



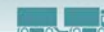
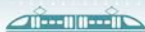
Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Transportytelser i Norge 1946–2022

Bjørge L. Flotve, Eivind Farstad

2003/2023



Tittel:	Transportytelser i Norge 1946–2022
Tittel engelsk:	Transport volumes in Norway 1946–2022
Forfattere:	Bjørge L. Flotve, Eivind Farstad
Dato:	12.2023
TØI-rapport:	2003/2023
Antall sider:	44
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1621-2
Finansieringskilder:	Samferdselsdepartementet
TØIs p.nr.:	358 – Samferdselsstatistikk
Prosjektleder:	Bjørge L. Flotve
Kvalitetsansvarlig:	Silvia J. Olsen
Fagfelt:	Regional utvikling og reiseliv
Emneord:	Godstransport, persontransport, statistikk, transportytelse

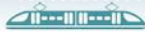
Kort sammendrag

Økningen i persontransportarbeidet fra 2021 til 2022 er beregnet til 10,1 prosent. Sammenlignet med 2019 var persontransportarbeidet 2,3 prosent lavere i 2022. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk opp mest fra 2021 til 2022, med 42,7 prosent, men var fortsatt 16,6 prosent lavere enn før pandemien i 2019. Persontransportarbeid med personbil økte med 4,7 prosent fra 2021 til 2022, og var med det kun 0,5 prosent lavere enn i 2019. Gods-transportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 6,9 prosent fra 2021 til 2022, og var med det 8,4 prosent høyere sammenlignet med 2019. Fra 2021 til 2022 var det vekst i veitransport med 8,7 prosent, sjøtransport med 5,3 prosent, og godstransport på bane med 2 prosent. Sammenlignet med 2019 var godstransportarbeidet høyere på alle transportformene utenom flytransport som har blitt mer enn halvert. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet opp med 6,5 prosent fra 2021 til 2022.

Summary

Domestic passenger travels in Norway increased by 10.1 per cent from 2021 to 2022. Compared to 2019, domestic passenger travels were 2.3 per cent lower in 2022. The increase in passenger transport volumes from 2021 to 2022 was highest for public transport, with 42.7 per cent, but was still lower compared to 2019. Road transport by passenger cars increased by 4.7 per cent from 2021 to 2022 and was only 0.5 per cent lower in 2022 compared to 2019. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 6.9 per cent from 2021 to 2022. Compared to 2019 the growth was 8.4 per cent. The amount of tonne kilometres transported by road increased by 8.7 per cent, freight transported by sea by 5.3 per cent, and by train 2 per cent. Estimated freight transport, excluding cabotage, increased by 6.5 per cent from 2021 to 2022.

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.

Oversikten omfatter både persontransport og godstransport. Hovedtrekk i utviklingen de seneste årene er presentert i kapittel 2, hvor tabellene er bokstavnummerert. De faste hovedtabellene med lengre tidsserier finnes i vedlegget (tabell 1-12).

Rapporten inneholder også kildeopplysninger og forutsetninger for angivelse og beregninger av transportytelser. Dette er gjort rede for i kapittel 3 og 4. Det er tatt med en beskrivelse av utviklingen for året 2022 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 ble innført har satt sitt preg på transportytelsene fra 2020. Vi har også i årets rapport i noen grad henvist til dette i teksten der det er relevant, og for utviklingen i 2022 også sett noe på utviklingen tilbake til før-korona året 2019, særlig for persontransporten som ble berørt av pandemien lengst.

I årets beregninger er det inkludert nyere tall for belegg i persontransporten på vei, samt revideringer av transportdistansene for godstransport på jernbane og sjø som ligger til grunn for innenriksdelen av utenrikstransporten.

Rapporten er en del av prosjektet "Samferdselsstatistikk", som finansieres av Samferdselsdepartementet. Dette prosjektet har som oppgave å vurdere databehovet i samferdsel, arbeide for effektivisering av datatilgang og -bruk, og analysere og publisere data om hovedtrekk i norsk samferdsel.

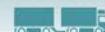
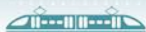
Rapporten er skrevet av Eivind Farstad og Bjørg L. Flotve, hvorav sistnevnte er prosjektleder. Ellers rettes en takk til Geir Martin Pilskog hos Statistisk sentralbyrå, som har bidratt med viktig data-grunnlag for rapporten, og Berit Grue som har bidratt med oppdaterte tall fra RVU. Trude Kvalsvik har stått for redigeringen, og rapporten er kvalitetssikret av Silvia J. Olsen.

Oslo, desember 2023

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	19
3.1	Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11.....	19
3.1.1	Sjøtransport.....	19
3.1.2	Banetransport.....	19
3.1.3	Vegtransport.....	20
3.1.4	Lufttransport	22
3.2	Utenlandsreiser – tabell 12.....	23
3.2.1	Sjøtransport.....	23
3.2.2	Jernbanetransport.....	23
3.2.3	Vegtransport.....	23
3.2.4	Lufttransport	23
4	Datagrunnlag for godstransport.....	24
4.1	Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11.....	24
4.1.1	Sjøtransport.....	24
4.1.2	Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet.....	25
4.1.3	Jernbanetransport.....	25
4.1.4	Vegtransport.....	25
4.1.5	Lufttransport	26
4.2	Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10.....	26
	Litteratur	28
	Tabeller Tables.....	31

Transportytelser i Norge 1946–2022

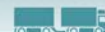
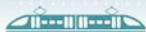
TØI rapport 2003/2023 • Forfatter: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad • Oslo 2023 • 44 sider

Økningen i persontransportarbeidet er fra 2021 til 2022 beregnet til 10,1 prosent. Sammenlignet med 2019 var persontransportarbeidet 2,3 prosent lavere i 2022. Persontrafikkarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk opp mest fra 2021 til 2022, med 42,7 prosent, men var fortsatt 16,6 prosent lavere enn i 2019. Persontransportarbeid med personbil økte med 4,7 prosent fra 2021 til 2022, og var med det kun 0,5 prosent lavere enn i 2019. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 6,9 prosent fra 2021 til 2022, og var med det 8,4 prosent høyere sammenlignet med 2019. Fra 2021 til 2022 var det vekst i vegtransport med 8,7 prosent, sjøtransport med 5,3 prosent, og godstransport på bane med 2 prosent, mens godstransport med fly gikk ned med 17,1 prosent. Sammenlignet med 2019 var godstransportarbeidet høyere på alle transportformene utenom flytransport som har blitt redusert med nesten 60 prosent. Eksklusive kabotasje gikk godstransportarbeidet opp med 6,5 prosent fra 2021 til 2022.

Hovedtrekk

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) hadde en vekst på 3,0 prosent i 2022, etter en økning på 3,9 prosent året før. Privat konsum i husholdningene økte med 5,9 prosent i 2022, og privat konsum til transport økte med 7,5 prosent i 2022. Det vil si at det var sterkere økning i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2022, men forskjellen var ikke like stor som året før. Utviklingen må sees i lys av at de siste tiltakene under korona-pandemien, med omfattende bruk av hjemmekontor og reisebegrensninger, først ble hevet våren 2022. Sammenlignet med 2019 var volumøkning i konsum av transport på 3 prosent til 2022.

Økningen i utført persontransportarbeid er beregnet til 10,1 prosent fra 2021 til 2022, sammenlignet med en økning på 4,6 prosent året før. Sammenlignet med året før koronautbruddet, det vil si 2019, var utført persontransportarbeid fortsatt 2,3 prosent lavere i 2022. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk mest opp fra 2021 til 2022, med 42,7 prosent, etter en økning på 8,8 prosent året før, og en reduksjon på 46,3 prosent fra 2019 til 2020. Sammenlignet med 2019 var dermed transportarbeidet med kollektive transportmidler fortsatt 16,6 prosent lavere i 2022. Det var spesielt persontransportarbeidet på bane, sjø og fly som økte fra 2021 til 2022, med henholdsvis 61,6 (bane), 56,5 (sjø) og 54,2 (fly) prosent, men persontransportarbeidet på disse transportformene ble mest påvirket av reiserestriksjoner under korona. Personbiltransporten økte med 4,7 prosent fra 2021 til 2022 og var kun 0,5 prosent lavere enn i 2019. Vegtransport sto i 2022 for i overkant av 86 prosent av persontrans-



portarbeidet, bane hadde 5 prosent, fly hadde 7 prosent, og sjø hadde i underkant av to prosent. Koronarestriksjonene førte i årene før 2022 til en vridning av andelen fra sjø, bane og luft til vei, og transportarbeidet med personbil tok en større andel av transportarbeidet. I 2022 ser vi at markedsandelene er på vei tilbake til der de var før koronapandemien.

I likhet med året før, gikk den innenlandske godstransporten opp fra 2021 til 2022. Regnet i tonnkilometer var samlet økning for alle transportformer på 6,9 prosent, medregnet kabotasje¹, etter en økning på 6,4 prosent året før. Sammenlignet med 2019 var godstransportarbeidet 8,4 prosent høyere i 2022. Det var sterkest vekst i veitransporten fra 2021 til 2022, med 8,7 prosent, og sammenlignet med 2019 hadde veitransporten økt med nesten 15 prosent til 2022. Sjøtransporten hadde en vekst fra 2021 til 2022 på 5,3 prosent, og sammenlignet med før pandemien var sjøtransporten 1,1 prosent høyere i 2022 enn i 2019. Banetransporten økte med 2 prosent fra 2021 til 2022, og var med det 5,9 prosent høyere enn i 2019, mens godstransporten med fly falt med 17,1 prosent fra 2021 til 2022, og var mer enn halvert sammenlignet med 2019. Alt i alt økte godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje med 6,5 prosent fra 2021 til 2022, sammenlignet med en økning på 6,9 prosent året før. Fra 2019 til 2022 økte godstransportarbeidet eksklusive kabotasje med 12,8 prosent.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var gjennomsnittlig prisvekst 5,8 prosent i 2022, mens prisveksten for transportsektoren var 8,9 prosent. Dette er den høyeste prisveksten både for den generelle prisveksten og for transportsektoren siden slutten av 1980-tallet. Prisveksten for privat transport ble i 2022 drevet av en kraftig økning av prisene innen drivstoff og smøremidler, med 33,2 prosent. Prisene for reservedeler og tilbehør, kjøp av biler, samt vedlikehold og reparasjon økte også, men med mindre enn konsumprisindeksen.

I kollektivtransporten økte prisene for flyreiser mest, med nesten 21 prosent fra 2021 til 2022. Flyreiser var sterkt preget av koronapandemien, men etter en kraftig prisreduksjon fra 2020 til 2021, var prisene i 2022 høyere enn før pandemien. For buss og taxi, samt jernbane, trikk og bane, var det prisvekst i 2022 men lavere enn konsumprisveksten. Prisene innen båttrafikken hadde i 2022, som året før, en sterk reduksjon. Dette må blant annet sees i sammenheng med regjeringens politikk med sterkt reduserte ferjetakster på enkelte strekninger.

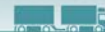
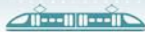
Persontransport med bil

Det var registrert i underkant av 3,5 millioner biler i Norge ved utgangen av 2022. Antall biler økte med 24 000, noe som er en økning med 0,7 prosent fra året før. Av bilene var 2,9 millioner personbiler, 508 700 varebiler, 68 400 lastebiler og 14 700 busser. Blant personbilene ble det 138 500 flere elbiler på veiene. Antall elbiler var 599 000 ved utgangen av 2022, og utgjorde 20 prosent av personbilbestanden.

I løpet av 2022 ble det førstegangsregistrert 192 800 personbiler, ca. 2 700 færre enn i 2021. 100 400 personbiler og 12 900 varebiler ble vraket mot pant i 2022. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2022, som var det samme som i de to årene før. Gjennomsnittsalder ved vraking var 18,3 år.

Trafikken på vegene økte med 4,1 prosent fra 2021 til 2022 prosent året før, og var da litt høyere enn i 2019. Det var vekst i alle kjøretøygrupper utenom mopeder/motorsykler fra 2021 til 2022, som falt med 5 prosent. Høyest vekst var det for drosjer, med 25 prosent, samt rutebiler og utleiebiler med i underkant av 10 prosent for begge kjøretøygruppene. Persontransporten

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



med utleiebiler (inklusive leasingbiler) har nesten doblet seg de siste fem år, noe som skyldes kraftig vekst i antallet leasingbiler.

Det var 3 527 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2022, en nedgang på i overkant av 5 prosent i forhold til året før. Det ble skadd 4 485 personer i 2022, som var 80 personer færre enn året før. Antall drepte i trafikken var imidlertid høyere enn på flere år, med 116 drepte i trafikken.

Kollektivtransporten

I 2022 ble det foretatt drøyt 387 millioner bussreiser, en økning på 80 millioner bussreiser i forhold til året før, eller 26 prosent. I forhold til 2019 ble det foretatt 15 prosent færre bussreiser i 2022. Transportarbeidet med buss gikk opp med 381 millioner personkilometer fra 2021 til 2022, og er med det 28 prosent lavere i 2022 enn i 2019.

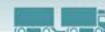
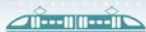
Trafikken med trikk i Oslo var på 42 millioner reiser i 2022, en økning med 14 millioner reiser fra året før. Sammenlignet med 2019, var det 11 millioner færre reiser med trikk i 2022. Trafikken med forstadsbanene (T-banen) i Oslo gikk opp med 28 millioner reiser, til 101 millioner reiser i 2022, en økning på 39 prosent. Sammenlignet med 2019 var det 19 millioner færre reiser i 2022 med T-banen i Oslo. Bybanen i Bergen fraktet 19,1 millioner passasjerer i 2022, en oppgang fra 13,9 millioner passasjerer i 2021, eller 37,6 prosent. Sammenlignet med 2019 var det om lag 467 tusen flere reiser med Bybanen i 2022. I alt ble det foretatt om lag 162 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2022, mot 115 millioner reiser i 2021. Det ga en økning i denne typer reiser med 41 prosent. I 2019 ble det foretatt om lag 192 millioner reiser med trikk og forstadsbaner, og sammenlignet med dette var det 15,5 prosent færre reiser i 2022.

