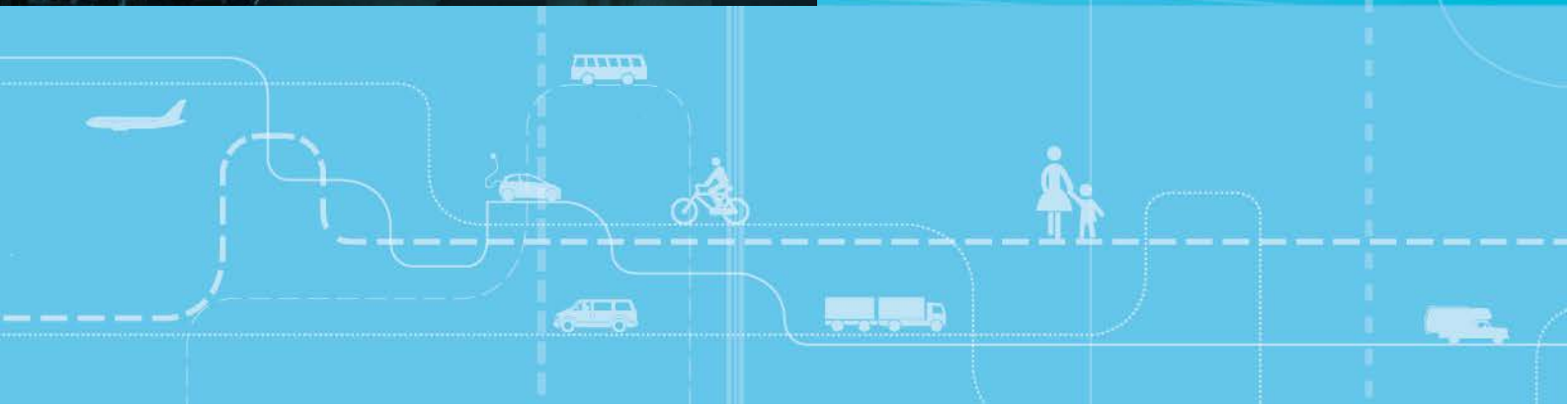


Transporttytelse i Norge 1946–2017



Transportytelser i Norge 1946–2017

Eivind Farstad

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

ISSN 0808-1190 Papir

ISSN 2535-5104 Elektronisk

ISBN 978-82-480-2118-6 Papir

ISBN 978-82-480-2111-7 Elektronisk

Oslo, desember 2018

Tittel: Transportytelser i Norge 1946–2017

Title: Transport volumes in Norway 1946–2017

Forfatter: Eivind Farstad
Dato: 12.2018
TØI-rapport: 1677/2018
Sider: 57
ISSN papir: 0808-1190
ISSN elektronisk: 2535-5104
ISBN papir: 978-82-480-2202-2
ISBN elektronisk: 978-82-480-2201-5
Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet

Author: Eivind Farstad
Date: 12.2018
TØI Report: 1677/2018
Pages: 57
ISSN Paper: 0808-1190
ISSN Electronic: 2535-5104
ISBN Paper: 978-82-480-2118-6
ISBN Electronic: 978-82-480-2111-7
Financed by: Ministry of Transport and Communications

Prosjekt: 358 – Samferdselsstatistikk
Prosjektleder: Eivind Farstad
Kvalitetsansvarlig: Susanne Nordbakke
Fagfelt: Reisevaner og mobilitet
Emneord: Godstransport
Persontransport
Statistikk
Transportytelse

Project: 358 – Project Name
Project Manager: Eivind Farstad
Quality Manager: Susanne Nordbakke
Research Area: Travel Behaviour and Mobility
Keywords: Freight transport
Passenger transport
Statistics
Transport performance

Sammendrag:

Veksten i persontransportarbeidet i 2017 er beregnet til 1,7 prosent. Persontransportarbeidet med fly økte relativt mest, med 2,0 prosent. Persontransport på veg økte med 1,9 prosent, mens sjøtransport økte med 0,6 prosent. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 2,6 prosent totalt i 2017. Det var en vekst på 3,6 prosent i godstransport på sjø, 2,0 prosent på veg og 2,1 prosent med fly, mens banegodstransport hadde en liten nedgang. Beregnet eksklusive kabotasje økte imidlertid transportarbeidet med bare 0,2 prosent fra 2016 til 2017.

Summary:

Domestic passenger travel in Norway increased by 1.7 per cent in 2017. The growth in passenger transport volume was highest for air transport, with 2.0 per cent. Road transport rose by 1.9 per cent, and sea transport by 0.6 per cent. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 2.6 per cent in total in 2017. The amount of tonne-kilometres transported by sea increased by 3.6 per cent, by road 2.0 per cent, and by air 2.1 per cent, while rail transport showed a decrease. Estimated transport work excluding cabotage freight increased by only 0.2 percent from 2016.

Language of report: Norwegian

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

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

Forord

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

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

Foruten selve talloppgavene inneholder rapporten kildeopplysninger og forutsetninger ellers for angivelse og beregninger av transportytelser, som er gjort rede for i kapittel 3 og 4. Det er også tatt med en beskrivelse av utviklingen for året 2017 i sammendraget, og i kapittel 1 finnes det definisjoner av en del av de viktigste begrepene som brukes. Beskrivelse av beregningsmåter og tallgrunnlag som ikke brukes på dagens tall er bare i begrenset grad inkludert i rapporten. For dette henvises det til tidligere rapporter.

Når det gjelder persontransport mellom Norge og utlandet, mangler vi eksakte oppgaver over transporten på veg. Det foreligger imidlertid beregninger for de seneste årene fram t.o.m. 2012.

TØI har i 2016, 2017 og 2018 utført nye beregninger for godstransport på sjø for årene 2010-2017, slik at tallgrunnlaget for godstransporten er oppdatert for å reflektere dette. I 2018 har det også blitt utført revideringer av enkelte tall fra tidligere år, tilbake til 2010 for bl.a. ferge og leie-egentransport på sjø, og av noen tall for vegtrafikken. Nytt i årets utgave er at det også presenteres separate tall for persontrafikk med lufttransport innenriks mellom lufthavner i Norge, og transport innenriks som en del av en utenlandsreise.

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. Forsker II Eivind Farstad er prosjektleder og har skrevet rapporten. Ellers rettes en takk til forsker Kjetil Haukås, som også har bidratt til innholdet i rapporten mht. beregninger av godstransport på sjø, og til seniorrådgiver Vidar Lund hos Statistisk sentralbyrå, som har bidratt med viktig datagrunnlag for rapporten. Administrasjonskonsulent Trude Kvalsvik har stått for redigeringen, og rapporten er kvalitetssikret av konstituert forskningsleder Susanne Nordbakke.

Oslo, desember 2018

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia 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	18
3.1	Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11	18
3.1.1	Sjøtransport.....	18
3.1.2	Banetransport.....	18
3.1.3	Vegtransport.....	19
3.1.4	Lufttransport.....	22
3.2	Utenlandsreiser – tabell 12.....	22
3.2.1	Sjøtransport.....	22
3.2.2	Jernbanetransport.....	22
3.2.3	Vegtransport.....	22
3.2.4	Lufttransport.....	23
4	Datagrunnlag for godstransport	24
4.1	Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11	24
4.1.1	Sjøtransport.....	24
4.1.2	Transport av olje og gass fra kontinentalsokkelen til fastlandet.....	25
4.1.3	Jernbanetransport.....	25
4.1.4	Vegtransport.....	25
4.1.5	Lufttransport.....	26
4.2	Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10.....	26
	Litteratur	27
	Tabeller Tables	29
	Tabeller Del A.....	31
	Tabeller Del B.....	45

Sammendrag

Transportytelser i Norge 1946–2017

TØI-rapport 1677/2018

Forfatter: Eivind Farstad

Oslo 2018 57 sider

Veksten i persontransportarbeidet i 2017 er beregnet til 1,7 prosent. Persontransportarbeidet med fly økte relativt mest, med 2,0 prosent. Persontransport på veg økte med 1,9 prosent, mens sjøtransport økte med 0,6 prosent. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 2,6 prosent totalt i 2017. Det var en vekst på 3,6 prosent i godstransport på sjø, 2,0 prosent på veg og 2,1 prosent med fly, mens banegodstransport hadde en liten nedgang. Beregnet eksklusive kabotasje økte imidlertid transportarbeidet med bare 0,2 prosent fra 2016 til 2017.

Hovedtrekk

Veksten i utført persontransportarbeid i 2017 er beregnet til 1,7 prosent, sammenlignet med 0,9 prosent året før. Transportarbeidet for de kollektive transportmidlene gikk ned med 0,2 prosent, mens vekstraten for persontransportarbeidet med personbil er estimert til 1,9 prosent i 2017. Persontransportarbeidet med fly økte relativt mest, med 2,0 prosent. Sjøtransport økte med drøyt 0,6 prosent, mens persontransport på bane gikk ned med 0,9 prosent. Til sammen utgjør transport med fly, båt og bane knapt 14 prosent av det samlede persontransportarbeidet. Vegsektoren (buss, bil og MC) har nå en markedsandel på 86 prosent av transportarbeidet, mens luftfarten utfører sju prosent og bane (jernbane og sporveg) drøyt fem prosent, og båt og ferge drøyt én prosent. Disse andelene har vært relativt uendret siden 2010, men inkludering av innenriksreiser som del av en utenlandsreise i beregningsgrunnlaget i årets utgave har økt luftfartens andel noe.

Den innenlandske godstransporten økte igjen etter en nedgang året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 2,6 prosent, medregnet kabotasje¹, sammenlignet med en nedgang på 9,6 prosent året før. Sjøtransport hadde en økning med 3,6 prosent, vegtransport med 2,0 prosent og lufttransport med 2,1 prosent, mens banetransport hadde en nedgang på 0,5 prosent i godstransportarbeidet fra 2016. Godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje økte imidlertid med bare 0,2 prosent i 2017, hvorav en nedgang på 3,4 prosent i godsfrakt på sjø bidro til å dempe veksten.

Befolkningsveksten i 2017 var 0,8 prosent totalt, mens den for den yrkesaktive befolkningen (18–66 år) var på 0,6 prosent. Dette betyr at persontransportarbeidet i 2017 økte relativt sett mer enn befolkningen, mens veksten i 2016 var på linje med befolkningsveksten. Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) steg med 1,9 prosent og privat konsum i husholdningene økte med 2,5 prosent i 2017. Konsumet til transport steg med 2,6 prosent, mot 2,4 prosent i 2016.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var gjennomsnittlig prisvekst i 2017 1,8 prosent. Tilsvarende tall i 2016 var 3,6 prosent. For transportsektoren var prisveksten 2,5 prosent i 2017, likt med året før. For privat transport var det størst prisøkning innen drivstoff og smøremidler (6,8 prosent), mens det var et prisfall på 3,3 året før (figur 1). Nest størst prisøkning finner man innen kjøp av biler, med 2,4 prosent fra 2016.

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

Prisveksten var sterkest for passasjertransport med båt i kollektiv transport (6,7 prosent i 2017), som er andre året på rad med relativt høy prisvekst for båt. Det er også verdt å merke seg at det var en nedgang i prisene for både fly og bane i kollektivtransporten i 2017.

Persontransport med bil

Det var registrert drøyt 3,3 millioner biler i Norge ved utgangen av 2017, en økning på om lag 61 000 biler og 1,9 prosent fra året før. Av bilene var 2 719 500 personbiler, 471 000 varebiler, 93 500 lastebiler og 16 000 busser.

I løpet av 2017 ble det førstegangsregistrert 184 000 personbiler, ca. 10 000 flere enn i 2016, og en økning på om lag fem prosent. Tilsvarende tall for varebilene var 35 000, omtrent det samme antall som i 2016. 121 500 personbiler og 15 000 varebiler ble vraket mot pant i 2017. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,5 år ved utgangen av 2017, omtrent den samme som det har vært det siste tiåret.

Trafikken på vegene økte med 1,1 prosent i 2017, mot 0,6 prosent året før. Økningen var også i 2017 betydelig høyere (3,4 prosent) for de tunge kjøretøyene (over 5,5 m) enn for personbilene (0,9 prosent).

Det var 4 086 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2017, en nedgang på 288 ulykker i forhold til 2016. Antall skadde ble ytterligere redusert med 277 personer fra året før. Det var på nytt en nedgang i antall drepte i trafikken, etter en økning året før. I 2017 ble 106 drept i trafikken, mot 135 i 2016 og 117 i 2015, og dermed det laveste antall drepte noensinne.

Kollektivtransporten

I 2017 ble det foretatt drøyt 398 millioner bussreiser, en økning på 29 millioner, eller 7,9 prosent, i forhold til året før. Transportarbeidet med buss gikk imidlertid noe ned, med 97 millioner personkilometer, eller 2,2 prosent, i 2017.

Trafikken med trikk i Oslo i 2017 var på 51 millioner reiser, ca. to millioner eller tre prosent færre enn i 2016. Trafikken med forstadsbanene i Oslo økte derimot fra 106 millioner i 2016 til 118 millioner reisende i 2017, en økning på 11,3 prosent. Bybanen i Bergen fraktet 12,6 millioner passasjerer i 2017, en økning på 2,0 millioner og 18,9 prosent fra året før. Gråkallbanen i Trondheim fraktet ca. 970 000 passasjerer i 2017, som var 2,8 prosent flere enn i 2016. I alt ble det foretatt 181 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2017, mot 171 millioner i 2016.

Året 2017 ble det foretatt 64,9 millioner reiser innenlands med tog, som var 1,0 millioner færre enn i 2016. NSB har en markedsandel på 89 prosent av innenlandstrafikken på tog, en andel som har vært ganske stabil de siste fem år.

Flytoget fraktet 6,6 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2017, noe som var ca. 100 000 flere enn året før. Flåmsbana satte ny rekord med 990 000 passasjerer i 2017, som var en økning på sju prosent fra året før.

Antall passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands økte med én million passasjerer til 56 millioner passasjerer i 2017.

I 2017 ble det foretatt 13,3 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise, som er økning på ca. 240 000 reiser eller 1,9 prosent fra 2016. Trekker man fra reiser innenriks som en del av en utenlandsreise,

slik beregningsmåten har vært fram til årets utgave av rapporten, var det registrert 9,8 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2017, som er omtrent det samme som året før.

Reiser til og fra utlandet

I 2017 ble det registrert 23,3 millioner flyreiser til og fra Norge, som var 500 000 flere enn i 2016. Fergetrafikken til og fra utlandet var på 6,2 millioner enkeltreiser, mens 0,6 passasjerer reiste med tog over grensen, som var omtrent på linje med trafikken året før.

Godstransporten innenlands

I 2017 økte den innenlandske godstransporten igjen etter en nedgang året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 2,6 prosent, medregnet kabotasje, sammenlignet med en nedgang på 9,6 prosent året før. Sjøtransport hadde en økning med 3,6 prosent, vegtransport med 2,0 prosent og lufttransport med 2,1 prosent, mens banetransport hadde en nedgang på 0,5 prosent i godstransportarbeidet fra 2016. Sjøandelen av transportarbeidet økte fra 46,5 prosent i 2016 til 46,9 prosent i 2017, mens andelen for bane og veg gikk litt ned.

Godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje økte imidlertid med bare 0,2 prosent i 2017, sammenlignet med 0,7 prosent året før.

Samlede godstransporter på veg på norsk område økte med 2,2 prosent i 2017, fra 22,1 til 22,5 milliarder tonnkilometer. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område. I 2017 utgjorde banetransporten på norsk område 2,8 milliarder tonnkilometer, omtrent det samme som i 2016.

Godstransportarbeidet med skip var i 2017 på 65,4 milliarder tonnkilometer, som var en økning på 3,6 prosent.

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje på norsk område fordeler seg med om lag 48 prosent på veg, 47 prosent på sjø, fem prosent på bane og under én prosent på fly.

Godstransporten til og fra Norge

Importert varemengde til Norge var 37,9 millioner tonn i 2017, en økning på 3,1 millioner tonn fra 2016. Eksportert varemengde fra fastlandet var 57,2 millioner tonn i 2017, mot 54,7 millioner tonn i 2016 og 55,2 i 2015. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. Hele 83 prosent av denne godsmengden gikk med skip i 2017, mens 14 prosent gikk på veg, og tre prosent på bane.

Samlet sett ble det eksportert 186 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2017, målt i oljeekvivalenter, sammenlignet med 172 millioner tonn i 2016. Eksporten av olje og gass i rør lå på 107 millioner tonn i 2017, mens skipene fraktet 79 millioner tonn. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 66 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2017, som også var omtrent samme andel som det har vært de siste sju årene.

Summary

Transport volumes in Norway 1946–2017

TOI Report 1677/2018

Author: Eivind Farstad

Oslo 2018 57 pages Norwegian language

Domestic passenger travel in Norway increased by 1.7 per cent in 2017. The growth in passenger transport volume was highest for air transport, with 2.0 per cent. Road transport rose by 1.9 per cent, and sea transport by 0.6 per cent. Domestic freight transport, including cabotage, increased by 2.6 per cent in total in 2017. The amount of tonne-kilometres transported by sea increased by 3.6 per cent, by road 2.0 per cent, and by air 2.1 per cent, while rail transport showed a decrease. Estimated transport work excluding cabotage freight increased by only 0.2 percent from 2016.

General Trends

For 2017 the growth in the passenger transport volume in Norway is estimated to be 1.7 per cent, compared to 0.9 per cent the previous year. The number of person-kilometres by passenger car increased by 1.9 per cent in 2017, while the number of passenger-kilometres in public transport showed a 0.2 per cent decrease. The growth in passenger transport volume was highest for air transport, with 2.0 per cent. Sea passenger transport increased with 0.6 per cent, while rail transport decreased by 0.9 per cent. However, air, rail and sea transport altogether only constitutes a relatively small share of 14 per cent of the total domestic passenger transport volume. Around 86 per cent of all motorized travel undertaken in Norway is by road. Air transport accounted for seven per cent of the transport volume, rail transport about five per cent, and sea transport around one percent. These market shares have been quite stable since 2010.

The freight transport work including cabotage is estimated to have increased 2.6 per cent in 2017, compared to a decrease of 9.6 per cent in 2016. Freight transport work by sea increased 3.6 per cent, while road and air transport showed a 2.0 and 2.1 per cent increase in 2017, respectively. Excluding cabotage, however, the transport work increased by only 0.2 percent from 2016 to 2017, mainly due to a decrease of 3.4 percent in sea transport.

Annual population growth was about 0.8 per cent in 2017, indicating higher growth in passenger transport than in the population. Figures from the Norwegian national accounts show that the gross domestic product (GDP) increased by 1.9 per cent in 2017, while consumption in private households rose by 2.5 per cent. Consumption in the transport sector rose by 2.6 percent compared to 2.4 in 2016.

The Consumer Price Index (CPI) increased by 1.8 per cent in 2017. The partial index for transport rose by 2.5 per cent, the same as the previous year.

Private Transport

By the end of 2017, the stock of vehicles mainly used for private transport was over 3.3 million, of which 2.7 million were private passenger cars. About 184,000 private passenger cars were registered for the first time in 2017, around five percent more than in 2016.

The road traffic volume increased by 1.1 per cent, compared to 0.6 per cent in 2016. The number of road accidents with personal injury was 4,086 in 2017, and decreased by 288 accidents compared to the previous year. The number of traffic fatalities in Norway has

been decreasing gradually, apart from in 2016, when it rose. In total 106 persons were killed in traffic accidents in Norway in 2017, which is the lowest number of fatalities ever, down from 135 traffic deaths in 2016. The number of persons with serious injury also went down, by 277.

