

Sammendrag:

Grunnprognoser for godstransport 2006 – 2040

Innledning og viktigste resultater

På forespørsel fra Transportetatene har TØI utarbeidet grunnprognoser for innenriks og grenseoverskridende godstransport i Norge. Grunnprognosene skal beskrive behovet for godstransport med ulike transportmidler innen og mellom regioner i Norge og til og fra utlandet under spesifiserte forutsetninger om demografiske, sosioøkonomiske og næringsøkonomiske forutsetninger fremover i tid.

Prognosene er utarbeidet ved bruk av et modellsystem der dagens varestrømmer og transportmiddelfordeling er ivaretatt på nasjonalt og regionalt nivå. En prognosemodell for godstransport innen og mellom fylker basert på fylkesvis nasjonalregnskap, PINGO utgjør det sentrale verktøyet for fremskriving av varestrømmer mellom fylker (Vold, 2007). PINGO legger føringer på den regionaløkonomiske utvikling på grunnlag av forutsetninger som er trukket opp i en utviklingsbane gitt av Statistisk sentralbyrås (SSBs) makroøkonomiske planleggingsmodell MSG. En nyutviklet logistikkmodell (de Jong et al, 2007) er benyttet til å beregne transportmiddelfordeling og rutevalget beregnes vha programvaren Cube.

For perioden 2006 til 2040 beregnes gjennomsnittlig årlig vekst i innenriks godsstrømmer til å være 1,37 prosent i hele prognoseperioden, mens den samlede veksten i transportarbeidet er beregnet å være 1,45 prosent. Høyest forventet vekst er knyttet til jernbane med 2,01 prosent. Lastebil har en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,48 prosent i hele prognoseperioden, mens sjøtransport forventes å vokse med 1,33 prosent pr år. I modellen som ligger til grunn, er markedsandelen for jernbanetransport høyere enn det som framgår av offisiell statistikk. Det er ikke tatt hensyn til kapasitetsproblemer i jernbanenettet. Beregninger viser at dersom modellen hadde tatt hensyn til dette, ville en større del av veksten i transportbehovet vært overført til vegtransport.

Utviklingstrekk i godsmarkedet 1985-2005

Utviklingen i transporterte tonn har nær sammenheng med den økonomiske utviklingen. Tabell S1 viser at det ikke har vært en entydig vekst i godsvolumet i hele perioden 1985-2005.

Årlig vekst i transporterte tonn innenriks for hele perioden 1985 til 2005 var 0,8 prosent i gjennomsnitt. Totalt sett for hele perioden er det sjøtransport som har hatt størst årlig vekst i transporterte tonn, mens jernbane har hatt en reduksjon i transporterte tonn på 1,2 prosent årlig fra 1985 til 2005.

Tabell S1. Utvikling i transporterte tonn innenriks etter transportmiddel i perioden 1985 til 2005. Årlige prosentvise endringer.

	1985-2005	1985-1995	1995-2000	2000-2005
Sjø	1,1 %	-3,3 %	9,1 %	2,3 %
Jernbane	-1,2 %	-6,8 %	5,6 %	4,1 %
Veg	0,8 %	0,3 %	3,0 %	-0,3 %
Sum	0,8 %	-0,2 %	3,5 %	0,0 %

Kilde: Rideng, 2007

Tabell S1 viser at dette forholdet mellom transportmidler har endret seg ganske mye over denne tyveårsperioden: Fra 2000 til 2005 har jernbane hatt størst vekst i transporterte tonn, mens sjøtransport hadde høyest årlig vekst fra 1995 til 2000. Eneste periode der veksten i transporterte tonn har vært høyest for vegtransport er fra 1985 til 1995.

Tabell S.2 viser utvikling i innenriks transportarbeid etter transportmiddel i perioden 1985-2005.

Tabell S2. Utvikling i innenriks transportarbeid etter transportmiddel. Årlig prosentvis vekst av antall tonnkm per år

	1985-2005	1985-1995	1995-2005	2000-2005
Sjø	2,9 %	-0,9 %	7,1 %	2,5 %
Jernbane	1,1 %	-0,7 %	3,0 %	4,5 %
Veg	4,6 %	4,2 %	5,1 %	4,0 %
Sum	3,5 %	1,4 %	5,8 %	3,4 %

Kilde: Rideng, 2007

Jernbane og innenriks sjøfart hadde en liten nedgang i utført transportarbeid innenriks fra 1985-1995, mens vegtransport økte jevnt i hele perioden. Samtidig var det en økning i transportdistansen for alle transportmidlene, fordi en del gods ble overført fra sjø og jernbane til vegtransport. Totalt var det en moderat vekst på 1,4 prosent årlig i utført transportarbeid fra 1985 til 1995. Veksten hadde et trendbrudd i 1995, og vi har derfor presentert tidsrommene før og etter 1995 i tabell S2 for å synliggjøre variasjonene i transportarbeidets vekst. Fra 1995 økte årlig vekst i transportarbeidet for alle transportmidler, veksten flatet noe ut fra 2000, men har økt igjen, spesielt for veg- og jernbane-transport fra 2004.

