



Transportytelser i Norge 1946–2021

Bjørge L. Flotve, Eivind Farstad

1929/2022



Tittel:	Transportytelser i Norge 1946–2021
Tittel engelsk:	Transport volumes in Norway 1946–2021
Forfattere:	Bjørge L. Flotve, Eivind Farstad
Dato:	12.2022
TØI-rapport:	1929/2022
Antall sider:	61
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISSN trykt:	0808-1190
ISBN elektronisk:	978-82-480-1985-5
ISBN trykt:	978-82-480-1986-2
Finansieringskilder:	Samferdselsdepartementet
TØIs p.nr.:	358 – Samferdselsstatistikk
Prosjektleder:	Bjørge L. Flotve
Kvalitetsansvarlig:	Ove Langeland
Fagfelt:	Regional utvikling og reiseliv
Emneord:	Godstransport, persontransport, statistikk, transportytelse

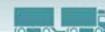
Kort sammendrag

Økningen i persontransportarbeidet fra koronaåret 2020 til 2021 er beregnet til 4,7 prosent. Sammenliknet med 2019 var persontransportarbeidet 10 prosent lavere i 2021. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk opp mest fra 2020 til 2021, med 9,4 prosent, men var fortsatt 41,6 prosent lavere enn før pandemien i 2019. Persontransportarbeid med personbil økte med 3,6 prosent fra 2020 til 2021, og var med det 3,7 prosent lavere enn i 2019. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 6,4 prosent fra 2020 til 2021, og var med det 1,4 prosent høyere sammenliknet med 2019. I 2021 var det sterkest vekst i veitransport med 7,3 prosent og sjøtransport med 6,1 prosent, mens godstransport med fly ble nesten halvert. Sammenliknet med 2019 var godstransportarbeidet i 2021 høyere på vei og bane, med hhv. 5,7 og 3,9 prosent, mens flytransporten ble mer enn halvert. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet opp med 6,9 prosent fra 2020 til 2021.

Summary

Domestic passenger travels in Norway increased by 4.7 per cent from 2020 to 2021. Compared to 2019, domestic passenger travels were 10 per cent lower in 2021. The increase in passenger transport volumes from 2020 to 2021 was highest for public transport, with 9.4 per cent, but was still 41.6 per cent lower compared to 2019. Road transport by passenger cars increased by 3.6 per cent from 2020 to 2021 and was only 3.7 per cent lower in 2021 compared to 2019. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 6.4 per cent from 2020 to 2021. Compared to 2019 the growth was 1.4 per cent. The amount of tonne kilometres transported by road increased by 7.3 per cent, and freight transported by sea increased by 6.1 per cent, while freight transport by air was almost halved from 2020 to 2021. Estimated freight transport, excluding cabotage, increased by 6.9 per cent from 2020 to 2021.

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.



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. I tillegg har vi i årets utgave fått med en tabell med utviklingen i korona-tiltak fra 2020 til i dag.

Rapporten inneholder også 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 2021 i sammendraget, og i kapittel 1 er det oversikt over definisjoner for en del av de viktigste begrepene som brukes.

Korona-pandemien og mobilitets- og kontaktbegrensende tiltak som har vært innført både nasjonalt og regionalt fra mars 2020, har satt sitt preg på transportytelsene også i 2021. I årets rapport har vi noe omfang henvist til dette i teksten, og for utviklingen i 2021 har vi også sett på utviklingen i forhold til før-korona året 2019. Utfyllende analyser av disse effektene ville imidlertid 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. I prosjektet publiseres også transportindikatorer som oppdateres månedlig, se egen nettside: <https://www.toi.no/transportindikatorer/>

Rapporten er skrevet av Eivind Farstad og Bjørg L. Flotve, hvorav sistnevnte er prosjektleder. Ellers rettes en takk til Geir Martin Pilskog hos Statistisk sentralbyrå, som har bidratt med viktig datagrunnlag for rapporten, og Hedda Strømstad som har foretatt viktige oppdateringer av godstransport på sjø. Trude Kvalsvik har stått for redigeringen, og rapporten er kvalitetssikret av Ove Langeland.

Oslo, desember 2022
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia J. Olsen
Avdelingsleder



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	20
3.1	Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11	20
3.1.1	Sjøtransport	20
3.1.2	Banetransport	20
3.1.3	Vegtransport	21
3.1.4	Lufttransport	23
3.2	Utenlandsreiser – tabell 12	24
3.2.1	Sjøtransport	24
3.2.2	Jernbanetransport	24
3.2.3	Vegtransport	24
3.2.4	Lufttransport	24
4	Datagrunnlag for godstransport.....	25
4.1	Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11.....	25
4.1.1	Sjøtransport	25
4.1.2	Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet.....	26
4.1.3	Jernbanetransport	26
4.1.4	Vegtransport	26
4.1.5	Lufttransport	27
4.2	Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10.....	27
	Litteratur	29
	Tabeller Tables	31
	Tabeller Del A	33
	Tabeller Del B	47

Transportytelser i Norge 1946–2021

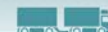
TØI rapport 1929/2022 • Forfatter: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad • Oslo 2022 • 61 sider

Økningen i persontransportarbeidet er fra koronaåret 2020 til 2021 beregnet til 4,7 prosent. Sammenliknet med 2019 var persontransportarbeidet 10 prosent lavere i 2021. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk opp mest fra 2020 til 2021, med 9,4 prosent, men var fortsatt 41,6 prosent lavere enn i 2019. Persontransportarbeid med personbil økte med 3,6 prosent fra 2020 til 2021, og var med det 3,7 prosent lavere enn i 2019. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 6,4 prosent fra 2020 til 2021, var med det 1,4 prosent høyere sammenliknet med 2019. Fra 2020 til 2021 var det sterkest vekst i vegtransport med 7,3 prosent og sjøtransport med 6,1 prosent, mens godstransport med fly ble nesten halvert. Sammenliknet med 2019 var godstransportarbeidet høyere på vei og bane i 2021, med hhv 5,7 og 3,9 prosent, mens flytransport mer enn halvert. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet opp med 6,9 prosent fra 2020 til 2021.

Hovedtrekk

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) hadde en vekst på 3,9 prosent i 2021, mot et fall på 0,7 prosent året før. Privat konsum i husholdningene økte med 4,8 prosent i 2021, og privat konsum til transport økte med 10,6 prosent i 2021. Det vil si at det var sterkere økning i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2021. Dette må sees som en følge av relativt høyere drivstoffpriser samtidig med lettelsener i innenlandske tiltak under Covid-19 pandemien sammenliknet med 2020, hvor det var omfattende bruk av hjemmekontor og reisebegrensninger.

Koronapandemien og medfølgende restriksjoner og tiltak har satt sterkt preg på utviklingen både innen person- og godstransport de siste to årene. Det har vært strenge mobilitetsreduserende restriksjoner for personer samtidig som at aktiviteter innen godstransport tidlig ble definert som samfunnskritiske. Det ble satt i verk sterke og strenge sosiale restriksjoner våren 2020 som påvirket persontransporten mye og momentant, og slike restriksjoner ble forlenget og til dels også forsterket i enkelte områder (spesielt rundt Oslo) tidlig i 2021. Restriksjonene har omfattet både reise-restriksjoner, sosial nedstengning og hjemmekontor. Når det nærmet seg sommeren 2021 ble restriksjonene gradvis lettet, men det var først våren 2022 at de siste sosiale



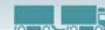
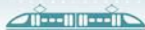
restriksjonene ble opphevet. Godstransporten ble på den annen side raskt definert som samfunnskritisk ved pandemiutbruddet, og forsyningslinjene ble opprettholdt. Det medførte at godstransporten bare gikk ned en svært begrenset periode, og at den ikke ble direkte berørt i like stor grad som persontransporten.

Økningen i utført persontransportarbeid er beregnet til 4,7 prosent fra 2020 til 2021, sammenliknet med en reduksjon på 14,1 prosent året før. Sammenliknet med året før koronautbruddet, det vil si 2019, var utført persontransportarbeid fortsatt 10 prosent lavere i 2021. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk mest opp fra 2020 til 2021, med 9,4 prosent, etter en reduksjon på 46,4 prosent fra 2019 til 2020. Sammenliknet med 2019 var dermed transportarbeidet med kollektive transportmidler 41,6 prosent lavere i 2021. Det var spesielt persontransportarbeidet på sjø og luft som økte fra 2020 til 2021, med henholdsvis 37,6 og 18,3 prosent, men persontransportarbeidet på begge disse transportformene ble mer enn halvert året før. Personbiltransporten økte kun 3,6 prosent fra 2020 til 2021, men denne transportformen hadde også den minste reduksjonen året før, med 7,1 prosent, og sammenliknet med 2019 var personbiltransporten kun 3,9 prosent lavere i 2021. Vegtransport sto i 2021 for i underkant av 92 prosent av persontransportarbeidet, bane hadde 3 prosent, fly i overkant av 4 prosent, og sjø under én prosent. Etter mange år med stabile andeler før 2020, førte koronarestriksjonene til en vridning av andelen fra sjø, bane og luft til vei, og det er transportarbeidet med personbil som har tatt en større andel.

Det var en økning i den innenlandske godstransporten fra 2020 til 2021, etter en reduksjon året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 6,4 prosent, medregnet kabotasje¹, sammenliknet med en reduksjon på 4,7 prosent året før. Det gir en økning i godstransportarbeidet fra 2019 til 2021 på 1,4 prosent. Det var sterkest vekst i veitransporten fra 2020 til 2021, med 7,3 prosent, og sammenliknet med 2019 hadde veitransporten økt med 5,4 prosent til 2021. Sjøtransporten hadde en vekst fra 2020 til 2021 på 6,1 prosent, og sammenliknet med før pandemien var sjøtransporten 3,9 prosent lavere i 2021 enn i 2019. Banetransporten hadde en marginal økning på 0,3 prosent fra 2020 til 2021, og var med det 3,9 prosent høyere enn i 2019, mens godstransporten med fly falt med 47,2 prosent fra 2020 til 2021, og var mer enn halvert sammenliknet med 2019. Alt i alt økte godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje med 6,9 prosent fra 2020 til 2021, sammenliknet med en reduksjon på 0,9 prosent året før. Det betyr at godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 5,9 prosent fra 2019 til 2021.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var gjennomsnittlig prisvekst 3,5 prosent i 2021. Tilsvarende tall i 2020 var 1,3 prosent. For transportsektoren var prisveksten 2,1 prosent i 2021, som var noe høyere enn veksten i 2020, med 1,6 prosent. For privat transport var det i 2021 en kraftig økning av prisene innen drivstoff og smøremidler, med 11,9 prosent, mens reservedeler og tilbehør samt vedlikehold og reparasjon økte med henholdsvis 3,8 og 3,1 prosent.

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



I kollektivtransporten var det kun jernbane, trikk og bane som hadde prisvekst, med 2,6 prosent, mens øvrige kollektive transportformer hadde prisreduksjon. Sterkest reduksjon var det i flyprisene, med 10,6 prosent, og med båt, med 7,4 prosent.

Persontransport med bil

Det var registrert i underkant av 3,5 millioner biler i Norge ved utgangen av 2021. Antall biler økte med 82 400, noe som er en økning med 2,4 prosent fra året før. Dette er den høyeste veksten i antall biler på mange år. Av bilene var 2,88 millioner personbiler, 508 000 varebiler, 69 900 lastebiler og 14 800 busser. Blant personbilene ble det 121 000 flere elbiler på veiene. Antall elbiler var 461 000 ved utgangen av 2021.

I løpet av 2021 ble det førstegangsregistrert 194 500 personbiler, ca. 40 000 flere enn i 2020. 115 000 personbiler og 14 000 varebiler ble vraket mot pant. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2021, som var det samme som i 2020. Gjennomsnittsalder ved vraking var 18,3 år.

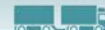
Trafikken på vegene økte med 3,6 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 6,1 prosent året før. Sammenliknet med 2019 var trafikken på vegene 2,7 prosent lavere i 2021. Det var vekst i alle kjøretøygrupper fra 2020 til 2021, mens sammenliknet med 2019 er bildet mer blandet. En gruppe som skiller seg ut er trafikken med utleiebiler (inklusive leasingbiler), som fra 2020 til 2021 økte med 5,3 prosent, etter en vekst i på 9,1 prosent året før. Persontransporten med utleiebiler har for øvrig doblet seg fra 2013, og økt med 50 prosent siden 2017, noe som skyldes kraftig vekst i antallet leasingbiler i perioden.

Det var 3 719 registrerte veitrafikkulykker med personskaade i 2021, en oppgang på 134 ulykker i forhold til året før. Det ble skadd 4 565 personer i 2021, som var 129 personer, eller nesten 3 prosent flere enn året før. TØIs forskning har dokumentert at sykkelulykker er betydelig underrapportert i dette materialet. Antall drepte i trafikken var imidlertid historisk lavt, da 80 personer ble drept i trafikken i 2021.

Kollektivtransporten

I 2021 ble det foretatt drøyt 307 millioner bussreiser, en økning på 17 millioner bussreiser i forhold til året før, eller 6 prosent. I forhold til 2019 ble det foretatt 29 prosent færre bussreiser i 2021. Transportarbeidet med buss gikk opp med 55 millioner personkilometer, eller 1,9 prosent, fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 1709 millioner personkilometer fra 2019 til 2020. Transportarbeidet med buss var dermed 36,4 prosent lavere i 2021 enn i 2019.