Public Transport

The number of journeys by bus increased by 29 million from the previous year, from 369 million in 2016 to 398 million in 2017, excluding charter bus transport.

Ruter AS (the public transport authority for Oslo and Akershus counties) reported 169 million trips made on tramways and metro in 2017, compared to 159 million trips in 2016. Altogether there were 181 million trips made by tram and metro in Norway, up from 171 million in 2016.

The Norwegian State Railway (NSB) reported 65 million passenger trips, about one million fewer than in 2016. Together with amongst other 6.6 million trips by the Airport Express Train and almost one million trips by the tourist railway Flåmsbana, this amounted to 73 million passenger trips by rail in 2017. That was about one million fewer than in 2016.

Around 56 million passengers were transported by ferries and other boats within Norway. About 13.3 million domestic air flights were undertaken in 2017 (including domestic transfer journeys to abroad) which is about 240,000 or 1.9 per cent more than in 2016.

Trips Abroad

In 2017 about 23.3 million trips to and from Norway by airplane were registered, which was up 0.5 million trips from 2016. Around 6.2 million ferry trips and 0.6 million trips by train were taken between Norway and abroad in 2017, about equal to the previous year.

Freight Transport

Domestic freight transport, measured by tonne-kilometres transported, including cabotage, increased in 2017. Transport by sea increased by 3.6 per cent, by road 2.0 per cent and by air by 2.1 per cent, while transport by rail decreased 0.5 per cent. As aggregated over all transport modes, the number of tonne-kilometres including cabotage increased by 2.6 per cent, compared to a decrease of 9.6 per cent the year before. Estimated excluding cabotage, however, domestic freight transport rose with only 0.2 per cent.

As of 2017, almost 47 per cent of all freight tonne-kilometres occur at sea, road transport accounts for 48 per cent, while rail and air transport take the remaining five per cent.

The volume of goods imported was 37.9 million tonnes, compared to an export volume of 57.2 million tonnes. Ships dominate the scene with respect to shipments to and from abroad, as 83 per cent of the volume of freight to and from the mainland is carried by ship, while 14 percent is carried by road transport.

186 million tonnes of oil and gas were exported directly from the Norwegian continental shelf in 2017, compared to 172 million tonnes in 2016. Total exports of oil and gas by pipeline was 107 million tonnes in 2017, while ships carried 79 million tonnes. Oil and gas constitute 66 per cent of the total export (measured in tonnes) from Norway, about the same share as it has been the past seven years.

1 Omfang og definisjoner

1.1 Rapportens innhold

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

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

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

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

1.2 Definisjoner og avgrensninger

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

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

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

helikopter mellom basene på fastlandet og de norske oljeinstallasjonene, se pkt. 3.1.4. Derimot er helikoptertrafikken *mellom* de forskjellige oljefeltene på sokkelen ikke inkludert. For persontransporten til og fra utlandet finnes det for de siste årene brukbare oppgaver for ferge-, tog- og flytrafikken. For vegtransporten mangler vi sikre opplysninger. For godstransporten har vi brukbare data både for de innenlandske transportene og transportene i norsk utenrikshandel.

For enkelte transportmidler finnes det foreløpig ikke grunnlagsmateriale som er godt nok til at en kan gi anslag på transportytelsene i det hele tatt. Dette gjelder kjøring med busser i privat eie, lystbåter, beltemotorsykler (snøscootere), transport med taubaner, fraktning 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. Omfanget av reiser med sykkel og til fots kartlegges ved de nasjonale reisevaneundersøkelsene, som foretas periodisk. Den siste undersøkelsen ble foretatt i 2013/2014 (Hjorthol m.fl. 2014).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Hovedtrekk i utviklingen

Tabell A: Noen nøkkeltall.

	Endring i prosent		
	Årsgj.snitt		
	2012–2017	2015–2016	2016–2017
Befolkning	1,1	0,9	0,8
Befolkning 18–66 år	0,9	0,7	0,6
BNP (volum)	1,6	1,1	1,9
Privat konsum (volum)	2,1	1,5	2,5
Privat konsum – transport (volum)	1,4	2,4	2,6
Persontransportarbeid	1,9	0,9	1,7
Persontransportarbeid, kollektive transportmidler	1,9	2,2	-0,2
Persontransportarbeid med bil	1,7	0,4	1,9
Personbilbestand	2,3	2,0	2,1
Salg av bilbensin (mengde)	-3,9	-1,9	-2,9
Salg av avgiftspliktig autodiesel (mengde)	2,4	4,8	-2,7
Salg av drivstoff til bil i alt ¹⁾	0,9	2,9	-2,7
Godstransportarbeid ²⁾	0,4	-9,6	2,6
Vegtrafikk (kjøretøykilometer)	1,4	0,6	1,1
Vegtrafikkulykker	-6,7	-4,1	-6,6

¹⁾ Eksklusive strøm til elektriske kjøretøy.

²⁾ På fastlandet, inklusive kabotasje. Reviderte tall.

Persontransportarbeidet økte mer enn befolkningen økte i 2017

Veksten i utført persontransportarbeid² i 2017 er beregnet til 1,7 prosent, mot 0,9 prosent året før. Befolkningsveksten i 2017 var også 0,8 prosent totalt, mens den for den yrkesaktive befolkningen (18–66 år) var på 0,6 prosent. Dette betyr at persontransportarbeidet i 2017 relativt sett økte mer enn befolkningen.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) steg med 1,9 prosent og privat konsum i husholdningene økte med 2,5 prosent i 2017. Konsumet til transport steg med 2,6 prosent, mot 2,4 prosent i 2016. Det var altså en større vekst i konsumet til transport enn konsumet ellers i 2017, som det også var året før.

Prisene i transportsektoren økte mer enn den generelle prisstigningen

Tabell B viser at gjennomsnittlig prisvekst i 2017 var 1,8 prosent. Tilsvarende tall i 2016 var 3,6 prosent. For transportsektoren var prisveksten 2,5 prosent i 2017, det samme som året før. For privat transport var det størst prisøkning innen drivstoff og smøremidler (6,8

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

prosent), mens det var et prisfall på 3,3 prosent innen drivstoff og smøremidler året før (figur 1). Nest størst prisøkning finner man innen kjøp av biler, med 2,4 prosent fra 2016.

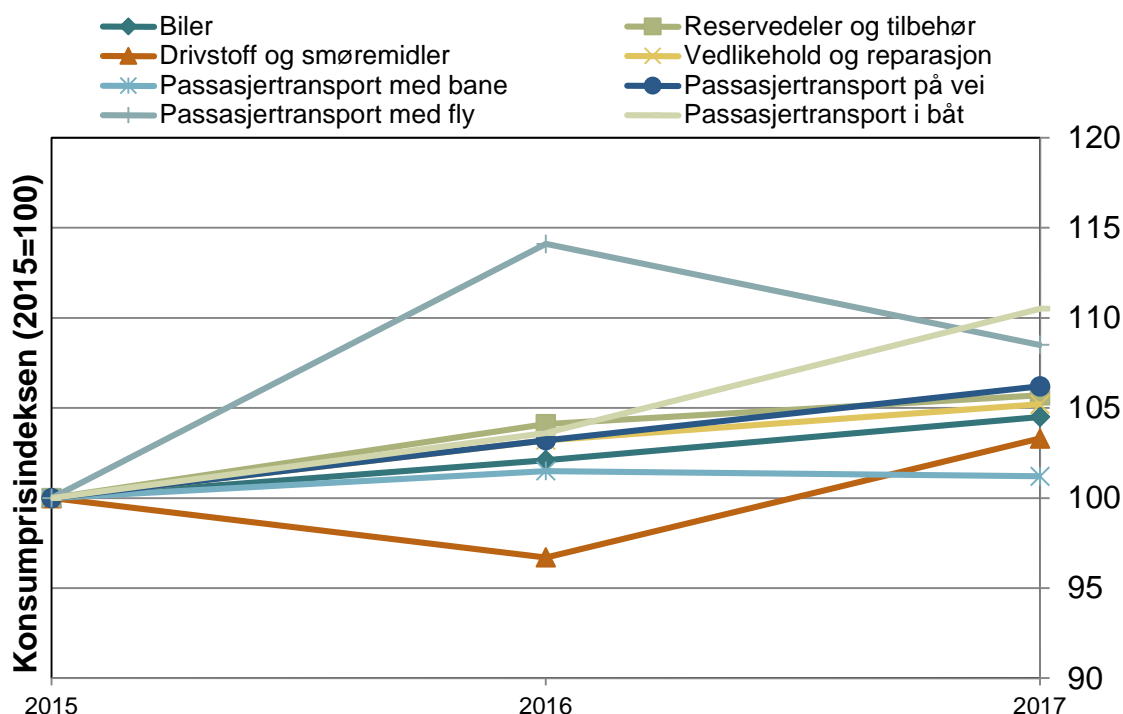
Prisveksten var sterkest for passasjertransport med båt i kollektiv transport (6,7 prosent i 2017), som er andre året på rad med relativt høy prisvekst. Det er også verdt å merke seg at det var en nedgang i prisene for både fly og bane i kollektivtransporten i 2017.

Tabell B: Prisutviklingen i transport 2011–2014 og 2015–2017.

	Konsumprisindeks*							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring i % 2016–2017
Konsumprisindeksen i alt	130,4	131,4	134,2	136,9	100,0	103,6	105,5	1,8
Transport i alt	140,3	143,8	145,8	149,1	100,0	102,5	105,1	2,5
<i>Privat transport</i>								
–Kjøp av biler	115,1	115,2	115,2	117,1	100,0	102,1	104,5	2,4
–Reservedeler og tilbehør	146,9	150,5	150,5	155,2	100,0	104,1	105,7	1,5
–Drivstoff og smøremidler	172,9	181,0	181,0	180,9	100,0	96,7	103,3	6,8
–Vedlikehold og reparasjon	189,1	196,4	196,4	211,4	100,0	103,2	105,2	1,9
<i>Kollektiv transport</i>								
–Jernbane, trikk, bane	155,1	155,5	155,5	161,8	100,0	101,5	101,2	-0,3
–Buss og taxi	172,3	184,2	184,2	199,7	100,0	103,2	106,2	2,9
–Fly	122,0	127,7	127,7	127,5	100,0	114,1	108,5	-4,9
–Båt	165,7	173,8	173,8	193,1	100,0	103,6	110,5	6,7

Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå.

*For perioden 2011–2014, 1998=100. For perioden 2015–2017, 2015=100.



Figur 1: Konsumprisindeksen – delindekser for transport. 2015-2017. Kilde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå (se også tabell 24)

Tabell C: Årlig endring i persontransportarbeidet. 1946–2017. Prosent.

År	Sjø	Bane	Veg		Luft**	I alt	Kollektiv***
			I alt	Personbil			
1946–60*	1,5	0,6	10,9	11,4	27,8	6,9	
1961–70*	1,2	-1,5	10,0	14,1	21,1	8,3	
1971–80*	0,5	3,6	4,7	5,5	8,9	4,7	
1981–90*	0,5	-1,2	3,0	3,4	6,1	2,8	
1991–00*	1,6	3,4	1,9	1,7	5,6	2,2	
2001–10*	-0,5	1,2	1,3	1,5	0,7	1,3	
2000	-1,4	-1,9	1,5	1,7	1,2	1,3	-0,6
2003	-1,5	-3,1	0,7	1,3	-5,7	0,2	-3,7
2004	-1,4	6,8	1,0	0,9	6,4	1,5	5,4
2005	1,3	3,6	-0,4	-0,4	2,4	0,0	2,2
2006	1,2	3,0	1,5	1,7	3,7	1,7	1,5
2007	0,3	4,4	2,9	2,9	2,7↓	2,9	2,9
2008	3,3	5,4	1,9	2,0	1,3	2,1	2,4
2009	-1,6	-0,9	1,1	1,0	-0,9	0,8	-0,1
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	9,6	4,1	3,0	2,6	-2,8	2,7	2,5
2016	-3,3	4,8	1,4	0,9	-1,0	1,3	2,2
2017	0,6	-0,9	1,9	1,9	2,0	1,7	-0,2

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

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

Tabell D: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 1946–2017. Prosent.

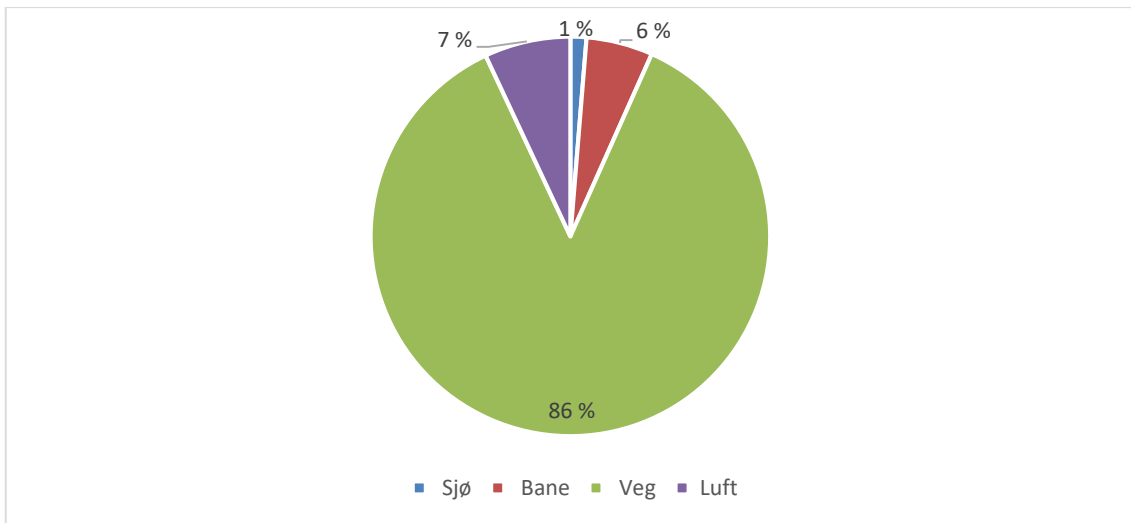
År	Sjø	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	9,9	45,3	44,7	0,1	100
1960	4,8	19,4	75,0	0,8	100
1970	2,4	7,5	87,6	2,4	100
1980	1,6	6,8	88,0	3,6	100
1990	1,3	4,5	89,3	4,9	100
2000	1,3	5,2	86,7	6,8	100
2007	1,2	4,8	86,9	7,0↓	100
2008	1,2	5,0	86,8	7,0	100
2009	1,2	4,9	87,0	6,9	100
2010	1,3	5,0	86,7	7,0	100
2011	1,3	4,8	86,5	7,4	100
2012	1,3	4,9	86,4	7,4	100
2013	1,3	5,1	86,1	7,5	100
2014	1,3	5,2	86,0	7,5	100
2015	1,4	5,3	86,3	7,1	100
2016	1,3	5,5	86,3	6,9	100
2017	1,3	5,4	86,4	6,9	100

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

Persontransportarbeidet med bil økte igjen mer enn med kollektive transportmidler

Skiller man mellom transportarbeid med bil og transportarbeid med kollektive transportmidler, finner vi at vekstraten var 1,9 prosent for personbiltransporten, men en nedgang på 0,2 prosent for de kollektive transportmidlene, som inkluderer båt, bane, buss, drosje og fly (tabell C). Det skyldes i hovedsak nedgang i banetransporten, som hadde relativt stor prosentvis økning året før.

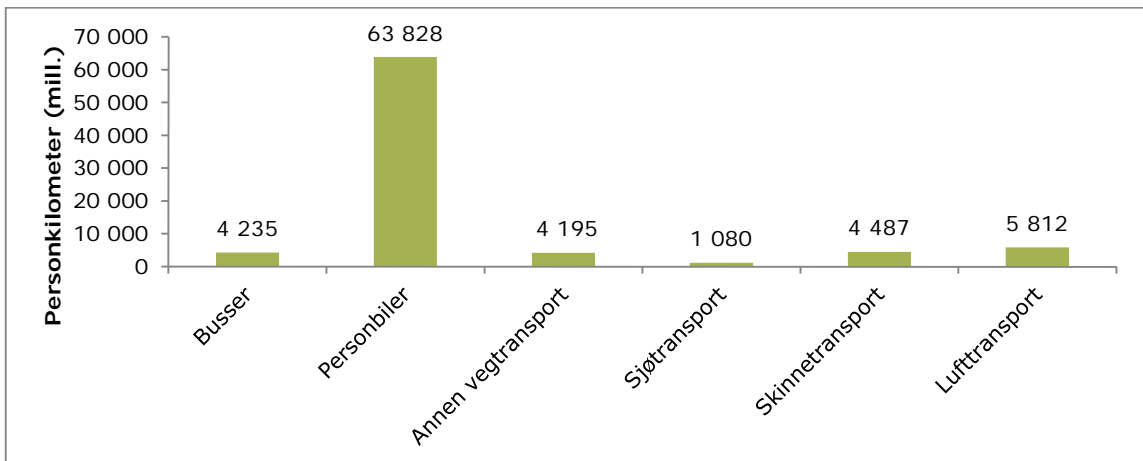
Vegtransport står for rundt 86 prosent av persontransportarbeidet, bane har drøyt fem prosent, fly sju prosent, og sjø én prosent (figur 2). Disse andelene har vært ganske stabile siden 2010, men inkludering av innenlandsreiser som en del av en utenlandsreise i beregningsgrunnlaget, fra og med årets utgave av rapporten, har økt luftfartens andel noe.



Figur 2: Markedsandeler i persontransportarbeidet. 2017. Prosent. (Se også tabell D.)

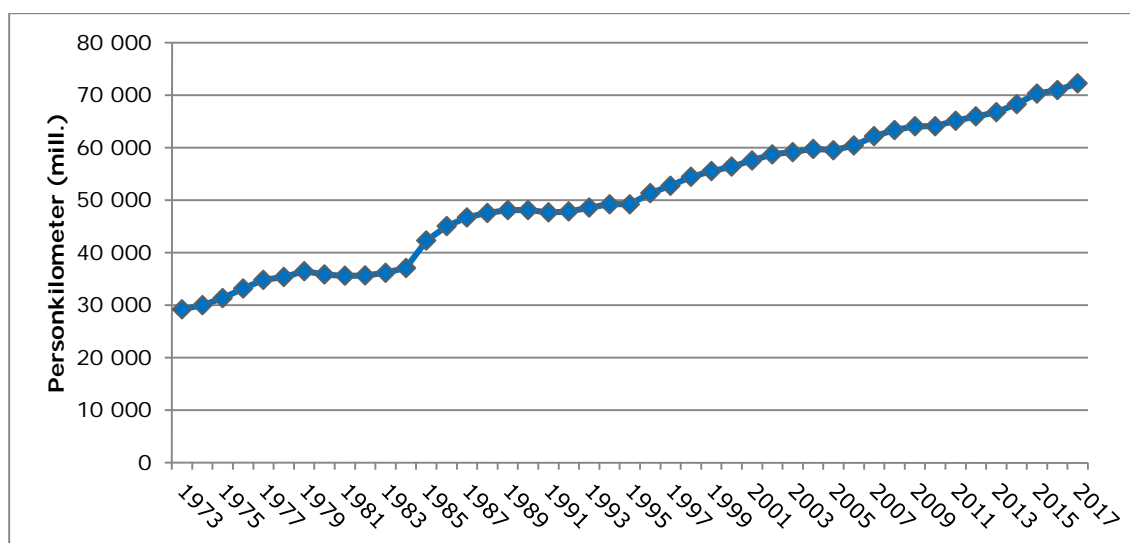
72 000 millioner personkilometer på veg

At vegtrafikken dominerer mht. persontransportarbeidet fremgår også fra figur 3. Vegtrafikken stod for over 72 000 millioner personkilometer, hvorav personbiler utgjorde 63 800 millioner, busser 4 200 og annen vegtransport 4 200 millioner personkilometer. Skinnetransport og lufttransport utgjorde hhv. 4 500 og 5 800 millioner personkilometer, mens knapt 1 100 millioner personkilometer foregikk sjøveien.