Fra 1985 økte trafikkarbeidet (kjøretøykm) noe mer enn transportarbeidet (tonnkm) på veg, men denne utviklingen snudde i 1993, da transportarbeidet fikk en høyere vekstrate enn trafikkarbeidet. Det skyldes at kapasitetsutnyttelsen har økt for alle størrelsesklasser av godsbiler. En økende andel av transportarbeidet utføres med de største godsbilene, noe som har ført til at gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse for alle biler har økt mer enn kapasitetsutnyttelsen for de ulike størrelseskategoriene, fordi de største bilene har høyere kapasitetsutnyttelse enn de mindre bilene. Totalt sett er m.a.o. transportene blitt mer effektive. Det vil si at veksten i trafikkarbeidet ikke har vært like høy som veksten i transportarbeidet. Dette er en trend som ikke bare gjelder for Norge, men som man bl også har påvist i Danmark (Kveiborg og Fosgerau, 2004).

Både import og eksport øker mer i verdi enn i kvantum. Det vil si at verdien av det som produseres er økende, samtidig som vi importerer stadig mer høyverdi forbruksvarer. Denne vridningen i importen har ført til at en økende andel av importen krysser grensen med lastebil, selv om den langt største andelen av import og eksport til/fra Norge fremdeles går med skip.

Modellverktøyet

Det nasjonale modellsystemet for godstransport i Norge er delt inn i en etterspørsels- og en tilbudsside. Etterspørselssiden er representert ved ett sett av basismatriser for godsstrømmer mellom kommuner i Norge og mellom norske kommuner og utlandet, og PINGO, en modell for fremskriving av basismatriser for analyse av fremtidig etterspørsel etter godstransport i Norge. Tilbudssiden er representert ved en nettverksmodell og en logistisk delmodell, der transportløsning velges slik at bedriftenes logistiske kostnader blir minimert basert bl.a. på grunnlag av informasjon om transportdistanse og -tid (LoS-data) fra nettverksmodellen. Nettverksmodellen kan dessuten benyttes til å nettutlegge transportmiddelfordelte godsstrømmer i kartplott.

Det er siden våren 2005 gjort et omfattende utviklingsarbeid for å få en bedre og mer detaljert modell for godstransporter innen Norge og mellom Norge og utlandet. Transportetatene inngikk høsten 2004 et samarbeid med SIKKA i Sverige, der målet var at de nasjonale godstransportmodellene i Sverige og Norge på en bedre måte enn før skulle representere bedriftenes beslutningskriterier ved valg av transportløsning. Arbeidet med å utvikle og programmere en såkalt logistikkmodell for hvert av de to landene er utført av Significance AS (Rand Europe tom 2006) i Nederland.

Det er gjort en generell oppgradering av modellens inngangsdata. Basismatriser for vareflyt mellom geografiske soner og kostnadsfunksjoner for godsframføringen er revidert og videreutviklet fra tidligere modellversjon, med bl a mer detaljert varegruppering og geografisk inndeling og flere kjøretøytyper representert. I tillegg har man i begge land skiftet programvare for nettverksmodellen. Kostnadsfunksjonene er utviklet av SITMA AS. Arbeidet med basismatrisene, nettverksmodellen, samt etablering av andre deler av datagrunnlaget som er levert Rand Europe/Significance, er utført av TØI. TØI har også gjort mye av arbeidet med feilsøking og uttesting av modellen.

Endringer mht basisår og varegruppering i basismatrisene har ført til at også prognosemodellen for godstransport, PINGO, er oppgradert med samme varegruppeinndeling som i logistikkmodellen. Det vil si at det er et komplett og helt nyrevidert modellsystem som er anvendt.

Eksogene forutsetninger

BNP-utvikling

Det er tatt utgangspunkt i næringsspesifikke vekstrater fra den makroøkonomiske planleggingsmodellen MSG i SSB. Vekstbanen er referansebanen som ble benyttet av Lavutslippsutvalget. Vi har mottatt opplysninger om utvikling i bruttoprodukt, import, eksport, konsum og investeringer for hver sektor i MSG, for årene 2004, 2006, 2010, 2015, 2020, 2030 og 2040.