Trafikken med trikk i Oslo var på 28 millioner reiser i 2021, en økning med 6 millioner reiser fra året før. Sammenliknet med 2019, var det 25 millioner færre reiser med trikk i 2021. Trafikken med forstadsbanene (T-banen) i Oslo gikk ned med 1 million reiser, til 73 millioner reiser i 2021, en nedgang på 2,4 prosent. Sammenliknet med 2019 var det 47 millioner færre reiser i 2021 med T-banen i Oslo. Bybanen i Bergen fraktet i underkant av 14 millioner passasjerer i 2021, en oppgang fra 12,4 millioner passasjerer i 2020, eller 11,4 prosent. Sammenliknet med 2019 var det drøyt 4,8 millioner færre reiser med Bybanen, det vil si 25 prosent færre reiser i 2021. I alt ble det foretatt om



lag 115 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2021, mot 110 millioner reiser i 2020. Det ga en økning i denne typer reiser med 4 prosent. I 2019 ble det foretatt om lag 192 millioner reiser med trikk og forstadsbaner, og sammenliknet med dette var det 40 prosent færre reiser i 2021.

Året 2021 ble det foretatt 41 millioner reiser innenlands med tog. Det var 2 millioner færre enn i året før, noe som utgjør en nedgang på om lag 4 prosent. Nedgangen i antall reiser fra 2019 til 2020 var på 37 millioner reiser, slik at sammenliknet med 2019 ble det foretatt 48,3 prosent færre reiser innenlands med tog i 2021.

Flytoget fraktet i underkant av 2,4 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2021, noe som var 170 tusen flere enn i 2020, men fortsatt 4,3 millioner færre enn i 2019. Flåmsbanen fraktet drøyt 157 000 passasjerer i 2021, en økning på 7 prosent fra 2020, men likevel 83 prosent lavere i forhold til 2019.

Det var 41 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2021, en oppgang på 15 prosent fra 2020. Nedgangen året før, fra 2019 til 2020, var på 36 prosent. Persontransportarbeidet på sjø økte mer enn økningen i passasjerer fra 2020 til 2021, fra 533 til 733 millioner passasjerkilometer, som utgjør en oppgang på 38 prosent. Året før ble persontransportarbeidet mer enn halvert, slik at sammenliknet med 2019 var persontransportarbeidet på sjø 33 prosent lavere i 2021.

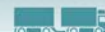
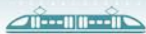
I 2021 ble det foretatt 7,8 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en økning med 1,2 millioner flyreiser fra 2020, og etter en halvering av antall reiser fra 2019 til 2020. Trekker man fra reiser innenriks som er del av en utenlandsreise, slik beregningsmåten har vært fram til 2016-utgaven av rapporten, var det registrert 7,0 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2021, som var en økning på 22 prosent fra 2020, etter en reduksjon i flyreiser innenlands på 44 prosent fra 2019 til 2020.

Reiser til og fra utlandet

I 2021 ble det registrert i overkant av 5,1 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en reduksjon i utenlandsreiser på 6,5 prosent i forhold til 2020. Sammenliknet med 2019 var nedgangen i flyreiser til/fra utlandet på 79 prosent. Fergetrafikken til og fra utlandet var i underkant av 1,7 millioner reiser i 2021, som utgjorde 12,2 prosent nedgang fra året før. Antall reisende med tog over grensen var 22 tusen i 2021, noe som var en kraftig nedgang på over 70 prosent fra 2020. Det betyr at det var nedgang i alle typer utenlandsreiser fra 2020 til 2021.

Godstransporten innenlands

Fra 2020 til 2021 gikk den innenlandske godstransporten opp, etter en nedgang året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 6,4 prosent, medregnet kabotasje, sammenliknet med en nedgang 4,7 prosent året før. Det gir en økning i godstransportarbeidet fra 2019 til 2021 på 1,4 prosent. Veitransporten økte mest fra 2020 til 2021, med 7,3 prosent, etter en reduksjon på 1,4 prosent året før. Sammenliknet med 2019 var veitransporten økt med 5,4 prosent til 2021. Det var også oppgang i sjøtransporten fra 2020 til 2021, med 6,1 prosent, etter en nedgang på



9,5 prosent året før. Innenlandsk godstransport på bane var i 2021 om lag som i 2020, mens lufttransporten ble nesten halvert, med 47,2 prosent i forhold til 2020. Sistnevnte transportform utgjør dog en marginal andel av godstransportarbeidet. Markedsandelene i godstransportarbeidet er relativt stabile, men veitransport øker stadig litt på bekostning av de andre transportformene. I 2021 var sjøandelen på 41,7 prosent, baneandelen på 5,3 og veiandelen på 52,9 prosent av det samlede transportarbeidet.

Godstransportarbeidet eksklusiv kabotasje økte med 6,9 prosent fra 2020 til 2021, sammenliknet med en reduksjon på 0,9 prosent året før. Det betyr at godstransportarbeidet eksklusiv kabotasje økte med 5,9 prosent fra 2019 til 2021. Sjøtransporten økte med 21,8 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 5,3 prosent året før. Banetransporten ble redusert med 2,0 prosent, mens lufttransporten ble redusert med 47,2. Godstransportarbeidet på veg økte med 5,9 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 0,8 prosent året før, og var dermed 5,1 prosent høyere i 2021 sammenliknet med 2019.

Samlede godstransporter på veg på norsk område økte med nesten 1,5 milliarder tonnkilometer fra 2020 til 2021. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område. Sammenliknet med 2019, økte godstransportarbeidet med nesten 1,2 milliarder tonnkilometer til 2021.

I 2021 utgjorde banetransporten 2,9 milliarder tonnkilometer, som var en økning på 0,2 prosent fra året før. Sammenliknet med 2019 var banetransporten 0,3 prosent lavere i 2021. Godstransportarbeidet med skip var i 2021 på 65,0 milliarder tonnkilometer, som var en økning på 4,6 prosent fra året før, og som var 3,4 prosent høyere enn førpandemiåret 2019.

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordeler seg med om lag 53 prosent på veg, 42 prosent på sjø, og 5 prosent på bane. Det er under 0,05 prosent som går med fly.

Godstransporten til og fra Norge

Importert varemengde til Norge var 39,8 millioner tonn i 2021, en økning på 1 million tonn, eller 2,6 prosent fra 2020. Importen ble imidlertid redusert med 1 million tonn fra 2019 til 2020, slik at importert varemengde var om lag den samme i 2021 som i 2019. Eksportert varemengde fra fastlandet var 60,7 millioner tonn i 2021, mot 59,4 millioner tonn i 2020, det vil si en økning på 1,3 millioner tonn, som er 2,2 prosent økning. Sammenliknet med 2019 var eksportøkningen enda større, med 6,8 prosent økning til 2021. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2021 gikk 83 prosent av denne godsmengden med skip, mens 14 prosent gikk på veg, og 3 prosent på bane.

Transport volumes in Norway 1946–2021

TØI Report 1929/2022 • Authors: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad • Oslo 2022 • 61 pages

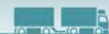
Domestic passenger travels in Norway increased by 4.7 per cent from 2020 to 2021. Compared to 2019, domestic passenger travels were 10 per cent lower in 2021. The increase in passenger transport volumes from 2020 to 2021 was highest for public transport, with 9.4 per cent, but was still 41.6 per cent lower compared to 2019. Road transport by passenger cars increased by 3.6 per cent from 2020 to 2021 and was only 3.7 per cent lower in 2021 compared to 2019. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 6.4 per cent from 2020 to 2021. Compared to 2019 the growth was 1.4 per cent. The amount of tonne kilometres transported by road increased by 7.3 per cent, and freight transported by sea increased by 6.1 per cent, while freight transport by air was almost halved from 2020 to 2021. Estimated freight transport, excluding cabotage, increased by 6.9 per cent from 2020 to 2021.

General Trends

Figures from the Norwegian national accounts show that the gross domestic product (GDP) rose by 3.9 per cent in 2021 compared to a decline of 0.7 per cent in 2020. Consumption in private households increased by 4.8 per cent, and private consumption for transport increased by 10.6 per cent in 2021. This means that there was a stronger growth in consumption for transport than private consumption otherwise in 2021. This must be seen as a result of increasing fuel prices along with easing of the Covid-19 pandemic measures with extensive use of private home offices and travel restrictions.

The Covid-19 pandemic and associated restrictions and measures have affected the development of both freight and passenger transport during the past two years. Restrictions and measures were gradually lifted the summer of 2021, but it was not until the spring of 2022 that social contact restrictions were finally ended. The measures affected passenger transport far more than freight transport, which was less impacted and reduced than passenger transport during the period.

Domestic passenger transport volume in Norway increased by 4.7 per cent from 2020 to 2021, compared to a 14.1 per cent decrease the previous year. Compared to the last year before the Covid-19 outbreak (2019), passenger transport volume was still 10 per



cent lower in 2021 than in 2019. The number of passenger kilometres in public transport increased more than in private transport, with a 9.4 per cent growth, following a steep decline of 46.4 per cent from 2019 to 2020. The number of person kilometres by passenger car increased by just 3.6 per cent from 2020 to 2021, while this transport mode had the lowest decline from 2019 to 2020, by 7.1 per cent. Passenger car transport volume was only 3.9 per cent lower in 2021 compared to 2019. The passenger transport volume by air, rail, bus and sea all went up from 2020 to 2021. Passenger transport by sea increased the most, with 37.6 per cent, whereas airplane transport increased with 18.3 per cent, while the transport volumes by both these modes were more than halved the year before. However, air, rail and sea transport altogether only constitute a relatively small share of about 8 per cent of the total domestic passenger transport volume. Around 92 per cent of all motorized travel undertaken in Norway was by road, and the share of road passenger transport has grown after the onset of the pandemic. Air transport accounted for four per cent of the transport volume, rail transport for about three per cent, and sea transport for less than one per cent in 2021.

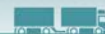
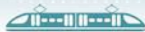
The freight transport work for all transport modes, including cabotage, is estimated to have increased 6.4 per cent from 2020 to 2021, compared to a decrease of 4.7 per cent the year before. From 2019 to 2021 the freight transport work grew by 1.4 per cent. Freight transport work by road increased the most from 2020 to 2021, by 7.3 per cent, and compared to 2019 road freight transport increased by 5.4. Sea freight grew by 6.1 per cent but compared to 2019 freight volumes were down 3.9 per cent. Rail transport had only a marginal increase of 0.3 per cent but was still 3.9 percent above the 2019 level. Freight by air decreased by 47.2 per cent in 2021 and was more than halved compared to in 2019. Excluding cabotage, total freight transport work increased by 6.9 percent from 2020 to 2021, after a reduction of 0.9 percent the year before. Excluding cabotage, the freight transport work is estimated to have increased by 5.9 per cent from 2019 to 2021.

The Consumer Price Index (CPI) increased by 3.5 per cent in 2021, up from 1.3 percent increase the year before. The partial index for transport increased by 2.1 per cent, somewhat higher than the growth the year before, with 1.6 per cent. In private transport, fuel and lubricant prices went up by 11.9 per cent, while prices of spare parts and accessories, and maintenance and repair services increased by 3.8 and 3.1 percent, respectively. Among the public transport modes there were price increases only within rail transport, 2.6 per cent, while air transport prices fell by 10.6 per cent and sea transport prices with 7.4 per cent.

Private Transport

By the end of 2021, the stock of vehicles mainly used for private transport was nearly 3.5 million, of which 2.88 million were private passenger cars, including 461,000 electric vehicles. About 194,500 private passenger cars were registered for the first time in 2021 which is approximately 40 000 more than in 2020, and the highest growth in many years.

The road traffic volume increased by 3.6 per cent from 2020 to 2021, following a reduction of 6.1 per cent the year before. Compared to 2019, road traffic was 2.7



lower in 2021. The number of road accidents with personal injury was 3,719 in 2021, which was 129 more than the year before. In total 80 persons were killed in traffic accidents in Norway in 2021, which is an all-time low.

Public Transport

The number of journeys by bus increased by 17 million from the previous year, to 307 million in 2021, a 6 per cent increase, but that was still 29 million fewer bus journeys than in 2019. Bus transport work grew by 55 million person kilometres, after a substantive drop of 1709 million person kilometres the year before. Bus transport work carried out in 2021 was then 36.4 per cent lower than in 2019.

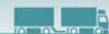
The traffic with tramway around Oslo amounted to 28 million journeys, an increase by 6 million, or 24.5 per cent, from the previous year, which was still 25 million fewer than in 2019. The traffic with metro around Oslo decreased by 1 million, to 73 million in 2021, or 2.4 per cent. Relative to 2019, the number of tramway journeys in Oslo was 47 million lower in 2021. Altogether, with trams in Bergen and Trondheim also included, there were 115 million trips made by tram and metro in Norway in 2021, an increase of 4 per cent, but still 40 percent below the 2019 level.

There were 41 million domestic passenger trips by rail in Norway in 2021, a decrease by 2 million from 2020 to 2021, or 4.9 per cent, and 48.3 per cent fewer than in 2019. The Airport Express Train reported 2.4 million passenger trips by rail to and from Oslo Airport in 2021. That was about 170,000 more than the year before, but still 83 per cent fewer than in 2019. Around 157,000 passenger trips were made by the tourist railway Flåmsbana, a growth of 7 per cent compared to 2020.