Året 2022 ble det foretatt 66 millioner reiser innenlands med tog. Det var 25 millioner flere enn i året før, noe som utgjør en økning i antall reiser på over 60 prosent. Sammenlignet med før korona-pandemien var det foretatt 17 prosent færre reiser innenlands med tog i 2022 sammenlignet med 2019.

Flytoget fraktet i overkant av 5,3 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2022, noe som mer enn en dobling fra året før, men fortsatt over 40 prosent færre enn i 2019. Flåmsbanen fraktet nesten 557 tusen passasjerer i 2022, en økning på 254 prosent fra 2021, men likevel over 40 prosent lavere i forhold til 2019.

Det var 47 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2022, en oppgang på nesten 14 prosent fra 2021. Sammenlignet med 2019 var antall passasjerer 16 prosent lavere i 2022. Persontransportarbeidet på sjø har imidlertid økt mer enn økningen i antall passasjerer de siste årene. I 2022 var persontransportarbeidet på sjø 1 148 millioner passasjer-kilometer, mot 733 millioner året før, noe som utgjør en oppgang på 56 prosent. Sammenlignet med 2019 var persontransportarbeidet på sjø 5 prosent høyere i 2022.

I 2022 ble det foretatt 11,9 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en økning med 4,2 millioner flyreiser fra 2021. Både innenriksreiser og flyreiser innenlands som er del av en utenlandsreise økte mye. Trekker man fra reiser innenriks som er del av en utenlandsreise, var det registrert 9,7 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2022, som er om lag på nivå med flyreiser innenlands før pandemien.



Reiser til og fra utlandet

I 2022 ble det registrert i overkant av 18,5 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en kraftig økning i forhold til 5,1 millioner tilsvarende flyreiser i 2021. Sammenlignet med 2019 var fortsatt flyreiser til/fra utlandet 24 prosent lavere for året som helhet, men vi ser at flytrafikken tok seg opp gjennom året. Fergetrafikken til og fra utlandet var på nesten 5,6 millioner reiser i 2022, som utgjorde en oppgang på 1,7 millioner slike reiser fra året før. Antall reisende med tog over grensen var nesten 305 tusen i 2022, noe som var en kraftig økning fra 2021 hvor antall slike reiser var 22 tusen. Sammenlignet med passasjertrafikken med tog over grensen i 2019, var trafikken fortsatt 39 prosent lavere i 2022 for året som helhet.

Godstransporten innenlands

Fra 2021 til 2022 gikk den innenlandske godstransporten opp, etter en oppgang også året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 6,9 prosent, medregnet kabotasje, etter en oppgang på 6,4 prosent året før. Sammenlignet med 2019 var det en økning i godstransportarbeidet til 2022 på 8,4 prosent. Veitransporten økte mest fra 2021 til 2022, med 8,7 prosent, etter en økning på 7,3 prosent året før. Sammenlignet med 2019 hadde veitransporten økt med nesten 15 prosent til 2022. Det var også oppgang i sjøtransporten fra 2021 til 2022, med 5,3 prosent, og en oppgang i godstransport på bane med 2 prosent, mens godstransport med fly gikk ned med 17,1 prosent. Sammenlignet med 2019 var banetransporten økt med 5,9 prosent, sjøtransporten med 1,1 prosent, mens lufttransporten ble redusert med nesten 60 prosent til 2022. 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 2022 var sjøandelen på 41,1 prosent, baneandelen på 5,1 og veiandelen på 53,8 prosent av det samlede transportarbeidet.

Godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 6,5 prosent fra 2021 til 2022, en marginalt lavere økning sammenlignet med en økning på 6,9 prosent året før. Det betyr at godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 12,8 prosent fra 2019 til 2022. Sjøtransport ble redusert med 7,4 prosent, etter en økning på 21,8 prosent året før. Banetransporten ble økt med 2,4 prosent, mens lufttransporten ble redusert med 17,1 prosent. Godstransportarbeidet på veg økte med 9 prosent, eller en økning på 5,9 prosent året før.

Samlede godstransporter på veg på norsk område økte med over 1 milliard tonnkilometer fra 2021 til 2022. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område.

Godstransporten til og fra Norge

Importert varemengde til Norge var 39,1 millioner tonn i 2022, en reduksjon på 0,7 millioner tonn, eller 1,7 prosent, fra 2021. I 2021 var importen om lag som i 2019, slik at importert varemengde var lavere i 2022 sammenlignet med 2019. Eksportert varemengde fra fastlandet var 60,6 millioner tonn i 2022, noe som representerer en liten nedgang fra 60,9 millioner tonn i 2021, det vil si en reduksjon på 0,4 prosent. Sammenlignet med 2019 var eksportøkningen til 2022 på 6,7 prosent økning. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2021 gikk 84 prosent av denne godsmengden med skip, mens 13 prosent gikk på veg, og 3 prosent på bane.

Transport volumes in Norway 1946–2022

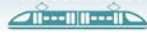
TØI Report 2003/2023 • Authors: Bjørg L. Flotve, Eivind Farstad • Oslo 2023 • 44 pages

Domestic passenger travels in Norway increased by 10.1 per cent from 2021 to 2022. Compared to 2019, domestic passenger travels were 2.3 per cent lower in 2022. The increase in passenger transport volumes from 2021 to 2022 was highest for public transport, with 42.7 per cent, but was still lower compared to 2019. Road transport by passenger cars increased by 4.7 per cent from 2021 to 2022 and was only 0.5 per cent lower in 2022 compared to 2019. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 6.9 per cent from 2021 to 2022. Compared to 2019 the growth was 8.4 per cent. The amount of tonne kilometres transported by road increased by 8.7 per cent, freight transported by sea increased by 5.3 per cent, and by train 2 per cent. Estimated freight transport, excluding cabotage, increased by 6.5 per cent from 2021 to 2022.

General Trends

Figures from the Norwegian national accounts show that the gross domestic product (GDP) rose by 3.0 per cent in 2022, compared to an increase by 3.9 per cent in 2021. Consumption in private households increased by 5.9 per cent, and private consumption for transport increased by 7.5 per cent in 2022. This means that there was a stronger growth in consumption for transport than private consumption otherwise in 2022. This can be seen as a result of easing the last Covid-19 pandemic measures, with extensive use of private home offices and travel restrictions, in the spring of 2022.

Domestic passenger transport volume in Norway increased by 10.1 per cent from 2021 to 2022, compared to a 4.6 per cent increase the previous year. Compared to the last year before the Covid-19 outbreak (2019), passenger transport volume was still 2.3 per cent lower in 2022 than in 2019. The number of passenger kilometres in public transport increased more than in private transport from 2021 to 2022, with a 42.7 per cent growth, but compared to 2019 it was still 16.6 per cent less. The number of person kilometres by passenger car increased by 4.6 per cent from 2021 to 2022 and was only 0.5 per cent lower in 2022 compared to 2019. The passenger transport volume by air, rail, bus and sea all went up from 2021 to 2022. Passenger transport by rail increased the most, with 61.6 per cent, transport by sea with 56.5, and airplane transport increased with 54.2 per cent. The public transport modes were more affected by the travel restrictions under the Covid-19 than the passenger transport by car. However, air, rail and sea transport altogether only constitute a relatively small share of the total domestic passenger transport volume. Around 86 per cent of all motorized travel under-



taken in Norway was by road, air transport accounted for 7 per cent of the transport volume, rail transport for about 5 per cent, and sea transport for less than two percent in 2022.

The freight transport work for all transport modes, including cabotage, is estimated to have increased 6.9 per cent from 2021 to 2022, compared to an increase of 6.4 per cent the year before. From 2019 to 2022 the freight transport work grew by 8.4 per cent. Freight transport work by road increased the most from 2021 to 2022, by 8.7 per cent, and compared to 2019 road freight transport increased by almost 15 per cent. Sea freight grew by 5.3 per cent and compared to 2019 freight volumes were up 1.1 per cent. Rail transport had an increase of 2 per cent and was up 5.9 percent compared to the 2019 level. Freight by air decreased by 17.1 per cent in 2022 and was more than halved compared to 2019. Excluding cabotage, total freight transport work increased by 6.5 percent from 2021 to 2022, after an increase of 6.9 percent the year before. Excluding cabotage, the freight transport work is estimated to have increased by 12.8 per cent from 2019 to 2022.

The Consumer Price Index (CPI) increased by 5.8 per cent, and the partial index for transport increased by 8.9 per cent, in 2022. This is the highest price increase both for the CPI and the partial price index for transport since the end of the 1980s. In private transport, fuel and lubricant prices went up by 33.2 per cent, while prices of spare parts and accessories, new cars, and maintenance and repair services increased, but with less than the CPI growth. Among the public transport modes there were price increases for all modes, but less than the CPI-growth, except for sea transport that fell with 9.5 per cent.

Private Transport

By the end of 2022, the stock of vehicles mainly used for private transport was nearly 3.5 million, of which 2.9 million were private passenger cars, including 599,000 electric vehicles. About 192,800 private passenger cars were registered for the first time in 2022 which is approximately 2,700 less than in 2021.

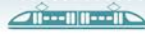
The road traffic volume increased by 4.1 per cent from 2021 to 2022, and compared to 2019, road traffic was slightly higher in 2022. The number of road accidents with personal injury was 3,527 in 2022, which was a 5 per cent decrease compared to the year before. In total 116 persons were killed in traffic accidents in Norway in 2022, up from an all-time low of 80 persons killed in traffic accidents in 2021.

Public Transport

The number of journeys by bus increased by 80 million from the previous year, to 387 million in 2022, a 26 per cent increase, but that was still 15 per cent less bus journeys compared to 2019. Bus transport work grew by 381 million person kilometres from 2021 to 2022 and was by that 28 per cent lower than in 2019.

The traffic with tramway around Oslo amounted to 42 million journeys, an increase by 14 million from the previous year, which was still 11 million fewer journeys than in 2019. The traffic with metro around Oslo increased by 28 million travels, to 101 million in 2022, a 39 per cent increase. Relative to 2019, the number of tramway journeys in Oslo was 19 million lower in 2022. Altogether, with trams in Bergen and Trondheim also included, there were 192 million trips made by tram and metro in Norway in 2022, an increase of 41 per cent, but still 15.5 per cent below the 2019 level.

There were 66 million domestic passenger trips by rail in Norway in 2022, an increase by 25 million from 2021 to 2022, representing an increase of more than 60 per cent, and only 15.5



cent fewer than in 2019. The Airport Express Train reported 5.3 million passenger trips by rail to and from Oslo Airport in 2022, which is more than double of the previous year, but still 40 per cent fewer than in 2019. Around 557,000 passenger trips were made by the tourist railway Flåmsbana, a growth of 254 per cent compared to 2021, but still 40 per cent less than in 2019.

Around 47 million passengers were transported by ferries and other boats in 2022, an increase by 14 per cent from 2021. Passenger transport work at sea increased from 722 to 1,148 million passenger kilometres from 2021 to 2022, which is an increase of 56 per cent. Compared to 2019, the level was 5 per cent higher in 2022. About 11.9 million domestic air flights were undertaken (including domestic transfer journeys to abroad) in 2022, which was 4.2 per cent more trips compared to the previous year. The domestic air traffic, excluding domestic transfer journeys to abroad, was about the same level as before the Covid-19 pandemic.

Trips Abroad

In 2022 about 18.5 million trips to and from Norway by airplane were registered, an increase in number of trips from 5.1 million trips the year before. Compared to the pre-pandemic year of 2019, the number of flights to and from Norway decreased by 24 per cent. Around 5.6 million ferry trips and 305 thousand trips by train were taken between Norway and abroad in 2022. Compared to 2019 there was still a decline in the number of cross-border journeys by all transport modes from 2022.

Freight Transport

Domestic freight transport, as aggregated over all transport modes and measured by tonne-kilometres transported and including cabotage, increased by 6.9 from 2021 to 2022, after an increase of 6.4 per cent the year before. This translates to a growth 8.4 percent since 2019. Freight transport by road increased the most, by 8.7 per cent, following an increase of 7.3 per cent the year before. Freight transport volume by road was therefore almost 15 per cent higher in 2022 than in 2019. Transport work by sea increased by 5.3 per cent. 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 6.5 per cent from 2021 to 2022.

Total freight transport in Norwegian territory increased by more than 1 billion tonne-kilometres from 2021 to 2022. This also includes the share of freight transport work carried out in relation to Norwegian trade with international markets.

About 41 per cent of all freight tonne-kilometres occur at sea, road transport accounts for 54 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 39.1 million tonnes in 2022, a decrease of 0.7 million tonnes compared to 2021, and slightly lower than in 2019. Export volume was 60.6 million tonnes in 2022, compared to 60.9 million tonnes in 2021. Compared to 2019, growth in export volume was 6.7 per cent.

Ships dominate the scene with respect to shipments to and from abroad, as 84 per cent of the volume of freight to and from the mainland is carried by ship, while 13 per cent 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. Oversikten omfatter både persontransport og godstransport.

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 2022. Tabellene i kapittel 2 er benevnt med bokstavnummerering for å skille disse fra tabellene i vedlegget. 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 vedlegget, mens persontransporten til og fra utlandet er vist i tabell 12.

Kapittel 4 inneholder en oversikt over kilder og forutsetninger som er brukt ved beregningene av transportytelsene for gods. I vedlegget viser tabell 4-6 resultatene for innenlands godstransport, mens tall for godstrafikken med utlandet er gitt i tabell 7–8. Tabellene 9 og 10 i vedlegget inneholder oversikter over samlet godstransport på norsk område. Til sist, tabell 11 i vedlegget gir en oversikt over trafikkarbeidet på veg fordelt på ulike typer kjøretøy.

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. Transitttrafikk blir vanligvis ikke regnet med i begrepet transportytelser på norsk område.

