

Sammendrag:

Etterspørselseffekter på kort og lang sikt: en litteraturstudie i etterspørselsdynamikk

Dagens samferdselsplanlegging skiller i liten grad mellom effekter på kort og lang sikt. Dette skyldes at dynamikken og forskjellene mellom kort- og langtidseffektene i liten grad er dokumentert i Norge. Internasjonale studier viser imidlertid at effektene av f.eks. takst- og tilbudsendringer i kollektivtransporten på lang sikt er langt større enn korttidseffektene. Tilsvarende funn er gjort med hensyn til effektene av bensinprisendringer. Det er sannsynligvis en gjennomgående tendens til at effektene av transportpolitiske tiltak er undervurderte, når de baseres på analyser av korttidseffekter.

Tregheten i trafikantenes tilpasninger skyldes i stor grad at relativt få trafikanter har muligheten til å reagere umiddelbart på endringene, mens de i et lengre perspektiv vil kunne tilpasse seg med hensyn til bilhold, bosted, arbeidssted osv.

Denne rapporten er en litteraturstudie som sammenfatter de viktigste bidragene til å forstå dynamikken i etterspørsel etter transport generelt, og for kollektivtransport spesielt. Metodene for slike beregninger er i rask utvikling, og selv om det ikke er lenge siden temaet ble satt på dagsordenen, så er det en voksende mengde litteratur på området. Rapporten beskriver en del ulike beregningsmetoder for å skille etterspørselseffekter på kort og lang sikt.

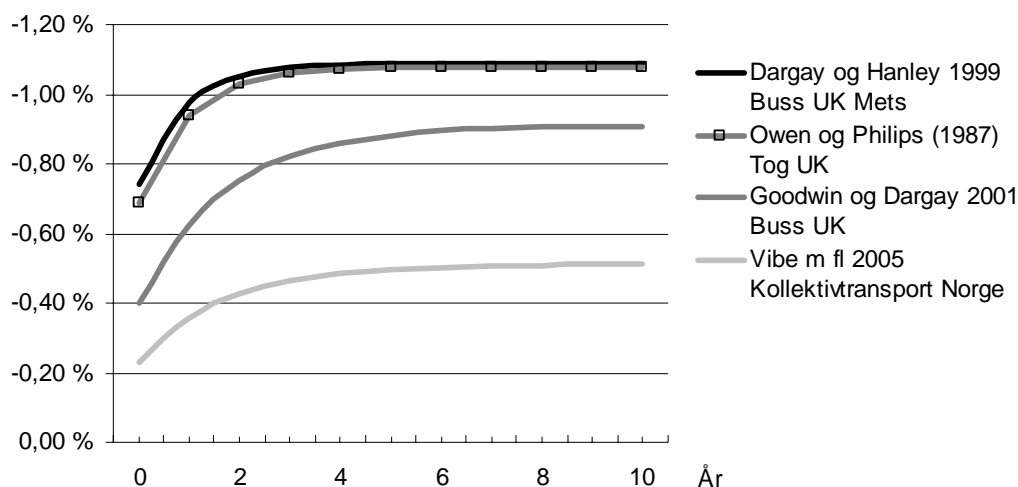
Ulike studier gir varierende anslag over etterspørselastisitetene. Tabellen oppsummerer likevel enkelte gjennomsnittstall på tvers av undersøkelser som foreligger. Forholdstallene mellom kort- og langtidseffekter er kanskje det mest interessante funnet. Dette forholdstallet er relativt stabilt på tvers av analysene vi har studert, og kan fungere som anbefalinger for norske forhold inntil det foreligger ytterligere norsk empiri.

Tabell S1: Gjennomsnittlige etterspørselastisitetsberegninger fra ulike kilder.

	Korttids- elastisitet	Langtids- elastisitet	Lang sikt/ kort sikt
Rutetilbud/vognkilometer, lokal kollektivtransport	0,43	0,75	1,84
Takst, lokal kollektivtransport	-0,44	-0,76	1,92
Takst, tog/t-bane	-0,61	-0,98	1,59
Gjennomsnittlig forhold lang sikt / kort sikt			1,84

TØI rapport 802/2005.

Med "kort sikt" menes effekter innenfor samme år som endringen finner sted. "Lang sikt" er i teorien den tiden det tar før alle effekter har materialisert seg. Den kan, bl.a. på grunn av endret arealbruk, i prinsippet være opp mot 20 år. I praksis er det likevel vanskelig å spore noen ytterligere effekt av en endring utover 5-7 år. Da vil i de aller fleste tilfeller minst 95 prosent av etterspørselseffektene ha materialisert seg. I figuren har vi beregnet og sammenlignet dynamikken i trafikantenes tilpasning til takstendringer fra et utvalg studier. Som eksempel er det tenkt en takstøkning på 1 prosent i år 0. Anslag over den umiddelbare passasjeredgangen i år 0 varierer mellom 0,23 og 0,74 prosent. I alle tilfellene materialiserer så godt som all effekt seg i løpet av 3-7 år.



Figur S1: Dynamikk i trafikanters tilpasning til 1 prosents takstøkning i år 1 fra et utvalg studier. Egne beregninger.

TØI-rapport 802/2005