Around 41 million passengers were transported by ferries and other boats, an increase by 15 per cent from 2020, compared to a decrease of 36 per cent the year before. Passenger transport work at sea increased from 533 to 733 million passenger kilometres from 2020 to 2021, which is an increase of 38 per cent. However, the year before the sea passenger transport work was more than halved, so compared to 2019 the level was 36 percent lower in 2021. About 7.8 million domestic air flights were undertaken (including domestic transfer journeys to abroad) in 2021, which was 22 per cent more trips compared to the previous year, when the number of flights was down by 44 per cent.

Trips Abroad

In 2021 about 5.1 million trips to and from Norway by airplane were registered, which was a reduction in number of trips by 6.5 per cent compared to 2020. Compared to the pre-pandemic year of 2019, the amount of flights to and from Norway decreased by 79 percent. Around 1.7 million ferry trips and 22 thousand trips by train were taken between Norway and abroad in 2021, a reduction of 12 and 70 per cent respectively. This means that there was a decline in the number of cross-border journeys by all transport modes from 2020 to 2021.



Freight Transport

Domestic freight transport, as aggregated over all transport modes and measured by tonne-kilometres transported and including cabotage, increased by 6.4 from 2020 to 2021, following a decrease of 4.7 per cent the year before. This translates to a growth of 1.9 percent since 2019. Freight transport by road increased the most, by 7.3 per cent, following a decrease of 1.4 percent the year before. Freight transport volume by road was therefore 5.4 higher in 2021 than in 2019. Transport work by sea increased by 6.1 per cent, after a reduction of 9.5 per cent the year before. Market shares for freight transport by mode have been relatively stable, while road transport is still gaining market share on the expense of the other transport modes. Estimated domestic freight transport, excluding cabotage, increased 6.9 per cent from 2020 to 2021, after a reduction by 0.9 per cent from 2019 to 2020.

Total freight transport in Norwegian territory increased by nearly 1.5 billion tonne-kilometres, which was 1.2 billion more than in 2019. This also includes the share of freight transport work carried out in relation to Norwegian trade with international markets.

Freight transport by rail constituted 2.9 billion tonne-kilometres, equalling 0.2 percent more than in 2020, while still 0.3 per cent lower than in 2019. Sea transport work increased by 4.6 per cent, to 65 billion tonne-kilometres, and was even 3.4 percent higher than the pre-pandemic year of 2019.

About 42 per cent of all freight tonne-kilometres occur at sea, road transport accounts for 53 per cent, and rail transport constitute for 5 per cent. Less than one per cent of the freight transport occur by air.

The volume of goods imported was 39.8 million tonnes, about the same level as in 2019. Export volume was 60.7 million tonnes in 2021, compared to 59.4 million tonnes in 2020, a 2.2 per cent increase. Compared to 2019, the growth in export volume was even higher, at 6.8 per cent.

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 percent is carried by road transport, and 3 per cent by rail.

1 Omfang og definisjoner

1.1 Rapportens innhold

Denne rapporten er en årlig publikasjon som 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 2021. 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 omfatter 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. Transitt-trafikk 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 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 tidligere ble foretatt periodisk, mens som de siste årene går løpende med litt ulike leverandører. Vi har noe konservativt valgt å benytte informasjon fra undersøkelsen i 2013/14 (Hjorthol m.fl. 2014) i vårt arbeid med gjeldende rapport.

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		
	Årsgjennomsnitt 2017–2021	2020	2021
Befolkning	0,6	0,4	0,6
Befolkning 18–66 år	0,5	0,2	0,5
BNP (volum)	1,5	-0,7	3,9
Privat konsum (volum)	0,7	-6,3	4,8
Privat konsum – transport (volum)	0,8	-10,5	10,6
Persontransportarbeid	-1,2	-14,1	4,7
Persontransportarbeid, kollektive transportmidler	-9,6	-46,4	9,4
Persontransportarbeid med bil	-0,3	-7,1	3,6
Personbilbestand	1,6	0,3	2,6
Salg av bilbensin (mengde)	-3,7	-5,6	-1,5
Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde)	-1,4	-5,2	4,4
Salg av drivstoff til bil i alt ¹⁾	-2,0	-5,3	2,9
Godstransportarbeid ²⁾	1,1	-4,7	6,4
Vegtrafikk (kjøretøykilometer)	-0,2	-6,1	3,6
Vegtrafikkulykker	-3,1	0,2	3,7

¹⁾ Eksklusive strøm til elektriske kjøretøy.

²⁾ På fastlandet, inklusive kabotasje.

Koronapandemien og transportsektoren

Koronapandemien har satt sterkt preg på utviklingen både innen person- og godstransporten de siste to årene, med innføring av strenge mobilitetsreducerende restriksjoner for personer samtidig som at aktiviteter innen godstransport ble definert som samfunnskritisk. I vedlegg 33 har vi fra Hovi og Pinchasik (2022) fått gjengitt tidslinje over viktigste hendelser og utviklinger under pandemien sett ut fra innenriks behov for, og etterspørsel etter, transport. Tidslinjen illustrerer at det ble satt i verk sterke og strenge sosiale restriksjoner våren 2020, og at slike restriksjoner ble forlenget og til dels også forsterket i enkelte områder (spesielt rundt Oslo) tidlig i 2021. Restriksjonene omfattet både reiserestriksjoner, sosial nedstengning og bruk av hjemmekontor. Når det nærmet seg sommeren 2021 ble restriksjonene gradvis lettet, men det var først våren 2022 at de siste sosiale restriksjonene ble opphevet. Godstransporten ble på den annen side raskt definert som samfunnskritisk ved pandemiutbruddet. Det medførte at godstransporten bare gikk ned en veldig begrenset periode, og at den ikke ble direkte berørt i like stor grad, og ikke like lenge, som persontransporten. Se Hovi og Pinchasik (2022) for analyser av effektene av koronapandemien for transportnæringen, med vekt på innenlandsk godstransport.

Selv om konsumet av transport økte i 2021 var det fortsatt lavere enn i 2019.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser vekst i bruttonasjonalproduktet (BNP) med 3,9 prosent i 2021, mot en reduksjon på 0,7 prosent året før. Privat konsum i husholdningene steg med 4,8 prosent i 2021, og privat konsum til transport steg med 10,6 prosent. Det vil si at det var sterkere vekst i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2021, noe som også må sees som en følge av at tiltakene under korona-pandemien, med omfattende bruk av hjemme-

kontor og reisebegrensninger, ble lettet i løpet av året. Sammenliknet med 2019 var imidlertid privat konsum til transport fortsatt om lag 1 prosent lavere i 2021.

Det var en økning i utført persontransportarbeid² fra 2020 til 2021, som er beregnet til 4,7 prosent, mot en reduksjon på 14,1 prosent året før. Det betyr at utført persontransportarbeid i 2021 var 10 prosent lavere enn i 2019. Befolkningsveksten i 2021 var på 0,6 prosent totalt, mens den for den yrkesaktive befolkningen (18–66 år) var på 0,5 prosent. Innvandringen økte til nivået året før Cov-19 pandemien, men var fortsatt lavere enn i perioden 2007-2018. Økning i persontransportarbeidet skyldes mer reiseaktivitet i befolkningen på grunn av reduserte mobilitetsbegrensende tiltak i forbindelse med korona-pandemien.

Prisene i transportsektoren økte mindre enn den generelle prisstigningen i 2021.

Tabell B viser at gjennomsnittlig prisvekst målt ved konsumprisindeksen var 3,5 prosent i 2021. Tilsvarende vekst i 2020 var 1,3 prosent. For transportsektoren var prisveksten 2,1 prosent i 2021, som var noe høyere sammenliknet med veksten i 2020, med 1,6 prosent. For privat transport var det i 2021 en kraftig økning av prisene innen drivstoff og smøremidler (11,9 prosent), mens reservedeler og tilbehør samt vedlikehold og reparasjon økte med henholdsvis 3,8 og 3,1 prosent.

I kollektivtransporten var det kun jernbane, trikk, bane som hadde prisvekst (2,6 prosent) mens øvrige kollektive transportformer hadde prisreduksjon. Sterkest var nedgangen i flyprisene (-10,6 prosent) og med båt (-7,4 prosent). Flyprisene er for øvrig 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.

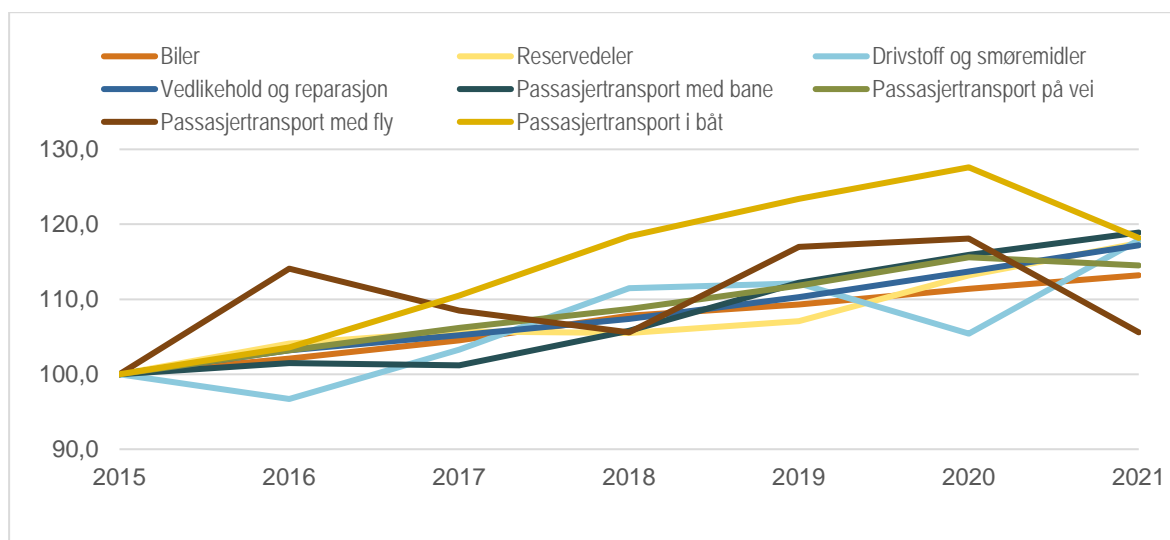
Figur 1 viser utviklingen i delindeksene for transport etter 2015.

Tabell B: Prisutviklingen i transport 2015-2021.

	Konsumprisindeks*							Endring i % 2021
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Konsumprisindeksen i alt	100,0	103,6	105,5	108,4	110,8	112,2	116,1	3,5
Transport i alt	100,0	102,5	105,1	108,8	112,1	113,9	116,3	2,1
<i>Privat transport</i>								
–Kjøp av biler	100,0	102,1	104,5	107,8	109,3	111,4	113,2	1,6
–Reservedeler og tilbehør	100,0	104,1	105,7	105,5	107,1	113,2	117,5	3,8
–Drivstoff og smøremidler	100,0	96,7	103,3	111,5	112,1	105,4	117,9	11,9
–Vedlikehold og reparasjon	100,0	103,2	105,2	107,4	110,3	113,7	117,2	3,1
<i>Kollektiv transport</i>								
–Jernbane, trikk, bane	100,0	101,5	101,2	105,8	112,2	115,9	118,9	2,6
–Buss og taxi	100,0	103,2	106,2	108,7	111,8	115,6	114,5	-1,0
–Fly	100,0	114,1	108,5	105,6	117,0	118,1	105,6	-10,6
–Båt	100,0	103,6	110,5	118,4	123,4	127,6	118,1	-7,4

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå.

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



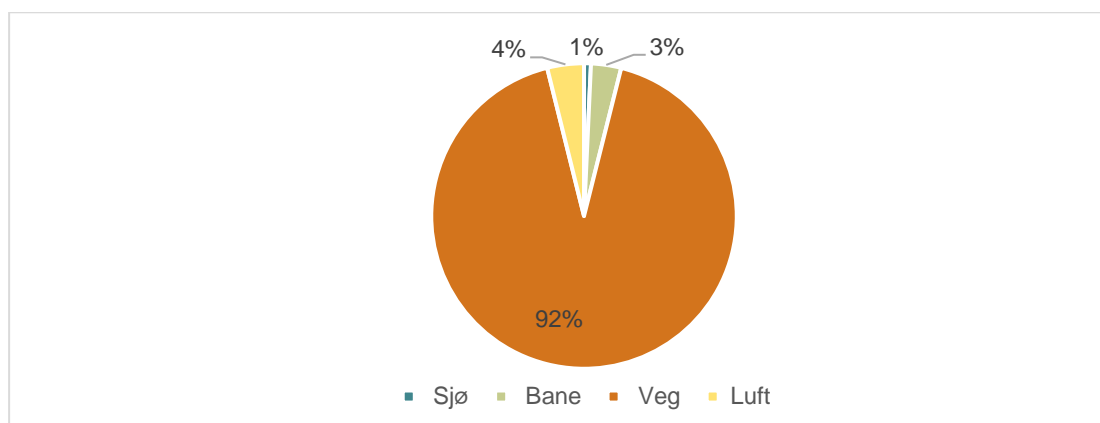
Figur 1: Konsumprisindeksen – delindekser for transport. 2015-2021. 2015=100.

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå (se også tabell 24)

Persontransportarbeidet på kollektive transportmidler var nesten 42 prosent lavere enn i 2019, selv om det var en økning fra 2020 til 2021 på over 9 prosent.

Transportarbeidet med kollektive transportmidler økte med 9,4 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 46,4 prosent fra 2019 til 2020. Det betyr at sammenliknet med 2019 var transportarbeidet med kollektive transportmidler fortsatt 41,6 prosent lavere i 2021. Det var spesielt persontransportarbeidet på sjø og luft som økte fra 2020 til 2021, med henholdsvis 37,6 og 18,3 prosent, men persontransportarbeidet på begge disse transportformene ble mer enn halvert året før. Personbiltransporten økte kun 3,6 prosent fra 2020 til 2021, men denne transportformen hadde også den minste reduksjonen året før (tabell C).