Med *Norge og norsk område* menes i prinsippet norsk landområde inkludert et belte langs kysten. Kystbeltet faller sammen med det norske territorialfarvann. Vi har likevel funnet det naturlig med visse unntak fra regelen. Kulltransport fra Svalbard til fastlandet og transport av råolje med skip fra de norske oljeinstallasjonene på Kontinentalsokkelen *til norsk fastland* er tatt med i beregningene for innenlandsk godstransport, se pkt. 4.1.1. Det er også tatt med oppgaver over rørtransport av olje og gass til det norske fastlandet, se pkt. 4.1.2. I tallene for flytransport er også inkludert 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). Heller ikke transport med små motoriserte kjøretøy (el-sparkesykkel/elsykkel) er med. Omfanget av reiser kartlegges ved de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). Fram til 2018 ble

RVU gjennomført periodisk, mens de siste årene går løpende. I årets rapport har vi oppdatert beregningene med grunnlag av informasjon fra 2018/19-undersøkelsene (Grue et al, 2021).

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 2018–2022	2021	2022
Befolkning	0,7	0,6	1,2
Befolkning 18–66 år	0,6	0,5	1,1
BNP (volum)	1,5	3,9	3,0
Privat konsum (volum)	1,4	5,1	5,9
Privat konsum – transport (volum)	1,1	13,4	7,5
Persontransportarbeid	-0,2	4,6	10,1
Persontransportarbeid, kollektive transportmidler	-2,9	8,8	42,7
Persontransportarbeid med bil	0,3	3,6	4,7
Personbilbestand	1,3	2,6	0,9
Salg av bilbensin (mengde)	-3,9	-1,5	-4,1
Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde)	-1,0	4,4	-0,5
Salg av drivstoff til bil i alt ¹⁾	-1,7	2,9	-1,3
Godstransportarbeid ²⁾	1,4	6,4	6,9
Vegtrafikk (kjøretøykilometer)	0,4	3,6	4,1
Vegtrafikkulykker	-2,8	3,7	-5,2

¹⁾ Eksklusive strøm til elektriske kjøretøy.

²⁾ På fastlandet, inklusive kabotasje.

Koronapandemien og transportsektoren

Koronapandemien har satt sterkt preg på utviklingen i transportsektoren de siste årene, med innføring av strenge mobilitetsreduserende restriksjoner innen persontransport i 2020 og 2021. De siste sosiale restriksjonene ble opphevet våren 2022. Godstransporten ble på den annen side raskt definert som samfunnskritisk, noe som medførte at godstransporten kun gikk ned en veldig begrenset periode i 2020, og ikke ble direkte berørt i like stor grad som persontransporten. Endringstall mellom disse årene, spesielt for persontransport, må tolkes med forsiktighet, og vi inkluderer derfor en del sammenlikninger med 2019-tall, dvs. før korona. For nærmere analyser av effektene av koronapandemien for transportnæringen, med vekt på innenlandsk godstransport, se Hovi og Pinchasik (2022).

Konsumet av transport økte i 2022, og var 3 prosent høyere enn konsum av transport i 2019

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser vekst i bruttonasjonalproduktet (BNP) med 3,0 prosent i 2022, etter en økning på 3,9 prosent året før. Privat konsum i husholdningene steg med 5,9 prosent i 2022, og privat konsum til transport steg med 7,5 prosent. Det vil si at det var sterkere vekst i konsum til transport enn i privat konsum ellers i 2022, men forskjellen var ikke like stor som i 2021. Utviklingen må sees som en følge av at tiltakene under korona-pandemien, med omfattende bruk av hjemmekontor og reisebegrensninger, i stor grad ble lettet i løpet av 2021, mens de siste restriksjonene ble våren 2022. Sammenlignet med 2019 var volumøkning i konsum av transport på 3 prosent til 2022.

Befolkningsveksten i 2022 var på 1,2 prosent totalt, mens den for den yrkesaktive befolkningen (18–66 år) var 1,1 prosent. Innvandringen til Norge var historisk høyt i 2022, med en nettoinnvandring på nesten 58 000 personer (90 500 innvandret, 32 500 utvandret). Den høye innvandringen skyldes i første rekke mange flyktninger fra Ukraina. Norge har aldri tatt imot, og bosatt, så mange flyktninger i et enkelt år tidligere.

Det var en økning i utført persontransportarbeid² fra 2021 til 2022, som er beregnet til 10,1 prosent. Økning i persontransportarbeidet skyldes i hovedsak mer reiseaktivitet i befolkningen på grunn av reduserte/oppførte mobilitetsbegrensende tiltak i forbindelse med korona-pandemien. Det var en økning i persontransportarbeidet også fra 2020 til 2021, mens fra 2019 til 2020 var det en kraftig reduksjon i persontransportarbeidet på grunn av koronarestriksjoner. I 2022 er utført persontransportarbeid fortsatt noe lavere enn i 2019 (-2,3 prosent).

Prisene i transportsektoren økte mer enn den generelle prisstigningen i 2022

Tabell B viser at gjennomsnittlig prisvekst målt ved konsumprisindeksen var 5,8 prosent i 2022, mens prisveksten i transportsektoren var høyere, med 8,9 prosent. Dette er den høyeste prisveksten både for den generelle prisveksten og for transportsektoren siden slutten av 1980-tallet. Det er den kraftige økningen av prisene innen drivstoff og smøremidler som driver prisene opp innen privat transport, med 33,2 prosent økning i 2022. Prisene for reservedeler og tilbehør, vedlikehold og reparasjon samt kjøp av biler økte også, men med mindre enn konsumprisindeksen.

I kollektivtransporten økte prisene for flyreiser mest, med 20,9 prosent i 2022, etter en nedgang på 10,9 prosent året før. Flyreiser var sterkt preget av koronapandemien, men prisene for reiser er nå høyere enn før pandemien. For buss og taxi økte prisene med 4,2 prosent i 2022, mens jernbane, trikk og bane hadde prisvekst på 2,4 prosent. Prisene innen båttrafikken hadde i 2022, som året før, en sterk reduksjon. Dette må blant annet sees i sammenheng med regjeringens politikk med sterkt reduserte ferjetakster på enkelte strekninger.

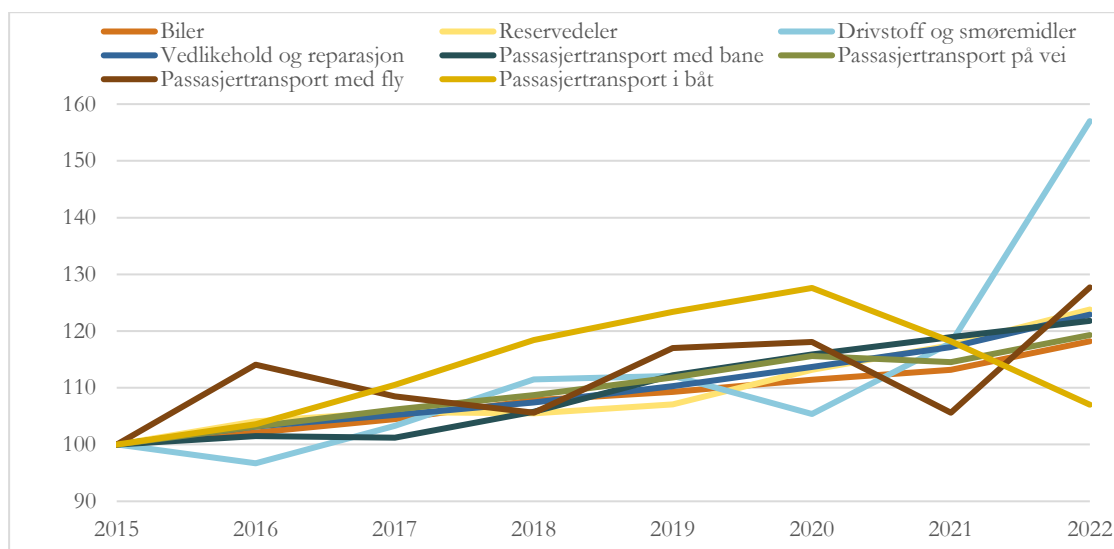
Figur 1 viser utviklingen i delindeksene for transport etter 2018, mens figur 1 illustrerer utviklingen i delindeksene fra 2015.

Tabell B: Prisutviklingen i transport 2018-2022.

	Konsumprisindeks*					Endring i % 2022
	2018	2019	2020	2021	2022	
Konsumprisindeksen i alt	108,4	110,8	112,2	116,1	122,8	5,8
Transport i alt	108,8	112,1	113,9	116,3	126,7	8,9
<i>Privat transport</i>						
–Kjøp av biler	107,8	109,3	111,4	113,2	118,2	4,4
–Reservedeler og tilbehør	105,5	107,1	113,2	117,5	123,8	5,4
–Drivstoff og smøremidler	111,5	112,1	105,4	117,9	157,0	33,2
–Vedlikehold og reparasjon	107,4	110,3	113,7	117,2	122,9	4,9
<i>Kollektiv transport</i>						
–Jernbane, trikk, bane	105,8	112,2	115,9	118,9	121,8	2,4
–Buss og taxi	108,7	111,8	115,6	114,5	119,3	4,2
–Fly	105,6	117,0	118,1	105,6	127,7	20,9
–Båt	118,4	123,4	127,6	118,1	107,0	-9,5

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå. Indeksene var satt til 100 i 2015.

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



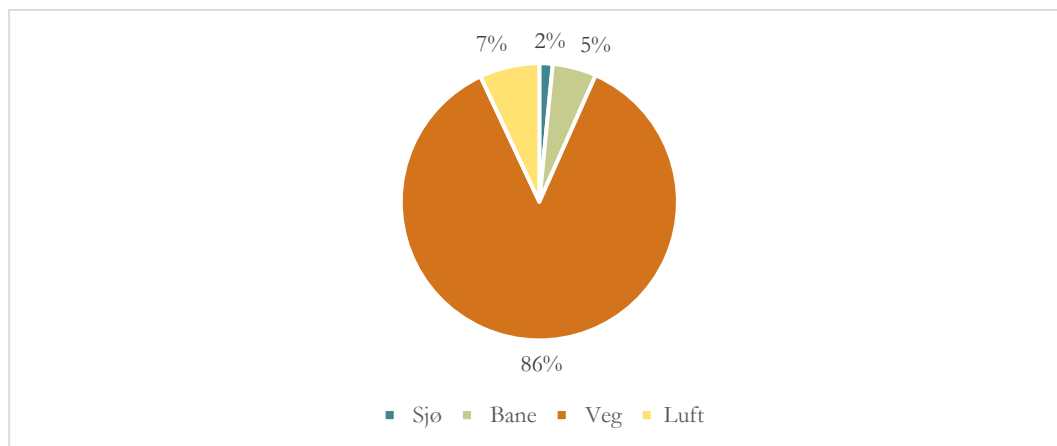
Figur 1: Konsumprisindeksen – delindekser for transport. 2015-2022. 2015=100.

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

Persontransportarbeidet på kollektive transportmidler var i 2022 fortsatt over 16 prosent lavere enn i 2019, selv om det var en økning fra 2021 til 2022 på nesten 43 prosent

Transportarbeidet med kollektive transportmidler økte med 42,7 prosent fra 2021 til 2022. Året før økte transportarbeidet med kollektive transportmidler med 8,8 prosent, etter en reduksjon på 46,3 prosent fra 2019 til 2020. Det betyr at sammenlignet med 2019 var transportarbeidet med kollektive transportmidler fortsatt 16,6 prosent lavere i 2022. Veksten i persontransportarbeidet fra 2021 til 2022 var 61,6 prosent på bane, 56,5 prosent på sjø, og 54,2 prosent med fly. Igjen skyldes denne utviklingen korona og reiserestriksjonene årene før. Personbiltransporten økte med 4,7 prosent fra 2021 til 2022, men denne transportformen ble også minst påvirket av koronarestriksjonene (tabell C).

Vegtransport sto i 2022 for i overkant av 86 prosent av persontransportarbeidet, bane hadde 5 prosent, fly 7 prosent, og sjø i underkant av to prosent (figur 2). Koronarestriksjonene førte i årene før 2022 til en vridning av andelen fra sjø, bane og luft til vei, og transportarbeidet med personbil tok en større andel av transportarbeidet. I 2022 ser vi at markedsandelene er på vei tilbake til der de var før koronapandemien.



Figur 2: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 2022. Prosent. (Se også tabell D.)

Tabell C: Årlig endring i persontransportarbeidet. 1946–2022. 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
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	-11,3	-11,7	2,0	-9,6	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	-8,8	-7,1	-51,1	-14,1	-46,3
2021	37,6	0,6	3,9	3,6	18,3	4,7	8,8
2022	56,5	61,6	5,1	4,7	54,2	10,1	42,7

* 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. ↓Brudd i serien for personbiler og utleiebiler. Belegget er justert ned fra og med 2017, og belegget for utleiebiler er satt lik belegget for andre personbiler.

