

Sammendrag:

Transportytelser i Norge 1946-2001

Generelt

Veksten i persontransportarbeidet i 2001 er beregnet til 1,2 prosent, for øvrig nøyaktig det samme som året før. Transportarbeidet for kollektive transportmidler stagnerte eller gikk litt ned i 2001, mens veksten i transportarbeidet med personbil ble på 2,3 prosent. Vegsektoren (buss, bil og MC) har nå en markedsandel på 87 prosent av transportarbeidet, flyet utfører 6,5 prosent og bane (jernbane og sporveg) om lag 5 prosent. De resterende 1, 5 prosent utføres av båt og ferge.

Godstransportarbeidet på fastlandet økte med 4,5 prosent i 2001. Etter en nedgang både i 1999 og 2000, steg transportarbeidet med jernbane igjen til om lag samme nivå som i 1998. Også transportarbeidet til sjøs steg betydelig i 2001, men datagrunnlaget gjør tallene her forholdsvis usikre. Godstransportarbeidet på veg har vokst betydelig de siste årene, men veksten i 2001 var mer beskjeden.

Utenrikshandelen til/fra fastlandet har endret seg lite de fire siste år, mens det var sterk vekst i olje- og gasseksporten med skip direkte fra sokkelen.

Foreløpige tall fra nasjonalregnskapet viser at bruttonasjonalproduktet (BNP) og privat konsum i husholdningene steg med henholdsvis 1,4 og 2,6 prosent i 2001. Dette innebærer en noe lavere vekst i BNP i 2001 enn det vi har hatt i gjennomsnitt de siste fem år. Veksten i privat konsum ligger også lavere i 2001 enn gjennomsnittet for siste femårsperiode. Den årlige befolkningsveksten endrer seg lite fra år til år, og de siste årene har den ligget på 0,6 prosent.

Ifølge Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks var prisveksten i 2001 3,0 prosent. Prisene på drivstoff til bil (bensin og diesel) sank med åtte prosent i 2001. Da skal en likevel huske at prisene steg kraftig året før. Billettprisene på fly økte med nesten 20 prosent i 2001, mens takstene med jernbane, trikk og forstadsbane steg i gjennomsnitt fire prosent og båtbillettene seks prosent. Samlet sett steg takstene på kollektive transportmidler mer i 2001 enn kostnadene ved innkjøp og bruk av privatbil.

Persontransport med bil

Det ble førstegangsregistrert om lag 120 000 personbiler i 2001, en nedgang fra 126 000 biler fra året før. Nedgangen skyldes i sin helhet en nedgang i salget av nye biler, da antallet brukte personbiler som ble importert lå på om lag samme høye nivå som året før, nemlig 28 000 biler. 86 000 personbiler og 5 500 varebiler ble vraket mot pant i 2001, dette er bare ubetydelig forskjellig fra året før.

I Norge brukes, i tillegg til personbilene, en betydelig del av varebilene, minibussene og de kombinerte bilene til persontransport. Regner en alle disse fire biltyper med, økte bestanden av biler som brukes til persontransport med 35 000

biler i 2001. Ved utgangen av 2001 var det i alt registrert 1 965 000 biler som brukes til persontransport. Gjennomsnittsalderen for personbilene var da 10 år.

Tradisjonelt har det vært en sterk sammenheng mellom utviklingen i *bilbestanden* og utviklingen i *biltrafikken*. Mens bestanden av personbiler, definert som ovenfor, økte med 1,4 prosent i 2001, er trafikkveksten for personbiler beregnet til 2,5 prosent. Dermed fikk vi en økning i gjennomsnittlig kjørelengde fra 13 500 kilometer i 2000 til 13 600 kilometer i 2001.

Det var 8 244 registrerte trafikkulykker med personskade i 2001, en nedgang på om lag 200 ulykker fra året før. 11 522 personer ble skadet i disse ulykkene, det er 140 færre enn i 2000. Antall drepte i trafikken i 2001 gikk betydelig ned i forhold til det vi har registrert de seneste årene. Ser vi bort fra året 1996, da 255 personer ble drept i trafikken, er 275 drepte det laveste tallet vi har hatt siden 1955.

Kollektivtransporten

Bussen tar det aller meste av den kollektive transporten utenom de store byområdene, og den er også viktig i bytrafikken. Statistikken for buss de seneste årene har imidlertid vært mangelfull. Statistisk sentralbyrå har nå utarbeidet nye tall basert på nye kilder, og resultatene viser at antall reiser med buss har økt med mellom en og to prosent pr. år i perioden 1997-2001. Veksten i busstrafikken har i første rekke skjedd i de store byområdene, der reisene er relativt korte.