Figur 3: Persontransportarbeid innenlands, etter transportmåte. Millioner personkilometer. 2017. (Se også tabell 2.)

Figur 4 viser at det har vært en ganske jevn vekst i persontransportarbeidet på veg siden 1970-tallet. Persontransportarbeidet på veg har økt med ca. 15 900 millioner personkilometer og 28 prosent siden 2000.



Figur 4: Persontransportarbeid på veg innenlands. Millioner personkilometer. 1973- 2017. (Se også tabell 2.)

Trafikken på vegene økte med 1,1 prosent i 2017

Trafikken på vegene økte med 1,1 prosent i 2017, mot 0,6 prosent året før. Økningen var også i 2017 betydelig høyere (3,4 prosent) for de tunge kjøretøyene (over 5,5 m) enn for personbilene (0,9 prosent).

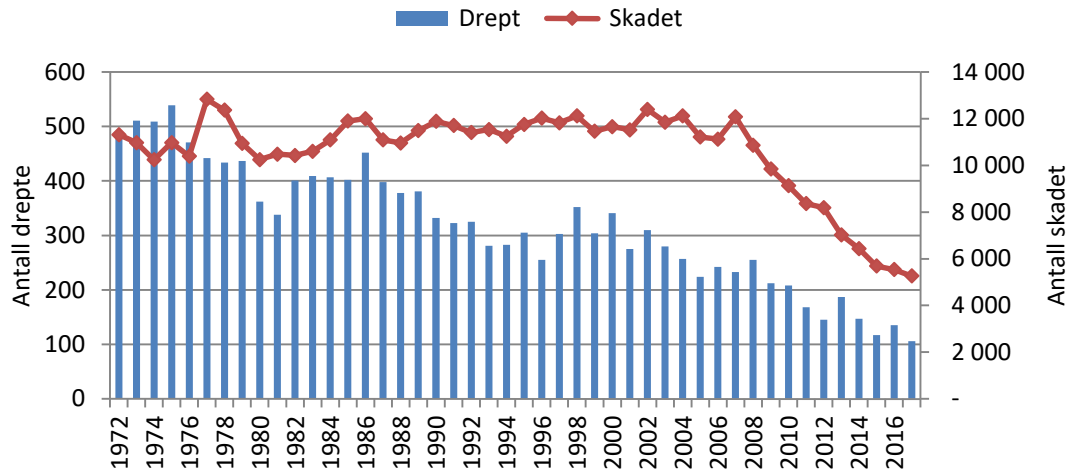
Over 3,2 millioner biler i Norge

Det var registrert drøyt 3,3 millioner biler i Norge ved utgangen av 2017, en økning på om lag 61 000 biler og 1,9 prosent fra året før. Av bilene var 2 719 500 personbiler, 471 000 varebiler, 93 500 lastebiler og 16 000 busser.

I løpet av 2017 ble det førstegangsregistrert 184 000 personbiler, ca. 10 000 flere enn i 2016, og en økning på om lag fem prosent. Tilsvarende tall for varebilene var 35 000, omtrent det samme antall som i 2016. 121 500 personbiler og 15 000 varebiler ble vraket mot pant i 2017. Gjennomsnittsalderen for personbilene var 10,5 år ved utgangen av 2017, omtrent den samme som det har vært det siste tiåret.

Både færre drepte og færre skadde i vegtrafikken i 2017

Det var 4 086 registrerte veitrafikkulykker med personskade i 2017, en nedgang på 288 ulykker i forhold til 2016. Antall skadde ble ytterligere redusert med 277 personer fra året før. Det var på nytt en nedgang i antall drepte i trafikken. I 2017 ble 106 drept i trafikken, mot 135 i 2016 og 117 i 2015, og dermed det laveste antall drepte noensinne.



Figur 5: Antall drept eller skadet i trafikulykker, 1970–2017.

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

74 millioner reiser med jernbane i 2017

Året 2017 ble det foretatt 64,9 millioner reiser innenlands med tog, som var 1,0 millioner færre enn i 2016. NSB har en markedsandel på 89 prosent av innenlandstrafikken på tog, en andel som har vært ganske stabil de siste fem år.

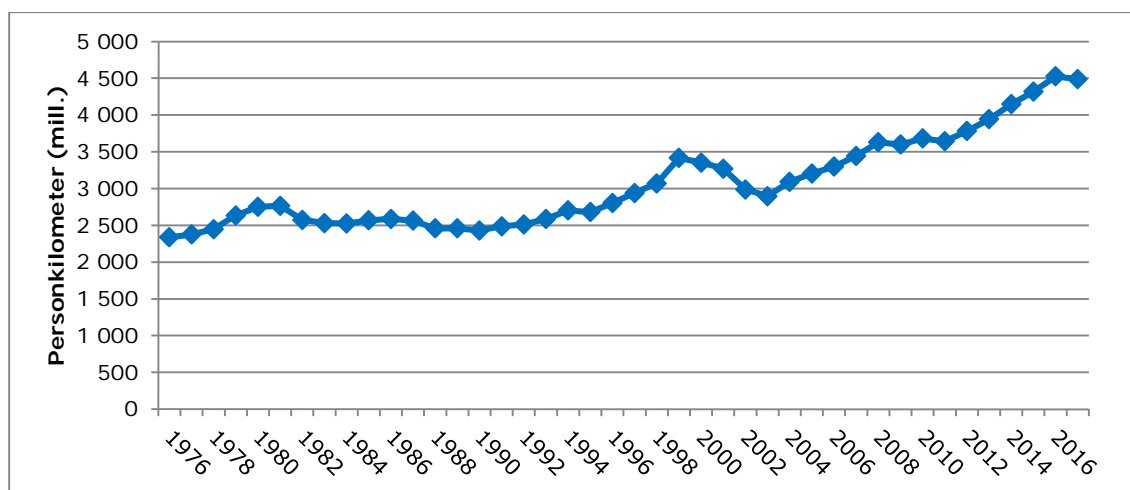
Flytoget fraktet 6,6 millioner passasjerer til og fra Oslo lufthavn i 2017, noe som var ca. 100 000 flere enn året før. Flåmsbana satte ny rekord med 990 000 passasjerer i 2017, som var en økning på sju prosent fra året før.

10 millioner flere passasjerer med trikk og forstadsbane i 2017

Trafikken med trikk i Oslo i 2017 var på 51 millioner reiser, ca. to millioner og tre prosent færre enn i 2016. Trafikken med forstadsbanene i Oslo økte derimot fra 106 millioner i 2016 til 118 millioner reisende i 2017, en økning på 11,3 prosent. Bybanen i Bergen fraktet 12,6 millioner passasjerer i 2017, en økning på 2,0 millioner og 18,9 prosent fra året før. Gråkallbanen i Trondheim fraktet ca. 970 000 passasjerer i 2017, som var 2,8 prosent flere enn i 2016. I alt ble det foretatt 181 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2017, mot 171 millioner i 2016.

Nesten 4 500 millioner personkilometer på bane i 2017

Antall personkilometer på skinner har nær doblet seg siden 1976 (figur 6). For bane har persontransportarbeidet økt med om lag 1 100 millioner personkilometer og 34 prosent siden 2000. Fra 2016 til 2017 var det imidlertid en liten nedgang på knapt én prosent i persontransportarbeidet på bane.

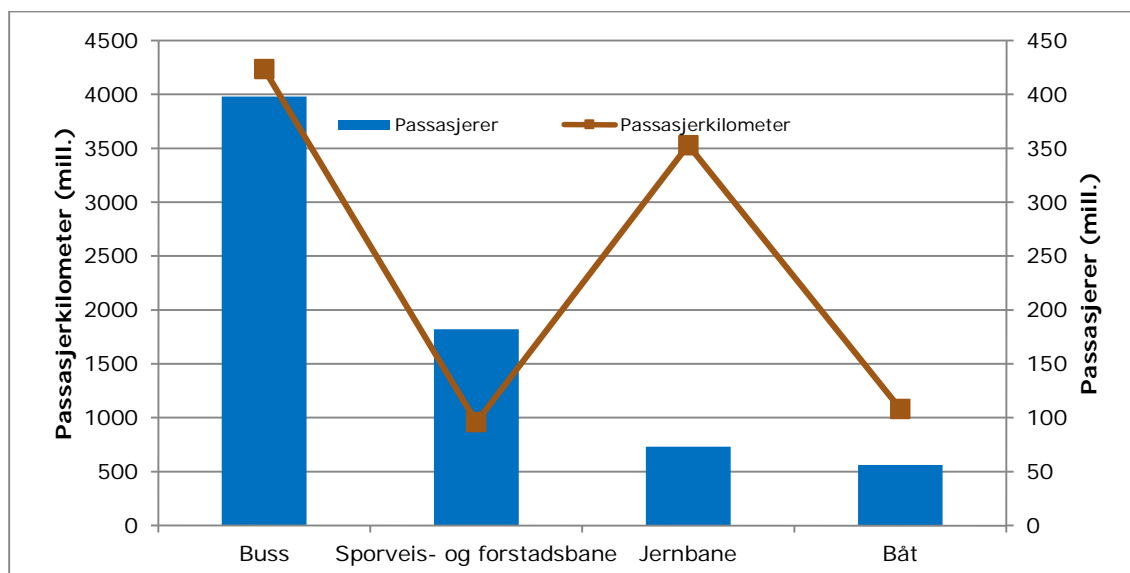


Figur 6: Persontransportarbeid på bane innenlands. Millioner personkilometer. 1975- 2017. (Se også tabell 2.)

28 millioner flere bussreiser i 2017 enn året før

I 2017 ble det foretatt drøyt 398 millioner bussreiser, en økning på 29 millioner, eller 7,9 prosent, i forhold til året før. Transportarbeidet med buss gikk imidlertid noe ned, med 97 millioner personkilometer, eller 2,2 prosent, i 2017.

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



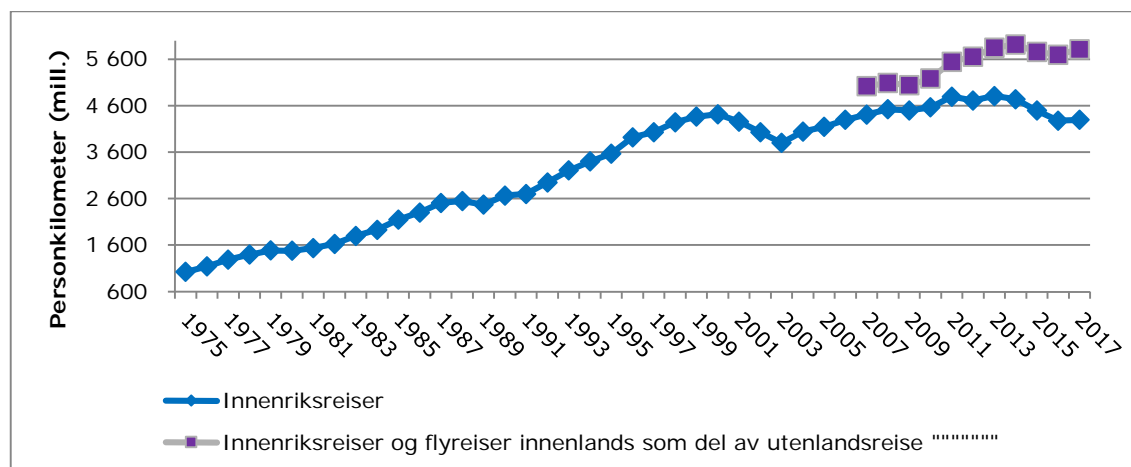
Figur 7: Passasjerer og passasjerkilometer med kollektivtransport. Millioner passasjerer og millioner personkilometer. 2017. (Se også tabell 1 og 2.)

En liten økning i flytrafikken innenlands i 2017

I 2017 ble det foretatt 13,3 millioner flyreiser innenlands, da medregnet reiser mellom lufthavner i Norge som en del av en utenlandsreise, som er økning på ca. 240 000 reiser eller 1,9 prosent fra 2016. Reiser som foretas mellom norske flyplasser som del av utenlandsreise er da inkludert, i tillegg til reiser med helikopter til og fra sokkelen. Trekker

man fra reiser innenriks som en del av en utenlandsreise, slik beregningsmåten har vært fram til årets utgave av rapporten (jf. avsnitt 3.1.4), var det registrert 9,8 millioner flyreiser innenlands i Norge i 2017, som er omtrent det samme som året før.

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, har økt med 0,7 milliarder personkilometer eller drøyt 15 prosent de siste ti årene.

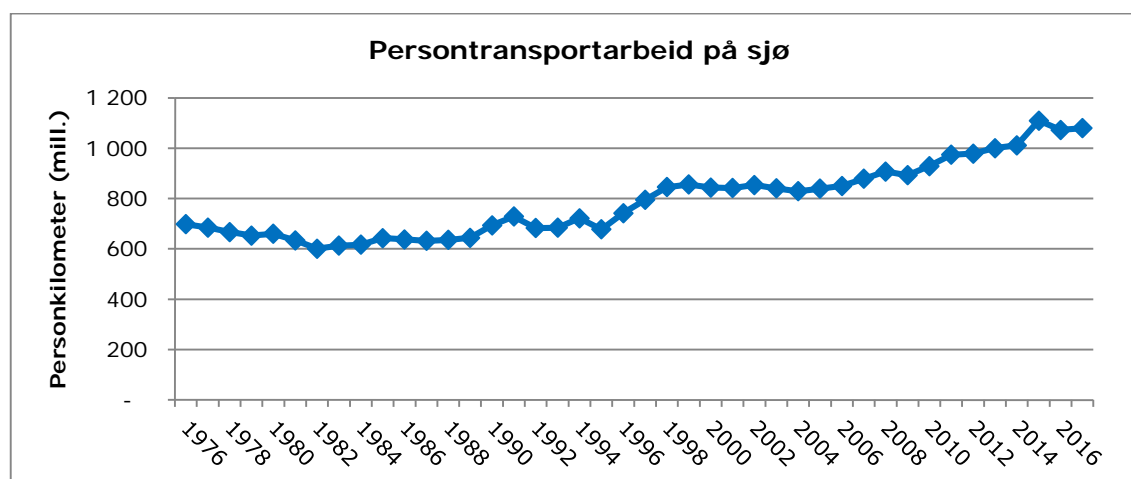


Figur 8: Persontransportarbeid i luftfarten innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2017. (Se også tabell 2.)

Holder man flyreiser innenlands som en del av en utenlandsreise utenom, har antallet personkilometer derimot falt med nesten tre prosent de siste ti årene, hvorav det meste av dette siden 2013. Antallet reiser innenlands som en del av utenlandsreiser har altså økt i forhold til antallet rene innenriksreiser med fly de senere år.

Vekst på knapt én prosent i persontransportarbeidet på sjø

Antall passasjerer med bilferge og annen rutefart innenlands økte med én million passasjerer til 56 millioner passasjerer, mens persontransportarbeidet på sjø økte fra 1 073 til 1 080 millioner passasjerkilometer fra 2016 til 2017. Antallet personkilometer via sjøveien har økt ganske stabilt siden 2004, bortsett fra en liten nedgang i 2016 (figur 9).



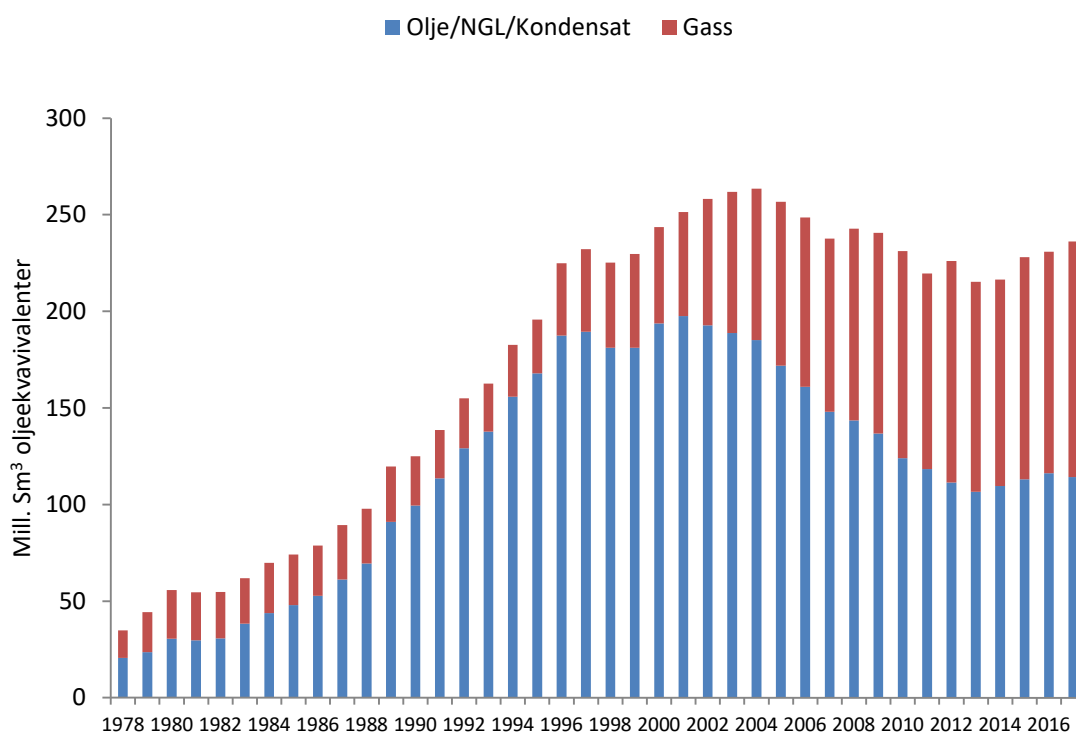
Figur 9: Persontransportarbeid på sjø innenlands. Millioner personkilometer. 1974- 2017. (Se også tabell 2.)

Små endringer i antall fly- og fergereiser til og fra Norge

I 2017 ble det registrert 23,3 millioner flyreiser til og fra Norge, som var 500 000 flere enn i 2016. Fergetrafikken til og fra utlandet var på 6,2 millioner enkeltreiser, mens 0,6 passasjerer reiste med tog over grensen, som var omtrent på linje med trafikken året før.

Økning i gassproduksjonen

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. Oljeproduksjonen i 2017 falt litt fra 2016, mens produksjonen av gass økte. Den totale petroleumproduksjonen (inkludert olje, gass, NGL og kondensater) var på 236 millioner standard kubikkmeter (Sm³) oljeekvivalenter i 2017. Økningen på 5,3 mill. Sm³ oljeekvivalenter i 2017 brakte produksjonen nær opptil nivået i 2009. Av totalproduksjonen utgjorde gass 51,6 prosent, opp fra 49,7 prosent året før.



Figur 10: Norsk produksjon av råolje og naturgass 1978–2017. Millioner Sm³ oljeekvivalenter.