Vegtransport sto i 2021 for i underkant av 92 prosent av persontransportarbeidet, bane hadde 3 prosent, fly i overkant av 4 prosent, og sjø under én prosent (figur 2). Etter mange år med stabile andeler før 2020, førte koronarestriksjonene til en vridning av andelen fra sjø, bane og luft til vei, og det er da transportarbeidet med personbil som har tatt en større andel. I 2021 var det en marginal endring fra vei til luft og sjø.



Figur 2: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 2021. Prosent. (Se også tabell D.)

Tabell C: Årlig endring i persontransportarbeidet. 1946–2021. 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	
2010–20							
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	-46,6
2021	37,6	0,6	4,0	3,6	18,3	4,7	9,4

* 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.

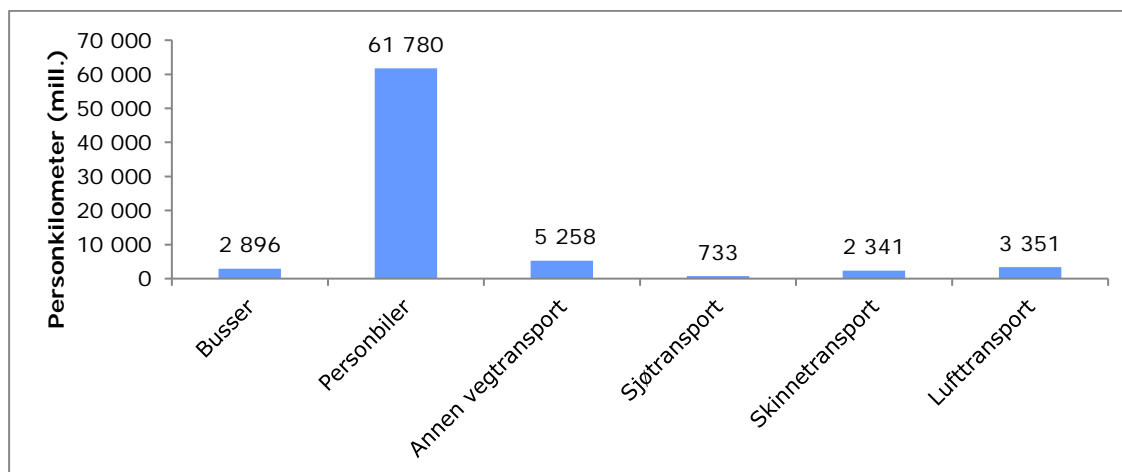
Tabell D: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946–2021. Prosent.

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
2021	0,9	3,1	91,6	4,4	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.

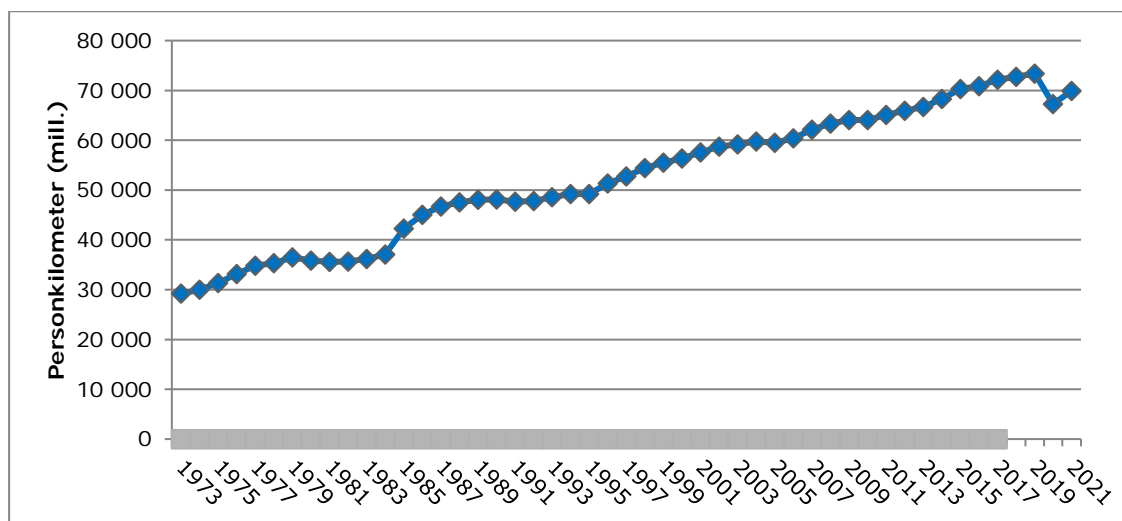
Det var 4,7 prosent mindre persontransportarbeid på veg sammenliknet med 2019. Veksten fra 2020 til 2021 var på fire prosent.

At vegtrafikken dominerer mht. persontransportarbeidet fremgår også av figur 3. Vegtrafikken sto for 70 000 millioner personkilometer, hvorav personbiler utgjorde om lag 61 800 millioner, busser 2 900 og annen vegtransport 5 250 millioner personkilometer. Skinnetransport og lufttransport utgjorde hhv 2 350 og 3 350 millioner personkilometer, mens 750 millioner personkilometer foregikk sjøveien.



Figur 3: Persontransportarbeid innenlands, etter transportmåte. Millioner personkilometer. 2021. (Se også tabell 2.)

Figur 4 viser at det har vært en ganske jevn vekst i persontransportarbeidet på veg siden 1970-tallet fram til 2019. 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. I 2021 økte persontransportarbeidet på vei med 2 670 millioner personkilometer, en vekst på rundt 4 prosent, men sammenliknet med 2019 var det i 2021 fortsatt 4,7 prosent mindre persontransport på vei.



Figur 4: Persontransportarbeid på veg innenlands. Millioner personkilometer. 1978- 2021. (Se også tabell 2.)

Trafikken på vegene økte med 3,6 prosent fra 2020, etter en reduksjon på 6,1 prosent året før. Sammenliknet med 2019 var trafikken på vegene 2,7 prosent lavere i 2021.

Trafikken på vegene økte med 3,6 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 6,1 prosent året før. Det betyr at trafikken på vegene var 2,7 prosent lavere i 2021 sammenliknet med 2019. Tabell 11 i vedlegget viser hvordan trafikken på veg fordeler seg mellom kjøretøygrupper. I 2021 var det vekst i alle kjøretøygruppene. Trafikken med alle utleiebiler (inklusive leasingbiler) var i 2021 på 5,3 prosent, etter en vekst i på 9,1 prosent i 2020 og 8,5 prosent i 2019. Persontransporten med utleiebiler har for øvrig doblet seg fra 2013, og økt med 50 prosent siden 2017, noe som skyldes kraftig vekst i antallet leasingbiler i perioden.

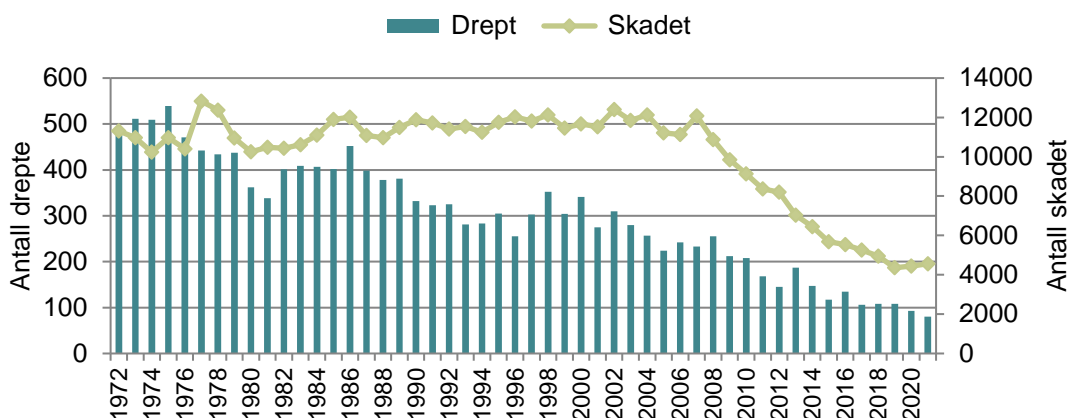
Nesten 3,5 millioner biler i Norge

Det var registrert i underkant av 3,5 millioner biler i Norge ved utgangen av 2021. Antall biler økte med 82 400, noe som er en økning på 2,4 prosent fra året før. Dette er den høyeste veksten i antall biler på mange år. Av bilene var 2,88 millioner personbiler, 508 000 varebiler, 69 900 lastebiler og 14 800 busser. Av personbilene ble det 121 000 flere elbiler, og ved utgangen av 2021 var det 461 000 elbiler på veiene.

I løpet av 2021 ble det førstegangsregistrert 194 500 personbiler, ca. 40 000 flere enn i 2020, som utgjør 26,5 prosent økning. 115 000 personbiler og 14 000 varebiler ble vraket mot pant i 2021, noe som er i overkant av 12 000 færre antall biler som ble vraket sammenliknet med året før. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2021, som var det samme som året før. Gjennomsnittsalder ved vraking var 18,3 år i 2021.

Noe flere skadde, men historisk lavt antall drepte i vegtrafikken

Det var 3 719 registrerte veitrafikkulykker med personskaade i 2021, en oppgang på 134 ulykker i forhold til året før. Det ble skadd 4 565 personer i 2021, som var 129 personer, eller nesten 3 prosent flere enn året før. Antall drepte i trafikken var imidlertid historisk lavt. Det var 80 personer som ble drept i trafikken i 2021. TØIs forskning har imidlertid dokumentert at sykkelulykker er betydelig underrapportert i dette materialet. Ifølge Bjørnskau (2021) viser den offisielle ulykkesstatistikken at antall ulykker og skader blant syklistene og fotgjengere har blitt kraftig redusert i løpet av de siste 20 år, og at det største problemet som rapporteres er påkjørsler av biler og tunge kjøretøy. Men skadedata fra helsevesenet viser at kollisjoner med bil utgjør en svært liten andel av ulykkene som involverer myke trafikanter, mens eneulykker og kollisjoner mellom myke trafikanter utgjør en større andel. Det er derfor å forvente at det har vært en stadig større underrapportering i ulykker med myke trafikanter i den offisielle statistikken, etter hvert som disse gruppene har økt størrelse i byer og tettsteder.



Figur 5: Antall drept eller skadet i trafikulykker. 1970–2021.

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

41 millioner reiser med jernbane, en reduksjon med 48,3 prosent sammenliknet med 2019.

Året 2021 ble det foretatt 41 millioner reiser innenlands med tog, som var 2 millioner færre enn i 2020. Det er en moderat nedgang på om lag 4 prosent, etter utviklingen i 2020, hvor nedgangen var på 46 prosent, eller 37 millioner reiser i forhold til året før.

Det var spesielt strekningene med mange turister hvor trafikken gikk radikalt ned i 2020, og fortsatt var lav i 2021. Flytoget fraktet i underkant av 2,4 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2021, noe som var 170 tusen flere enn i 2020, men fortsatt 4,3 millioner færre enn i 2019, det vil si 64 prosent lavere trafikk enn før pandemien. Flåmsbanen fraktet drøyt 157 000 passasjerer i 2021, en økning på 7 prosent fra 2020, men fortsatt 83 prosent lavere i forhold til 2019.

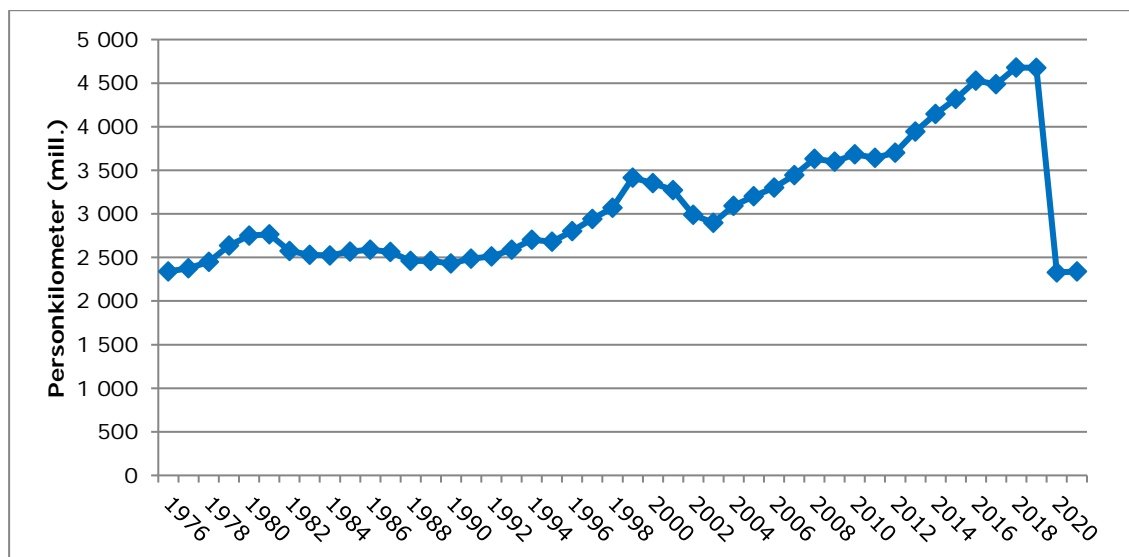
Fire prosent økning i passasjerer med trikk og forstadsbane i 2021 sammenliknet med 2020. Sammenliknet med 2019 var det 40 prosent færre slike reiser.

