

Sammendrag:

# Gods- og persontransportprognoser 2006-2014.

## Sammenlikning av prognose og prognoseforutsetninger med faktisk utvikling

TØI rapport 1468/2016

Forfattere: Berit Grue, Anne Madshien og Inger Beate

Høvi Oslo 2016 47 sider

*I rapporten sammenligner vi prognostisert vekst for person- og godstransport i perioden 2006-2014 med historisk utvikling. For inngangsvariabler gjøres tilsvarende sammenligning av faktisk utvikling i befolkning, økonomi og transportpriser med de forutsetninger som ble lagt til grunn for prognosene.*

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI gjort en sammenligning av hvordan prognoser utarbeidet til tidligere transportplaner har truffet den reelle trafikkveksten for de ulike transportformene i perioden 2006-2014. Faktisk utvikling i befolkning, økonomi og transportpriser er også sammenlignet med de forutsetninger som ble lagt til grunn for prognosene. Et tilsvarende arbeid er tidligere gjort for perioden 1996-2006 (TØI rapport 922/2007).

I sammenligningen har vi for faktisk transportutvikling tatt utgangspunkt i antall reiser, antall tonn transportert og transportarbeid fra rapporten *Transportytelser i Norge 1946-2014* (TØI rapport 1454/2014). For utvikling i befolkning, økonomi og transportpriser er informasjon hentet fra SSBs hjemmesider.

Prognosene det er sammenlignet med er grunnprognoser utarbeidet til NTP 2010-2019 (prognoser 2006-2040) og til NTP 2014-2023 (prognoser 2010-2060). For disse periodene finnes i alt tre rapporter for persontransport, publisert 2007, 2009 og 2011, og tre for godstransport fra 2007, 2008 og 2011.

Flere av prognosene treffer relativt bra på underliggende transportvekst, men klarer ikke å fange opp de nivåskift en får ved at enkelte år har spesielt kraftig vekst eller tilbakegang. Utviklingen i godstransporten har vært spesielt utfordrende. I løpet av perioden snudde vekst til nedgang i forbindelse med finanskrisen i 2008, men i de senere årene ser veksten for flere transportformer ut til å ta seg opp igjen med brattere utviklingskurver enn prognosene. Slike kortsiktige fluktasjoner som opptrer i statistikken for enkelte år kunne ikke vært forutsett i prognosene.

Det må nevnes at statistikk og prognoser her sammenliknes på litt ulike premisser, da den historiske statistikken har år-til-år-utviklingen mens prognosene opererer med jevn prosentvis utvikling over flere år.

«Punktverdiene» på grafene for prognoseutviklingen har dermed en usikkerhet knyttet til at de er beregnet ut fra gjennomsnittlig utvikling over flere år. Men avvikene mellom statistikk og prognoser kan ikke bare forklares med usikkerheten i de modellberegnete prognosene. Også statistikken for de utførte transportytelsene inneholder usikkerhet knyttet til varierende forutsetninger for datainnsamling og

beregningsmetoder for de ulike transportmåtene. De sammenligningene vi gjør er dermed mellom usikker statistikk og usikre prognoser. Usikkerheten, og dermed avvikene i sammenligningene, blir minst for de aggregerte totaltallene og for transportmåter med stor markedsandel. Størst utslag som følge av usikkerhet får vi når vi ser på de «små» transportmåtene med lave markedsandeler.

Antall personreiser med bil har hatt omtrent samme vekst som persontransportarbeidet, men prognosene ligger noe lavt for antall reiser. De øvrige transportmidlene viser forskjellige utviklingsmønster, noe som har gitt visse utfordringer for prognosene. Den første prognosen (2007) har generelt lave vekstrater, men er den som treffer nærmest utviklingen i flytrafikken. Den reviderte persontransportprognosen fra 2009 gir høyere vekstrater enn prognosen fra 2007, og kommer bedre ut med hensyn på den sterke veksten i togtransporten.

Den største endringen i transporttilbud som er lagt inn i prognoseberegningene er trolig i 2011-prognosen, hvor togtilbudet er forbedret med virkning fra 2014. Dette gir en svært sterk prognosevekst fra 2010 da tilbudet fra 2006 fortsatt lå inne i beregningsmodellen. Denne prognosen treffer likevel godt på veksten i persontransporten med tog i flere av årene fra 2010 til 2014. For de øvrige transportmåtene er vekstratene i 2011-prognosen ganske lik vekstratene fra 2009.

I prognosene er økonomisk og demografisk utvikling, samt prisutvikling eksogent gitt. De aktuelle prognosene er basert på vekstbaner fra SSBs makroøkonomiske planleggingsmodell MSG, samt SSBs prognoser for befolkningsvekst. Disse faktorene er førende for nivået på prognosene, for regional fordeling og for fordeling mellom transportformene.

Befolkningen har økt mer enn det som er lagt til grunn for prognosene, og spesielt i de første prognosene fra 2007 er befolkningsveksten kraftig underestimert, noe som har bidratt til lave transportprognoser. Til gjengjeld er det 2007-prognosen som best gjenspeiler en noe redusert vekst i husholdningenes disponible realinntekter etter 2010. Dette slår ut i motsatt retning, slik at 2007-prognosen i mindre grad gir overestimert som følge av inntektsprognosene.

Utviklingen i BNP har vært omtrent som forutsatt i prognosene for åtteårsperioden 2006-2014 under ett, men på grunn av finanskrisen lå prognosene lavt før 2009, deretter litt høyt, og ser igjen ut til å underestimere litt når veksten i økonomien tar seg opp etter 2011.

Veksten i priser på kollektivtransport har for alle transportformer unntatt fly vært høyere i perioden enn det som lå til grunn for prognosene. Dette bidrar til at prognosene er blitt høyere enn de ville vært med "riktig" prisbane. For flytransporten er det motsatt, men her er det likevel den laveste prognosen fra 2007 som treffer best. Spesielt for flytrafikken må en være oppmerksom på at denne rapporten bare dekker innenlandsreiser, og at noe av vekstreduksjonen i innenlandstrafikken kan være utlignet av økt vekst i utlandstrafikken. De variable bilkostnadene (i hovedsak drivstoff) har også økt kraftigere enn forutsatt i prognosene, noe som også bidrar til for høye prognoser, mens de faste bilkostnadene (innkjøp av biler) har gått ned i perioden og bidratt til at prognosene er blitt lavere enn de ville vært med riktig pris.

I resultatene fra disse transportprognosene vil dermed avvik som følge av noen inngangsvariabler være delvis utliknet av andre variabler som har trukket resultatene i motsatt retning.