Kilde: Oljedirektoratet og Statistisk sentralbyrå

Mer av den innenlandske godstransporten på sjø i 2017

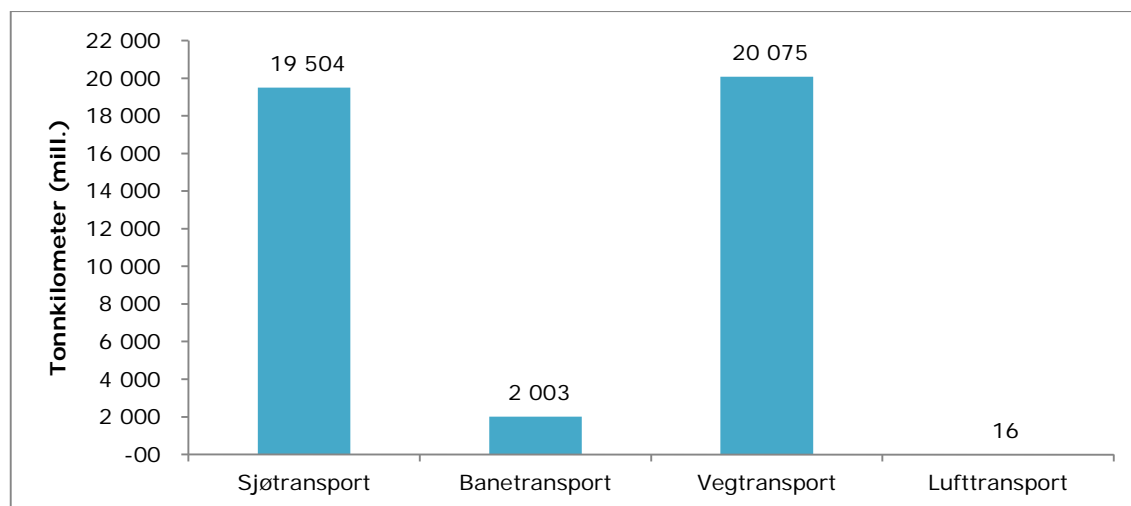
I 2017 økte den innenlandske godstransporten igjen etter en nedgang året før, regnet i tonnkilometer. Økningen samlet for alle transportformer var på 2,6 prosent, medregnet kabotasje³, sammenlignet med en nedgang på 9,6 prosent året før. Sjøtransport hadde en økning med 3,6 prosent, vegtransport med 2,0 prosent og lufttransport med 2,1 prosent, mens banetransport hadde en nedgang på 0,5 prosent i godstransportarbeidet fra 2016. Sjøandelen av transportarbeidet økte fra 46,5 prosent i 2016 til 46,9 prosent i 2017, mens

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

andelene for bane og veg gikk litt ned. Det er for øvrig foretatt revideringer av tallene for perioden 2010–2017 for sjø- og lufttransport, se avsnitt 4.1.1 og 4.1.5.

Godstransporten på veg utgjorde litt under halvparten (48,3 prosent) av det samlede transportarbeidet, med drøyt 20 milliarder tonnkilometer i 2017 (figur 11).

Transportarbeidet på sjø lå så vidt under transportarbeidet på veg, med 19,5 milliarder tonnkilometer på sjø i 2017, mens bane stod for 2,0 milliarder tonnkilometer.

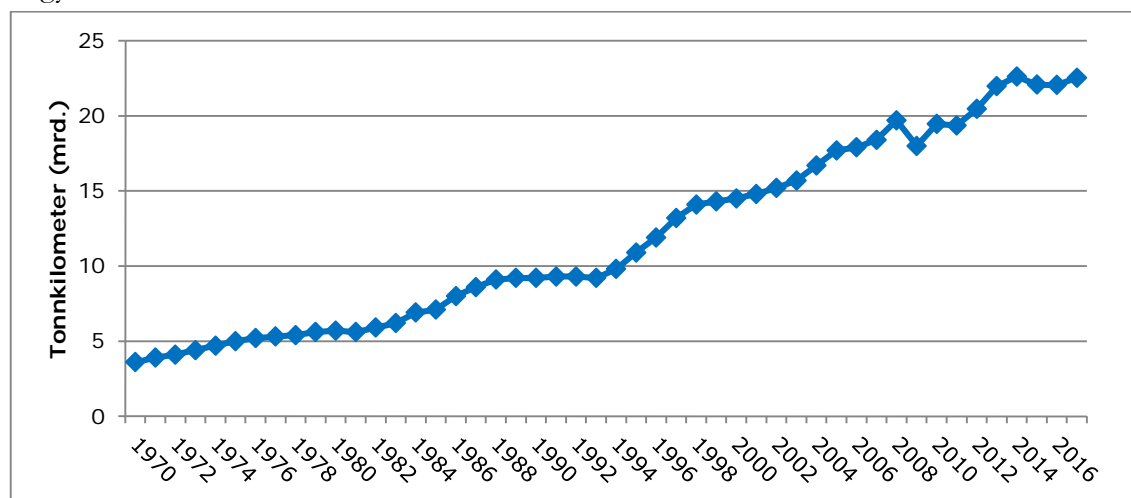


Figur 11: Godstransportarbeid innenlands, etter transportmåte, eksklusive rørtransport fra kontinentalsokkelen direkte til utlandet. Millioner tonnkilometer, inklusive kabotasje. 2017. (Se også tabell 5.)

Godstransportarbeidet estimert eksklusive kabotasje økte imidlertid med bare 0,2 prosent i 2017, sammenlignet med 0,7 prosent året før. Økningen var på rundt to prosent for lufttransport, og drøyt én prosent for veg og banetransport, mens sjøtransporten falt med i overkant av tre prosent når kabotasjefrakt er holdt utenom.

Godstrafikken på veg økte igjen etter et par år med nedgang. Samlede godstransporter på veg på norsk økte med 2,2 prosent i 2017, fra 22,1 til 22,5 milliarder tonnkilometer. Dette inkluderer også den delen av godstransportarbeidet i utenrikshandelen som foregår på norsk område.

Som det fremgår av figur 12 har godstransportarbeidet på veg mer enn doblet seg siden begynnelsen av 1990-tallet. Veksten har likevel flatet ut siden 2014.

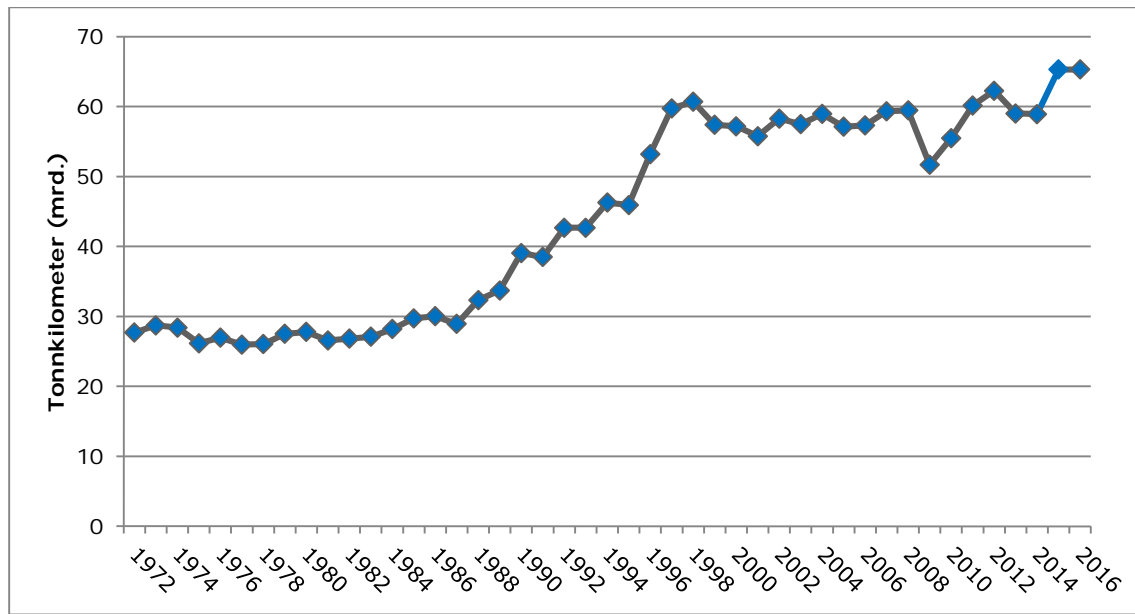


*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 12: Godstransportarbeid med bil på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1970- 2017. (Se også tabell 5.)

Transportarbeidet på bane har ligget på mellom to og tre milliarder tonnkilometer de siste ti årene. I 2017 utgjorde banetransporten 2,8 milliarder tonnkilometer, det samme som i 2016. Transportarbeidet falt litt med 0,5 prosent i 2017, etter en økning de foregående to årene.

Godstransportarbeidet med skip var i 2017 på 65,4 milliarder tonnkilometer (figur 13), som var en økning på 3,6 prosent. Det er foretatt revideringer av tallene for perioden 2010-2017 for sjøtransport, se avsnitt 4.1.1.



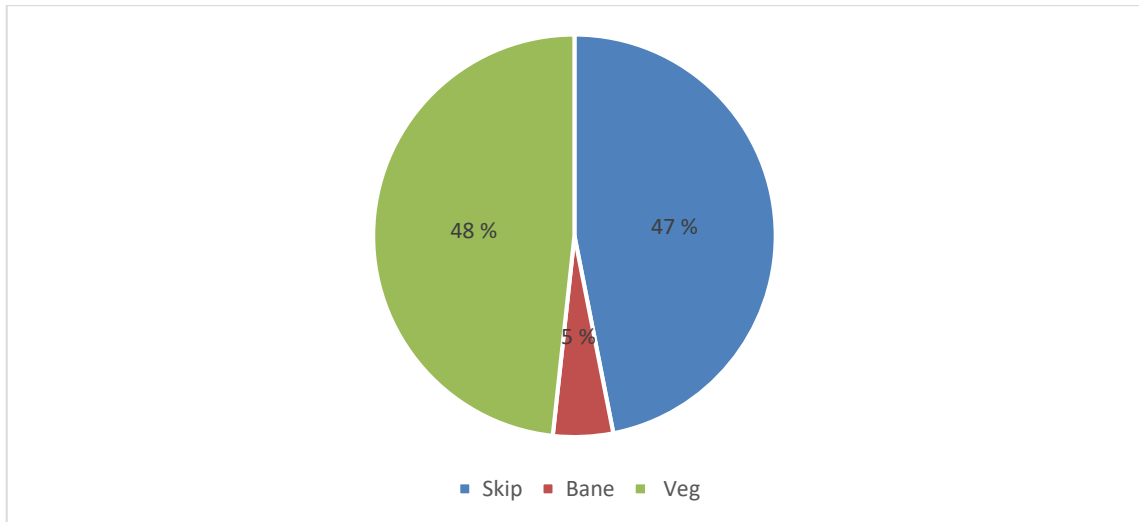
*F.o.m. 2010 inkluderer tallene kabotasjetransport iht. nye beregninger.

Figur 13: Godstransportarbeid med skip på norsk område. Milliarder tonnkilometer. 1972-2017. (Se også tabell 5.)

Mesteparten av godstransportarbeidet skjer med bil eller skip

Markedsandelene i godstransportarbeidet inklusive kabotasje fordeler seg med om lag 48 prosent på veg, 47 prosent på sjø, fem prosent på bane og under 1 prosent på fly (figur 14). Godstransport på veg har hatt en litt høyre markedsandel i forhold til sjøfrakt de siste to årene (tabell G).

I 2015-utgaven av rapporten ble det innført en ny beregningsmåte for perioden 2010-2015, som særlig angår markedsandelene for sjøfrakt. Denne beregningsmetoden er videreført også i 2017. (Se også punkt 4.1.1. mht. en nærmere forklaring av beregningsgrunnlaget for sjøtransport av gods på norsk område.)



* Tallene for 2017 inkluderer kabotasjetransport.

Figur 14: Markedsandeler i godstransportarbeidet, 2017. Prosent. (Se også tabell G.)

Godsmengden som fraktes mellom Norge og utlandet fortsatte å øke litt

Importert varemengde til Norge var 37,9 millioner tonn i 2017, en økning på 3,1 millioner tonn fra 2016. Eksportert varemengde fra fastlandet var 57,2 millioner tonn i 2017, mot 54,7 millioner tonn i 2016 og 55,2 i 2015. Skip er fortsatt den dominerende transportformen i utenrikshandelen. Hele 83 prosent av denne godsmengden gikk med skip i 2017, mens 14 prosent gikk på veg, og tre prosent på bane.

Fortsatt økning i eksporten av olje og gass direkte fra sokkelen i 2017

Samlet sett ble det eksportert 186 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2017, målt i oljeekvivalenter, sammenlignet med 172 millioner tonn i 2016. Eksporten av olje og gass i rør lå på 107 millioner tonn i 2016, mens skipene fraktet 79 millioner tonn. Målt etter vekt utgjorde eksport av olje og gass fra sokkelen 66 prosent av den totale eksporten fra Norge til utlandet i 2017, som også var omtrent samme andel som det har vært de siste sju årene.

Tabell F: Årlig prosentvis vekst i godstransportarbeidet 1946–2017.

År	Sjø ¹⁾	Bane	Veg	Luft	I alt
1946–1960	5,7	3,1	8,4	0,0	5,6
1961–1970	5,8	3,2	7,9	17,5	5,5
1971–1980	-0,5	1,4	5,1	10,8	1,1
1981–1990	-0,7	-0,2	4,6	3,1	1,3
1991–2000	5,5	0,4	5,1	0,8	4,9
2001–2010	0,6	2,2	2,9	-1,0	1,8
2001	6,3	8,9	2,1	-5,3	4,5
2002	3,1	-12,8	2,5	-11,1	1,8
2003	3,8	-7,7	3,7	12,5	3,1
2004	3,2	29,5	6,0	-5,6	5,9
2005	1,9	9,5	6,1	3,5	4,3
2006	5,0	7,5	-0,1	4,5	2,7
2007	1,2	3,4	2,4	4,9	1,9
2008	0,5	5,8	8,1	2,6	4,4
2009	-3,0	-1,0	-8,3	-7,1	-5,4
IKKE MEDREGNET KABOTASJE					
2010↓	-69,1	-38,9	6,6	-10,9	-31,5
2011	-6,1	2,8	-1,2	-3,0	-2,0
2012	-4,0	6,4	5,0	0,0	3,3
2013	1,7	3,0	7,6	-18,9	6,1
2014	3,1	-5,9	4,0	22,5	3,2
2015	4,7	10,5	-3,2	1,9	-0,9
2016	1,9	7,8	-0,3	-5,0	0,7
2017	-3,4	1,0	1,1	2,1	0,2
MEDREGNET KABOTASJE					
2010↓	-67,7	-38,9	6,6	-10,9	-30,8
2011	4,9	4,7	-1,0	-3,0	2,1
2012	13,8	3,1	5,4	0,0	9,4
2013	-3,8	2,5	9,0	-18,9	2,1
2014	4,4	-4,2	3,0	22,5	3,4
2015	10,8	10,2	-2,8	1,9	4,3
2016	-18,9	7,8	-0,3	-4,9	-9,6
2017	3,6	-0,5	2,0	2,1	2,6

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

↓ Nytt beregningsgrunnlag fra og med dette året. Adjusted estimates

Tabell G: Markedsandeler i godstransportarbeidet 1946–2017. Prosent.

År	Sjø ¹⁾	Fløting	Bane	Veg	Luft	I alt
1946	65	6	17	12	0	100
1960	67	4	12	17	0	100
1970	68	1	10	21	0	100
1980	58	0	10	31	0	100
1990	48		9	43	0	100
2000	48		6	46	0	100
2001	47,1		6,7	46,1	0,1	100
2002	47,8		5,8	46,4	0,1	100
2003	48,1		5,2	46,7	0,1	100
2004	46,9		6,3	46,8	0,1	100
2005	45,8		6,6	47,5	0,1	100
2006	46,8		6,9	46,2	0,1	100
2007	46,5		7,0	46,5	0,1	100
2008	44,7		7,1	48,1	0,1	100
2009	45,9		7,4	46,6	0,1	100
IKKE MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	21,4		6,6	71,9	0,1	100
2011	20,5		6,9	72,5	0,1	100
2012	19,1		7,1	73,7	0,1	100
2013	18,3		6,9	74,7	0,1	100
2014	18,3		6,3	75,4	0,1	100
2015	19,3		7,0	73,6	0,1	100
2016	19,6		7,5	72,9	0,1	100
2017	18,8		7,6	73,5	0,1	100
MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	48,0		4,4	47,6	0,0	100
2011	49,3		4,5	46,2	0,0	100
2012	51,3		4,2	44,4	0,0	100
2013	48,3		4,3	47,4	0,0	100
2014	48,8		3,9	47,2	0,0	100
2015	51,8		4,2	44,0	0,0	100
2016	46,5		5,0	48,5	0,0	100
2017	46,9		4,8	48,3	0,0	100

1) Eksklusive oljetransportene fra kontinentalsokkelen.

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

3 Datagrunnlag for persontransport

3.1 Innenlandsreiser – tabell 1–3 og tabell 11

Dette kapitlet beskriver datakilder og beregning av transportytelsene. En del av beskrivelser for beregninger og datakilder og enkelte tall fra før ca. 1990 er tatt ut. For dette viser vi til tidligere utgaver av «Transportytelser i Norge» (Vågane og Rideng, 2009; Farstad, 2017).

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. Nytt av året 2017 er tall fra KOSTRA f.o.m. 2007 er erstattet med tall fra Kollektivundersøkelsen. Det er også utført revidert personkm.-beregning for Hurtigruten f.o.m. 2009 av Statistisk sentralbyrå.

3.1.2 Banetransport

NSB persontrafikk

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

Andre jernbaner

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

Forstadsbaner/sporveier

Statistikken over forstadsbane- og sporveistrafikken bygger på direkte oppgaver fra de enkelte selskaper. Dette inkluderer T-banene og trikk i Oslo, Gråkallbanen i Trondheim og Bybanen i Bergen. Oppgavene over sporveisselskaperenes busstrafikk er ikke med her, men er tatt med under rutebilstatistikken.

3.1.3 Vegtransport

Rutebusser

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

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

Drosjer

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

Hotell- og utleievogner

For utleie- og hotellvogner antas det en årlig kjørelengde på 20 000 km, et gjennomsnittlig belegg på 2,2 og en turlengde på 14,5 km. Det er få hotellvogner, bare 32 slike var registrert ved utgangen av 2017. Antallet utleiebiler kan variere betydelig fra år til år. Mens det var nede i 5 300 i 1992, var det ved utgangen av 2017 registrert 45 900 utleiebiler beregnet for persontransport. Dette er en økning på omtrent 19 000 biler siden 2008.

NB! Inkludert i tallene for utleiebiler er også de personbiler som *leases* gjennom leiebilfirmaene. En stor del av økningen i bestanden skyldes nettopp en sterk vekst i tallet på leasingbiler mot slutten av 1990-tallet.

Personbiler

Bestand

Det er personbilene som står for det meste av den private persontransporten på veg. Ved utgangen av 2017 var det registrert 2 719 500 personbiler i Norge. I tillegg foretas det en del persontransport med varebiler, kombinerte biler og minibusser. Tallet på små varebiler har økt sterkt de siste årene. Mens det ved inngangen til år 2000 var registrert 170 000 biler, var tallet ved inngangen til 2018 passert 470 000.

Det var også registrert drøyt 139 000 el-biler i Norge ved utgangen av 2017, som er nesten 30 000 flere enn ett år tidligere. Antallet el-varebiler er fortsatt lite, men har økt fra 511 ved utgangen av 2013 til 3500 ved slutten av 2017.