Trafikken med trikk i Oslo var på 28 millioner reiser, en økning med 6 millioner reiser, eller 24,5 prosent fra året før. Sammenliknet med 2019, var det 25 millioner færre reiser med trikk i 2021. Trafikken med forstadsbanene (T-banen) i Oslo gikk ned med 1 million reiser, til 73 millioner reiser i 2021, en nedgang på 2,4 prosent. Sammenliknet med 2019, var det 47 millioner færre reiser i 2021 med T-banen i Oslo. Bybanen i Bergen fraktet 13,9 millioner passasjerer i 2021, en oppgang fra 12,4 millioner passasjerer i 2020, eller 11,4 prosent. Sammenliknet med 2019 var det drøyt 4,8 millioner færre reiser med Bybanen, det vil si 25 prosent færre reiser i 2021.

I alt ble det foretatt om lag 115 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2021, mot 110 millioner reiser i 2020. Det ga en økning i denne typer reiser med 4 prosent. I 2019 ble det foretatt om lag 192 millioner reiser med trikk og forstadsbaner, og sammenliknet med dette var det 40 prosent færre reiser i 2021.

Lite endring i antall personkilometer på bane fra 2020 til 2021. I forhold til 2019 var antall personkilometer det halve i 2021.

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. I 2021 var det en marginal nedgang fra 2020-nivået, med en reduksjon på under 1 prosent.

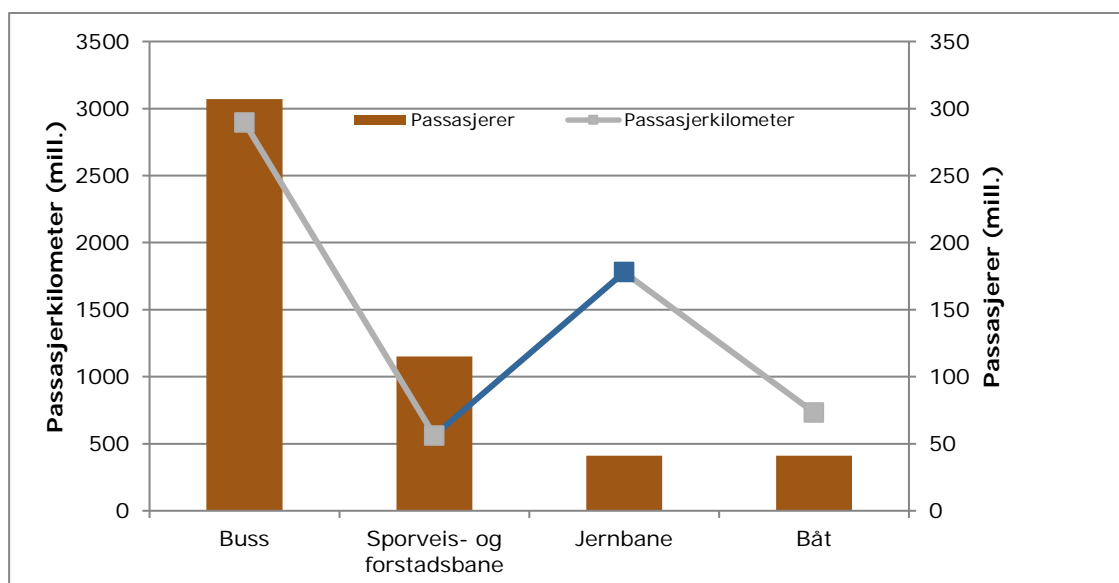


Figur 6: Persontransportarbeid på bane innenlands. Millioner personkilometer. 1975- 2021. (Se også tabell 2.)

17 millioner flere bussreiser i 2021 enn året før. Det ga en økning på 6 prosent. I forhold til 2019 ble det foretatt 29 prosent færre bussreiser i 2021.

I 2021 ble det foretatt drøyt 307 millioner bussreiser. Det var en økning på 17 millioner bussreiser i forhold til 2020 (6 prosent), men fortsatt 127 millioner (29 prosent) færre bussreiser enn i 2019. Transportarbeidet med buss gikk opp med 55 millioner personkilometer fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 1709 millioner personkilometer fra 2019 til 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.

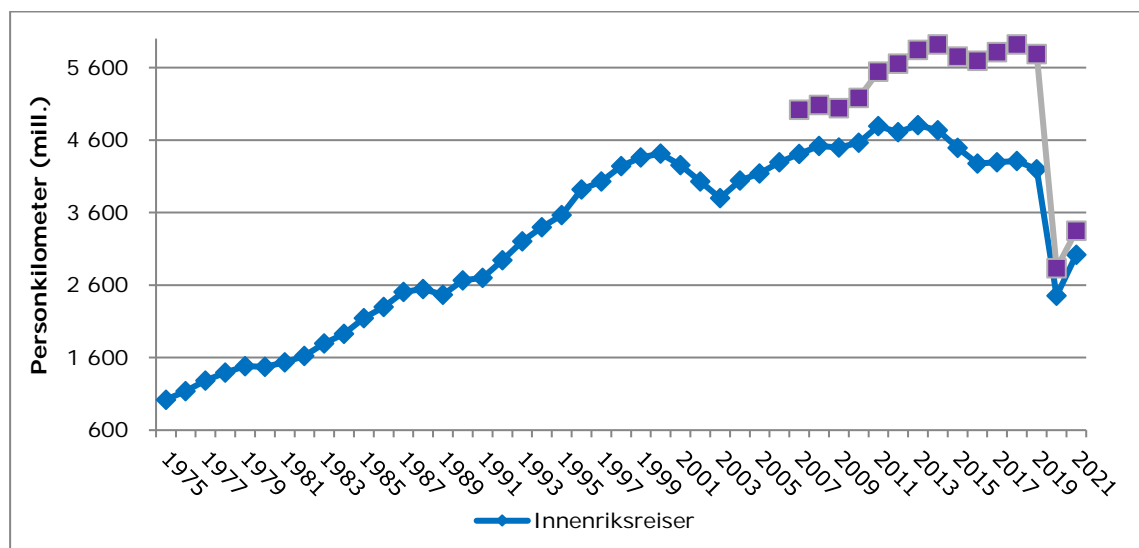


Figur 7: Passasjerer og passasjerkilometer med kollektivtransport. Millioner passasjerer og millioner personkilometer. 2021. (Se også tabell 1 og 2.)

Noe økning i flytrafikken innenlands fra 2020 til 2021, men sammenliknet med 2019 var fortsatt flytrafikken mye lavere i 2021.

I 2021 ble det foretatt 7,8 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom luft- havner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en økning med 1,2 millioner flyreiser fra 2020, og etter en halvering av antall reiser fra 2019 til 2020. Reiser som foretas mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise er da inkludert, i tillegg til reiser med helikopter til og fra sokkelen. Hele økningen i flyreiser i 2021 skyldtes en økning i innenriksreiser som ikke er del av utenlandsreiser. Trekker man fra reiser innenriks som er del av en utenlandsreise, var det registrert 7,0 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2021, som var en økning på 22 prosent, etter en reduksjon i flyreiser innenlands på 44 prosent i 2020.

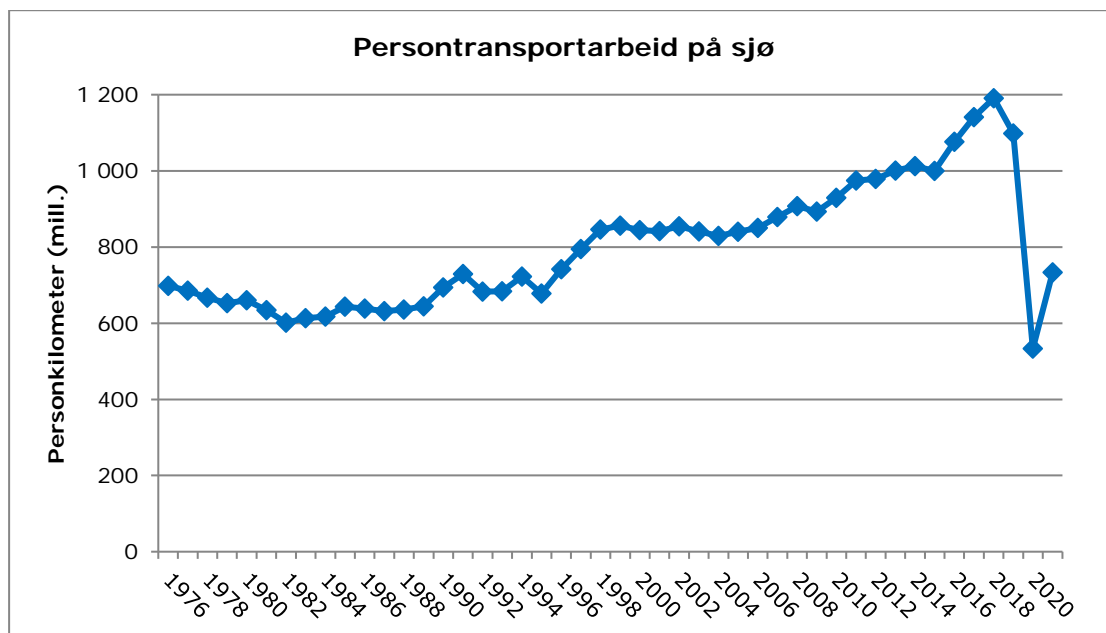
Figur 8 nedenfor viser persontransportarbeidet med innenlands lufttransport, med (lilla linje) og uten (blå linje) flyreiser som en del av utenlandsreiser (jf. avs. 3.1.4 for forklaring). Persontransportarbeidet i luftfarten, medregnet reiser som en del av en utenlandsreise, økte med 725 millioner personkilometer (over 25 prosent) i 2021, etter en nedgang på over 50 prosent fra 2019 til 2020.



Figur 8: Persontransportarbeid i luftfarten innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2021. (Se også tabell 2.)

Oppgang i persontransportarbeidet på sjø fra 2020 til 2021. Sammenliknet med 2019 var persontransportarbeidet 33 prosent lavere i 2021.

Det var 41 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2021, en oppgang på 15 prosent. Nedgangen året før, fra 2019 til 2020, var på 36 prosent. Persontransportarbeidet på sjø ble imidlertid økt mer enn økningen i passasjerer fra 2020 til 2021, fra 533 til 733 millioner passasjerkilometer, som utgjør en oppgang på 38 prosent. Året før ble persontransportarbeidet mer enn halvert, slik at sammenliknet med 2019 var persontransportarbeidet på sjø 33 prosent lavere i 2021.



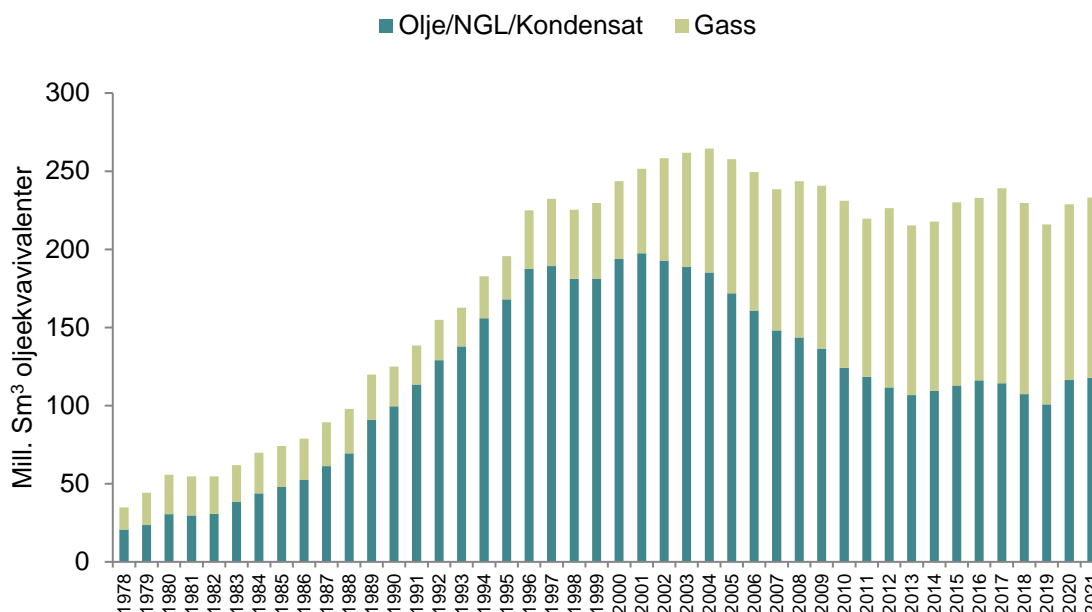
Figur 9: Persontransportarbeid på sjø innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2021. (Se også tabell 2.)

All persontrafikk over grensen har blitt kraftig redusert

I 2021 ble det registrert i overkant av 5,1 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en reduksjon i utenlandsreiser på 6,5 prosent i forhold til 2020. Sammenliknet med 2019 var nedgangen i flyreiser til/fra utlandet på 79 prosent. Fergetrafikken til og fra utlandet var i underkant av 1,7 millioner reiser i 2021, som utgjorde 12,2 prosent nedgang fra året før. Sammenliknet med 2019, var det i 2021 74 prosent færre slike reiser. Antall reisende med tog over grensen var 22 tusen i 2021, noe som var en kraftig nedgang på over 70 prosent fra 2020. Sammenliknet med trafikken før pandemien, var passasjertrafikken med tog over grensen under 5 prosent i 2021 av hva den var i 2019.