Transportarbeidet utført med sporvei og forstadsbane i Oslo økte med to prosent i 2001. Riktig nok var det en nedgang i antall passasjerer med sporveien, men dette ble mer enn oppveid av vekst i trafikken med forstadsbanene. Gråkallbanen i Trondheim har hatt stabil trafikk de siste årene. I alt ble det foretatt 105 millioner reiser med trikk og forstadsbaner i 2001, og vi må tilbake til midten av 1960-tallet for å finne flere reiser enn dette.

Det ble foretatt 53,9 millioner reiser med jernbane i 2001, en nedgang fra 54,8 millioner reiser året før. Jernbanens transportarbeide gikk ned med om lag tre prosent. Flytoget fraktet 4,1 millioner passasjerer til og fra Gardermoen i 2001, mot 4,2 millioner året før. Om lag 400 000 personer reiser med Flåmsbana hvert år. Gjennomsnittlig reiselengde med tog var 50 kilometer i 2001.

Målt ved utført transportarbeid var det en nedgang i den innenlandske flytransporten i 2001 på 6,7 prosent. Dermed er flytrafikken tilbake på det samme nivå som i 1997, før den nye hovedflyplassen på Gardermoen åpnet. Nedgangen i trafikken har sammenheng med at det i kjølvannet av hendelsene 11. september 2001 ble en vesentlig reduksjon i tilbudet, en prisoppgang på 20 prosent fra 2000 til 2001 og at tilbudet av rabattbilletter i forbindelse med helger ble betydelig mindre enn tidligere.

Reiser til og fra utlandet

Også i 2001 har det vært betydelig vekst i vegtrafikken mellom Norge og utlandet, selv om den var noe mindre enn året før. Transportøkonomisk institutt har på grunnlag av Vegdirektoratets tellinger beregnet at omlag 10,8 millioner

såkalte "lette kjøretøyer" passerte grensen i løpet av 2001, enten inn til eller ut av Norge. Dette tilsvarer 19,1 millioner personer over grensen på veg.

Det ble foretatt 8,1 millioner flyreiser mellom Norge og utlandet i 2001, om lag det samme som året før. Fergetrafikken med utlandet har ligget relativt stabilt på i overkant av seks millioner reiser de siste årene, men gikk ned et par prosent i 2001. Derimot kunne det nye jernbaneselskapet Linx notere en vekst på 13 prosent for trafikken til utlandet, da det ble foretatt 640 000 reiser over grensen med tog.

Godstransporten

Veksten i utført godstransportarbeide på fastlandet ble 4,5 prosent i 2001, en betydelig økning i forhold til veksten året før. Det var størst vekst for sjøtransporten og godstransporten med jernbane, mens transportarbeidet på veg viste mindre vekst. Sjøtransporten utfører nå 49 prosent av transportarbeidet, 45 prosent utføres på veg, mens bane tar de resterende seks prosent.

Godstransporten til sjøs og med godsbil har helt ulike strukturer. Mens det meste av transporten med godsbiler skjer over korte avstander, tar skipene seg av de tunge transporter som skal transporteres langt. Dette viser seg ved at gjennomsnittlig transportlengde for godsbilene er 52 kilometer, mens den for leie- og egentransporten til sjøs er 44 mil. Godstransporten med jernbane står i en mellomstilling, med en gjennomsnittlig transportlengde i 2001 på 31 mil.

Skip er den dominerende transportform i utenrikshandelen til og fra fastlandet, 86 prosent av denne godsmengden går med skip. Godsmengden transportert mellom det norske fastlandet og utlandet gikk ned fra om lag 80 millioner tonn i 2000 til 70 millioner tonn i 2001. Importen var om lag 30 millioner tonn, eksporten 40 millioner tonn.

Samlet ble det eksportert nesten 200 millioner tonn olje og gass direkte fra sokkelen i 2001. Dette er en økning på fem prosent fra året før og det høyeste tall noen sinne. Røreksporten av olje og gass lå på 67 millioner tonn i 2001, en økning fra 61 millioner tonn året før. Målt etter vekt utgjør nå eksport av olje og gass fra sokkelen hele 74 prosent av den totale eksport fra Norge til utlandet.