Nye beregninger fra 1997

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

Trafikkmengdene er fordelt på korte (inntil 5,5 m) og lange kjøretøyer (over 5,5 m), og dette er brukt som en tilnærming til fordelingen på lette og tunge kjøretøyer. Persontransportarbeidet er beregnet med et belegg på 1,7 for personbiler og 3,85 for

minibusser. For transportarbeidet som utføres med små godsbiler har vi tatt utgangspunkt i tall fra SSB som angir at 30 prosent av transporten (kjørelengden) med små godsbiler er persontransport, og har antatt et belegg på 1,5. Til små godsbiler regnes varebiler, kombinerte biler og lastebiler med tillatt nyttelast under 3,5 tonn. Kjørelengden er basert på periodisk kjøretøykontroll.

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

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

Motorsykler og mopeder

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

Tallet på registrerte tunge og lette motorsykler og mopeder har økt jevnt og trutt siden 2000, og det var ved utgangen av 2017 registrert hhv. 164 000 og 26 000 tunge og lette motorsykler i tillegg til 172 000 mopeder. Tallet på lette motorsykler har blitt mer enn fordoblet i perioden 2000-2017, mens antallet tunge motorsykler har økt med drøyt to tredeler og mopeder med en tredel i denne perioden.

Tabell 3.1: Anslåtte årlige kjørelengder for mopeder, lette og tunge motorsykler. 1973–2017.

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
2008–2017	3 200	3 000	4 900

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

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

Tabell 3.2 viser reiselengden for hvert enkelt år.

Tabell 3.2: Anslått lengde for reiser med mopeder, lette og tunge motorsykler. 1985–2017.

År	Mopeder	Lett motorsykkel	Tung motorsykkel
Før 1997	8 km	8 km	8 km
1997	7 km	8 km	10 km
1998	6 km	8 km	12 km
1999	5 km	9 km	14 km
2000	4 km	10 km	16 km
2001	4 km	11 km	18 km
2002	4 km	12 km	20 km
2003	4 km	13 km	22 km
2004	4 km	14 km	24 km
2005	4 km	15 km	24 km
2006–2017	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 1973–2017, uttrykt i antall kjøretøykilometer. Tabellen gir et bilde av omfanget av trafikken og trafikkveksten fordelt på ulike typer vegtransport. Trafikkarbeidet på veg er her definert som det antall kilometer hele den norske kjøretøybestanden (inkludert motorsykler og mopeder) kjører innenlands i løpet av ett år.

3.1.4 Lufftransport

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

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

3.2 Utenlandsreiser – tabell 12

3.2.1 Sjøtransport

Fra og med 2005 er tallet hentet fra SSBs havnestatistikk.

3.2.2 Jernbanetransport

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

3.2.3 Vegtransport

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

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

3.2.4 Lufttransport

Tallene for flytransporten til og fra utlandet, som omfatter både rute- og chartertrafikk, er hentet fra Avinors statistikk. Antallet reiser beregnes som antall kommet og reist til/ fra utlandet, pluss utenlandsk transfer.

4 Datagrunnlag for godstransport

4.1 Innenlandske transporter – tabell 4–6 og tabell 11

Det er i 2015, 2016 og 2017 gjort nye beregninger for godstransport for perioden 2010–2017, 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. 1996–2017.

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
2000–2017	9,8 tonn	4,0 tonn	19,0 tonn	13,0 tonn

Leie- og egentransport (ikke-rutegående sjøtransporter)

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

Nye beregninger for perioden 2010–2017

TØI gjennomførte i 2014 et lite 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. I 2016, 2017 og 2018 ble det av TØI gjennomført nye beregninger av transportarbeid for godsskip på norsk område for perioden 2010–2017 med oppdateringer av tallene beregnet for 2011 og 2012 (se Haukås, 2016, for beregningsgrunnlag og kommentarer til resultatene ift. tidligere års beregninger). Beregningene gir også grunnlag for å estimere transportert mengde gods og godstransportarbeidet for skip på norsk

område fordelt på norskregistrerte skip, og for øvrige/utenlandskregistrerte skip. I foreliggende rapport er således godstransport med norskregistrerte skip for årene 2010-2017 benevnt som «ikke medregnet kabotasje» i tabellene F og G, 4-6 og 11, mens godstransport inklusive øvrige skip er benevnt som «medregnet kabotasje».

Nytt f.o.m. 2016 utgaven er at det av SSB er foretatt nye beregninger av godsmengde og godsarbeid for frakt av gods på bilfregeruter for perioden 2010-2017, hvor tallene kun angir netto godsmengde og transportarbeid, dvs. egenvekten av containere og kjøretøyer er fjernet. Det er også reviderte tall for perioden 2007-2017 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 flere andre felt til. Det meste av råoljen blir fraktet til terminalen på Mongstad, men det går også en del til terminalen på Slagentangen og andre steder etterhvert.

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

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

Rørtransport av olje og gass

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

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

4.1.3 Jernbanetransport

CargoNet (tidligere NSB gods)

Statistikken er bygger på oppgaver fra CargoNet og offentliggjøres av Jernbaneverket. De 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.

For året 2017 er at det av SSB er foretatt nye beregninger av godsmengde og godsarbeid for frakt av gods på jernbane for perioden 2010-2017, hvor tallene kun angir netto godsmengde og transportarbeid, dvs. egenvekten av containere og kjøretøyer er fjernet. Tallene for tidligere år t.o.m. 2010 er dermed revidert i foreliggende rapport.

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 som gir grunnlag for tallene for 2008 og senere (Statistisk sentralbyrå 2009). Tallene fra denne undersøkelsen avviker noe fra den forrige undersøkelsen. Beregning av transportarbeidet er basert på undersøkelsen fra 2008, mens trafikkarbeidet er basert på periodisk kjøretøykontroll for årene fra 2005 og senere. Det er gjennomført flere endringer i SSBs lastebilundersøkelse i 2015 og 2016 som til en viss grad påvirker sammenliknbarheten mellom kvartalene, og dermed årsresultatene⁴.

4.1.5 Lufftransport

Statistikken er hentet fra Avinors oppgaver over ”frakt og post kommet og sendt” på de enkelte lufthavner.

4.2 Utenrikshandelens transporter – tabell 7–10

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

Forutsetningene om transportavstand på norsk område er som følger:

Veg	185 km (fra 1988)
Jernbane	267 km (fra 1983)
Luft	190 km (fra 1983)
Sjø	- innførsel 300 km, utførsel 630 km (1983-2009)
Sjø	- innførsel 476 km, utførsel 548 km (2010-2015)
Sleping	- innførsel 210 km, utførsel 100 km (fra 1983)

I forbindelse med ny beregningsmåte for sjøtransport er gjennomsnittlig transportavstand oppdatert til hhv. 476 km for import og 548 km for eksport for perioden 2010 -2015 (jfr. Haukås, 2016).

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.

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

Litteratur

- Berthelsen, Jørn 1982. *Drosjedrift 1980*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, Torkel 2009. *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. TØI rapport 1042/2009
- Brekke, Trygve, Odd Lindstad og Erik Ørbeck 1974. *Drosjedrift – organisatoriske, trafikale og økonomiske forhold*. Notat 210. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind 2017. *Transportytelser i Norge 1946–2016*. TØI rapport 1613/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind, Arne Rideng og Iratxe Landa Mata 2011. *Gjesteundersøkelsen 2011–Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. TØI rapport 1166/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Farstad, Eivind, Petter Dybedal og Iratxe Landa Mata 2013. *Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012 – Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. TØI rapport 1295/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fosser, Stein og Petter Dybedal 1997. *Minibusser – bruksmønster og kjørelengder*. Arbeidsdokument TRU 0719/1997. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukås, Kjetil 2016. *Transportytelser for godsskip i norske farvann 2010–2015*. TØI rapport 1513/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng 2014. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hovi, Inger Beate 2014. *Transportytelser for skip i norske farvann*. TØI rapport 1369/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ingebrigtsen, Siv 1990. *Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsykkel*. TØI rapport 0066/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lian, Jon Inge og Erik Ørbeck 1985. *Transportytelser på norske 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. *Tonnkem på norske veger ved utenrikstransporter*. Arbeidsdokument TRU/0371/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Stabæk, Knut 1987. *Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statistisk sentralbyrå 2002. *Innenlandske transportytelser 1946–2001*. Norges offisielle statistikk C 740. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå 2009. *Transport med små godsbiler, 2008*.
<http://www.ssb.no/transpsg>
- Vågane, Liva, Inge Brechan og Randi Hjorthol 2011. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, Liva og Rideng, Arne 2009. *Transportytelser i Norge 1946–2008*. TØI rapport 1046/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1972. *Revidering og revurdering av innenlandske godstransporters totale omfang 1970 og utvikling 1960–1970*. Notat x 5426. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ørbeck, Erik 1973. *Eie og bruk av moped og 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

1946–2017:

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.

1966–2017:

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. 1985–2017. Millioner tonn.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1985–2017. 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.

1973–2017:

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

1980–2017:

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

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

21. Registrert og framskrevet folkemengde. 1. januar 1950–2100. Tusen.
Population. Registered and projected 1 January 1950–2100. Thousand.
22. Antall førerkort etter kjønn. 31. desember 1980–2017.
Driving license by gender. 31 December 1980–2017.
23. Registrerte biler. 31. desember 1950–2017.
Registered Automobiles. 31 December 1950–2017.
24. Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1979–2017 (2015=100).
Consumer price index. Group indices for travel and transport. 1979–2017 (2015=100).
25. Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2017. Mill. liter.
Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2017. Million litres.
26. Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1983 – 2017.
Road traffic accidents. Persons killed or injured, by group of road-user. 1983–2017.
27. Utslipp til luft etter kilde. 2017.
Emission to air by source. 2017.
28. Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2017. Årlig volumendring i prosent.
Gross domestic product and private consumption. 1979–2017. Percentage change in volume from preceding year.
- 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2017.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2017.
- 30: Persontransport i utvalgte land. Milliarder personkilometer. 2016.
Person transport in selected countries. Thousand million passenger-kilometers. 2016.
- 31: Godstransport i utvalgte land. Tusen millioner tonnkilometer. 2016.
Freight transport in selected countries. Thousand million tonne-kilometers. 2016.
- 32: Personbiler i utvalgte land. Personbiler i alt pr 1000 innbyggere. 2004–2011.
Passenger cars in selected countries. Total per 1 000 inhabitants. 2004–2011.

Tabeller

Del A

Tabell 1: Innenlands persontransport etter transportmåte. 1946–2017. Millioner personer.
Domestic passenger transport by mode of transport. 1946–2017. Million passengers.

ÅR Year	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc				VEGRANSPORT Road transport				LUFTR. Rv Air			SUM Total		
	Bil-ferge Ferr trans- port	Andre ruter Other req. serv.	I alt Total	NSB State rail- ways	Sporveq Andre Other rail- ways	Sporst.b Suburb. rail- ways	I alt Total	Busser ¹⁾ Drosjer Buses and coaches	Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- biler Private cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	I alt Total	Innen- riks Dom- estic	Som del av utlandreise Dom. incl. intrn. transfer	I alt ²⁾	
1946	6	8	14	44	0	205	249	74	31		73	12	190	0		453	
1960	12	10	22	41	0	138	179	279	50		328	104	761	0		962	
1965	17	8	25	34	0	103	137	308	52		693	100	1 153	1		1 316	
1970	28	8	36	29	0	91	120	323	53		1 227	87	1 690	1		1 847	
1971	30	8	38	29	0	94	123	321	54		1 328	85	1 788	2		1 951	
1972	32	8	40	29	0	101	130	319	56		1 427	83	1 885	2		2 057	
1973	32	8	40	29		93	122	317	59		1 572	80	2 028	2		2 192	
1974	33	8	41	32		89	121	316	57		1 613	79	2 065	2		2 229	
1975	36	8	44	33		89	122	310	59		1 709	75	2 153	2		2 321	
1976	38	8	46	32		89	121	312	59		1 831	67	2 269	2		2 438	
1977	40	8	48	33		93	126	314	64		1 932	67	2 377	3		2 554	
1978	41	8	49	34		96	130	316	65		1 967	69	2 417	3		2 599	
1979	42	8	50	35		91	126	325	70		2 024	69	2 488	3		2 667	
1980	43	8	51	37		95	132	332	71		1 976	63	2 442	3		2 628	
1981	43	8	51	38		91	129	324	71		2 010	65	2 470	3		2 653	
1982	42	8	50	37		87	124	301	72		2 089	69	2 531	4		2 709	
1983	42	8	50	35		90	125	293	74		2 191	72	2 630	4		2 809	
1984	43	8	51	34		85	119	288	77		2 322	74	2 761	5		2 936	
1985	45	8	53	34		85	119	289	62	26	2 753	79	3 208	5		3 385	
1986	46	7	53	35		86	121	294	67	32	2 946	87	3 427	6		3 607	
1987	47	7	54	36		88	124	284	69	35	3 055	89	3 532	6		3 716	
1988	46	7	53	34		84	118	277	63	31	3 091	86	3 548	6		3 725	
1989	46	7	53	34		82	116	285	64	24	3 109	88	3 571	6		3 746	
1990	47	7	55	34		81	115	278	70	19	3 094	88	3 548	7		3 724	
1991	47	7	54	33		82	115	287	67	17	3 040	88	3 499	7		3 675	
1992	44	7	51	36		81	117	277	71	16	3 050	88	3 502	7		3 676	
1993	39	8	47	37		86	123	276	71	18	3 103	88	3 556	8		3 733	
1994	38	8	46	38		87	125	282	71	25	3 137	89	3 604	8		3 782	
1995	36	8	43	40		90	129	286	71	35	3 141	90	3 623	8		3 804	
1996	35	8	43	41		90	130	284	71	44	3 277	96	3 772	9		3 955	
1997	37	8	45	45		93	137	308	75	68	3 363	101	3 914	10		4 106	
1998	37	8	45	47	1	101	150	312	77	94	3 478	110	4 069	10		4 274	
1999	38	9	46	50	5	105	159	316	75	103	3 495	121	4 111	10		4 326	
2000	38	9	46	51	5	103	159	320	73	106	3 504	138	4 140	10		4 355	
2001	36	9	45	49	5	105	159	324	75	105	3 562	137	4 204	10		4 417	
2002	37	9	46	46	4	103	153	319	72	99	3 651	138	4 279	9		4 486	
2003	37	8	46	45	4	97	147	321	70	90	3 697	144	4 321	9		4 522	
2004	38	8	46	47	5	91	142	329	70	80	3 785	147	4 410	9		4 608	
2005	39	9	48	47	5	97	149	327	68	74	3 825	141	4 435	10		4 641	
2006	40	9	49	48	6	102	156	329	68	75	3 948	144	4 564	10		4 779	
2007	41	10	51	49	7	104	161	338	62	79	4 064	147	4 690	10		4 912	
2008	41	10	51	51	7	115	173	337	57	79	4 145	152	4 769	10		5 003	
2009	41	9	50	50	7	118	175	346	55	78	4 188	157	4 824	10		5 060	
2010 [↓]	40	9	49	51	7	125	183	314	53	83	4 198	161	4 808	11	1	12	5 052
2011	42	10	52	51	8	137	195	322	55	93	4 267	165	4 901	11	2	13	5 161
2012	43	10	52	52	8	139	199	333	54	103	4 316	168	4 973	11	2	13	5 237
2013	42	10	53	59	8	144	211	340	54	110	4 369	171	5 044	11	2	13	5 321
2014	43	10	53	62	8	149	219	344	52	119	4 470	174	5 158	11	3	14	5 443
2015	43	11	55	65	8	160	233	356	51	125	4 587	176	5 296	10	3	13	5 597
2016	43	12	55	66	8	172	246	369	46	133	4 605	178	5 331	10	3	13	5 645
2017	44	12	56	65	8	182	255	398	48	147	4 693	178	5 464	10	3	13	5 788

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

²⁾ Fra 2010 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 2: Innenlands persontransportarbeid etter transportmåte. 1946–2017. Millioner personkilometer.
Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946–2017. Million passenger kilometres.

ÅR Year	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc.				VEGTRANSPORT Road transport					LUFT By Air		SUM Total		
	Bil-ferge Ferry trans- port	Andre ruter Other reg. serv.	I alt Total	NSB State rail- ways	And- Other rail- ways	Sporvei Suburb. rail- ways	Busser ¹⁾ Buses and coaches	Drosjer Taxis	Utleie- Biler Car hire	Person- biler Private cars	Motor- sykler Motor- cycles, Mopeds	I alt Total	Innen- riks Dom- estic	Som del av utlandsreise incl. intrn. transfer	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	629		25 821	
1975	275	385	660	1 827	0	444	2 271	3 963	475		26 311	604	31 353	1 021		35 305	
1976	294	404	698	1 874		464	2 338	3 916	481		28 200	538	33 135	1 139		37 310	
1977	310	375	685	1 892		485	2 377	3 987	538		29 760	539	34 824	1 286		39 172	
1978	317	350	667	1 945		504	2 449	3 930	562		30 287	547	35 326	1 395		39 837	
1979	317	336	653	2 157		479	2 636	4 124	613		31 169	552	36 458	1 482		41 229	
1980	321	339	660	2 250		501	2 751	4 257	625		30 436	501	35 819	1 475		40 705	
1981	311	323	634	2 286		481	2 767	4 297	621		30 146	518	35 582	1 535		40 518	
1982	300	301	601	2 118		457	2 575	3 952	635		30 504	550	35 641	1 626		40 443	
1983	296	317	613	2 048		482	2 530	3 811	665		31 112	572	36 160	1 797		41 100	
1984	308	309	617	2 070		455	2 525	3 712	712		32 050	592	37 066	1 929		42 137	
1985	323	320	643	2 112		455	2 567	3 948	461	377	36 884	629	42 299	2 147		47 656	
1986	330	308	638	2 125		463	2 588	3 878	493	471	39 483	698	45 023	2 301		50 550	
1987	327	305	632	2 086		477	2 563	3 743	507	508	41 237	716	46 711	2 505		52 411	
1988	334	302	636	2 025		434	2 459	3 901	464	452	42 038	691	47 545	2 548		53 188	
1989	339	305	644	2 038		421	2 459	3 956	474	353	42 594	704	48 080	2 469		53 652	
1990	322	372	694	2 011		419	2 430	3 890	523	278	42 696	705	48 092	2 665		53 881	
1991	340	389	729	2 067		420	2 487	3 935	513	247	42 252	701	47 649	2 699		53 564	
1992	307	376	683	2 162		↓ 349	2 511	3 945	545	237	42 390	704	47 821	2 946		53 961	
1993	283	401	684	2 218		370	2 588	3 927	553	262	43 128	708	48 578	3 204		55 054	
1994	267	455	722	2 328		375	2 703	3 956	561	367	43 605	709	49 197	3 397		56 019	
1995	252	426	678	2 300		381	2 681	3 752	566	505	43 659	724	49 205	3 567		56 131	
1996	286	456	742	2 384		419	2 803	4 116	570	642	45 217	768	51 312	3 918		58 775	
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	846	2 540	62	469	3 071	4 212	613	1 359	47 294	924	54 402	4 242		62 561	
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	844	2 634	223	496	3 353	4 141	583	1 535	49 055	1 044	56 358	4 415		64 969	
2001	286	556	842	2 536	228	508	3 272	4 105	609	1 522	50 226	1 086	57 549	4 257		65 920	
2002	282	572	854	2 264	227	498	2 989	4 125	580	1 429	51 478	1 098	58 711	4 030		66 584	
2003	283	558	841	2 204	216	476	2 896	4 005	575	1 300	52 127	1 142	59 150	3 799		66 686	
2004	293	536	829	2 390	244	458	3 092	4 231	571	1 165	52 606	1 172	59 744	4 043		67 708	
2005	299	541	840	2 433	252	518	3 203	4 312	556	1 071	52 400	1 170	59 509	4 142		67 694	
2006	309	541	850	2 464	329	508	3 300	4 258	552	1 084	53 302	1 201	60 397	4 294		68 842	
2007	318	535	853	2 567	343	535	3 445	4 268	665	1 143	54 866	1 216	62 159	4 408		70 864	
2008	335	523	858	2 705	354	572	3 631	4 341	636	1 151	55 956	1 260	63 343	4 521		72 353	
2009	338	477	816	2 669	343	588	3 601	4 452	624	1 132	56 536	1 318	64 061	4 496		72 973	
2010 ¹⁾	338	591	929	2 666	397	620	3 683	3 887	545	1 199	57 087	1 364	64 081	4 563	619	5 182	73 876
2011	347	628	975	2 641	371	631	3 643	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	3 702	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	3 944	3 711	512	1 595	59 420	1 478	66 716	4 896	949	5 845	77 505
2014	358	654	1 012	2 957	439	752	4 148	3 793	453	1 720	60 794	1 513	68 272	4 738	1 180	5 918	79 350
2015	361	748	1 110	3 079	430	809	4 318	4 089	444	1 818	62 387	1 557	70 294	4 494	1 260	5 753	81 475
2016	353	720	1 073	3 238	407	883	4 527	4 331	436	1 926	62 630	1 604	70 928	4 275	1 421	5 697	82 225
2017	359	721	1 080	3 111	418	958	4 487	4 235	426	2 136	63 828	1 633	72 258	4 293	1 519	5 812	83 637

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

²⁾ Fra 2010 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. 1946–2017. Kilometer.