Økt produksjon 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 med 4,4 prosent fra 2020 til 2021, mens gassproduksjonen økte med 2,5 prosent. Den totale petroleumsproduksjonen (inkludert olje, gass, NGL og kondensater) var på 233 millioner standard kubikkmeter (Sm^3) oljeekvivalenter i 2021. Totalt var det en økning på 4,3 mill. Sm^3 oljeekvivalenter fra 2020 til 2021, som utgjorde en økning på i underkant av to prosent. Av totalproduksjonen utgjorde gass 49,4 prosent i 2021.



Figur 10: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1978–2021. Millioner Sm³ oljeekvivalenter. Kilde: Oljedirektoratet og Statistisk sentralbyrå

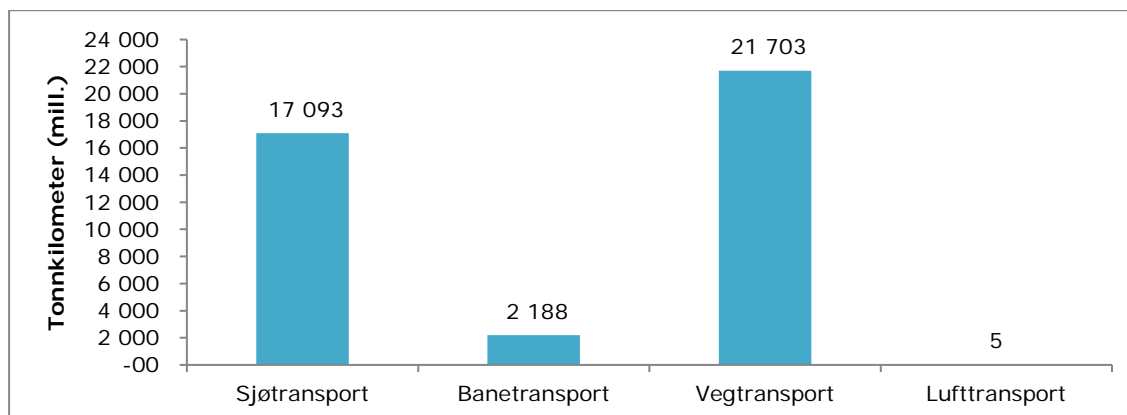
Innenlandsk godstransport har økt med 1,4 prosent fra 2019.

Fra 2020 til 2021 gikk den innenlandske godstransporten opp, etter en nedgang året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 6,4 prosent, medregnet kabotasje³, sammenlignet med en nedgang 4,7 prosent året før. Det gir en økning i godstransportarbeidet fra 2019 til 2021 på 1,4 prosent. Veitransporten økte mest fra 2020 til 2021, med 7,3 prosent, etter en reduksjon på 1,4 prosent året før. Sammenlignet med 2019 var veitransporten økt med 5,4 prosent til 2021.

Det var oppgang i sjøtransporten, med 6,1 prosent, etter en nedgang på 9,5 prosent året før. Innenlandsk godstransport på bane var i 2021 om lag som i 2020, mens lufttransporten ble nesten halvert, med 47,2 prosent. Sammenlignet med 2019 var banetransporten økt med 3,9 prosent, sjøtransporten redusert med 3,9 prosent, og lufttransporten mer enn halvert til 2021. Markedsandelene i godstransportarbeidet er relativt stabile, men veitransport øker stadig litt på bekostning av de andre transportformene. I 2021 var sjøandelen på 41,7 prosent, baneandelen på 5,3 og veiandelen på 52,9 prosent av det samlede transportarbeidet.

Godstransporten på veg utgjorde 21,7 milliarder tonnkilometer i 2021 (figur 11). Transportarbeidet på sjø var 17,1 milliarder tonnkilometer, mens bane sto for nesten 2,2 milliarder tonnkilometer.

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

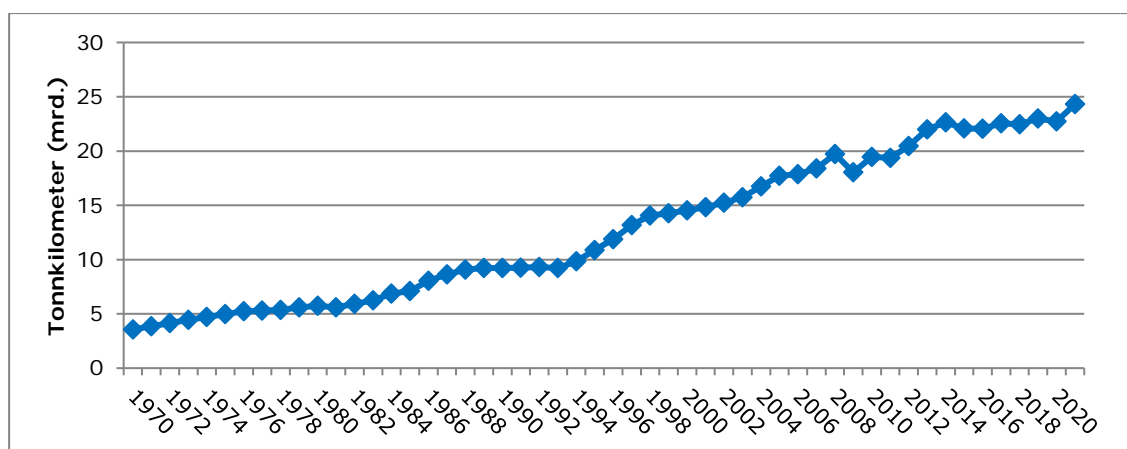


Figur 11: Godstransportarbeid innenlands, etter transportmåte, eksklusive rørtransport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet. Millioner tonnkilometer, inklusive kabotasje. 2021. (Se også tabell 5)

Godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 6,9 prosent fra 2020 til 2021, sammenliknet med en reduksjon på 0,9 prosent året før. Det betyr at godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 5,9 prosent fra 2019 til 2021. Sjøtransporten økte med 21,8 prosent fra 2020 til 2021, etter en reduksjon på 5,3 prosent året før. Banetransporten ble redusert med 2,0 prosent, etter en økning på 3,6 prosent året før, mens lufttransporten ble redusert med 47,2 prosent, etter en reduksjon på nesten 7 prosent året før. Godstransportarbeidet på veg økte med 5,9 prosent, etter en reduksjon på 0,8 prosent året før, og var dermed 5,1 prosent høyere i 2021 sammenliknet med 2019.

Samlede godstransporter på veg på norsk område økte med nesten 1,5 milliarder tonnkilometer fra 2020 til 2021. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenriks-handelen 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 holdt godstransportarbeidet på vei seg stabilt mellom 22 og 23 milliarder tonnkilometer pr år, inntil det i 2021 for første gang var over 24 milliarder tonnkilometer.

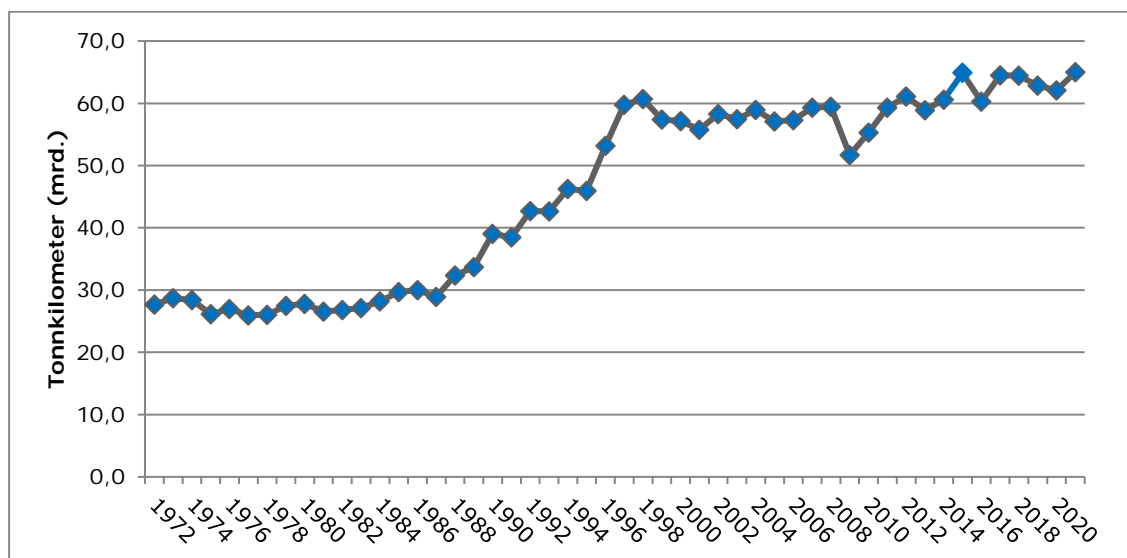


*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 12: Samlet transportarbeid på vei på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1970-2021. (Se også tabell 10)

Transportarbeidet på bane har lagt på mellom to og tre milliarder tonnkilometer de siste ti årene. I 2021 utgjorde banetransporten 2,9 milliarder tonnkilometer, som var en økning på 0,2 prosent fra 2020.

Godstransportarbeidet med skip var i 2021 på 65 milliarder tonnkilometer (figur 13), som var en økning på 4,6 prosent fra året før.



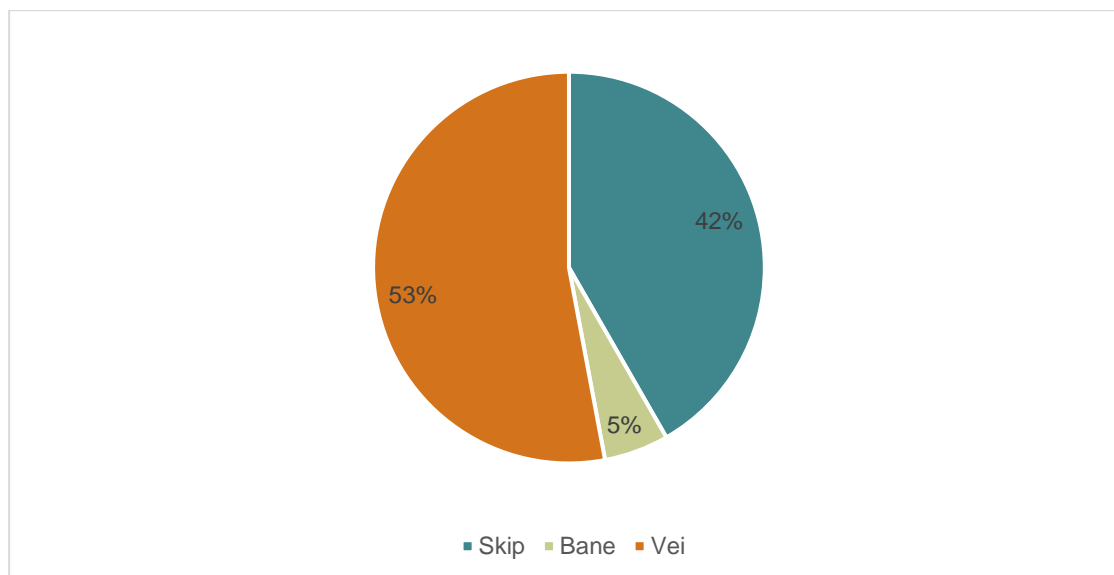
*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 13: Godstransportarbeid med skip på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1972- 2021. (Se også tabell 10)

Mesteparten av godstransportarbeidet skjer med bil eller skip

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordelte seg i 2021 med om lag 53 prosent på veg, 42 prosent på sjø, og 5 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. 2021. Prosent. (Se også tabell G.)

Lik import og økt eksport sammenliknet med 2019.

Importert varemengde til Norge var 39,8 millioner tonn i 2021, en økning på 1 million tonn, eller 2,6 prosent fra 2020. Importen ble imidlertid redusert med 1 million tonn fra 2019 til 2020, slik at importert varemengde var om lag den samme i 2021 som i 2019. Eksportert varemengde fra fastlandet var 60,7 millioner tonn i 2021, mot 59,4 millioner tonn i 2020, det vil si en økning på 1,3 millioner tonn, som er 2,2 prosent økning. Sammenliknet med 2019 var eksportøkningen enda større, med 6,8 prosent økning til 2021. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2021 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

Samlet sett ble det eksportert 189 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2021, målt i oljeekvivalenter, sammenliknet med 179 millioner tonn i 2020. Det utgjør en vekst på 5,8 prosent. Eksporten av olje og gass i rør lå på 104 millioner tonn i 2021, mens skipene fraktet 85 millioner tonn. Det er særlig rørtransporten som økte, fra 95 millioner tonn i 2020, det vil si en vekst på 5,8 prosent til 2021. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 65 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2021.

Tabell F: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946–2021.

