | 621 | 625 | 625 |
| USA | 783 | 614 | 353 | 351 | 343 | 340 | - |
| Mexico | 137 | 191 | | | | | |
| Puerto Rico | 565 | 621 | | | | | |
| Brasil | 141 | - | | | | | |
| Kina | 15 | 44 | | | | | |
| Sør-Korea | 231 | 276 | | | | | |
| India | 9 | - | | | | | |
| Japan | 447 | 453 | | | | | |
| Malaysia | 256 | 325 | | | | | |
| Australia | 534 | 556 | | | | | |
| New Zealand | 602 | 599 | | | | | |

 Kilde: UNECE. <http://unece.org/>

Source: UNECE.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no