Ved å legge utviklingen i bruttoprodukt til grunn for utviklingen i godsstrømmer forutsettes det implisitt at enhetsverdien innenfor de aggregerte varegruppene ikke endres i prognoseperioden. Dette har sine svakheter: Dersom varesammensetningen innenfor en sektor utvikler seg i retning av at det produseres mer av varer med en høyere enhetsverdi, vil kvantumet som denne sektoren produserer, utvikle seg med en lavere vekstrate enn det som reflekteres av vekstraten for sektoren.

En slik tilnærming, der man legger sektorspesifikke vekstrater til grunn for varespesifikk vekst, har vært benyttet ved tidligere godsprognoser i Norge, se Hovi et al (2002) og Madslie et al (1998), men er også benyttet ved utarbeidelse av godstransportprognoser i Sverige (Sika, 2005) og Danmark (Lyk-Jensen et al, 2005). I forkant av det danske prognosearbeidet ble det gjennomført et prosjekt der man analyserte sammenhengen mellom utvikling i enhetsverdier innenfor de enkelte varegrupper og betydning for transportene i

Danmark (Kveiborg og Fosgerau, 2004). Hovedkonklusjonen var at utviklingen i enhetsverdier innenfor de enkelte varegrupper har hatt relativt liten betydning for transportene i Danmark totalt sett. Dette styrker den antakelse som vi må gjøre i dette arbeidet, om at enhetsverdien innenfor de aggregerte varegrupper ikke endres i prognoseperioden.

Kostnadsutvikling

I basisscenariet er det forutsatt parallell kostnadsutvikling mellom transportmidlene. Dvs at det realøkonomiske forholdet mellom de ulike fraktratene ikke endres. I dette ligger også en forutsetning om at eventuelle kapasitetsskranke mht arbeidskraft eller materiell ikke nås på et tidligere tidspunkt for ett transportmiddel enn for andre.

Endringer i infrastruktur

Alle sikre infrastrukturinvesteringer for veg og jernbane fram til 2010 og 2014 er kodet i programvaren Cube. Dette arbeidet er basert på et arbeid gjennomført av SINTEF (Tørset et al 2006). En oversikt over hvilke infrastrukturprosjekt dette gjelder, framgår av vedlegg 1. I prognoseårene etter 2014 benyttes nettverket for 2014. Det er ikke gjort endringer mht terminalstruktur eller lokalisering av disse.

Befolkningsutvikling

En viktig kilde til regionaliseringen av vekstratene i Pingo er prognoser for befolkningsutvikling på fylkesnivå fra SSB. SSB har framskrevet 13 alternativer for befolkningsutvikling, som opererer med høy, middels eller lav verdi for variablene fruktbarhet, levealder, mobilitet og nettoinnvandring.

Det er det midlere alternativet (MMMM) som er benyttet i grunnprognosen. Dette ligger litt over gjennomsnittet av de 13 alternativene (hhv 0,53 % og 0,46 % i årlig vekst i folketallet).

Transitt

Fremskrivninger av transitttransporter over Narvik er basert på trendfremskriving av omlastet godsmengde i Narvik havn fra 2000-2005, mens oljetransportene bygger på CNIIMF (2001), der antall passeringer med russiske tankere forventes å 8-doble seg fra 2006 til 2030.

Prognosene

Transportmiddelfordelte godsstrømmer

Tabell S.3 viser utviklingen i transportmiddelfordelte godsstrømmer for hhv alt gods (inkludert norsk import og eksport) og innenriks gods, eksklusive råolje og naturgasser.

Årlig vekst er høyest i begynnelsen og slutten av perioden. Jernbanetransport har gjennomgående høyest forventet vekst. Det er imidlertid ikke tatt hensyn til kapasitetsmangel i jernbanenettet. Dersom ikke jernbanen har kapasitet til å ta alt gods, vil veksten i realiteten bli overført til vegtransport.

Tabell S.3. Utvikling i transportmiddelfordelte godsstrømmer for hhv innenriks gods, utenriks gods (inkludert transitt) og i sum, eksklusive råolje og naturgass. Nivåttall i millioner tonn og vekstrater i prosent pr år.