Domestic passenger transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2017. Kilometres.

ÅR Year	SJØTRANSPORT Water transport			SKINNETRANSPORT Railway transport etc				VEGTRANSPORT Road transport					LUFT By Air	SUM Total	
	Bil-ferge Ferry trans- port	Andre Ruter Other Reg. serv.	I alt Total	NSB State rail-ways	Andre Other rail-ways	Sporveg Forst.b Suburb. rail-ways	I alt Total	Rute- biler Schedu- led trans- port	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- biler Private cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds	I alt Total		
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
1986	7	44	12	61		5	21	13	7	15	13	8	13	384	14
1987	7	44	12	58		5	21	13	7	15	14	8	13	418	14
1988	7	43	12	60		5	21	14	7	15	14	8	13	425	14
1989	7	44	12	60		5	21	14	7	15	14	8	13	412	14
1990	7	52	13	60		5	21	14	8	15	14	8	14	409	14
1991	7	53	14	62		5	22	14	8	15	14	8	14	413	15
1992	7	54	13	61		4	22	14	8	15	14	8	14	418	15
1993	7	53	15	59		4	21	14	8	15	14	8	14	426	15
1994	7	58	16	62		4	22	14	8	15	14	8	14	425	15
1995	7	57	16	58		4	21	13	8	15	14	8	14	425	15
1996	8	58	17	59		5	21	14	8	15	14	8	14	433	15
1997	8	64	18	56		5	21	14	8	15	14	8	13	424	15
1998	8	65	19	54	44	5	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	56	17	52	48	5	21	13	11	15	14	8	13	432	14
2008	8	55	17	53	48	5	21	13	11	15	14	8	13	435	14
2009	8	54	16	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	54	5	19	11	9	15	14	9	13	435	15
2015	8	66	20	47	52	5	18	11	9	15	14	9	13	436	15
2016	8	61	19	49	51	5	18	12	9	15	14	9	13	437	15
2017	8	61	19	48	52	5	18	11	9	15	14	9	13	438	14

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

Tabell 4: Innenlands godstransport etter transportmåte. 1946–2017. Millioner tonn.
Domestic transport volume of goods by mode of transport. 1946–2017. 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 egenr. For hire and on own account	I alt Total	Flø-Ting Timber floating	NSB ¹⁾ State rail- ways	Andre Other rail- ways	I alt Total	Små gods- biler Vans	Store gods- biler Lorries	I alt Total			Skip By ship	Rør- transp. Pipelines		
Year																	Total by ship
1946	2,5	1,7	6,1	10,3	1,9	4,7	0,7	5,4			58,1	0,0	75,7			75,7	10,3
1960	7,0	2,4	15,6	25,0	2,6	5,0	1,1	6,1			113,9	0,0	147,6			147,6	25,0
1970	15,0	2,3	30,7	48,0	0,6	7,4	0,3	7,7			170,5	0,0	226,8			226,8	48,0
1980	29,8	1,8	30,4	62,0	0,3	9,2	0,2	9,4			210,1	0,0	281,8	1,2		283,0	63,2
1990	37,4	0,3	25,8	63,6		6,7	0,1	6,8			231,0	0,0	301,4	17,4	21,1	340,0	81,0
2000	48,4		29,9	78,3		5,9		5,9			258,3	0,0	342,5	31,2	65,0	438,7	109,5
2003	48,4		31,8	80,2		4,6		4,6			239,8	0,0	324,5	23,1	81,9	429,5	103,3
2004	49,4		32,9	82,3		6,4	0	6,4			253,6	0,0	342,3	21,7	90,9	454,9	104,0
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
2006	50,1		35,2	85,3		6,9	0,1	7,0	14,0	245,2	259,2	0,0	351,5	15,8	99,2	466,5	101,1
2007	51,5		35,6	87,1		6,9	0,1	7,0	14,3	263,9	278,2	0,0	372,3	13,7	97,2	483,2	100,8
2008	50,5		35,8	86,3		7,7	0,2	7,9	↓18,2	282,7	300,9	0,0	395,1	12,1	103,2	510,4	98,4
2009	50,8		34,7	85,5		7,3	0,4	7,7	18,2	252,1	270,3	0,0	363,5	12,8	107,1	483,4	98,3
IKKE MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	18,8		12,8	31,6		-	-	6,1	18,2	261,0	279,2	0,0	316,9	2,7	107,2	426,8	34,3
2011	19,9		12,6	32,5		-	-	6,8	18,2	250,9	269,1	0,0	308,4	1,0	98,8	408,2	33,5
2012	20,8		11,9	32,7		-	-	7,9	18,2	246,2	264,4	0,0	305,1	0,1	107,2	412,4	32,8
2013	20,8		11,7	32,5		-	-	8,5	18,2	265,7	283,9	0,0	325,0	0,2	96,5	421,7	32,7
2014	21,2		11,9	33,1		-	-	8,1	18,2	288,6	306,8	0,0	348,0	0,1	96,9	445,0	33,1
2015	21,2		12,1	33,3		-	-	9,3	16,1	265,8	281,9	0,0	324,6	0,1	100,2	424,8	33,3
2016	21,3		12,8	34,1		-	-	9,4	16,1	264,0	280,1	0,0	323,6	0,1	101,7	425,4	34,2
2017	21,5		13,1	34,6		-	-	9,9	16,1	250,7	266,8	0,0	311,3	0,1	109,1	420,5	34,7
MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	18,8		37,2	56,0		-	-	6,4	18,2	261,2	279,4	0,0	341,8	9,0	107,2	458,0	65,0
2011	19,9		39,0	58,9		-	-	7,1	18,2	251,4	269,6	0,0	335,6	10,6	98,8	445,0	69,5
2012	20,8		44,1	64,9		-	-	7,9	18,2	246,5	264,7	0,0	337,6	10,0	107,2	454,8	75,0
2013	20,8		43,2	64,0		-	-	8,5	18,2	266,9	285,1	0,0	357,6	9,2	96,5	463,3	73,2
2014	21,2		45,0	66,2		-	-	8,4	18,2	289,3	307,5	0,0	382,2	7,7	96,9	486,8	73,9
2015	21,2		51,6	72,8		-	-	9,5	16,1	266,9	283,0	0,0	365,4	8,6	100,2	474,1	81,4
2016	21,3		46,5	67,8		-	-	9,6	16,1	265,6	281,7	0,0	359,1	7,5	101,7	468,4	75,3
2017	21,5		46,5	68,0		-	-	9,9	16,1	252,2	268,3	0,0	346,2	9,8	109,1	465,1	77,8

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

Tabell 5: Innenlands godstransportarbeid etter transportmåte. 1946–2017. Millioner tonnkilometer.
Domestic transport work of goods by mode of transport. 1946–2017. 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	Andre ruter	Leie og	I alt	Fløting	NSB 1)	Andre	I alt	Små gods-	Store gods-	I alt			Skip	Rørtransp.		
	Ferry transport	Other reg. serv.	For hire/own account	Total	Timber floating	State rail- ways	Other rail- ways	Total	Vans	Lorries	Total			By ship	Pipelines	Total by ship	
1946	13	610	2 056	2 679	244	674	13	687			481	0	4091			4 091	2 679
1960	35	871	4 948	5 854	337	1 033	23	1 056			1 493	1	8741			8 741	5 854
1970	105	970	9 178	10 253	84	1 441	7	1 448			3 194	5	14 984			14 984	10 253
1980	223	932	8 639	9 794	44	1 654	3	1 657			5 252	14	16 761	348		17 109	10 142
1990	273	76	8 724	9 073		1 630	2	1 632			8 231	19	18 955	4 313	3 290	26 558	13 386
2000	353		13 186	13 539		1 775		1 775			13 017	19	28 350	13 042	7 667	49 194	26 581
2003	353		14 179	14 532		1 557		1 557			14 115	18	30 222	11 188	18 672	60 082	25 720
2004	361		14 644	15 005		2 013	4	2 017			14 966	17	32 005	10 992	19 991	62 988	25 997
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
2006	365		15 693	16 058		2 356	18	2 374	546	15 316	15 862	18	34 312	8 284	23 294	65 890	24 342
2007	376		15 875	16 251		2 430	24	2 454	569	15 675	16 244	19	34 968	7 439	22 619	65 026	23 690
2008	369		15 964	16 333		2 537	60	2 597	↓ 836	16 728	17 564	20	36 514	6 526	24 554	67 594	22 859
2009	371		15 466	15 837		2 429	142	2 572	836	15 273	16 109	18	34 536	6 675	25 289	66 500	22 512
IKKE MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	159		4 962	5 120	-	-	-	1 571	836	16 340	17 176	16	23 884	1 751	24 432	50 067	6 871
2011	163		4 646	4 809	-	-	-	1 614	836	16 128	16 965	16	23 404	611	233 03	47 318	5 420
2012	171		4 446	4 618	-	-	-	1 718	836	16 979	17 816	16	24 167	70	24 070	48 307	4 688
2013	172		4 523	4 694	-	-	-	1 770	836	18 337	19 173	13	25 651	75	20 910	46 636	4 769
2014	178		4 661	4 838	-	-	-	1 666	836	19 103	19 939	16	26 459	21	24 504	50 984	4 860
2015	177		4 890	5 067	-	-	-	1 841	740	18 570	19 310	16	26 234	42	25 359	51 635	5 110
2016	174		4 992	5 166	-	-	-	1 984	740	18 515	19 255	15	26 421	51	2 5838	52 310	5 217
2017	176		4 814	4 990	-	-	-	2 003	740	18 731	19 471	16	26 479	57	27 751	54 287	5 046
MEDREGNET KABOTASJE																	
2010↓	159		17 328	17 487	-	-	-	1 601	836	16 498	17 334	16	36 438	4 734	2 4432	65 604	22 220
2011	163		18 173	18 336	-	-	-	1 676	836	16 331	17 167	16	37 195	5 796	23 303	66 294	24 132
2012	171		20 700	20 871	-	-	-	1 728	836	17 250	18 086	16	40 701	5 200	24 070	69 971	26 071
2013	172		19 908	20 080	-	-	-	1 770	836	18 876	19 712	13	41 575	3 914	20 910	66 399	23 994
2014	178		20 792	20 970	-	-	-	1 696	836	19 461	20 297	16	42 978	3 834	24 504	71 316	24 803
2015	177		23 052	23 229	-	-	-	1 869	740	18 991	19 730	16	44 844	3 882	25 359	74 085	27 111
2016	174		18 654	18 828	-	-	-	2 014	740	18 936	19 676	15	40 533	4 687	25 838	71 057	23 514
2017	176		19 328	19 504	-	-	-	2 003	740	19 471	20 075	16	41 598	5 197	27 751	74 546	24 701

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. 1946–2017. Kilometer.
Domestic goods transport. Average transport distance by mode of transport. 1946–2017. Kilometres.

År Year	SJØTRANSPORT Water transport.				SKINNETRANSPORT Railway transport.				VEGTRANSPORT Road transport			LUFT By air	SUM FASTLAND Total mainland	FRA KONT. SOKKELEN From the North Sea		SUM Total
	Bilferge	Andre ruter	Leie og egentr.	I alt	Fløting	NSB ¹⁾	Andre	I alt	Små godsbiler	Store godsbiler	I alt			Skip	Rørtransp.	
	Ferry transspor.	Other reg. serv	For hire/own account	Total	Timber floating	State rail- ways	Other railways	Total	Vans	Lorries	Total			By ship	Pipelines	
1946	5	359	337	260	128	143	19	127			8		54			54
1960	5	363	317	234	130	207	21	173			13	500	59			59
1970	7	422	299	214	140	195	23	188			19	455	66			66
1980	7	518	284	158	147	180	15	176			25	412	59	287		60
1990	7	189	338	143		243	20	240			36	500	63	247	156	78
2000	7		441	173		301		301			50	475	83	418	118	112
2003	7		446	181		338		338			59	600	93	484	228	140
2004	7		445	182		315		315			59	567	93	507	220	138
2005	7		446	183		310		311	39	64	62	587	97	494	231	140
2006	7		446	188		341		339	39	62	61	613	98	524	235	141
2007	7		446	187		352		351	40	59	58	643	94	543	233	135
2008	7		446	189		329		329	46	59	58	495	93	539	238	133
2009	7		446	185		333	355	334	46	61	60	613	95	522	236	138
IKKE MEDREGNET KABOTASJE																
2010 ₁	8		389	162		-	-	257	46	63	62	547	75	648	228	117
2011	8		368	148		-	-	237	46	64	63	530	76	611	236	116
2012	8		374	141		-	-	217	46	69	67	530	79	701	225	117
2013	8		387	144		-	-	208	46	69	68	430	79	375	217	111
2014	8		392	146		-	-	205	46	66	65	527	76	426	253	115
2015	8		405	152		-	-	197	46	70	68	537	81	849	253	122
2016	8		390	151		-	-	211	46	70	69	510	82	640	254	123
2017	8		368	144		-	-	203	46	75	73	521	85	533	254	129
MEDREGNET KABOTASJE																
2010 ₁	8		463	311		-	-	252	46	63	62	547	107	528	228	143
2011	8		466	311		-	-	237	46	65	64	530	111	546	236	149
2012	8		469	321		-	-	218	46	70	68	530	121	520	225	154
2013	8		461	314		-	-	208	46	71	69	430	116	426	217	143
2014	8		462	317		-	-	202	46	67	66	527	112	496	253	147
2015	8		447	319		-	-	196	46	71	70	537	123	453	253	156
2016	8		401	278		-	-	209	46	71	70	556	113	623	254	152
2017	8		416	287		-	-	203	46	77	75	558	120	533	254	160

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

Tabell 7: Godstransport i utenrikshandelen. 1966–2017. Millioner tonn.
Goods transport in external trade. 1966–2016. 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
1976	38,5	1,3	3,0	0,1	0,0	42,9	0,2	13,3	13,5	56,4
1977	37,2	1,3	3,1	0,1	0,0	41,7	0,0	13,6	13,6	55,3
1978	37,5	1,3	3,3	0,1	0,0	42,2	1,4	26,4	27,8	70,0
1979	40,7	1,7	3,7	0,1	0,0	46,2	0,1	34,8	34,9	81,1
1980	39,8	1,8	3,8	0,1	0,0	45,5	1,6	41,1	42,7	88,2
1981	36,1	1,7	3,8	0,1	0,0	41,7	3,5	36,2	39,7	81,4
1982	34,6	1,6	3,9	0,1	0,0	40,2	5,4	33,8	39,2	79,4
1983	34,5	1,5	4,3	0,0	0,0	40,3	10,9	33,4	44,3	84,6
1984	37,4	1,6	4,5	0,2	0,0	43,7	13,7	36,2	49,9	93,6
1985	37,8	1,8	4,6	0,3	0,0	44,5	18,2	33,7	51,9	96,4
1986	40,0	1,8	5,2	0,2	0,0	47,2	22,9	31,8	54,7	101,9
1987	38,2	1,8	5,6	0,2	0,0	45,8	31,7	36,0	67,7	113,5
1988	40,8	1,6	5,2	0,1	0,0	47,7	30,0	39,5	69,5	117,2
1989	43,1	1,4	5,5	0,1	0,0	50,1	44,7	42,6	87,3	137,4
1990	49,4	1,3	5,4	0,1	0,0	56,2	55,0	42,2	97,2	153,4
1991	49,5	1,3	5,2	0,1	0,0	56,1	56,5	45,1	101,6	157,7
1992	53,7	1,4	5,2	0,0	0,0	60,4	66,3	46,6	112,9	173,3
1993	55,3	1,3	5,2	0,0	0,0	61,8	74,2	45,0	119,2	181,0
1994	61,0	1,5	6,1	0,0	0,0	68,7	86,7	46,5	133,2	201,9
1995	63,4	1,5	6,6	0,0	0,0	71,6	96,1	48,1	144,2	215,8
1996	66,0	1,5	6,6	0,0	0,1	74,1	111,6	55,5	167,1	241,2
1997	72,8	1,6	7,2	0,0	0,1	81,6	112,0	59,5	171,5	253,1
1998	72,1	1,7	7,7	0,0	0,1	81,5	108,1	57,6	165,7	247,2
1999	59,5	1,6	7,9	0,0	0,1	69,1	120,9	60,5	181,4	250,5
2000	59,1	1,7	8,2	0,0	0,1	69,0	130,0	60,7	190,7	259,7
2001	57,1	1,6	8,3	0,0	0,1	67,1	137,9	58,0	195,9	263,0
2002	58,6	1,6	8,7	0,0	0,1	68,9	128,4	73,7	202,1	271,0
2003	61,1	1,4	8,8	0,0	0,1	71,4	124,7	76,5	201,2	272,6
2004	63,6	1,4	9,6	0,0	0,1	74,7	120,8	79,0	199,8	274,5
2005	64,3	1,9	10,0	0,0	0,1	76,2	108,4	83,9	192,3	268,5
2006	63,6	1,7	10,8	0,0	0,1	76,2	99,2	84,7	183,9	260,1
2007	68,7	1,7	11,7	0,0	0,1	82,1	96,1	83,1	179,2	261,3
2008	70,2	1,6	11,6	0,0	0,1	83,6	89,5	88,3	177,8	261,4
2009	56,1	1,3	10,4	0,0	0,1	68,0	89,1	88,6	177,7	245,7
2010↓	66,4	1,6	11,5	0,0	0,1	79,6	80,2	87,7	167,9	247,5
2011	71,3	1,5	11,9	0,0	0,1	84,8	76,0	85,3	161,3	246,1
2012	71,3	1,5	12,8	0,0	0,2	85,7	72,2	93,4	165,6	251,3
2013	70,2	2,8	12,3	0,0	0,2	85,4	67,5	88,7	156,2	241,6
2014	71,0	3,0	12,6	0,0	0,2	86,7	69,1	89,6	158,7	245,4
2015	74,6	2,9	12,7	0,0	0,2	90,4	73,6	92,8	166,4	256,8
2016	73,7	2,9	12,9	0,0	0,2	89,7	78,1	93,9	172,0	261,7
2017	78,0	3,1	13,3	0,0	0,2	94,6	78,7	107,3	186,1	280,7

↓ 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. 1985–2017. Millioner tonn.