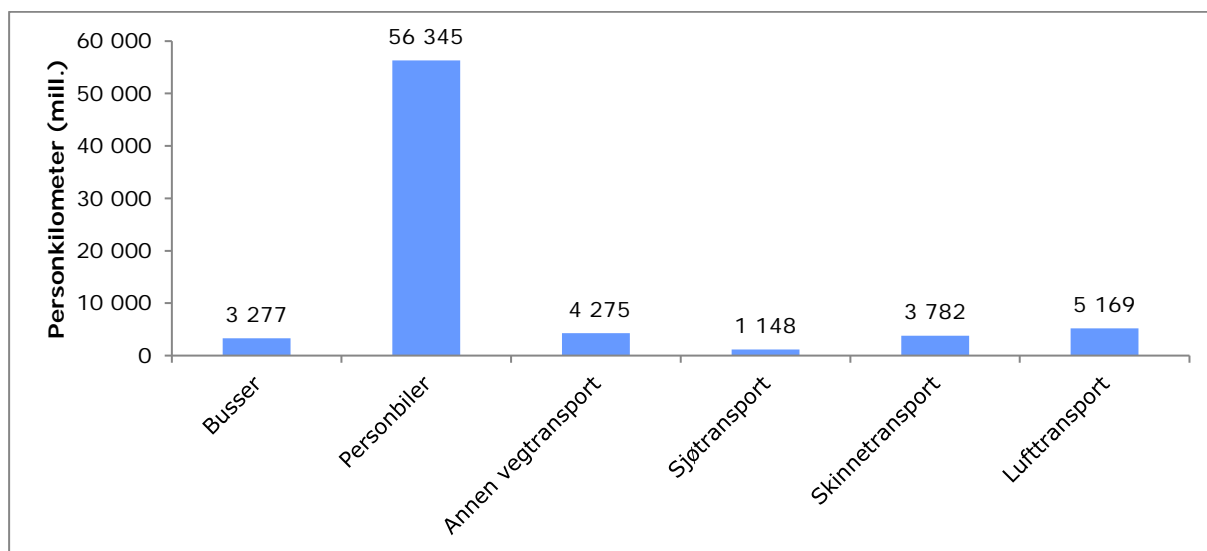
Tabell D: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946–2022. Prosent.

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
2010	1,3	5,0	86,7	7,0	100
2015	1,2	5,3	86,4	7,1	100
2016	1,3	5,5	86,3	6,9	100
2017↓	1,5	6,0	84,7	7,8	100
2018	1,6	6,2	84,4	7,8	100
2019	1,4	6,2	84,7	7,6	100
2020	0,8	3,6	91,1	4,5	100
2021	1,1	3,5	90,4	5,0	100
2022	1,6	5,1	86,3	7,0	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. ↓Brudd i serien for personbiler og utleiebiler. Belegget er justert ned fra og med 2017, og belegget for utleiebiler er satt lik belegget for andre personbiler.

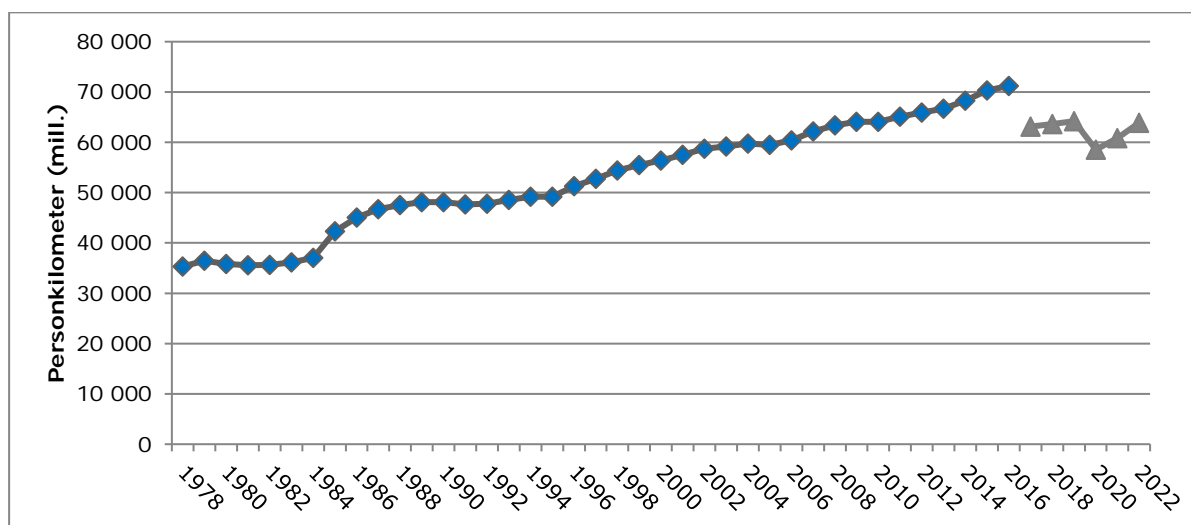
Det var 0,5 prosent mindre persontransportarbeid på veg i 2022, sammenlignet med 2019. Veksten fra 2021 til 2022 var i overkant av 5 prosent

At vegtrafikken dominerer mht. persontransportarbeidet fremgår også av figur 3. Vegtrafikken sto for i underkant av nesten 63 900 millioner personkilometer, hvorav personbiler utgjorde om lag 56 350 millioner, busser 3 300 og annen vegtransport 4 300 millioner personkilometer. Skinnetransport og lufttransport utgjorde hhv 3 800 og 5 150 millioner personkilometer, mens 1 150 millioner personkilometer foregikk sjøveien.



Figur 3: Persontransportarbeid innenlands, etter transportmåte. Millioner personkilometer. 2022. (Se også tabell 2.)

Figur 4 viser at det har vært en ganske jevn vekst i persontransportarbeidet på veg siden 1970-tallet fram til nedgangen under korona i 2020. Endringen fra 2016 til 2017 skyldes et brudd i serien og representerer ikke en nedgang i persontransportarbeidet fra ett år til det neste, se kapittel 3.1 for beskrivelse av datagrunnlaget. Fra 2019 til 2020 falt persontransportarbeidet på vei med 5 560 millioner personkilometer, det vil si 8,8 prosent, men både i 2021 og 2022 økte persontransportarbeidet på vei, og sammenlignet med 2019 var det kun 0,5 prosent mindre persontransportarbeid på vei i 2022.



Figur 4: Persontransportarbeid på veg innenlands. Millioner personkilometer. 1978- 2022. (Se også tabell 2.)

Trafikken på vegene var i 2022 høyere enn før korona

Trafikken på vegene økte med 4,1 prosent fra 2021 til 2022, og var da høyere enn i 2019. Tabell 11 i vedlegget viser hvordan trafikken på veg fordeler seg mellom kjøretøygrupper. I 2022 var det vekst i alle kjøretøygruppene utenom mopeder/motorsykler, som falt med 5 prosent. Høyest vekst var det for drosjer, med 25 prosent, samt rutebiler og utleiebiler med i underkant av 10 prosent for begge kjøretøygruppene. Persontransporten med utleiebiler (inklusive leasingbiler) har økt med nesten 50 prosent de siste fem år, noe som skyldes kraftig vekst i antallet leasingbiler.

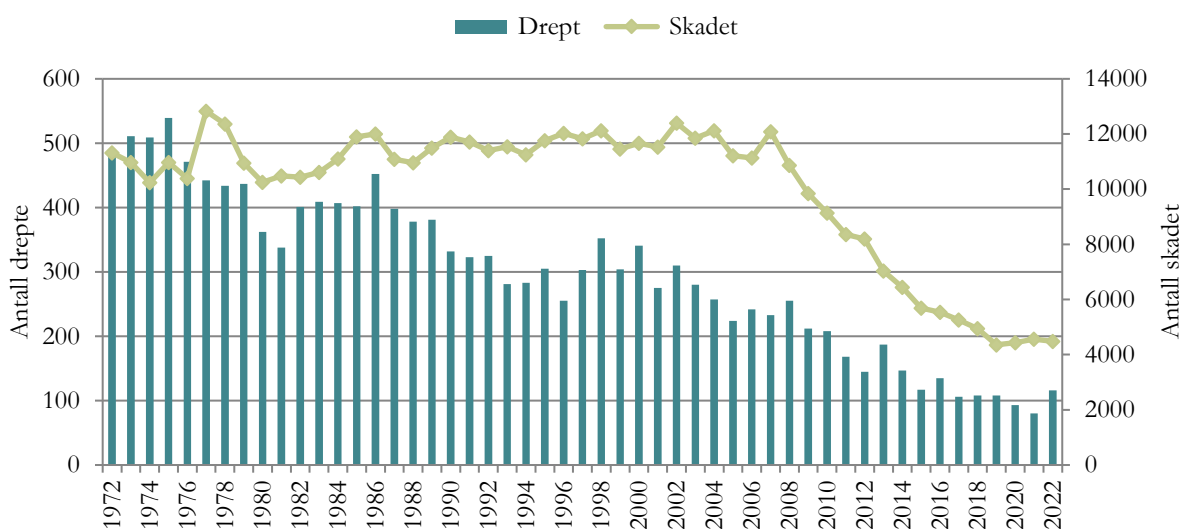
Nesten 3,5 millioner biler i Norge

Det var registrert i underkant av 3,5 millioner biler i Norge ved utgangen av 2022. Antall biler økte med 24 000, noe som er en økning på 0,8 prosent fra året før. Av bilene var 2,9 millioner personbiler, 508 700 varebiler, 68 400 lastebiler og 14 700 busser. Av personbilene ble det 138 500 flere elbiler. Ved utgangen av 2022 var det dermed 599 000 elbiler på veiene, noe som utgjorde i overkant av 20 prosent av hele personbilbestanden.

I løpet av 2022 ble det førstegangsregistrert 192 800 personbiler, ca. 2 700 færre enn i 2021, som utgjør en nedgang på i underkant av 1 prosent. Det var 100 400 personbiler og 12 900 varebiler som ble vraket mot pant i 2022, noe som utgjør 5 800 færre antall biler som ble vraket sammenlignet med året før. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,8 år ved utgangen av 2022, som var det samme som de to årene før. Gjennomsnittsalder ved vraking var 18,3 år i 2022.

Færre ulykker og skadde, men flere drepte, i vegtrafikken i 2022

Det var 3 527 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2022, en nedgang på 192 ulykker i forhold til året før, dvs. over 5 prosent nedgang. Det ble skadd 4 485 personer i 2022, som var 80 personer færre enn året før. Antall drepte i trafikken var imidlertid høyere enn på flere år. Etter et historisk lavt antall drepte i trafikken i 2021 økte antallet drepte til 116 personer i 2022. Dette er det høyeste antall drepte i trafikken siden 2016. Noe av denne økningen kan skyldes økt veitrafikk, men noe kan også skyldes statistiske variasjoner fra år til år.



Figur 5: Antall drept eller skadet i trafikkulykker. 1972–2022.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

66 millioner reiser med jernbane, fortsatt 17 prosent færre reiser sammenlignet med 2019.

Året 2022 ble det foretatt 66 millioner reiser innenlands med tog, som var 25 millioner flere enn i 2021. Det betyr at trafikken med tog er på vei opp etter koronapandemien, og økningen i antall reiser representerer en økning på over 60 prosent fra 2021 til 2022. Likevel, antall reiser med tog er fortsatt

lavere enn før korona, og prosentvis var det 17 prosent færre reiser med tog i 2022 sammenlignet med 2019.

Det var spesielt strekningene med mange turister hvor trafikken gikk radikalt ned i 2020, og fortsatt var lav i 2021, som hadde høy vekst i 2022. Flytoget fraktet i overkant av 5,3 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2022, noe som var mer enn en dobling fra året før. Imidlertid var det fortsatt 1,36 millioner færre reisende med flytoget enn i 2019, det vil si 20 prosent lavere trafikk enn før pandemien. Flåmsbana fraktet nesten 557 000 passasjerer i 2022, en økning på 254 prosent fra 2021, men fortsatt over 40 prosent lavere i forhold til 2019. Strekningene som i størst grad har kommet tilbake til nivåene før koronapandemien er Lokaltog Trondheim, som kun har 6,5 prosent færre antall reisende, og Dovrebanen, med 8 prosent færre antall reisende.

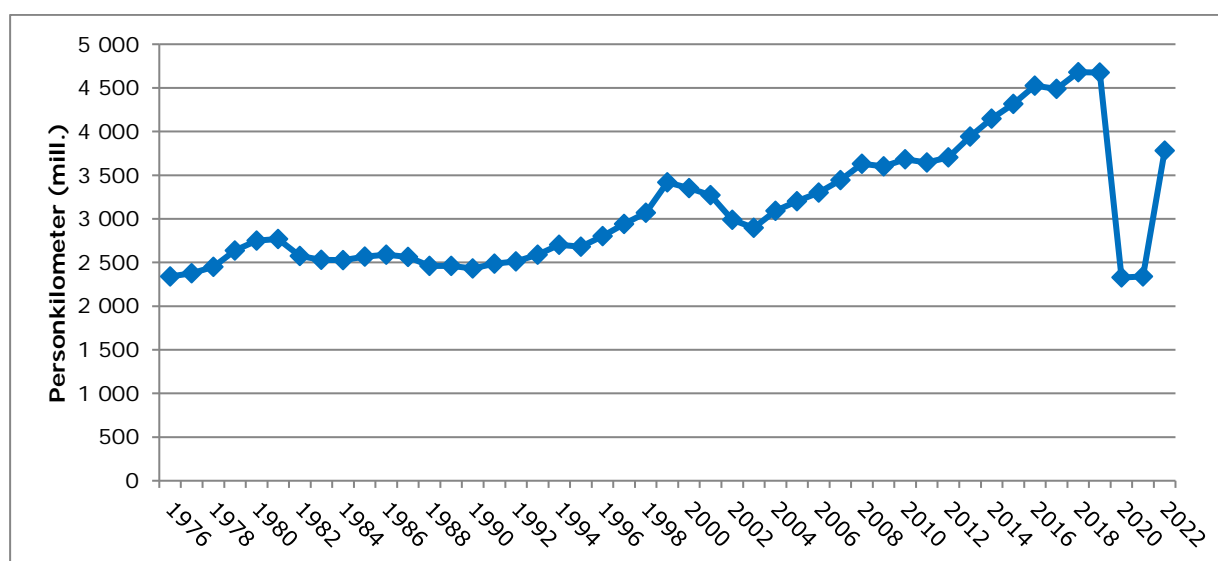
Sterk økning i passasjerer med trikk og forstadsbane fra 2021 til 2022, men sammenlignet med 2019 var det fortsatt 15,5 prosent færre slike reiser.