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	27,4	2,8	-1,2	-3,2	1,7
2012	14,6	6,4	5,0	0,0	6,2
2013	-8,9	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	-1,5	7,0	1,1	2,1	1,3
2018	-4,1	-2,9	-0,6	-27,5	-1,2
2019	2,2	3,7	2,7	-7,4	2,7
2020	-5,3	3,6	-0,8	-6,9	-0,9
2021	21,8	-2,0	5,9	-47,2	6,9
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	11,9	10,2	-2,8	1,9	4,7
2016	-22,5	6,2	-0,3	-4,9	-11,2
2017	9,1	5,5	2,0	2,1	5,3
2018	-7,8	-2,9	-0,5	-27,5	-3,9
2019	3,6	3,7	2,7	-7,4	3,2
2020	-9,5	3,6	-1,4	-6,9	-4,7
2021	6,1	0,3	7,3	-47,2	6,4

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

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

Tabell G: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946–2021. 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	0,0	7,6	83,2	0,1	100
2011	11,5	0,0	7,7	80,8	0,1	100
2012	12,4	0,0	7,7	79,9	0,1	100
2013	10,7	0,0	7,5	81,7	0,1	100
2014	11,5	0,0	6,8	81,6	0,1	100
2015	12,0	0,0	7,6	80,3	0,1	100
2016	11,7	0,0	8,1	80,1	0,1	100
2017	11,4	0,0	8,6	80,0	0,1	100
2018	11,0	0,0	8,4	80,5	0,0	100
2019	11,0	0,0	8,5	80,4	0,0	100
2020	10,5	0,0	8,9	80,6	0,0	100
2021	12,0	0,0	8,2	79,8	0,0	100
MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	45,8	0,0	4,6	49,6	0,0	100
2011	46,3	0,0	4,8	48,9	0,0	100
2012	48,6	0,0	4,5	46,9	0,0	100
2013	46,2	0,0	4,4	49,4	0,0	100
2014	47,2	0,0	4,1	48,7	0,0	100
2015	50,5	0,0	4,3	45,2	0,0	100
2016	44,1	0,0	5,1	50,8	0,0	100
2017	45,6	0,0	5,1	49,2	0,0	100
2018	43,8	0,0	5,2	51,0	0,0	100
2019	44,0	0,0	5,2	50,8	0,0	100
2020	41,8	0,0	5,7	52,5	0,0	100
2021	41,7	0,0	5,3	52,9	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 beskrivelsene 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. Fergestatistikken utarbeides sentralt på grunnlag av oppgaver fra fergeselskapene, mottatt gjennom vegsjefene i fylkene. Oppgavene for antall personer inkluderer førerne av kjøretøyene.

Annen rutefart

Statistikken over innenlands rutefart omfatter alle konsesjonspliktige ruter, dvs. 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 personkilometer-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 Ofotbanen. 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 sporveisselskaperenes 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 11 slike var registrert ved utgangen av 2021. Antallet utleiebiler kan variere betydelig fra år til år. Mens det var nede i 5 300 i 1992, var det ved utgangen av 2021 registrert 77 600 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 leasing-biler.

Personbiler

Bestand

Det er personbilene som står for det meste av den private persontransporten på veg. Ved utgangen av 2021 var det registrert 2 894 000 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 508 000 registrert ved utgangen av 2021.

Det var også registrert drøyt 461 000 el-biler i Norge ved utgangen av 2021 som er 121 000 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. Kjørelengden 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 2021 registrert hhv. 184 000 og 32 000 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 2021 var det 154 000 mopeder.

Tabell 3.1: Anslåtte årlige kjørelengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2021.

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
2008–2021	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. 1985–2021.

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
2006–2021	4 km	16 km	24 km

Vegtrafikk i alt

Dersom en summerer antall kjøretøykilometer på veg for både persontransport og godstransport, beregnet etter de retningslinjer som det er redegjort for ovenfor og (for godstransportens del) i kapittel 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 vegtrafikkindeks 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. vegtrafikkindeksen 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 1973–2021, 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 Lufttransport

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:

- Rutetraffikk på det innenlandske rutenett. Disse tallene 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 rutetraffikk 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 lufttransport 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 lufttransport 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. 1996–2021.

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
2000–2021	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 leveransemønstre, slik at særlig utviklingen i transportarbeidet må ansees som usikkert t.o.m. året 2009.

Nye beregninger for perioden 2010-2021

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 godsskip på norsk område for perioden 2010-2021 med oppdateringer av tallene beregnet for 2011 og 2012 (se Haukås, 2016, for beregningsgrunnlag og kommentarer til resultatene ift. tidligere års beregninger, og Strømstad 2022 for siste års beregning). 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 2010-2021 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 det 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. Innenlandske oppgaver dekker godstransporter mellom steder i Norge. Transittrafikken 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 Lufttransport

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, mens den betydelige nedgangen i 2021 trolig er en følge av redusert innenlandstrafikk under pandemien.

4.2 Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10

Oppgaver for utenrikshandelens transportmengder er hentet fra statistikken over utenrikshandelen. Transportavstand på norsk område er for jernbanen hentet fra 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 godsmoell (NGM) i beregningene for godstransport på sjø. Dette gjør at transportarbeidet vil være mer nøyaktig for innenrikstransporten, hvor havnestatistikken ligger til grunn, enn for utenriks-

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

transporten hvor utenrikshandelsstatistikken ligger til grunn. Det planlegges revideringer av bl.a. tall for gjennomsnittlig transportavstand i neste utgave av rapporten når det foreligger oppdatert datagrunnlag for første normalår etter pandemien.

Oversikten inneholder ikke oppgaver over transitttransport mellom Norge og Sverige.

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

Litteratur

- Berthelsen, Jørn 1982. *Drosjedrift 1980*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, Torkel 2009. *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. TØI rapport 1042/2009
- Bjørnskau, Torkel 2021. *Trafikksikkerhet for syklist og fotgjengere – status og utfordringer*. TØI rapport 1844/2021
- 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 – bruksmønster 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.
- Hovi, Inger Beate og Daniel Ruben Pinchasik 2022. *Effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv*. TØI rapport 1913/2022. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ingebrigtsen, Siv 1990. *Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsykkel*. 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. *Motorsykler 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. *Tønnekm 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>
- Strømstad, Hedda 2022. *Transportytelser for godsskip 2010-2021*. TØI rapport 1849/2022. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- 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 motorsykkel 1973*. Notat 261. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1976a. *Transportytelser på norsk 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 norsk område 1946–1978*. Notat 510. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1982. *Transportytelser på norsk område 1946–1981*. Notat 615. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Østmoe, Knut og Kim Aastangen 1986. *Trafikkarbeid, kjørelengder og bensinforbruk for den norske personbilparken i perioden 1975–1985*. Arbeidsdokument. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tabeller

Tables

A: Transportytelser. Transport Performance

1946–2021:

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.

1966–2021:

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. 1985–2021. Millioner tonn.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2021. 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.

1973–2021:

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

1980–2021:

- 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 1980–2021.
Driving license by gender. 31 December 1980–2021.
23. Registrerte biler. 31. desember 1950–2021.
Registered Automobiles. 31 December 1950–2021.
24. Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1979–2021 (2015=100).
Consumer price index. Group indices for travel and transport. 1979–2021 (2015=100).
25. Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2021. Mill. liter.
Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2021. Million litres.
26. Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983 – 2021.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of road-user. 1983–2021.
27. Utslipp til luft etter kilde. 2021.
Emission to air by source. 2021.
- 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2021. Årlig volumendring i prosent.
Gross domestic product and private consumption. 1979–2021. Percentage change in volume from preceding year.
- 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2021.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2021.
- 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.
- 33: Tidslinje over viktigste hendelser og utviklinger under pandemien.
Timeline of the most important events and developments during the pandemic.

Tabeller

Del A

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2021. Millioner personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. 1946–2021. Million passengers.

ÅR	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc				VEGTRANSPORT Road transport				LUFTTR. By Air		SUM Total			
	Bil-ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	I alt Total	NSB/ Vy State rail- ways	Andre ¹⁾ Other rail- ways	Sporveg Forst.b Suburb. rail- ways	I alt Total	Busser ²⁾ Drosjer Buses and coaches	Taxis	Utlei- biler Car hire	Person- biler Private cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	I alt Total		Innen- riks Dom- estic	Som del av utlandreise Dom. incl. intn. 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	
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		2 753	79	3 209	5		3 385	
1986	46	7	53	35		86	121	294	67		3 296	87	3 427	6		3 607	
1987	47	7	54	36		88	124	284	69		3 055	89	3 532	6		3 716	
1988	46	7	53	34		84	118	277	63		3 091	86	3 548	6		3 725	
1989	46	7	53	34		82	116	285	64		3 109	88	3 571	6		3 746	
1990	47	7	54	34		81	115	278	70		3 094	88	3 549	7		3 725	
1991	47	7	54	33		82	115	287	67		3 040	88	3 499	7		3 675	
1992	44	7	51	36		81	117	277	71		3 050	88	3 502	7		3 676	
1993	39	8	47	37		86	123	276	71		3 103	88	3 556	8		3 733	
1994	38	8	46	38		87	125	282	71		3 137	89	3 604	8		3 782	
1995	36	8	44	40		90	130	286	71		3 141	90	3 623	8		3 805	
1996	36	8	43	41		90	130	285	71		3 277	96	3 773	9		3 956	
1997	37	8	45	45		93	138	308	75		3 276	101	3 828	10		4 021	
1998	37	8	46	47	1	101	150	312	77		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 [↓]	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	4 718	170	5 552	10	4	14	5 893
2020	28	8	36		43	110	153	290	35	195	4 384	169	5 072	6	1	7	5 267
2021	33	8	41		41	115	156	307	40	221	4 543	169	5 279	7	1	8	5 484

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. 1946–2021. Millioner personkilometer.

Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2021. Million passenger kilometres.

ÅR	SJØTRANSPORT <i>Water transport</i>			SKINNETRANSPORT <i>Railway transport etc.</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>					LUFT <i>By Air</i>		SUM <i>Total</i>		
	Bil-ferge <i>Ferry transport</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	I alt <i>Total</i>	NSB/Vy <i>State rail-ways</i>	And-Re <i>Other rail-ways</i>	Sporvei Forst.b <i>Suburb. rail-ways</i>	I alt <i>Total</i>	Busser ¹⁾ <i>Buses and coaches</i>	Drosjer <i>Taxis</i>	Utleie-biler <i>Car hire</i>	Person-biler <i>Private cars</i>	Motor-sykler <i>Motor-cycles, Mopeds</i>	I alt <i>Total</i>	Innen-riks <i>Dom-estic</i>	Som del av utlandsreise <i>Dom. incl. intrn. transfer</i>	I alt ²⁾	
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		
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	613	1 359	47 294	924	54 402	4 242		62 560	
1999	297	559	856	2 674	235	507	3 416	4 177	601	1 497	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	612	5 020	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	566	5 087	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	546	5 041	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	619	5 182	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	749	5 544	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	945	5 656	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	949	5 845	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	1 180	5 918	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	1 260	5 753	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	1 421	5 697	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	1 519	5 812	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	1 608	5 918	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	1 592	5 776	84 964
2020	226	307	533	-	1 798	530	2 328	2 841	312	2 822	59 624	1 664	67 262	2 456	377	2 833	72 956
2021	283	451	733	-	1 779	562	2 341	2 896	355	3 201	61 780	1 702	69 933	3 018	334	3 351	76 358

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. 1946–2021. Kilometer.
 Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2021. Kilometres.

ÅR Year	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc				VEGTRANSPORT Road transport					LUFT	SUM	
	Bil-ferge Ferry trans- port	Andre Ruter Other Reg. serv.	I alt Total	NSB/Vy State rail- ways	Andre Other rail- ways	Sporveg Forst.b Suburb. rail- ways	I alt Total	Rute- biler Schedu- led trans- port	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- biler Private cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	I alt Total	By Air	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	40	15	-	-	5	15	10	9	15	14	10	13	430	14
2021	8	58	18			5	15	9	9	15	14	10	13	431	14

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

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946–2021. Millioner tonn.
 Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946–2021. Million tonnes.

År Year	SJØTRANSPORT Water transport				SKINNETRANSPORT Railway transport				VEGTRANSPORT Road transport.			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT.SOKKELEN From the North Sea		SUM Total	Skip i alt Total by ship
	Bil- ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og eigentn. 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			Skip By ship	Rør- transp. Pipelines		
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
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	-	-	-	11,8	10,6	239,2	249,8	0,0	289,0	0,0	119,9	408,2	27,4
2021	22,0		7,2	29,1	-	-	-	10,3	10,6	261,1	271,7	0,0	311,2	0,0	122,8	434,0	29,1
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
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		42,6	63,6	-	-	-	12,0	10,6	240,4	251,0	0,0	326,6	5,9	119,9	452,4	69,5
2021	22,0		43,0	64,9	-	-	-	10,6	10,6	263,2	273,8	0,0	349,4	7,0	122,8	479,2	71,9

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

**Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte. 1946–2021. Millioner tonnkilometer.
Domestic transport work of goods by mode of transport. 1946–2021. Million tonne-kilometres.**

År Year	SJØTRANSPORT . Water transport				SKINNETRANSPORT Railway transport.				VEGTRANSPORT Road transport			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT. SOKKELLEN From the North Sea		SUM Total	
	Bilferge Ferry trans- sport	Andre ruter Other reg. serv.	Leie oa For hire/ own account	I alt Total	Fløting Timber floating	NSB 1) State railways	Andre Other rail- ways	I alt Total	Små Vans	Store Lorries	I alt Total			Skip By ship	Rørtransp. Pipelines		Skip i alt Total by ship
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		1 729	1888		-	-	1 571	836	16 340	17 176	16	20 651	1751	24 432	46 834	3 639
2015	177		2 242	2405		-	-	1 841	740	16 128	19 310	16	21 000	611	23 303	44 914	3 016
2016	174		2 586	2757		-	-	1 955	740	16 979	19 255	15	22 307	70	24 070	46 447	2 827
2017	178		2 341	2513		-	-	2 093	740	18 337	19 471	16	23 469	75	20 910	44 454	2 588
2018	180		2 627	2805		-	-	2 031	492	19 103	19 357	11	24 426	21	24 504	48 951	2 826
2019	201		2 717	2894		-	-	2 106	492	18 570	19 881	10	24 060	42	25 359	49 462	2 937
2020	162		2 640	2814		-	-	2 181	492	18 515	19 719	10	24 039	51	25 838	49 928	2 865
2021	187		2 593	2771		-	-	2 136	492	18 731	20 887	5	24 350	47	27 751	52 148	2 817
MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	159		15 841	16 000		-	-	1 601	836	16 498	17 334	16	34 951	4 734	24 432	64 109	20 726
2015	177		21 834	22 011		-	-	1 869	740	18 991	19 730	16	43 626	3 882	25 359	72 867	25 893
2016	174		16 895	17 069		-	-	1 984	740	18 936	19 676	15	38 744	4 687	25 838	69 269	21 756
2017	178		18 444	18 622		-	-	2 093	740	19 336	20 075	16	40 806	5 197	27 751	73 754	23 819
2018	180		16 990	17 170		-	-	2 032	492	19 490	19 982	11	39 194	5 162	26 344	70 700	22 332
2019	201		17 593	17 794		-	-	2 106	492	20 034	20 526	10	40 436	3 413	27 900	71 749	21 207
2020	162		15 947	16 109		-	-	2 181	492	19 738	20 229	10	38 528	3 305	31 009	72 842	19 413
2021	187		16 907	17 093		-	-	2 188	492	21 211	21 703	5	40 989	4 335	31 356	76 680	21 429

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. 1946–2021. Kilometer.
Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2021. Kilometres.