Transport carried out on Norwegian territory related to import and export of goods, 1985–2017. 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	45,0	7,7	4,9	0,5	2,5
2015	26,9	47,7	7,6	5,1	0,4	2,5
2016	26,6	47,2	7,8	5,0	0,4	2,5
2017	29,3	48,8	8,2	5,1	0,4	2,7

↓ 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. 1966–2017. Millioner tonnkilometer.
Transport work carried out on Norwegian territory related to import and export of goods. 1966–2017. 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		
1967	13 494	374	202	20	4	14 094		
1968	14 519	410	247	11	4	15 191		
1969	15 429	458	272	33	4	16 196		
1970	17 040	540	371	22	5	17 978		
1975	16 317	445	399	16	10	17 187		
1976	16 988	364	382	10	3	17 747		
1977	16 232	373	394	18	3	17 020		
1978	16 601	387	422	13	3	17 426		
1979	18 204	475	468	25	3	19 175		
1980	17 642	511	487	11	3	18 654		
1981	16 703	502	479	14	3	17 701		
1982	15 804	476	490	7	3	16 780		
1983	16 319	411	545	3	3	17 281		
1984	17 674	440	567	40	4	18 725		
1985	17 861	470	690	44	5	19 070		
1986	18 544	496	842	35	6	19 923		
1987	17 308	482	974	28	6	18 798		
1988	19 510	426	962	11	8	20 917		
1989	21 094	394	1 018	11	8	22 525		
1990	24 648	358	999	8	7	26 021		
1991	25 002	350	965	6	6	26 330	6 339	19 991
1992	27 762	377	963	1	6	29 109	6 278	22 831
1993	28 250	339	965	0	8	29 562	6 754	22 808
1994	31 108	387	1 136	0	9	32 640	7 576	25 064
1995	32 124	404	1 220	0	9	33 758	8 105	25 653
1996	33 738	391	1 224	0	11	35 364	8 137	27 227
1997	37 453	417	1 334	0	12	39 216	8 707	30 509
1998	36 496	454	1 423	0	13	38 385	9 199	29 186
1999	29 030	415	1 469	0	15	30 929	8 776	22 153
2000	29 039	457	1 512	0	16	31 024	8 587	22 437
2001	27 912	431	1 533	0	16	29 892	8 486	21 406
2002	29 194	414	1 613	0	15	31 237	8 183	23 053
2003	30 543	375	1 632	0	15	32 565	8 439	24 126
2004	31 439	370	1 783	0	16	33 608	9 126	24 482
2005	31 334	504	1 844	0	17	33 699	9 748	23 951
2006	31 554	464	1 992	0	18	34 028	9 224	24 804
2007	34 124	441	2 163	0	23	36 751	9 959	26 792
2008	35 579	435	2 150	0	21	38 186	9 512	28 674
2009	28 162	353	1 929	0	22	30 467	7 961	22 506
2010↓	34 546	420	2 121	0	24	37 111	13 700	23 411
2011	3 7205	405	2 197	0	25	39 832	13 818	26 014
2012	37 186	394	2 370	0	29	39 980	13 949	26 030
2013	3 6541	758	2 266	0	30	39 596	14 167	25 429
2014	3 7022	801	2 329	0	33	40 184	13 892	26 293
2015	38 944	773	2 351	0	36	42 104	14 353	27 751
2016	38 494	781	2 379	0	37	41 691	14 202	27 488
2017	40 650	817	2 466	0	41	43 973	15 557	28 416

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

Tabell 9: Samlede godstransporter på norsk område. 1966–2017. Millioner tonn.
Total transport volume of goods in Norwegian area. 1966–2017. 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
1991	128	8	231	0	25	392
1992	136	7	227	0	30	401
1993	134	7	212	0	35	387
1994	141	6	226	0	43	416
1995	135	6	230	0	56	427
1996	146	6	251	0	65	468
1997	165	7	268	0	69	509
1998	171	8	272	0	67	518
1999	167	8	273	0	69	516
2000	169	8	266	0	65	508
2001	162	8	265	0	68	504
2002	168	7	262	0	72	509
2003	164	6	249	0	82	501
2004	168	8	263	0	91	529
2005	165	9	264	0	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↓	88	8	291	0	107	493
2011	80	8	281	0	99	468
2012	76	9	277	0	107	470
2013	72	11	296	0	97	476
2014	80	11	319	0	97	507
2015	83	12	295	0	100	490
2016	86	12	293	0	102	493
2017	86	13	280	0	109	488
MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	132	8	291	0	107	538
2011	141	9	281	0	99	530
2012	146	9	278	0	107	540
2013	143	11	297	0	97	549
2014	145	11	320	0	97	573
2015	156	12	296	0	100	564
2016	149	13	295	0	102	558
2017	156	13	282	0	109	559

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. 1966–2017.¹⁾ Milliarder tonnkilometer.

Total transport work carried out on Norwegian territory. 1966–2017¹⁾ 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		33,2
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	38,0	2,0	9,2	0,0	3,3	52,6
1991	37,7	2,1	9,3	0,0	3,7	52,7
1992	42,3	2,1	9,3	0,0	4,5	58,3
1993	42,0	2,1	9,2	0,0	5,3	58,7
1994	45,5	2,0	9,8	0,0	6,8	64,2
1995	45,0	2,1	10,9	0,0	8,8	66,8
1996	52,5	2,2	11,9	0,0	9,2	75,8
1997	59,1	2,4	13,2	0,0	9,0	83,6
1998	59,6	2,4	14,1	0,0	8,4	84,5
1999	55,6	2,2	14,3	0,0	8,0	80,1
2000	55,6	2,2	14,5	0,0	7,7	80,0
2001	54,2	2,4	14,8	0,0	11,5	82,8
2002	57,0	2,1	15,2	0,0	12,9	87,3
2003	56,3	1,9	15,7	0,0	18,7	92,6
2004	57,4	2,4	16,7	0,0	20,0	96,6
2005	55,2	2,7	17,7	0,0	22,9	98,5
2006	55,9	2,8	17,9	0,0	23,3	99,9
2007	57,8	2,9	18,4	0,0	22,6	101,7
2008	58,4	3,0	19,7	0,0	24,6	105,7
2009	50,7	2,9	18,0	0,0	25,3	96,9
IKKE MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	35,6	2,0	19,3	0,0	24,4	81,4
2011	30,4	2,0	19,2	0,0	23,3	74,9
2012	27,9	2,1	20,2	0,0	24,1	74,2
2013	25,9	2,5	21,4	0,0	20,9	70,8
2014	29,9	2,5	22,3	0,0	24,5	79,1
2015	32,2	2,6	21,7	0,0	25,4	81,8
2016	33,0	2,8	21,6	0,0	25,8	83,3
2017	32,5	2,8	21,9	0,0	27,8	85,0
MEDREGNET KABOTASJE						
2010↓	56,8	2,0	19,5	0,0	24,4	102,7
2011	61,3	2,1	19,4	0,0	23,3	106,1
2012	63,3	2,1	20,5	0,0	24,1	109,9
2013	60,5	2,5	22,0	0,0	20,9	106,0
2014	61,8	2,5	22,6	0,0	24,5	111,5
2015	66,1	2,6	22,1	0,0	25,4	116,1
2016	62,0	2,8	22,1	0,0	25,8	112,7
2017	65,4	2,8	22,5	0,0	27,8	118,5

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. 1973–2017. Millioner kjøretøykilometer.
Domestic road traffic. 1973–2017. Million Vehicle-Kilometres.

År	PERSONTRANSPORT.....Passenger transport.....					Sum	GODSTRANSPORT Goods transport		Sum	TRANSPORT I ALT Total transport	
	Rute- biler Schedu- led tr. Port	Drosjer Taxis	Utleie- biler Car hire	Person- Biler Private Cars	Motor- sykler Motor- cycles, mopeds		Små biler Vans	Store biler Lorries		%vekst % growth	
1973	253	413		10 901	641	12 208			1 791	13 999	
1974	257	400		11 396	621	12 674			1 812	14 486	3,5
1975	263	384		12 295	593	13 535			1 825	15 360	6,0
1976	270	384		13 429	523	14 606			1 880	16 486	7,3
1977	278	393		14 446	520	15 637			1 961	17 598	6,7
1978	282	403		14 994	524	16 203			2 015	18 218	3,5
1979	285	411		15 742	525	16 963			1 932	18 895	3,7
1980	292	417		15 689	468	16 866			1 903	18 769	-0,7
1981	301	417		15 866	480	17 064			1 799	18 863	0,5
1982	292	423		16 400	509	17 624			1 838	19 462	3,2
1983	301	435		17 094	529	18 359			1 871	20 230	3,9
1984	304	456		18 006	547	19 313			2 042	21 355	5,6
1985	309	354	171	19 619	579	21 033			2 177	23 210	8,7
1986	319	379	214	21 114	641	22 667			2 652	25 319	9,1
1987	327	390	231	22 171	655	23 774			2 855	26 629	5,2
1988	329	357	205	22 477	634	24 002			3 058	27 060	1,6
1989	332	364	160	22 869	645	24 371			3 143	27 514	1,7
1990	324	402	126	23 029	645	24 527			3 228	27 755	0,9
1991	321	394	112	22 891	641	24 360			3 313	27 673	-0,3
1992	330	420	108	22 899	641	24 397			3 398	27 795	0,4
1993	338	425	119	23 235	641	24 758			3 482	28 240	1,6
1994	350	431	167	23 581	636	25 165			3 607	28 772	1,9
1995	332	435	230	23 698	644	25 338			3 795	29 133	1,3
1996	337	438	292	24 658	676	26 401			3 860	30 261	3,9
1997	344	462	445	↓23 549	732	25 532			↓7 485	33 016	9,1
1998	343	471	618	24 144	796	26 372			7 700	34 073	3,2
1999	342	462	680	24 577	854	26 916			7 838	34 754	2,0
2000	342	449	698	24 989	891	27 369			7 976	35 345	1,7
2001	341	469	692	25 611	926	28 039			8 154	36 193	2,4
2002	343	446	650	26 443	962	28 844			8 435	37 279	3,0
2003	341	442	591	26 989	1 004	29 367			8 583	37 950	1,8
2004	353	439	529	27 602	1 035	29 958			8 751	38 709	2,0
2005	344	437	487	28 376	1 057	30 701	7 407	1 607	9 014	39 716	2,6
2006	340	444	493	28 861	1 087	31 224	7 557	1 610	9 167	40 391	1,7
2007	338	672	520	29 744	1 126	32 400	7 596	1 648	9 243	41 643	3,1
2008	337	639	523	30 134	1 166	32 799	7 605	1 780	9 385	42 185	1,3
2009	350	630	515	30 582	1 219	33 295	7 445	1 668	9 113	42 409	0,5
2010↓	349	585	545	30 990	1 260	33 729	7 390	1 756	9 146	42 875	1,1
2011	356	589	610	31 526	1 296	34 378	7 382	1 746	9 128	43 506	1,5
2012	366	577	676	31 862	1 331	34 812	7 541	1 874	9 415	44 227	1,7
2013	367	589	725	32 284	1 363	35 329	7 467	1 959	9 426	44 754	1,2
2014	363	533	782	33 064	1 395	36 136	7 364	2 005	9 369	45 505	1,7
2015	354	524	826	33 988	1 433	37 126	7 287	1 993	9 280	46 406	2,0
2016	382	517	875	34 305	1 475	37 555	7 308	1 844	9 151	46 706	0,6
2017	377	502	971	34 701	1 499	38 051	7 323	1 854	9 177	47 227	1,1

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

Tabell 12: Reiser til og fra utlandet etter transportmåte ved grensepassering.¹⁾ 1980–2017. Tusen enkeltreiser.

International Passenger Transport by Mode of Transport. Thousand Passengers 1980–2017. 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			
1981	2 238	2 472	629			
1982	2 394	2 802	559			
1983	2 476	3 075	474			
1984	2 759	3 454	401			
1985	2 915	3 927	410			
1986	3 251	4 135	363			
1987	3 280	4 464	366			
1988	3 651	4 471	287			
1989	4 009	4 133	311			
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	14 714	508	377	36 500	57 732
2010	5 724	16 671	528	382	38 100	61 405
2011	5 776	18 382	541	379	38 800	63 878
2012	5 763	19 821	551	383	40 900	67 418
2013	5 702	21 636	489	-	-	-
2014	5 929	22 517	473	-	-	-
2015	6 063	22 580	497	-	-	-
2016	6 160	22 801	539	-	-	-
2017	6 204	23 315	593	-	-	-

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

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

Tabeller

Del B

Tabell 21: Registrert og framskrevet¹⁾ folkemengde. 1. januar 1950–2100. Tusen.
Population. Registered 1 January 1950–2017 and Projected 1 January 2018–2100.

År Year	I alt Total	16–66 år 16–66 years
1950	3 250	2 165
1960	3 568	2 251
1970	3 863	2 434
1975	3 998	2 517
1980	4 079	2 587
1985	4 146	2 678
1990	4 233	2 766
1995	4 348	2 829
2000	4 479	2 914
2001	4 503	2 934
2002	4 524	2 953
2003	4 552	2 980
2004	4 577	3 004
2005	4 606	3 031
2006	4 640	3 064
2007	4 681	3 102
2008	4 737	3 153
2009	4 799	3 206
2010	4 858	3 252
2011	4 920	3 297
2012	4 986	3 342
2013	5 051	3 388
2014	5 109	3 416
2015	5 166	3 447
2016	5 214	3 471
2017	5 258	3 504
2018	5 296	3 509
2020	5 368	3 543
2025	5 551	3 621
2030	5 735	3 688
2040	6 056	3 708
2050	6 303	3 812
2060	6 510	3 873
2070	6 710	3 909
2080	6 916	3 972
2090	7 098	4 084
2100	7 294	4 166

1) Alternativ MMMM i SSB's "Framskrivning av folkemengden 2018–2100".

According to Statistics Norway: Population projection, 2018–2100, alternative MMMM.

Kilde: SSB Befolkningsstatistikk.

Source: Population Statistics, Statistics Norway.

Tabell 22: Antall førerkort¹⁾ etter kjønn. 31. desember 1980–2017.
Driving License by Gender. 31 December 1980–2017.

År Year	I alt Total	Menn Males	Kvinner Females
1980	1 757 792	1 111 212	646 580
1981	1 836 223	1 144 215	692 008
1982	1 907 013	1 174 474	732 539
1983	1 978 960	1 204 608	774 352
1984	2 051 097	1 234 892	816 205
1985	2 128 583	1 270 557	858 026
1986	2 187 718	1 289 400	898 318
1987	2 252 574	1 315 941	936 633
1988	2 312 395	1 340 221	972 174
1989	2 368 534	1 362 825	1 005 709
1990	2 436 888	1 395 519	1 041 369
1991	2 503 480	1 426 948	1 076 532
1992	2 555 403	1 448 342	1 107 061
1993	2 602 211	1 467 441	1 134 770
1994	2 644 953	1 484 171	1 160 782
1995	2 680 352	1 497 108	1 183 244
1996	2 713 514	1 509 590	1 203 924
1997	2 748 579	1 522 820	1 225 759
1998	2 781 503	1 534 915	1 246 588
1999	2 757 462	1 511 719	1 245 743
2000	2 783 610	1 519 711	1 263 899
2001	2 812 765	1 529 077	1 283 688
2002	2 841 021	1 538 978	1 302 043
2003	2 870 651	1 549 866	1 320 785
2004	2 888 626	1 554 377	1 334 249
2005	2 924 180	1 566 538	1 357 642
2006	2 964 540	1 586 390	1 378 150
2007	2 991 287	1 596 392	1 394 895
2008	3 024 749	1 610 088	1 414 661
2009	3 060 709	1 624 466	1 436 243
2010	3 098 798	1 640 069	1 458 729
2011	3 136 962	1 655 511	1 481 451
2012	3 177 388	1 672 278	1 505 110
2013	3 198 802	1 686 276	1 512 526
2014	3 272 629	1 724 372	1 548 257
2015	3 348 476	1 763 277	1 585 199
2016	3 423 724	1 802 713	1 621 011
2017	3 497 340	1 841 733	1 655 607

1) Alle førerkortklasser, også inkludert mopedførerbevis

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

Tabell 23: Registrerte biler. 31. desember 1950–2017. (Avrundet til nærmeste 500.)
Registered Automobiles. 31 December 1950–2017.

År Year	Sum biler Total	Personbiler Passenger Cars	Lastebiler mv ¹⁾ Lorries	Varebiler mv ²⁾ Vans	Busser Buses
1950	118 500	65 000	33 500	16 000	4 000
1955	208 000	122 000	49 000	32 500	4 500
1960	340 000	225 500	50 500	59 000	5 000
1965	558 500	435 500	52 500	64 500	6 000
1970	835 500	694 000	69 500	65 000	7 000
1975	1 101 000	953 500	63 500	75 000	9 000
1980	1 398 000	1 233 500	76 000	76 500	12 000
1985	1 763 500	1 514 000	102 000	130 500	17 000
1990	1 942 500	1 613 000	143 500	165 000	21 000
1991	1 949 000	1 615 000	146 500	164 500	23 000
1992	1 961 000	1 619 500	149 500	165 500	27 000
1993	1 985 500	1 633 000	153 500	170 000	29 000
1994	2 020 000	1 653 500	159 500	176 500	30 500
1995	2 066 500	1 684 500	165 500	184 000	32 500
1996	2 053 500	1 661 000	171 500	186 500	34 000
1997	2 170 000	1 758 000	178 500	198 500	35 000
1998	2 213 500	1 786 500	182 000	209 000	36 000
1999	2 253 500	1 813 500	186 500	219 500	37 000
2000	2 303 000	1 852 000	181 000	233 000	36 500
2001	2 335 000	1 873 000	176 500	250 000	35 500
2002	2 364 500	1 899 500	172 500	258 500	34 000
2003	2 404 000	1 933 500	169 500	268 500	32 500
2004	2 458 000	1 978 000	165 500	284 000	30 500
2005	2 523 000	2 029 000	162 000	303 000	29 000
2006	2 599 500	2 084 000	157 000	331 000	27 000
2007	2 694 000	2 155 000	152 000	362 000	25 000
2008	2 744 000	2 197 000	144 000	379 500	23 500
2009	2 790 000	2 244 000	136 500	388 000	21 500
2010	2 856 000	2 308 500	129 500	397 500	20 500
2011	2 929 500	2 376 500	123 500	410 500	19 000
2012	3 004 500	2 443 000	118 500	424 500	18 000
2013	3 066 000	2 500 500	113 500	434 500	17 500
2014	3 123 500	2 555 500	109 000	442 000	17 000
2015	3 181 000	2 610 500	103 500	450 500	16 500
2016	3 239 000	2 663 000	98 000	461 500	16 500
2017	3 300 000	2 719 500	93 500	471 000	16 000

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

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

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

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

Kilde: Vegdirektoratet og SSB.

Source: Norwegian Road Federation and Statistics Norway.