Trafikken med trikk i Oslo var på 42 millioner reiser, en økning med 14 millioner reiser, eller 50 prosent økning fra året før. Sammenlignet med 2019, var det 11 millioner færre reiser med trikk i 2022. Trafikken med forstadsbanene (T-banen) i Oslo gikk opp 28 millioner reiser, til 101 millioner reiser i 2022, en økning på 39 prosent. Sammenlignet med 2019, var det 19 millioner færre reiser i 2022 med T-banen i Oslo. Bybanen i Bergen fraktet 19,1 millioner passasjerer i 2022, en oppgang fra 13,9 millioner passasjerer i 2021, eller 37,6 prosent. Antall reiser med Bybanen var i 2022 høyere enn før koronapandemien, det var 467 000 flere reiser med Bybanen enn i 2019.

I alt ble det foretatt om lag 162 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2022, mot 115 millioner reiser i 2021. Det ga en økning i denne typer reiser med 41 prosent. I 2019 ble det foretatt om lag 192 millioner reiser med trikk og forstadsbaner, og sammenlignet med dette var det 15,5 prosent færre reiser i 2022.

Stor økning i antall personkilometer på bane fra 2021 til 2022. I forhold til 2019 var antall personkilometer fortsatt 19 prosent lavere i 2022.

Antall personkilometer på bane doblet seg mellom 1976 (figur 6) og 2019. Under koronapandemien ble imidlertid antallet personkilometer på bane om lag halvert sammenlignet med 2019, og det har ikke vært så lave tall siden 70-tallet. I 2022 økte antall personkilometer på bane med 61,6 prosent i forhold til 2021, men er fortsatt 19,1 prosent under nivået i 2019.

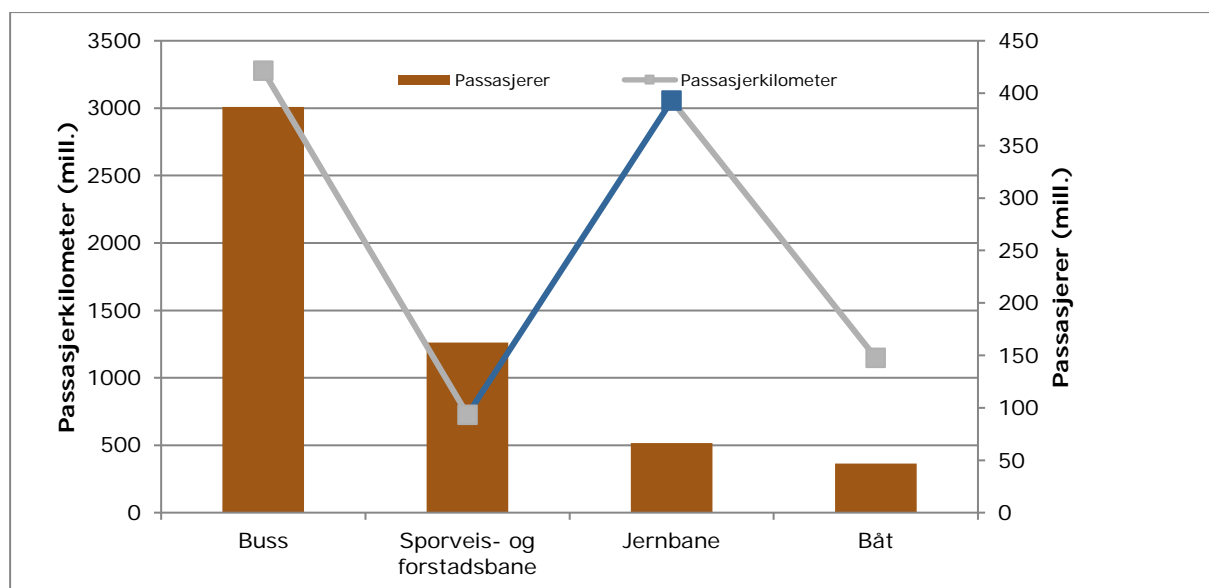


Figur 6: Persontransportarbeid på bane innenlands. Millioner personkilometer. 1975- 2022. (Se også tabell 2.)

80 millioner flere bussreiser i 2022 enn året før. Det ga en økning på 6 prosent. I forhold til 2019 ble det foretatt 28 prosent færre bussreiser i 2022.

I 2022 ble det foretatt drøyt 387 millioner bussreiser. Det var en økning på 80 millioner bussreiser i forhold til 2021 (26 prosent), men fortsatt 30 millioner (15 prosent) færre bussreiser enn i 2019. Transportarbeidet med buss gikk opp med 381 millioner personkilometer fra 2021 til 2022, og er med det 28 prosent lavere enn i 2019.

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. Som vist tidligere er det særlig de lange strekningene med bane hvor passasjerene har kommet tilbake etter korona, slik at forholdet mellom reiser og personkilometer er større enn de siste årene.

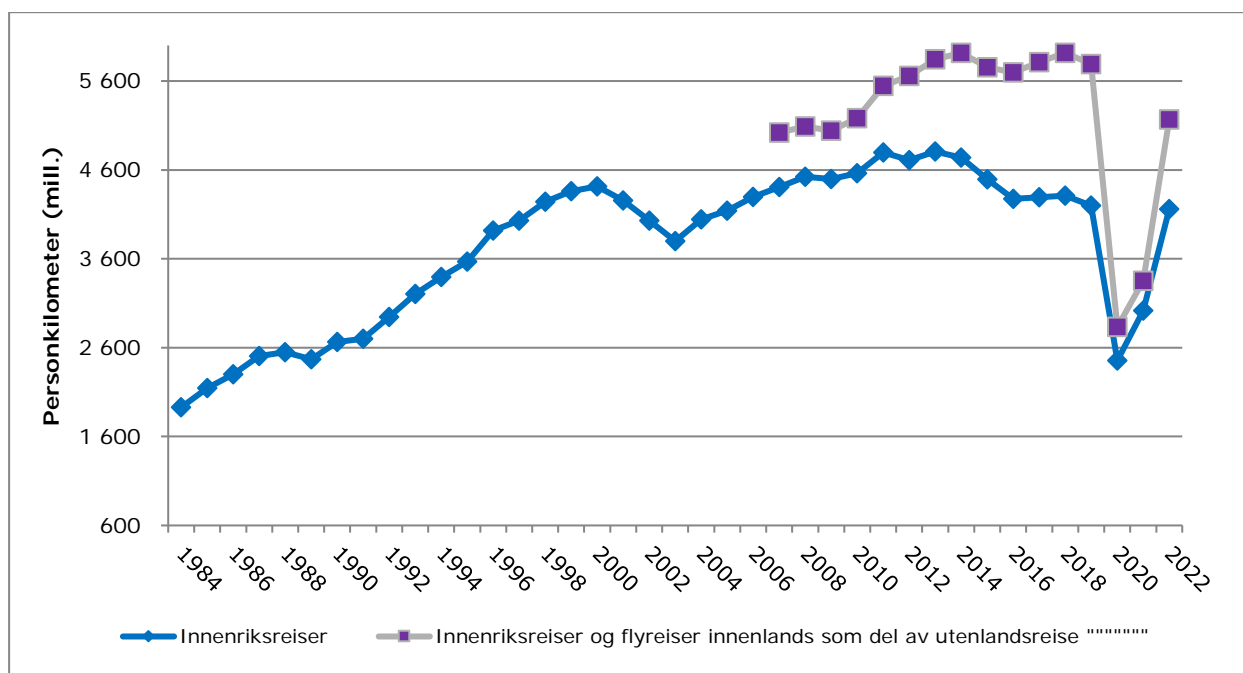


Figur 7: Passasjerer og passasjerkilometer med kollektivtransport. Millioner passasjerer og millioner personkilometer. 2022. (Se også tabell 1 og 2.)

Flytrafikken innenlands var i 2022 på nivå med 2019, mens flyreiser innenlands som del av utenlandsreise fortsatt var noe lavere enn før korona.

I 2022 ble det foretatt 11,9 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise. Dette er en økning med 4,2 millioner flyreiser fra 2021. Reiser som foretas mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise er inkludert i dette, i tillegg til reiser med helikopter til og fra sokkelen. Både innenriksreiser og flyreiser innenlands som er del av en utenlandsreise økte mye. Trekker man fra reiser innenriks som er del av en utenlandsreise, var det registrert 9,7 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2022, som er om lag på nivå med flyreiser innenlands før pandemien.

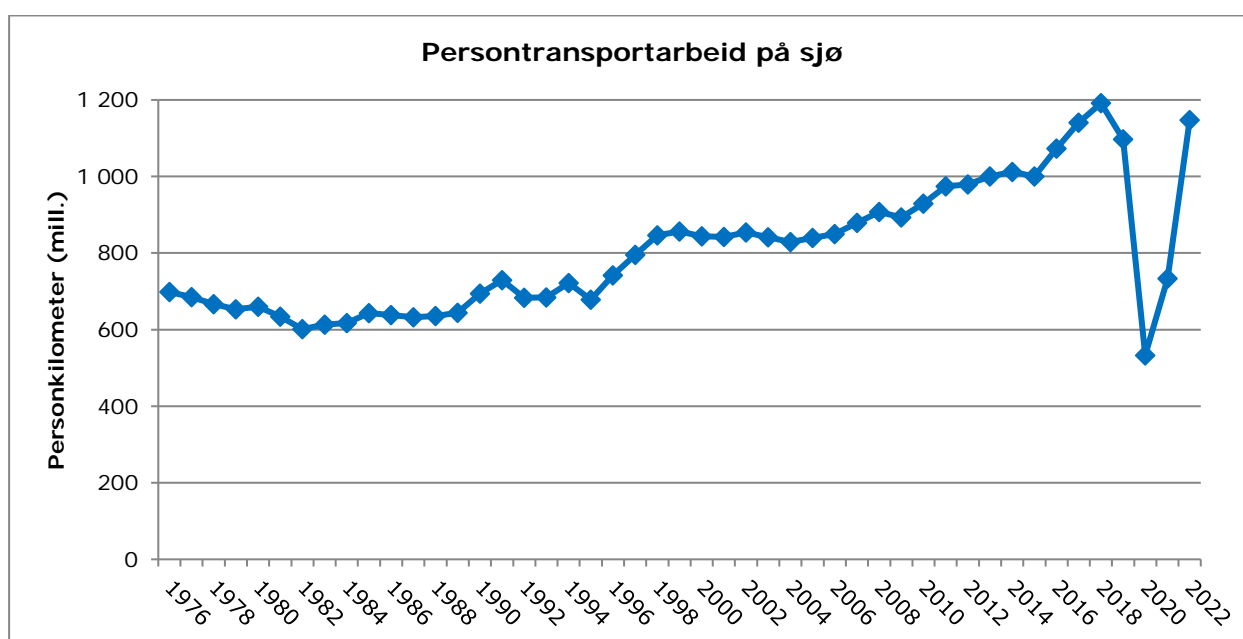
Figur 8 nedenfor viser persontransportarbeidet med innenlands lufttransport, med (lilla linje) og uten (blå linje) flyreiser som en del av utenlandsreiser (jf. avs. 3.1.4 for forklaring). Persontransportarbeidet i luftfarten, medregnet reiser som en del av en utenlandsreise, økte med 1 818 millioner personkilometer (54 prosent) i 2022. Antall personkilometer var dermed 11 prosent lavere i 2022 sammenlignet med i 2019.



Figur 8: Persontransportarbeid i luftfarten innenlands. Millioner personkilometer. 1984- 2022. (Se også tabell 2.)

Stor vekst i persontransportarbeidet på sjø i 2022, og sammenlignet med 2019 var persontransportarbeidet nesten 5 prosent høyere 2022.

Det var 47 millioner passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands i 2022, en oppgang på nesten 14 prosent. Sammenlignet med 2019 var antall passasjerer fortsatt 16 prosent lavere i 2022. Persontransportarbeidet på sjø har imidlertid de siste årene økt mer enn økningen i antall passasjerer. I 2022 var persontransportarbeidet på sjø 1 148 millioner passasjerkilometer, mot 733 millioner året før, noe som utgjør en oppgang på 56 prosent. Sammenlignet med 2019 var persontransportarbeidet på sjø 5 prosent høyere i 2022.



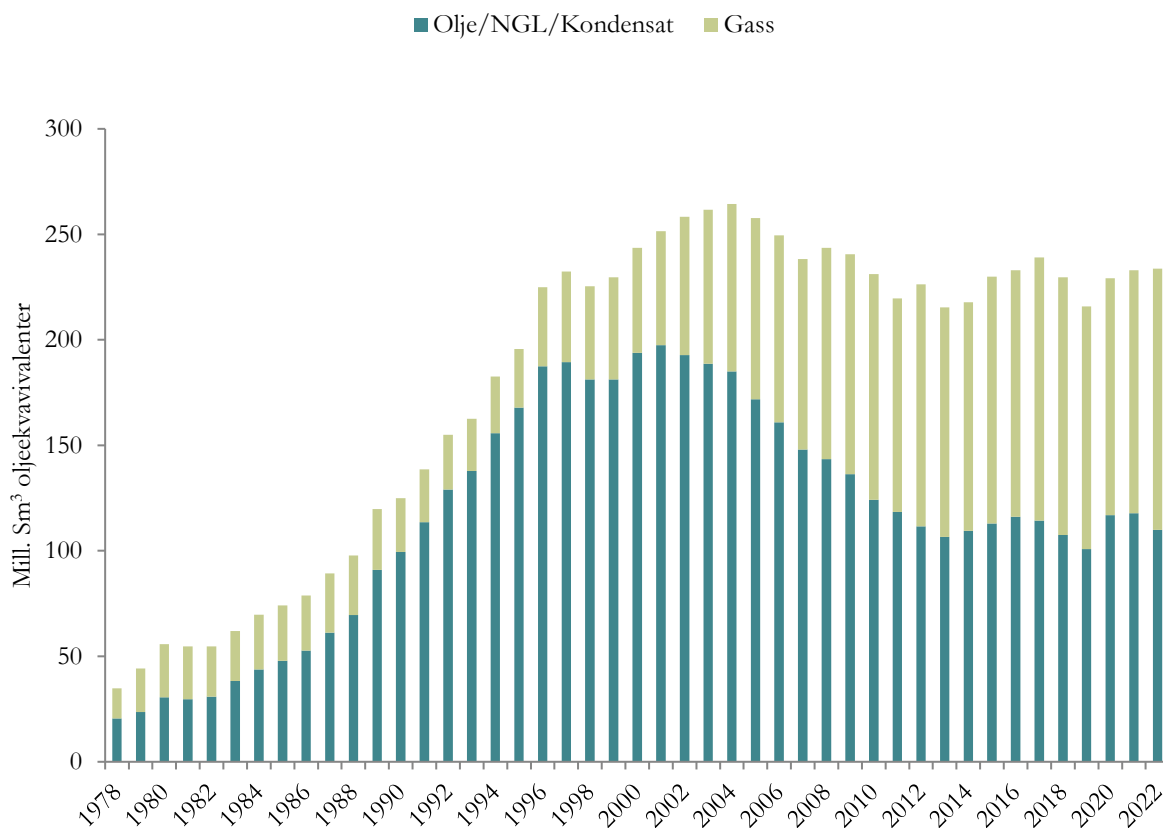
Figur 9: Persontransportarbeid på sjø innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2022. (Se også tabell 2.)