År <i>Year</i>	SJØTRANSPORT <i>Water transport.</i>				SKINNETRANSPORT <i>Railway transport.</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>			LUFT <i>By air</i>	SUM FASTLAND <i>Total mainland</i>	FRA KONT. SOKKELEN <i>From the North Sea</i>		SUM <i>Total</i>
	Bil- <i>Ferry trans-</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	Leie og <i>For hire/ own account</i>	I alt <i>Total</i>	Fløting <i>Timber floating</i>	NSB ¹⁾ <i>State railways</i>	Andre <i>Other rail-ways</i>	I alt <i>Total</i>	Små <i>Vans</i>	Store gods- <i>Lorries</i>	I alt <i>Total</i>			Skip <i>By ship</i>	Rørtransp. <i>Pipelines</i>	
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		298	77	-	-	-	257	46	63	62	557	67	531	226	111
2015	8		345	91	-	-	-	237	46	64	63	558	69	555	235	112
2016	8		375	99	-	-	-	217	46	69	67	558	74	701	225	114
2017	8		344	91	-	-	-	208	46	69	68	560	73	375	216	107
2018	8		381	100	-	-	-	205	46	66	65	556	71	532	253	111
2019	8		431	105	-	-	-	197	46	70	68	556	75	424	253	118
2020	8		419	102	-	-	-	209	46	70	69	556	76	512	254	119
2021	8		381	97	-	-	-	209	46	75	73	558	80	468	254	126
MEDREGNET KABOTASJE																
2010↓	8		398	273	-	-	-	252	46	63	62	547	102	526	226	139
2015	8		392	267	-	-	-	237	46	65	64	530	104	547	235	143
2016	8		405	281	-	-	-	218	46	70	68	530	114	520	225	149
2017	8		403	279	-	-	-	208	46	71	69	430	111	425	216	139
2018	8		422	292	-	-	-	202	46	67	66	527	109	498	253	143
2019	8		417	299	-	-	-	196	46	71	70	537	119	451	254	154
2020	8		360	250	-	-	-	207	46	71	70	556	108	625	254	148
2021	8		383	267	-	-	-	209	46	77	75	558	117	530	254	158

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

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2021. Millioner tonn.
Goods transport in external trade. 1966–2021. Million tonnes.

År YearTIL/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
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	67,9	89,2	157,1	242,5
2014	71,1	3,0	12,6	0,0	0,2	86,7	69,0	90,9	160,0	246,8
2015	74,7	2,9	12,7	0,0	0,2	90,4	73,4	92,8	166,2	256,7
2016	73,8	2,9	12,9	0,0	0,2	89,7	78,3	93,9	172,1	261,9
2017	78,1	3,1	13,3	0,0	0,2	94,6	78,8	107,3	186,1	280,8
2018	80,9	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	81,9	2,8	13,4	0,0	0,2	98,4	84,0	94,7	178,7	277,1
2021	83,6	2,8	14,1	0,0	0,2	100,7	84,9	104,1	189,0	289,8

↓ 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. 1985–2021. Millioner tonn.
Transport carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2021. 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
2021	31,1	52,5	8,4	5,7	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. 1966–2021. Millioner tonnkilometer.

Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966–2021. 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		
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	24	39 843	13 818	26 025
2012	37 184	394	2 370	0	29	39 977	13 942	26 035
2013	36 539	758	2 266	0	30	39 594	14 167	25 426
2014	37 095	800	2 328	0	33	40 256	13 906	26 350
2015	38 972	773	2 348	0	36	42 129	14 353	27 776
2016	38 519	781	2 379	0	37	41 717	14 221	27 496
2017	40 668	817	2 465	0	40	43 990	15 577	28 413
2018	42 113	793	2 492	0	40	45 437	16 445	28 992
2019	41 652	846	2 460	0	44	45 002	16 559	28 443
2020	42 691	758	2 488	0	39	45 976	16 072	29 904
2021	43 561	756	2 610	0	45	46 972	16 443	30 529

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

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966–2021. Millioner tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966–2021. 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
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↓	51	8	291	0	108	457
2011	47	8	282	0	99	436
2012	47	11	276	0	107	442
2013	55	12	297	0	97	460
2014	53	11	320	0	97	481
2015	47	12	295	0	100	454
2016	45	12	293	0	102	452
2017	48	13	280	0	109	450
2018	47	14	274	0	106	440
2019	52	15	264	0	104	434
2020	46	15	263	0	120	444
2021	49	13	286	0	123	471
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	264	0	104	539
2020	151	15	264	0	120	551
2021	155	13	288	0	123	580

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet.

²⁾ *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. 1966–2021.¹⁾ Milliarder tonnkilometer.
Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966–2021¹⁾ 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↓	15,8	2,0	19,3	0,0	24,4	61,6
2011	13,0	2,1	19,3	0,0	23,3	57,6
2012	12,9	2,5	20,1	0,0	24,1	59,5
2013	16,7	2,6	21,5	0,0	20,9	61,7
2014	15,9	2,5	22,3	0,0	24,5	65,2
2015	13,2	2,6	21,7	0,0	25,4	62,9
2016	11,7	2,8	21,6	0,0	25,8	62,0
2017	13,1	2,9	21,9	0,0	27,8	65,7
2018	12,4	2,8	21,8	0,0	26,3	63,4
2019	12,7	3,0	22,3	0,0	27,9	65,9
2020	12,5	2,9	22,2	0,0	31,0	68,7
2021	13,5	2,9	23,5	0,0	31,4	71,2
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	64,9	2,6	22,1	0,0	25,4	114,9
2016	60,3	2,8	22,1	0,0	25,8	110,9
2017	64,5	2,9	22,5	0,0	27,8	117,7
2018	64,4	2,8	22,5	0,0	26,3	116,1
2019	62,9	3,0	23,0	0,0	27,9	116,7
2020	62,1	2,9	22,7	0,0	31,0	118,8
2021	65,0	2,9	24,3	0,0	31,4	123,6

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. 1973–2021. Millioner kjøretøykilometer.
 Domestic road traffic. 1973–2021. Million Vehicle-Kilometres.

År	PERSONTRANSPORT Passenger transport					Sum	GODSTRANSPORT Goods transport			TRANSPORT I ALT Total transport	%vekst % growth
	Rute- biler Schedu- led tr. Port	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- Biler Private Cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds		Små gods- biler Vans	Store gods- biler Lorries	Sum Total		
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	1 380	31 899	1 535	35 502	7 138	1 909	9 048	44 550	-6,1
2021	328	408	1 455	33 035	1 552	36 778	7 403	1 961	9 365	46 143	3,6

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

Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾ 1980–2021. Tusen enkeltreiser.
*International Passenger Transport by Mode of Transport.
Thousand Passengers 1980–2021. 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	-	-	-
2021	1 662	5 139	22	-	-	-

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 1950–2022 and Projected 1 January 2023–2100.

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
2021	5 391	3 557
2022	5 425	3 573
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 2023–2100".

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 1980–2021.*
Driving License by Gender. 31 December 1980–2021.

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
2021	3 635 340	1 897 320	1 738 020

1) Alle førerkortklasser, også inkludert mopedførerbevis

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

Tabell 23: Registrerte biler. 31. desember 1950–2021. (Avrundet til nærmeste 500.)
Registered Automobiles. 31 December 1950–2021.

År Year	Sum biler Total	Personbiler Passenger Cars	Herav elbiler El-vehicles	Lastebiler mv. ¹ 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
2021	3 487 000	2 894 000	461 000	70 000	508 000	15 000

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. 1979–2021 (2015=100).
Consumer Price Index. Group Indices for Travel and Transport. 1979–2021 (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
2021	116,1	116,3	113,2	117,5	117,9	117,2	118,9	114,5	105,6	118,2

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

Tabell 25: Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2021. Millioner liter.
Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2021. 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
2021	956	3 938	2 966	3 923	550

Angir Jetparafin f.o.m. 2012. Angir Total av autodiesel og anleggsdiesel f.o.m. 1995. Tall korrigeret 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. 1985–2021.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of roaduser. 1985–2021.

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
2021	3 719	80	4 565	2 098	804	583	154	376	322	228

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Veitrafikkulykker.

Source: Statistics Norway. Road traffic accidents.

Tabell 27: Utslipp til luft etter kilde. 2021. Tonn. *Emission to air by source, 2021. 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.*

*Foreløpige tall

Tabell 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2021. Årlig volumendring i prosent.
Gross domestic product and private consumption. 1979–2021. 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	0,7	1,1	0,6
2020*	-0,7	-6,3	-10,5
2021*	3,9	4,8	10,6

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Nasjonalregnskapsstatistikk. *Tall fra og med 2020 er foreløpige

Source: Statistics Norway. National accounts.*

Tabell 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2021.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2021.

År	Olje <i>Oil</i>		Gass <i>Gas</i>	
	Mengde (Tusen tonn) <i>Thousand tonnes</i>	Transportarbeid (Mill. tonnkm) <i>Million tonne-kilometres</i>	Mengde (Tusen tonn) <i>Thousand tonnes</i>	Transportarbeid (Mill. tonnkm) <i>Million tonne-kilometres</i>
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
2021	47 000	10 285	76 000	21 071

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
Tsjekia	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.

Tabell 33: Tidslinje over viktigste hendelser og utviklinger under pandemien.
Timeline of the most important events and developments during the pandemic.

År	Periode	Hendelser
2019	Desember	Første koronatilfeller registrert i Wuhan.
2020	Januar-februar	Utbruddet vokser i Kina; smitte når Europa og USA. Første smittetilfelle i Norge, 28. februar.
	Mars	Korona defineres som pandemi. Nedstenginger og restriksjoner innføres i Norge (12. mars). Regjeringen kommer med en rekke økonomiske støttepakker.
	April	Arbeidsledighet i Oslo øker sterkt. Barnehager og barneskoler gjenåpnes mot slutten av april.
	Mai	Samfunnet åpner noe opp igjen.
	Juni	Reiser til nordiske land tillatt.
	Juli	Reiser til/fra 'grønne' land tillatt.
	August	Økning i smittetallene etter sommerferien.
	September	Forskjellige lokale utbrudd. Stor økning i smittetallene. Strengt tiltak innføres i Oslo.
	Oktober	Noe nedtrapping i nasjonale tiltak; ikke i Oslo. Følges etter kort tid av opptrapping.
	November	Veldig strenge nasjonale regler. Nedstenging i Oslo, trappes senere opp. Nedstenging forlenges til desember.
Desember	Første vaksiner kommer til Norge.	
2021	Januar	Strengere nasjonale regler, som senere forlenges. Utbrudd av britisk variant av viruset i Nordre Follo. Svært streng nedstenging i Oslo og senere andre steder med lokale utbrudd.
	Februar	Noe nedtrapping av tiltak i Oslo/Stor-Oslo. Ny økonomisk krisepakke.
	Mars	Smitten øker igjen i Oslo. Strengt regler/nedstenging. Opptrapping av restriksjonene i Oslo, for 4. gang etter nyttår. Smittetopp i Oslo og nasjonalt.
	April-juni	Forskjellige gjenåpningssteg (i faser). Reglene i Oslo forblir i første omgang strengere enn nasjonalt.
	Juli-august	Noe mer reising i Europa, reisesertifikat/vaksinepass. Grensene til Sverige åpner stegvis. Økning i smittetallene etter sommerferien. Videre gjenåpning utsatt pga usikkerhet rundt deltavarianten.
	September-oktober	Kompensasjonsordningen trappes ned. Norge går over til en normal hverdag med økt beredskap.
	November-desember	Omikronvarianten begynner å spre seg. Nye nasjonale og regionale tiltak, trappes opp i flere runder. Oslo hardt rammet. Økonomiske kompensasjonstiltak.
2022	Januar-februar	Gradvis lettelse av smittetilfelle.
	Mars-dd.	Samfunnet begynner å normalisere seg. Noe økning i smittetallene på høsten.

Kilde: Hovi og Pinchasik, 2022. Tabell 1.1.

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 tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, 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 forskningssamarbeid, 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, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov 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.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gautstadalléen 21

Telefon: 22 57 38 00

Hjemmeside: www.toi.no