Tabell 24: Konsumprisindeksen. Delindekser for reiser og transport. 1979–2017 (2015=100).
Consumer Price Index. Group Indices for Travel and Transport. 1979–2017 (2015=100).

	Konsum- pris- indeksen i alt	Transport i alt	Kjøp av biler	Reservedeler og tilbehør	Drivstoff og smøre- midler	Vedlike- hold og reparasjon på verksted	Jern- bane, T- bane og trikk	Buss og drosje	Fly	Båt
	<i>Consumer price index, total</i>	<i>Transport, total</i>	<i>Motor car</i>	<i>Spare parts and accessories</i>	<i>Fuel and lubricants</i>	<i>Main- tenance and repair</i>	<i>Railway and tram</i>	<i>Bus and taxi</i>	<i>Aircraft</i>	<i>Ship</i>
1979	36,2	33,0	36,4	48,9	30,2	32,8	27,3	24,8	29,8	24,7
1980	40,2	37,5	38,2	54,9	39,4	34,3	30,2	27,9	35,7	27,7
1981	45,6	42,5	39,6	60,4	46,3	38,9	37,6	36,0	39,9	35,3
1982	50,8	46,2	42,8	63,0	48,9	42,2	45,6	42,7	43,8	41,1
1983	55,1	50,4	47,7	62,7	52,3	45,4	50,7	48,1	49,1	49,2
1984	58,6	53,7	52,3	61,0	55,1	47,1	54,0	51,5	51,7	55,6
1985	61,9	56,0	56,1	61,3	55,3	49,9	57,5	54,8	55,5	58,2
1986	66,3	58,8	64,2	64,4	51,7	53,5	60,7	58,2	58,4	62,2
1987	72,1	65,4	73,9	70,5	55,4	60,6	66,3	64,2	61,5	66,1
1988	76,9	70,2	80,2	74,8	57,7	67,3	71,8	70,3	62,6	70,6
1989	80,4	73,8	83,1	78,1	61,9	71,0	77,3	74,7	67,6	77,5
1990	83,7	77,0	84,0	79,8	68,0	73,9	81,3	77,8	71,2	81,4
1991	86,6	81,6	85,5	81,4	77,9	76,6	86,3	81,8	76,1	87,2
1992	88,6	84,3	87,5	84,3	82,4	77,8	91,5	83,6	77,9	92,9
1993	90,6	88,4	93,8	87,5	86,7	80,3	92,2	86,3	80,3	94,9
1994	91,9	90,4	97,5	87,8	86,9	82,4	92,2	88,3	81,1	95,8
1995	94,2	94,2	101,2	89,7	91,7	86,2	92,4	92,7	84,6	98,0
1996	95,3	94,5	96,6	92,3	93,2	89,7	96,8	95,5	89,4	99,4
1997	97,8	98,0	98,8	94,7	99,9	94,2	97,4	98,2	92,9	97,3
1998	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1999	102,3	102,9	99,6	104,3	106,8	105,6	104,5	104,7	103,6	106,8
2000	105,5	108,5	100,4	105,6	121,9	112,2	107,6	113,0	119,4	115,4
2001	108,7	111,6	103,8	108,9	111,9	119,6	111,9	123,0	142,8	122,6
2002	110,1	112,7	105,5	110,4	107,7	125,4	118,6	126,7	138,4	126,9
2003	112,8	113,9	105,1	111,2	110,6	130,5	122,5	135,5	129,6	131,3
2004	113,3	115,8	106,1	115,6	117,2	134,6	126,0	141,9	110,6	133,3
2005	115,1	120,8	107,8	125,4	127,5	141,1	131,7	143,5	120,4	143,8
2006	117,7	124,8	109,1	129,8	137,7	146,5	135,4	148,1	125,3	151,5
2007	118,6	127,2	109,6	132,4	141,2	156,9	139,0	151,6	126,9	162,0
2008	123,1	132,2	111,1	137,1	153,1	168,2	140,3	158,2	134,5	168,5
2009	125,7	134,2	113,2	143,3	145,7	177,3	145,4	167,8	132,5	173,3
2010	128,8	137,0	113,8	145,2	157,8	182,6	151,1	170,2	124,0	176,8
2011	130,4	140,3	115,1	146,9	172,9	189,1	155,1	172,3	122,0	165,7
2012	131,4	143,8	115,2	150,5	181,0	196,4	155,5	184,2	127,7	173,8
2013	134,2	145,8	115,3	151,7	180,7	203,2	158,2	191,1	128,3	182,8
2014	136,9	149,1	117,1	155,2	180,9	211,4	161,8	199,7	127,5	193,1
2015	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2016	103,6	102,5	102,1	104,1	96,7	103,2	101,5	103,2	114,1	103,6
2017	105,5	105,1	104,5	105,7	103,3	105,2	101,2	106,2	108,5	110,5

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Konsumprisindeksen.

Source: Statistics Norway, Consumer price index.

Tabell 25: Salg av bilbensin, autodiesel og jetdrivstoff. 1975–2017. Millioner liter.
 Deliveries of Motor Petrol, Autodiesel and Jet Fuel. 1975–2017. Million litres.

År Year	Bilbensin Motor Gasoline	Autodiesel - totalt Auto diesel - total	Autodiesel – avgiftspliktig ² Auto diesel - dutiabile	Drivstoff til bil totalt Car fuel in total	Jetdrivstoff ¹ Jet Fuel
1975	1 544	694			332
1980	1 880	892			484
1985	2 150	1 137			592
1986	2 297	1 280			631
1987	2 376	1 328			664
1988	2 402	1 295			653
1989	2 409	1 267			662
1990	2 413	1 283			625
1991	2 346	1 302			596
1992	2 292	1 403			629
1993	2 288	1 548			602
1994	2 280	1 501			692
1995	2 252	1 622	955	3 207	681
1996	2 286	1 743	1 018	3 304	734
1997	2 248	1 774	1 051	3 299	796
1998	2 273	1 876	1 117	3 390	772
1999	2 256	1 931	1 293	3 549	901
2000	2 189	1 861	1 285	3 474	773
2001	2 271	2 014	1 403	3 674	769
2002	2 254	2 044	1 446	3 700	768
2003	2 229	2 122	1 521	3 750	671
2004	2 216	2 273	1 647	3 863	772
2005	2 139	2 432	1 778	3 917	813
2006	2 057	2 657	1 956	4 013	893
2007	1 950	2 967	2 163	4 113	894
2008	1 835	3 044	2 278	4 113	763
2009	1 714	3 047	2 332	4 046	876
2010	1 632	3 358	2 521	4 153	979
2011	1 489	3 462	2 622	4 111	933
2012	1 395	3 595	2 730	4 125	1 082
2013	1 307	3 717	2 797	4 104	1 098
2014	1 246	3 760	2 901	4 147	1 171
2015	1 177	3 873	2 993	4 170	1 124
2016	1 155	4 056	3 135	4 290	1 088
2017	1 121	3 948	3 052	4 173	1 130

Angir *Jetparafin* f.o.m. 2012.

Angir *Anleggsdiesel* f.o.m. 2015.

Kilde: Sal av petroleumprodukt, Statistisk sentralbyrå

Source: Sales of petroleum products, Statistics Norway.

Tabell 26: Vegtrafikkulykker med personskade. Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe. 1985–2017.
Road Traffic Accidents. Persons Killed or Injured, by Group of Roaduser. 1985–2017.

År Year	Ulykker i alt All accidents	Drepte i alt Killed	I alt Total	Førere og passasjerer på Drivers and passengers of						
				Bilførere Drivers of automobiles	Bil- passasjerer Passengers of automobiles	Motor- sykkel Motor- cycle	Moped Moped	Sykkel Bicycle	Fot- gjengere Pedestrians	Andre Others
1985	8 975	402	12 304	4 386	3 618	910	877	949	1 434	130
1990	8 801	332	12 218	5 142	3 415	544	830	961	1 242	84
1993	8 642	281	11 817	5 192	3 198	516	612	1 078	1 056	165
1994	8 406	283	11 530	5 188	3 082	491	571	1 005	1 068	125
1995	8 625	305	11 756	5 282	3 238	573	541	934	1 065	123
1996	8 779	255	12 025	5 438	3 344	635	504	998	994	112
1997	8 765	303	11 823	5 458	3 178	694	469	959	971	94
1998	8 864	352	12 120	5 618	3 336	712	439	888	986	141
1999	8 361	304	11 460	5 336	3 184	750	399	806	887	98
2000	8 440	341	11 662	5 613	3 125	703	390	795	951	85
2001	8 244	275	11 522	5 664	3 085	693	398	697	877	108
2002	8 724	310	12 395	6 041	3 325	721	526	796	862	124
2003	8 266	280	11 851	5 775	3 171	660	585	731	821	108
2004	8 425	257	12 121	5 899	3 219	640	715	716	854	78
2005	8 078	224	11 214	5 452	2 842	623	613	736	851	97
2006	7 925	242	11 126	5 445	2 783	648	577	731	867	75
2007	8 182	233	12 082	5 963	3 309	649	537	734	791	99
2008	7 726	255	10 868	5 371	2 793	634	494	662	820	94
2009	6 922	212	9 844	4 912	2 516	544	494	626	654	98
2010	6 434	208	9 130	4 637	2 373	510	353	557	597	103
2011	6 079	168	8 363	4 149	2 166	486	343	527	603	89
2012	6 154	145	8 195	4 176	2 014	468	360	509	558	110
2013	5 241	187	7 029	3 488	1 535	492	305	520	577	112
2014	4 972	147	6 438	3 070	1 283	551	279	567	563	125
2015	4 563	117	5 687	2 743	1 103	485	286	467	491	112
2016	4 374	135	5 539	2 676	1 137	494	239	490	406	97
2017	4 086	106	5 262	2 551	1 127	452	241	410	378	103

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Veitrafikkulykker.

Source: Statistics Norway. Road traffic accidents

Tabell 27: Utslipp til luft etter kilde. 2017. Tonn.
Emission to Air by Source. 2017. Tonnes.

	CO ₂ (1000 tonn)	SO ₂	NM VOC	NOX	CO	Svevestøv - PM ₁₀ Particulates
Olje- og gassutvinning <i>Oil and gas extraction</i>	13 909	520	43 162	43 594	10 659	1 327
Industri og bergverk <i>Manufacturing industries and mining</i>	11 438	10 781	11 349	17 713	168 376	7 817
Energiforsyning <i>Energy supply</i>	1 822	1 959	2 097	2 165	8 766	1 362
Oppvarming i andre næringer og husholdninger <i>Heating in other industries and households</i>	829	447	7 319	1 981	96 817	17 319
Veitrafikk <i>Road traffic</i>	8 682	45	829	447	38 428	625
Personbiler - bensin <i>Passenger cars - petrol</i>	1 911	6	3 468	1 896	22 761	25
Personbiler - diesel m.m. <i>Passenger cars - diesel</i>	2 730	16	493	12 775	2 830	247
Andre lette kjøretøy - bensin <i>Light duty vehicles - petrol</i>	40	-	133	82	1 316	1
Andre lette kjøretøy - diesel m.m. <i>Light duty vehicles - diesel</i>	1 276	8	160	4 415	1 107	195
Tunge kjøretøy - bensin <i>Heavy duty vehicles - petrol</i>	9	-	55	92	73	-
Tunge kjøretøy - diesel m.m. <i>Heavy duty vehicles - diesel etc.</i>	2 600	15	262	9 772	3 134	157
Motorsykler <i>Motorcycles</i>	86	-	507	117	5 291	-
Moped <i>Mopeds</i>	29	-	1 086	33	1 916	27
Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m. <i>Aviation, navigation, fishing, motor equip. etc.</i>	6 827	1 217	21 647	59 362	114 366	2 578
Jernbane <i>Railways</i>	44	2	55	643	151	52
Innenriks luftfart < 1000 m <i>Domestic aviation < 1000 m</i>	280	25	320	1 066	1 447	10
Innenriks luftfart > 1000 m <i>Domestic aviation > 1000 m</i>	962	85	1 162	4 442	2 179	42
Innenriks sjøfart - kysttrafikk m.m. <i>Navigation - coastal traffic etc.</i>	2 489	972	2 780	36 084	3 797	1 375
Fiske <i>Navigation - fishing</i>	336	120	149	3 883	838	175
Småbåter <i>Small boats</i>	520	2	14 357	4 507	84 948	655
Snøscooter <i>Snowmobiles</i>	19	-	716	22	1 263	-
Traktorer, anleggsmaskiner, andre motorredskaper: diesel <i>Tractors, construction machines and other motorized equipment: diesel</i>	2 140	10	791	8 596	5 369	255
Motorredskaper: bensin <i>Motorized equipment: petrol</i>	37	-	1 318	120	14 374	12
Jordbruk <i>Agriculture</i>	72	.	10 752	11 600	.	1 455
Andre kilder <i>Other</i>	182	10	51 082	24	369	4 405

Utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart er ikke inkludert.

Does not include ocean transport and international air transport.

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Utslipp til luft av miljøgifter og svevestøv

Source: Statistics Norway. Emissions of climate gasses, toxins and particulate matter.

Tabell 28: Bruttonasjonalprodukt og konsum i husholdninger. 1979–2017. Årlig volumendring i prosent.
Gross Domestic Product and Private Consumption. 1979–2017. Percentage change in volume from preceding year.

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

Kilde: SSB: Nasjonalregnskapsstatistikk.

Source: Statistics Norway. National accounts

Tabell 29: Olje og gass transportert i rør fra norsk kontinentalsokkel til fastlandet. Mengde og transportarbeid. 1985–2017.
Pipeline transport of oil and gas from the North Sea. Volume and work. 1985–2017.

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Innenlandske transportytelser

Source: Statistics Norway. Domestic transport performances

Tabell 30: Innenlands persontransport i utvalgte land. Milliarder personkilometer. 2016.
Inland person transport in selected countries. Thousand million passenger-kilometers. 2016

Land	Landkode	Bil Passenger cars		Buss Buses and coaches		Sporvei, bane Tram metro		Jernbane Railways	
		2016	2015-16 (%)	2016	2015-16 (%)	2016	2015-16 (%)	2016	2015-16 (%)
Belgia	BE	106,1	-0,8	13,6	-5,5	1,3	2,0		-3,0
Bulgaria	BG	56,6	-0,4	12,2	-2,4	0,8	10,1	92,2	-6,1
Tsjekkia	CZ	72,3	3,7	16,7	2,8	10,9	11,2	95,0	7,5
Danmark	DK	59,1	3,6	7,1	3,3	0,3	6,3	100,0	-2,7
Tyskland	DE	946,8	2,1	64,0	-1,7	17,1	2,4	58,5	4,5
Estland	EE	12,8	4,1	2,9	-9,0	0,1	-22,8	94,0	10,5
Irland	IE	55,0	6,0	11,9	10,4	0,2	2,2	95,3	3,8
Hellas	GR	99,9	1,7	20,9	-1,2	1,7	-1,2	97,3	-5,6
Spania	ES	329,9	3,9	47,8	3,0	7,5	3,9	43,0	2,0
Frankrike	FR	742,5	2,7	81,1	3,0	16,3	1,1	38,0	-1,5
Kroatia	HR	26,2	-0,8	3,8	12,6	0,6	1,8	100,0	-12,1
Italia	IT	704,5	4,2	103,0	0,4	6,8	-0,6	56,6	-0,1
Kypros	CY	6,5	4,4	1,5	3,8	-	-	-	-
Latvia	LV	13,9	2,6	2,2	-2,0	0,1	-5,7	93,1	-1,0
Litauen	LT	25,9	4,0	2,6	-4,2	-	-	67,4	6,9
Luxembourg	LU	7,5	2,8	1,1	1,6	-	-		-0,2
Ungarn	HU	56,7	3,8	17,8	0,0	3,1	3,9	95,4	0,6
Malta	MT	2,6	3,6	0,5	1,1	-	-	-	-
Nederland	NL	140,8	0,9	5,0	1,9	0,9	1,0		2,6
Østerrike	AT	80,4	2,7	10,6	3,0	7,2	0,0	69,4	3,0
Polen	PL	203,8	1,6	36,8	-2,1	4,3	2,8	85,4	10,4
Portugal	PT	90,5	7,1	6,8	15,5	1,1	5,2		7,8
Romania	RO	95,6	6,4	18,7	7,3	8,2	7,3	100,0	-3,1
Slovenia	SI	26,5	1,9	3,6	0,9	-	-	97,4	-2,7
Slovakia	SK	27,8	1,1	5,9	9,7	0,3	20,1	91,7	2,1
Finland	FI	57,0	-14,0	8,3	9,5	0,5	2,2	97,0	-6,0
Sverige	SE	114,5	2,3	9,8	0,2	2,6	4,3	49,4	0,5
Storbritannia	UK	667,5	1,9	35,9	-12,2	13,7	3,5	97,0	2,1
Albania	AL	9,9	8,2	1,3	8,7	-	-		-57,1
Montenegro	ME	4,5	10,1	0,1	3,8	-	-		3,6
Makedonia	MK	7,2	2,9	1,1	-11,8	-	-		-53,1
Serbia	RS	29,5	3,1	9,0	-4,8	0,5	14,5		-13,9
Tyrkia	TR	213,9	7,0	87,0	-4,2				-10,4
Island	IS	6,5	16,0	0,8	16,0	-	-	-	-
Norge	NO	65,0	0,4	4,3	5,9	0,9	9,1	98,9	3,9
Sveits	CH	94,0	2,1	6,1	2,0	1,2	1,9		2,1

Kilde: EU transport in figures, Statistical pocketbook

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

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

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

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

Kilde: International Transport Forum, Source: International Transport Forum,

Tabell 32: Personbiler i utvalgte land, Personbiler i alt pr 1000 innbyggere, 2004–2011,
Passenger cars in selected countries, Total per 1 000 inhabitants, 2004–2011,

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Norge	431	439	447	458	461	465	472	480
Danmark	351	354	361	370	377	383	390	395
Finland	446	460	473	469	461	459	538	475
Sverige	458	460	463	465	464	462	462	466
Storbritannia	451	457	459	463	462	460	457	454
Belgia	468	469	473	476	479	483	489	491
Nederland	429	435	442	451	459	461	466	471
Frankrike	494	494	496	498	495	496	481	482
Spania	458	467	474	485	486	478	481	482
Italia	584	592	559	587	592	596	602	605
Sveits	516	519	521	524	522	519	521	526
Tyskland	487	493	498	501	503	510	517	531
Østerrike	503	505	508	511	514	521	529	536
Tsjekkia	373	387	400	414	424	423	427	437
Polen	314	323	351	383	422	432	451	470
Russland	168	179	188	207	226	233	-	-
Algerie	57	58	61	66	72	74	76	79
Egypt	26	27	28	30	31	33	-	-
Sør-Afrika	92	97	102	107	108	110	112	-
Canada	-	-	361	372	399	420	-	-
USA	466	462	453	451	450	439	423	403
Mexico	131	137	157	168	183	191	191	195
Puerto Rico	568	565	596	614	608	582	621	-
Brasil	136	141	148	157	167	178	-	-
Kina	12	15	18	22	27	34	44	54
Sør-Korea	221	231	240	250	257	267	276	284
India	9	9	10	-	11	12	-	-
Japan	441	447	450	450	451	451	453	455
Malaysia	238	256	269	283	298	313	325	341
Australia	528	534	541	544	551	556	556	559
New Zealand	588	602	611	615	616	603	599	597

Kilde: Verdensbanken – <http://data.worldbank.org/>

Source: World Bank

Tall etter 2011 var ikke tilgjengelige på publiseringstidspunktet,

Numbers after 2011 were not available,

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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