All persontrafikk over grensen økte, men var fortsatt lavere i 2022 enn i 2019.

I 2022 ble det registrert nesten 18,5 millioner flyreiser til og fra Norge, som var en kraftig økning i forhold til 5,1 millioner tilsvarende flyreiser i 2021. Sammenlignet med 2019 var fortsatt flyreiser til/fra utlandet 24 prosent lavere for året som helhet, men vi ser at flytrafikken tok seg opp gjennom året. Fergetrafikken til og fra utlandet var på nesten 5,6 millioner reiser i 2022, en oppgang fra 1,7 millioner slike reiser året før. Sammenlignet med 2019, var det i 2022 13 prosent færre slike reiser. Antall reisende med tog over grensen var nesten 305 000 i 2022, en kraftig økning fra 2021 hvor antall slike reiser var 22 000. Sammenlignet med passasjertrafikken med tog over grensen i 2019, var trafikken fortsatt 39 prosent lavere i 2022 for året som helhet.

Produksjon på kontinentalsokkelen om lag som året før.

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) ble redusert med 4,8 prosent fra 2021 til 2022, mens gassproduksjonen økte med 7,5 prosent. Den totale petroleumproduksjonen (inkludert olje, gass, NGL og kondensater) var på 233,7 millioner standard kubikkmeter (Sm³) oljeekvivalenter i 2022, som representerer 0,6 mill. Sm³ oljeekvivalenter økning. Det utgjorde en økning på 0,3 prosent fra 2021 til 2022, som vil si at produksjonen var om lag uendret fra året før. Av totalproduksjonen utgjorde gass 53 prosent i 2022.



Figur 10: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1978–2022. Millioner Sm³ oljeekvivalenter.

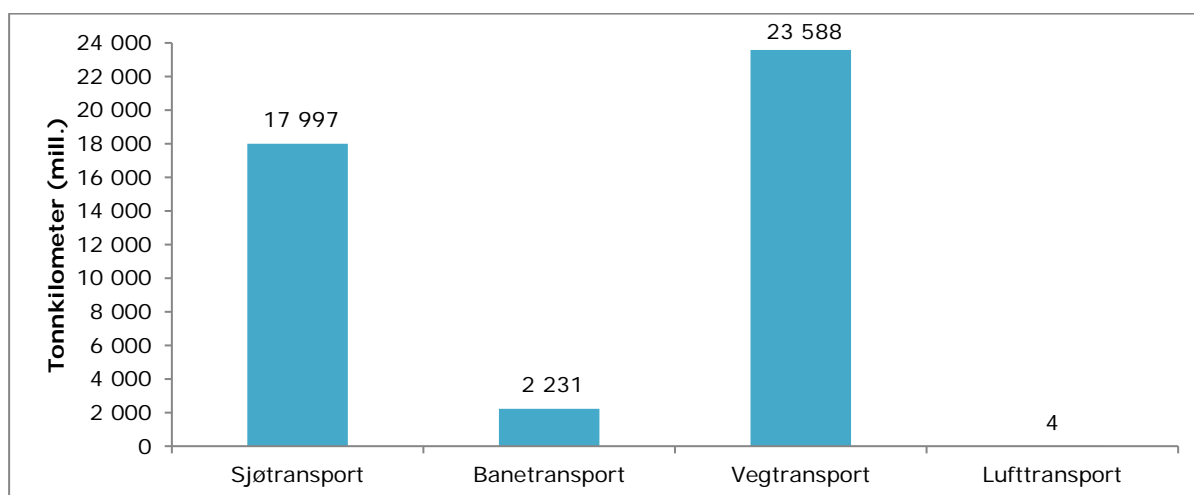
Kilde: Oljedirektoratet og Statistisk sentralbyrå.

Innenlandsk godstransport har økt

I likhet med året før, gikk den innenlandske godstransporten opp fra 2021 til 2022. Regnet i tonnkilometer var samlet økning for alle transportformer på 6,9 prosent, medregnet kabotasje³. Året før var økningen 6,4 prosent, etter en nedgang i 2020 på 4,7 prosent. Det gir en økning i godstransportarbeidet fra 2019 til 2022 på 8,4 prosent. Veitransporten økte mest fra 2021 til 2022, med 8,7 prosent, etter en økning på 7,3 prosent året før. Sammenlignet med 2019 var veitransporten økt med nesten 15 prosent til 2022.

Det var også oppgang i sjøtransporten, med 5,3 prosent i 2022, etter en litt sterkere oppgang på 6,1 prosent året før. Innenlandsk godstransport på bane økte med 2 prosent i 2022, mens lufttransporten blir stadig redusert, og gikk ned med 17,1 prosent. Sammenlignet med 2019 var banetransporten økt med 5,9 prosent, sjøtransporten med 1,1 prosent, mens lufttransporten ble redusert med nesten 60 prosent til 2022. Markedsandelene i godstransportarbeidet er relativt stabile, men veitransport øker stadig litt på bekostning av de andre transportformene. I 2022 var sjøandelen på 41,1 prosent, baneandelen på 5,1 og veiandelen på 53,8 prosent av det samlede transportarbeidet.

Godstransporten på veg utgjorde 23,6 milliarder tonnkilometer i 2022 (figur 11). Transportarbeidet på sjø var 18,0 milliarder tonnkilometer, mens bane sto for i overkant av 2,2 milliarder tonnkilometer.



Figur 11: Godstransportarbeid innenlands, etter transportmåte, eksklusive rørtransport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet. Millioner tonnkilometer, inklusive kabotasje. 2022. (Se også tabell 5)

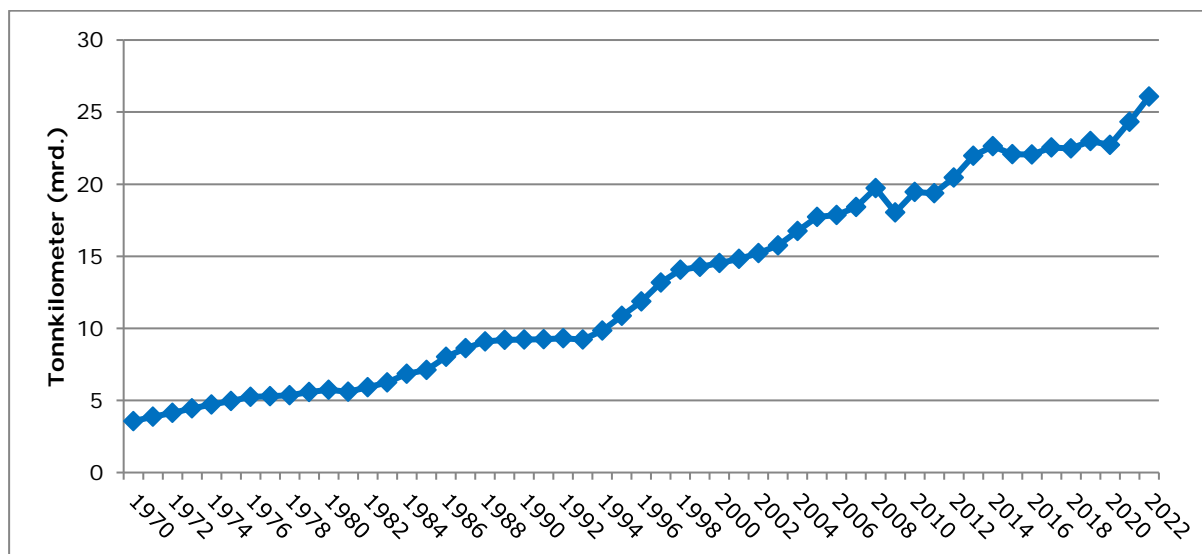
Godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økte med 6,5 prosent fra 2021 til 2022, en marginal reduksjon fra en økning på 6,9 prosent året før. I forhold til 2019, var godstransportarbeidet eksklusive kabotasje økt med 12,8 prosent til 2022. Sjøtransporten ble redusert med 7,4 prosent fra 2021 til 2022, etter en økning på 21,8 prosent året før. Banetransporten ble økt med 2,4 prosent, etter en reduksjon på 2 prosent året før, mens lufttransporten ble redusert med 17,1 prosent, etter en reduksjon på over 47 prosent året før. Godstransportarbeidet på veg økte med 9 prosent, etter en økning 5,9 prosent året før.

Samlede godstransporter på veg på norsk område økte med over 1 milliarder tonnkilometer fra 2021 til 2022. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område.

Som det fremgår av figur 12 har det samlede godstransportarbeidet på veg mer enn doblet seg fra midt på 1990-tallet til 2014. I årene fra 2014 til 2020 holdt godstransportarbeidet på vei seg stabilt mellom 22

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

og 23 milliarder tonnkilometer pr år. De siste to årene har det imidlertid vært sterk vekst i godstransportarbeidet på veg, og er nå på 26 milliarder tonnkilometer.

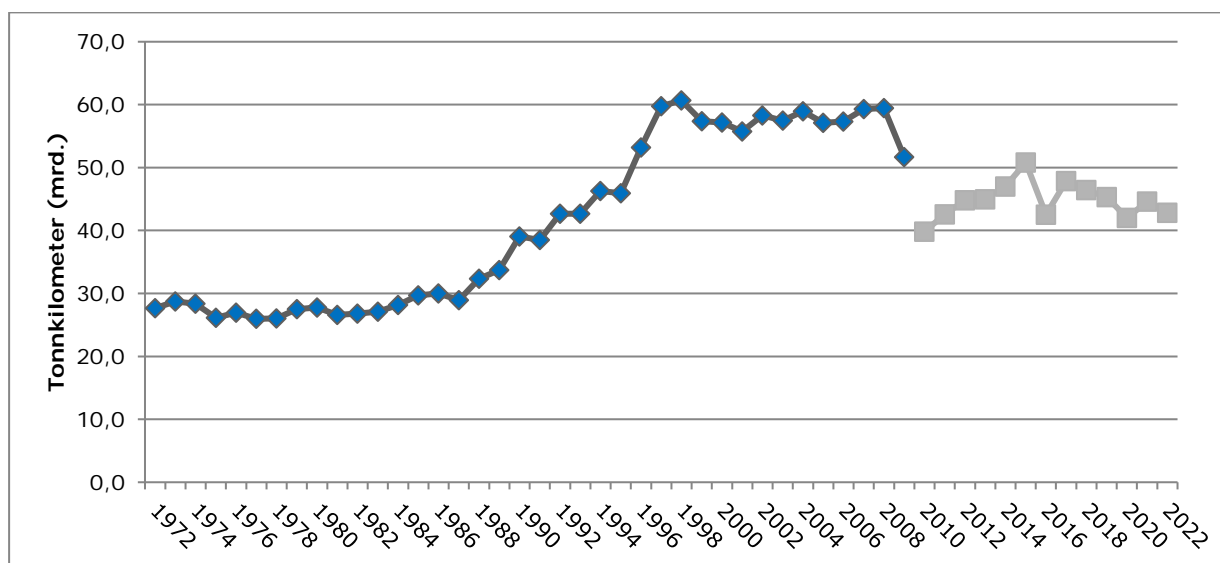


*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 12: Samlet transportarbeid på vei på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1970-2022. (Se også tabell 10)

Transportarbeidet på bane var på rundt to milliarder tonnkilometer for ti år siden. I 2022 utgjorde banetransporten 2,7 milliarder tonnkilometer, som var en økning på 4,6 prosent fra 2021.

Godstransportarbeidet med skip var i 2022 på 42,8 milliarder tonnkilometer (figur 13), som var en reduksjon på 4 prosent fra året før. Bruddet i serien mellom 2009 og 2010 skyldes revidering av transportdistansene for godstransporten på sjø, hvor transportdistansene for eksport på sjø ble mer enn halvert i de reviderte beregningene, og beregnet tilbake til 2010, se kapittel 4.2 for nærmere beskrivelse.



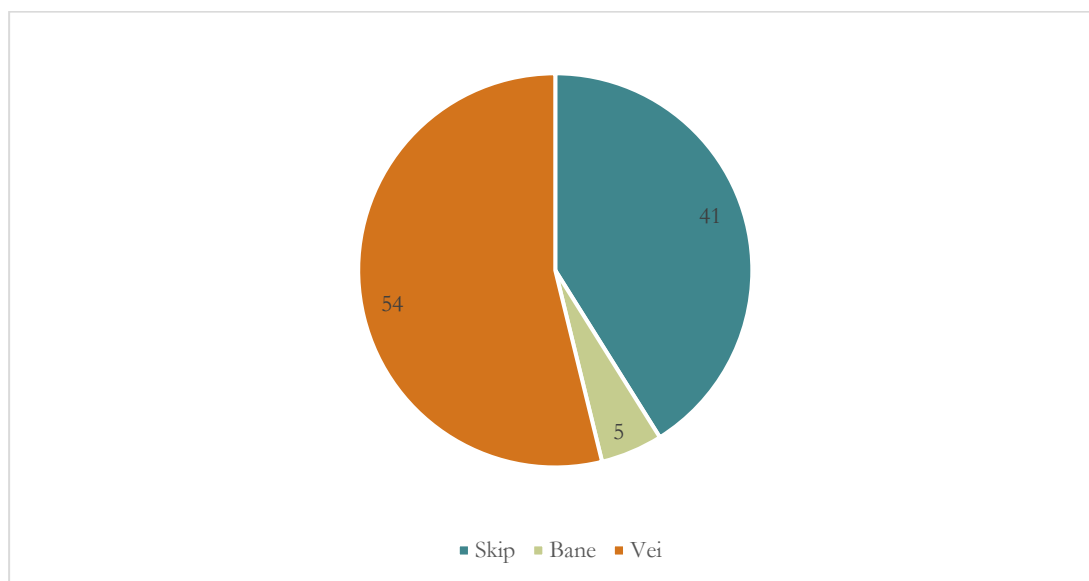
*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 13: Godstransportarbeid med skip på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1972- 2022. (Se også tabell 10)

Mesteparten av godstransportarbeidet skjer med bil eller skip

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordelte seg i 2022 med om lag 54 prosent på veg, 41 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. 2022. Prosent. (Se også tabell G.)

Lavere import og økt eksport sammenlignet med 2019

Importert varemengde til Norge var 39,1 millioner tonn i 2022, en reduksjon på 0,7 millioner tonn, eller 1,7 prosent fra 2021. I 2021 var importen om lag som i 2019, slik at importert varemengde var lavere i 2022 sammenlignet med 2019. Eksportert varemengde fra fastlandet var 60,6 millioner tonn i 2022, noe som representerer en liten nedgang fra 60,9 millioner tonn i 2021, det vil si en reduksjon på 0,4 prosent. Sammenlignet med 2019 var eksportøkningen til 2022 på 6,7 prosent økning. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. I 2021 gikk 84 prosent av denne godsmengden med skip, mens 13 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 2022, målt i oljeekvivalenter, sammenlignet med 191 millioner tonn i 2021. Det utgjør en reduksjon på 1,3 prosent. Eksporten av olje og gass i rør lå på 107 millioner tonn i 2022, mens skipene fraktet 82 millioner tonn. Det er transporten med skip som ble redusert, fra 85 millioner tonn i 2021, det vil si en reduksjon på 3,5 prosent til 2022. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 65 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2022.

Tabell F: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946–2022.

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
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
2022	-7,4	2,4	9,0	-17,1	6,5
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
2022	5,3	2,0	8,7	-17,1	6,9

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

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

Tabell G: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946–2022. 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
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
2022	10,4	0,0	7,9	81,7	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
2022	41,1	0,0	5,1	53,8	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, 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 sporveisselskaperes 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 tilskudsberettigede 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 og en turlengde på 14,5 km. Belegget har vært satt til et gjennomsnittlig belegg på 2,2 fra 1980-tallet. Antallet utleiebiler kan variere betydelig fra år til år, og har økt mye de senere år. Mens det var 5 300 i 1992, var det ved utgangen av 2022 registrert 77 600 utleiebiler beregnet for persontransport. I løpet av de ti siste årene har antallet utleiebiler blitt mer enn doblet. Dette skyldes at i tallene for utleiebiler er også de personbiler som *leases* gjennom leiebilfirmaene, og en stor del av økningen i bestanden skyldes nettopp en sterk vekst i tallet på leasing-biler. Antagelig har belegget på disse bilene utviklet seg i takt med vanlige personbiler, og fra årets rapport har vi antatt belegget er likt vanlige personbiler fra og med 2017.

Personbiler

Bestand

Det er personbilene som står for det meste av den private persontransporten på veg. Ved utgangen av 2022 var det registrert 2 917 000 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 508 700 registrert ved utgangen av 2022.

Det var også registrert drøyt 599 000 el-biler i Norge ved utgangen av 2022, som er en vekst på 30 prosent fra 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 fra og med 2005. På bakgrunn av nyere tall fra RVU-2018/2019 har vi beregnet reviderte tall for belegg for personbil på 1,46, og har revidert tallene tilbake til 2017 med dette anslaget for belegg. 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 mellom 2000 og 2021, og tallet på lette motorsykler har blitt mer enn tredoblet i perioden, mens antallet tunge motorsykler har mer enn doblet seg. Fra 2021 til 2022 har imidlertid bestanden blitt redusert med rundt 15 prosent, og ved utgangen av 2022 var det registrert hhv. 156 900 og 27 600 tunge og lette motorsykler. 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 2022 var det 141 000 mopeder.

Tabell 3.1: Anslåtte årlige kjørelengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2022.

År	Mopeder	Lette 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
2008–2022	3 200	3 000	4 900

Det har vært flere 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 2017 har vi satt belegget på både på lett motorsykkel og tung motorsykkel til 1,04 basert på nyere tall fra RVU-2018/19. I perioden 1999-2016 var belegget satt til hhv 1,07 på lett motorsykkel, og til 1,15 på tung motorsykkel basert på Bjørnskau (2009).

Tabell 3.2 viser reiselengden for hvert enkelt år.

Tabell 3.2: Anslått lengde for reiser med mopeder, lette og tunge motorsykler. 1985–2022.

År	Mopeder	Lett motorsykel	Tung motorsykel
Før 1997	8 km	8 km	8 km
1997	7 km	8 km	10 km
1998	6 km	8 km	12 km
1999	5 km	9 km	14 km
2000	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
2006–2022	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 1973–2022, uttrykt i antall kjøretøykilometer. Tabellen gir et bilde av omfanget av trafikken og trafikkkveksten 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 mfl., 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. 1996–2022.

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
2000–2022	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 leveransmønster, slik at særlig utviklingen i transportarbeidet må ansees som usikkert t.o.m. året 2009.

Nye beregninger for perioden 2010-2022

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 og 2021, 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 2010-2022 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 bilfergeruter for perioden 2010-2022, hvor tallene kun angir netto godsmengde og transportarbeid, dvs. egenvekten av containere og kjøretøyer er fjernet. Det er også reviderte tall for perioden 2007-2022 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 etter hvert.

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

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 for jernbanen er hentet fra transportselskaperens egne oppgaver for perioden før 2009. Fra 2010 har vi beregnet gjennomsnittlig transportdistanse pr år for innenriks del av utenrikstransporten basert på SSBs Godstransportstatistikk med jernbane (tabell 10511 i statistikkbanken). Ved beregningen er import av malm ekskludert.

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, Nævestad mfl. 2022).

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. I forbindelse med ny beregningsmåte for sjøtransport er gjennomsnittlig transportavstand betydelig redusert, blant annet på grunn av at de nordligste godset sendes mer rett ut fra kysten og nord for Storbritannia. I beregningene har vi benyttet tallgrunnlaget som framkommer i Strømstad (2022), hvor sjøberegningene er revidert tilbake til 2010. Eksportdistansene ble ved denne revisjonen mer enn halvert fra 2009 til 2010, og representerer et brudd i serien.

Forutsetningene om transportavstand på norsk område som er brukt i denne rapporten er gitt i tabell 3.1 samt tallene under:

Vei	185 km (fra 1983)
Luft	190 km (fra 1983)
Sleping	- innførsel 210 km, utførsel 100 km (fra 1983)

Tabell 3.1: Anslåtte årlige kjørelengder på vei, jernbane og sjø på norsk område som del av utenrikshandelen. 1983–2022.

År	Jernbane		Sjø	
	Import og eksport	Import	Import	Eksport
1983-2009	267	300		630
2010	176*	284		290
2011	176	291		286
2012	158	297		290
2013	111	287		344
2014	154	297		350
2015	150	300		353
2016	142	267		289
2017	134	306		309
2018	135	294		300
2019	131	301		301
2020	132	278		275
2021	140	273		279
2022	172	273*		279*

*basert på estimatet året før eller etter pga. manglende statistikk for året.

Oversikten inneholder ikke oppgaver over transittransport mellom Norge og Sverige.

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

Litteratur

- Berthelsen, Jørn 1982. *Drosjedrift 1980*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- 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.
- Nævestad, Tor-Olav, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Fridulv Sagberg, Inger Beate Hovi, Rune Elvik 2022. *MTunge kjøretøys ulyttestrisiko i Norge*. TØI-rapport 1886/2022. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukås, Kjetil 2016. *Transportytelser for godsskip i norske farvann 2010–2015*. TØI rapport 1513/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukås, Kjetil 2021. *Transportytelser for godsskip 2010–2020*. TØI rapport 1849/2021. 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 1911/2022. 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 motorsykel 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

1946–2022:

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.

1966–2022:

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. 1985–2022. Millioner tonn.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2022. 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.

1973–2022:

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

1980–2022:

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

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2022. Millioner personer.
 Domestic passenger transport by mode of transport. 1946–2022. Million passengers.

År	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc				VEGTRANSPORT Road transport				LUFTR. By Air		SUM Total			
	Bil-ferge	Andre ruter	I alt	NSB/Vy	Andre ¹⁾	Sporveg Forst.b	I alt	Busser ²⁾	Drosjer	Utleie-biler	Person-biler	Motor-sykler	I alt	Innen-riks	Som del av utlandreise	I alt ³⁾	
	Ferry	Other reg. serv.	Total	State rail-ways	Other rail-ways	Suburb. rail-ways	Total	Buses and coaches	Taxis	Car hire	Private cars	Motor-cycles, mopeds	Total	Dom-estic	Dom. incl. intrn. transfer		
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	1		1 316	
1970	28	8	36	29	0	91	120	323	53		1 227	87	1	1		1 847	
1975	36	8	44	33		89	122	310	59		1 708	75	2	2		2 320	
1980	43	8	51	37		95	132	332	71		1 976	63	2	3		2 628	
1981	43	8	51	38		91	129	324	71		2 010	65	2	3		2 653	
1982	42	8	50	37		87	124	301	72		2 089	69	2	4		2 709	
1983	42	8	50	35		90	125	293	74		2 191	72	2	4		2 809	
1984	43	8	51	34		85	119	288	77		2 322	74	2	5		2 936	
1985	45	7	52	34		85	119	289	62	26	2 753	79	3	5		3 385	
1986	46	7	53	35		86	121	294	67	32	2 946	87	3	6		3 607	
1987	47	7	54	36		88	124	284	69	35	3 055	89	3	6		3 716	
1988	46	7	53	34		84	118	277	63	31	3 091	86	3	6		3 725	
1989	46	7	53	34		82	116	285	64	24	3 109	88	3	6		3 746	
1990	47	7	54	34		81	115	278	70	19	3 094	88	3	7		3 725	
1991	47	7	54	33		82	115	287	67	17	3 040	88	3	7		3 675	
1992	44	7	51	36		81	117	277	71	16	3 050	88	3	7		3 676	
1993	39	8	47	37		86	123	276	71	18	3 103	88	3	8		3 733	
1994	38	8	46	38		87	125	282	71	25	3 137	89	3	8		3 782	
1995	36	8	44	40		90	130	286	71	35	3 141	90	3	8		3 805	
1996	36	8	43	41		90	130	285	71	44	3 277	96	3	9		3 956	
1997	37	8	45	45		93	138	308	75	68	3 276	101	3	10		4 021	
1998	37	8	46	47	1	101	150	312	77	94	3 366	110	3	10		4 164	
1999	38	9	46	50	5	105	159	316	75	103	3 495	121	4	10		4 326	
2000	38	9	46	51	5	103	159	320	73	106	3 504	138	4	10		4 356	
2001	36	9	45	49	5	105	159	324	75	105	3 562	137	4	10		4 417	
2002	37	9	46	46	4	103	153	319	72	99	3 651	138	4	9		4 486	
2003	37	8	46	45	4	97	147	321	70	90	3 697	144	4	9		4 522	
2004	38	8	46	46	5	91	141	329	70	80	3 785	147	4	9		4 608	
2005	39	9	48	47	5	97	149	327	68	74	3 825	141	4	10		4 641	
2006	40	9	49	48	6	102	156	329	68	75	3 948	144	4	10		4 779	
2007 [↓]	41	9	50	49	7	104	161	338	62	79	4 064	147	4	10	1	12	4 912
2008	41	9	50	51	7	115	173	337	57	79	4 145	152	4	10	1	12	5 005
2009	41	9	50	50	7	118	175	346	55	78	4 188	157	4	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	11	2	13	5 161
2012	43	10	52	55	8	139	199	333	54	103	4 316	168	4	11	2	13	5 240
2013	42	10	53	59	8	144	211	340	54	110	4 369	171	5	11	2	13	5 320
2014	43	10	53	62	8	149	219	344	52	119	4 470	174	5	11	3	14	5 444
2015	43	11	55	65	8	160	233	356	51	125	4 590	176	5	10	3	13	5 600
2016	43	12	55	66	8	171	245	369	46	133	4 630	178	5	10	3	13	5 672
2017 [↓]	44	12	56	65	8	182	255	396	48	98	4 089	174	4	10	3	13	5 128
2018	44	12	56	69	8	189	266	404	49	109	4 100	169	4	10	4	14	5 167
2019	43	12	55		80	192	272	434	50	118	4 114	165	4	10	4	13	5 223
2020	28	8	36		43	110	153	290	35	129	3 821	164	4	6	1	7	4 634
2021	33	8	41		41	115	156	307	40	146	3 959	164	4	7	1	8	4 822
2022	36	11	47		66	162	229	387	49	161	4 143	156	4	10	2	12	5 183

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.

[↓] Fra 2017 er beleggfaktorene justert for persontransport på vei. Adjusted estimates.

Tabell 2: Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. 1946–2022. Millioner personkilometer.

Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2022. 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 trans- port</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	I alt <i>Total</i>	NSB/Vy <i>State rail-ways</i>	And- Other <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	↓	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	62 974	1 604	71 200	4 275	1 421	5 697	82 496	
2017	↓	362	778	1 141	3 111	418	958	4 487	4 158	426	1 417	55 611	1 537	63 149	4 293	1 519	5 812	74 589
2018	360	832	1 191	3 250	434	996	4 680	4 296	438	1 581	55 763	1 534	63 613	4 311	1 608	5 918	75 402	
2019	343	755	1 098	-	3 676	1 001	4 677	4 550	451	1 716	55 954	1 534	64 205	4 197	1 592	5 789	75 768	
2020	226	307	533	-	1 798	530	2 328	2 841	312	1 872	51 959	1 560	58 545	2 499	377	2 876	64 282	
2021	283	451	733		1 779	562	2 341	2 896	355	2 124	53 836	1 594	60 805	3 018	334	3 351	67 230	
2022	329	818	1 148		3 056	725	3 782	3 277	436	2 329	56 345	1 510	63 897	4 158	1 011	5 169	73 996	

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. 1946–2022. Kilometer.

Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2022. Kilometres.

ÅR	SJØTRANSPORT <i>Water transport</i>			SKINNETRANSPORT <i>Railway transport etc</i>				VEGTRANSPORT <i>Road transport</i>					LUFT	SUM	
	Bil-ferge <i>Ferry trans- port</i>	Andre Ruter <i>Other Reg.</i>	I alt <i>Total</i>	NSB/Vy <i>State rail-ways</i>	Andre <i>Other rail-ways</i>	Sporveg Forst.b <i>Suburb. rail-ways</i>	I alt <i>Total</i>	Rute- biler <i>Schedu- led trans- port</i>	Drosjer <i>Taxis</i>	Utleie- biler <i>Car hire</i>	Person- biler <i>Private cars</i>	Motor- sykler <i>Motor- cycles,</i>	I alt <i>Total</i>	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
2022	9	77	25			4	17	8	9	15	14	10	13	436	14

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

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946–2022. Millioner tonn.
 Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946–2022. Million tonnes.

År	SJØTRANSPORT Water transport				SKINNETRANSPORT Railway transport				VEGTRANSPORT Road transport.			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT.SOKKELEN From the North Sea	SUM Total	Skip i alt	
	Bil- ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og eentr. For hire and on ovr. 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
2022	21,5		5,9	27,4		-	-	10,1	10,6	261,9	272,5	0,0	310,1	0,0	123,5	433,6	27,4
MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	18,8		39,8	58,6		-	-	6,4	18,2	260,8	279,0	0,0	344,0	9,0	108,0	461,0	67,6
2015	21,2		52,3	73,5		-	-	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	69,8		-	-	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
2022	21,5		41,8	63,3		-	-	10,4	10,6	263,7	274,3	0,0	348,1	2,6	123,5	474,2	65,9

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

Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte. 1946–2022. Millioner tonnkilometer.
 Domestic transport work of goods by mode of transport. 1946–2022. Million tonne-kilometres.

År	SJØTRANSPORT . Water transport				SKINNETRANSPORT Railway transport.			VEGTRANSPORT Road transport			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT. SOKKELEN From the North Sea		SUM Total		
	Bilferge Ferry trans- sport	Andre ruter Other reg. serv.	Leie og eigent. For hire/ own account	I alt Total	Fløting Timber floating	NSB 1) State rail- ways	Andre Other railways	I alt Total	Små gods- biler Vans	Store gods- biler Lorries	I alt Total		Skip By ship	Rørtransp. Pipelines	Skip i alt Total by ship		
Year																	
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		2717	2894		-	-	1841	740	18 570	19 310	16	24060,4	42	25359	49462	2937
2016	174		2640	2814		-	-	1955	740	18 515	19 255	15	24039,2	51	25838	49928	2865
2017	178		2593	2771		-	-	2093	740	18 731	19 471	16	24349,8	47	27751	52148	2817
2018	180		2478	2658		-	-	2031	492	18 866	19 357	11	24057,7	31	26344	50433	2689
2019	201		2514	2715		-	-	2106	492	19 389	19 881	10	24712,5	0	27900	52613	2715
2020	162		2409	2571		-	-	2181	492	19 228	19 719	10	24480,5	0	31010	55490	2571
2021	187		2945	3132		-	-	2136	492	20 396	20 887	5	26160,1	0	31356	57516	3132
2022	196		2703	2899		-	-	2188	492	22 281	22 773	4	27864,5	0	32342	60207	2899
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
2022	196		17 801	17 997		-	-	2 231	492	23 097	23 588	4	43 821	1 700	32 342	77 863	19 697

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. 1946–2022. Kilometer.
Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2022. Kilometres.

År	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>	
	Bilferge <i>Ferry transport</i>	Andre ruter <i>Other reg. serv.</i>	Leie og egegnr. <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 gods- biler <i>Vans</i>	Store gods- biler <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		431	105		-	-	197	46	70	68	556	75	424	253	118
2016	8		419	102		-	-	209	46	70	69	556	76	512	254	119
2017	8		381	97		-	-	209	46	75	73	558	80	468	254	126
2018	8		364	93		-	-	187	46	76	74	566	80	607	250	124
2019	8		359	83		-	-	177	46	81	79	567	84	0	269	132
2020	8		349	94		-	-	185	46	80	79	566	85	0	259	136
2021	8		412	107		-	-	207	46	78	77	567	84	0	255	133
2022	9		458	106		-	-	216	46	85	84	566	90	0	262	139
MEDREGNET KABOTASJE																
2010↓	8		398	273		-	-	252	46	63	62	547	102	526	226	139
2015	8		417	299		-	-	196	46	71	70	537	119	451	254	154
2016	8		360	250		-	-	207	46	71	70	556	108	625	254	148
2017	8		383	267		-	-	209	46	77	75	558	117	530	254	158
2018	8		378	257		-	-	187	46	78	76	566	115	600	250	156
2019	8		393	253		-	-	177	46	83	82	567	121	595	269	162
2020	8		375	253		-	-	182	46	82	81	566	118	558	259	161
2021	8		394	263		-	-	206	46	81	79	567	117	621	255	160
2022	9		426	284		-	-	214	46	88	86	566	126	648	262	164

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

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2022. Millioner tonn.
 Goods transport in external trade. 1966–2022. 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	2,9	14,1	0,0	0,2	100,9	84,9	106,5	191,4	292,3
2022	83,5	2,8	13,5	0,0	0,2	100,0	82,0	106,9	188,9	288,9

↓ 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. 1985–2022. Millioner tonn.

Transport carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2022. Million tonnes.

År <i>Year</i>	Skip <i>Ship</i>		Veg <i>Road</i>		Jernbane <i>Railway</i>	
	Import <i>Import</i>	Eksport <i>Export</i>	Import <i>Import</i>	Eksport <i>Export</i>	Import <i>Import</i>	Eksport <i>Export</i>
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	45,2	7,7	4,9	0,5	2,5
2015	27,0	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	48,7	8,0	5,3	0,3	2,8
2020	30,4	51,5	8,0	5,4	0,4	2,5
2021	31,1	52,6	8,4	5,7	0,4	2,6
2022	30,8	52,6	7,9	5,5	0,3	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. 1966–2022. Millioner tonnkilometer.

Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966–2022. 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↓	19 101	277	2 121	0	24	21 523	8 698	12 825
2011	20 521	267	2 197	0	24	23 009	8 980	14 028
2012	20 851	233	2 370	0	29	23 483	9 221	14 262
2013	22 624	315	2 266	0	30	25 236	9 086	16 150
2014	23 510	462	2 328	0	33	26 332	9 206	17 126
2015	24 926	434	2 348	0	36	27 744	9 563	18 181
2016	20 739	415	2 379	0	37	23 570	8 612	14 958
2017	24 033	410	2 465	0	40	26 948	10 545	16 403
2018	24 095	401	2 492	0	40	27 028	10 728	16 300
2019	24 123	415	2 460	0	44	27 042	11 004	16 038
2020	22 614	375	2 488	0	39	25 516	9 998	15 518
2021	23 152	411	2 610	0	45	26 218	10 093	16 125
2022	23 099	487	2 492	0	45	26 123	9 956	16 167

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

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966–2022. Millioner tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966–2022. 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
2022	48	13	286	0	124	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	156	14	288	0	123	580
2022	149	13	288	0	124	574

¹⁾ Eksklusive transport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet.

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

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

Tabell 10: Samlet godstransportarbeid på norsk område. 1966–2022.¹⁾ Milliarder tonnkilometer.
Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966–2022¹⁾ 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↓	10,3	1,8	19,3	0,0	24,4	55,9
2011	8,5	1,9	19,3	0,0	23,3	53,0
2012	8,5	2,2	20,1	0,0	24,1	54,8
2013	11,4	2,1	21,5	0,0	20,9	55,9
2014	11,2	2,1	22,3	0,0	24,5	60,1
2015	9,5	2,3	21,7	0,0	25,4	58,8
2016	7,6	2,4	21,6	0,0	25,8	57,5
2017	8,8	2,5	21,9	0,0	27,8	61,0
2018	8,2	2,4	21,8	0,0	26,3	58,8
2019	8,5	2,5	22,3	0,0	27,9	61,2
2020	7,8	2,6	22,2	0,0	31,0	63,6
2021	8,6	2,5	23,5	0,0	31,4	66,0
2022	8,7	2,7	25,3	0,0	32,3	69,0
MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	39,8	1,9	19,5	0,0	24,4	85,6
2011	42,6	1,9	19,4	0,0	23,3	87,2
2012	44,8	2,0	20,5	0,0	24,1	91,3
2013	45,0	2,1	22,0	0,0	20,9	89,9
2014	47,0	2,2	22,6	0,0	24,5	96,3
2015	50,8	2,3	22,1	0,0	25,4	100,6
2016	42,5	2,4	22,1	0,0	25,8	92,8
2017	47,9	2,5	22,5	0,0	27,8	100,6
2018	46,4	2,4	22,5	0,0	26,3	97,7
2019	45,3	2,5	23,0	0,0	27,9	98,7
2020	42,0	2,6	22,7	0,0	31,0	98,3
2021	44,6	2,6	24,3	0,0	31,4	102,8
2022	42,8	2,7	26,1	0,0	32,3	103,9

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. 1973–2022. Millioner kjøretøykilometer.
 Domestic road traffic. 1973–2022. Million Vehicle-Kilometres.

År	PERSONTRANSPORT					Sum	GODSTRANSPORT			TRANSPORT I ALT
	Passenger transport						Goods transport			
Year	Rute- biler Schedu- led tr. Port	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- Biler Private Cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	Total	Små gods- biler Vans	Store gods- biler Lorries	Total	%vekst %
1973	253	413		10 901	641	12 208			1 791	13 999
1975	263	384		12 295	593	13 535			1 825	15 360
1980	292	417		15 689	468	16 866			1 903	18 769
1985	309	354	171	19 619	579	21 033			2 177	23 210
1990	324	402	126	23 029	645	24 527			3 228	27 755
1991	321	394	112	22 891	641	24 360			3 313	27 673
1992	330	420	108	22 899	641	24 397			3 398	27 795
1993	338	425	119	23 235	641	24 758			3 482	28 240
1994	350	431	167	23 581	636	25 165			3 607	28 772
1995	332	435	230	23 698	644	25 338			3 795	29 133
1996	337	438	292	24 658	676	26 401			3 860	30 261
1997	344	462	445	↓23 549	732	25 532			↓7 485	33 016
1998	343	471	618	24 144	796	26 372			7 700	34 073
1999	342	462	680	24 577	854	26 916			7 838	34 754
2000	342	449	698	24 989	891	27 369			7 976	35 345
2001	341	469	692	25 611	926	28 039			8 154	36 193
2002	343	446	650	26 443	962	28 844			8 435	37 279
2003	341	442	591	26 989	1 004	29 367			8 583	37 950
2004	353	439	529	27 602	1 035	29 958			8 751	38 709
2005	344	437	487	28 376	1 057	30 701	7 407	1 607	9 014	39 716
2006	340	444	493	28 861	1 087	31 224	7 557	1 610	9 167	40 391
2007	338	672	520	29 744	1 126	32 400	7 596	1 648	9 243	41 643
2008	337	639	523	30 134	1 166	32 799	7 605	1 780	9 385	42 185
2009	350	630	515	30 582	1 219	33 295	7 445	1 668	9 113	42 409
2010↓	349	585	545	30 990	1 260	33 729	7 390	1 756	9 146	42 875
2011	356	589	610	31 526	1 296	34 378	7 382	1 746	9 128	43 506
2012	366	577	676	31 862	1 331	34 812	7 541	1 874	9 415	44 227
2013	367	589	725	32 284	1 363	35 329	7 467	1 959	9 426	44 754
2014	363	533	782	33 064	1 395	36 136	7 364	2 005	9 369	45 505
2015	354	524	826	33 988	1 433	37 126	7 364	1 993	9 356	46 483
2016	382	517	875	34 305	1 475	37 555	7 308	1 844	9 151	46 706
2017	378	502	971	34 701	1 499	38 052	7 323	1 854	9 177	47 229
2018	360	510	1 083	34 705	1 496	38 154	7 342	1 820	9 162	47 316
2019	357	518	1 175	34 725	1 495	38 270	7 347	1 837	9 184	47 454
2020	324	366	1 283	31 999	1 519	35 490	7 138	1 909	9 048	44 538
2021	328	408	1 455	33 035	1 552	36 778	7 403	1 961	9 365	46 143
2022	360	511	1 595	34 525	1 470	38 461	7 415	2 139	9 553	48 014

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

Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾ 1980–2022. Tusen enkeltreiser.
*International Passenger Transport by Mode of Transport.
Thousand Passengers 1980–2022. 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	1 721	5 139	22	-	-	-
2022	5 561	18 448	305			

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.

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 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. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

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