		2006	2006- 2010	2010- 2014	2014- 2020	2020- 2030	2030- 2040
Innenriks gods	Lastebil	359,3	1,46 %	1,57 %	1,31 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	17,6	1,02 %	0,71 %	1,84 %	1,91 %	1,74 %
	Jernbane	12,4	3,10 %	2,57 %	2,11 %	2,11 %	1,73 %
	Sum	389,3	1,49 %	1,57 %	1,36 %	1,42 %	1,34 %
Import og eksport	Lastebil	12,5	1,46 %	2,45 %	1,02 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	76,4	1,81 %	1,92 %	0,85 %	1,01 %	1,14 %
	Jernbane	22,4	1,20 %	0,99 %	1,02 %	1,02 %	1,11 %
	Sum	111,2	1,67 %	1,80 %	0,90 %	1,05 %	1,15 %
På norsk område	Lastebil	371,8	1,46 %	1,60 %	1,30 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	94,0	1,66 %	1,70 %	1,03 %	1,18 %	1,26 %
	Jernbane	34,8	1,89 %	1,59 %	1,45 %	1,47 %	1,38 %
	Sum	500,5	1,53 %	1,61 %	1,26 %	1,34 %	1,30 %

TØI-rapport 907/2007

Sammenliknet med årlig vekst i transporterte godsmengder fra tabell S.1 er det bare i perioden 1995-2000 at gjennomsnittlig årlig vekst var høyere innenriks, unntatt skip og bane der vekst i tonn også var høyere i 2000-2005. I forhold til den historiske utviklingen er foreliggende prognose i transporterte tonn innenriks heller noe høy enn lav.

Transportarbeid på norsk område

Transportarbeid på norsk område inkluderer både innenriks godsstrømmer og den del av norsk import og eksport som benytter norsk infrastruktur: Veg- og jernbanetransport på norsk område inkluderer dermed all transport på norsk jord (også den del av norsk import og eksport som benytter norsk infrastruktur). Også transitttransport gjennom Sverige er inkludert dersom transporten går mellom to norske kommuner. Når det gjelder sjøtransport, har vi i begrepet inkludert all skipsfart langs norskekysten, bortsett fra det som i transportmodellen beregnes å gå i en ytre farled. Det vil si at ikke all import og eksport nødvendigvis er inkludert i hele løpet langs norskekysten i beregning av transportarbeidet.

Tabell S.4. Utvikling i transportmiddelfordelt transportarbeid innenriks, tilknyttet norsk utenrikshandel og på norsk område eksklusive råolje og naturgasser. Nivåttall i mill tonnkm og vekstrater i prosent pr år.

		2006	2006- 2010	2010- 2014	2014- 2020	2020- 2030	2030- 2040
Innenriks	Lastebil	23 764	1,97 %	1,52 %	1,06 %	1,25 %	1,13 %
	Skip	8 479	0,43 %	0,36 %	1,63 %	1,61 %	1,77 %
	Jernbane	7 023	2,91 %	2,58 %	2,05 %	1,95 %	1,46 %
	Sum	39 265	1,81 %	1,49 %	1,37 %	1,47 %	1,33 %
Import og eksport	Lastebil	2 177	0,50 %	3,09 %	0,91 %	1,00 %	1,09 %
	Skip	40 616	1,38 %	1,41 %	0,76 %	0,92 %	1,05 %
	Jernbane	3 134	2,28 %	1,42 %	1,57 %	1,56 %	1,68 %
	Sum	45 927	1,40 %	1,49 %	0,82 %	0,97 %	1,10 %
På norsk område	Lastebil	25 941	1,85 %	1,65 %	1,05 %	1,23 %	1,13 %
	Skip	49 095	1,22 %	1,24 %	0,90 %	1,04 %	1,18 %
	Jernbane	10 156	2,72 %	2,23 %	1,91 %	1,84 %	1,52 %
	Sum	85 192	1,59 %	1,49 %	1,08 %	1,21 %	1,22 %

TØI-rapport 907/2007

Prognosen gir en utvikling i innenriks transportarbeid som fra 2010 er lavere enn utviklingen i transporterte tonn. I forhold til den utviklingen man har kunnet observere til nå, er dette et trendbrudd. Som vi påpekte i kapittel 2.3 har transportarbeidet økt mer enn transporterte tonn over en lang periode. Det var særlig store forskjeller mellom veksten i transporterte tonn og transportarbeidet i annen halvdel av 1990-tallet. Den viktigste forklaringen til denne utviklingen, er at man har hatt en omstillingsperiode med sentralisering av produksjon og lager, noe som har ført til økt transportdistanse og transportkostnader. Man har også hatt en periode der gods er overført fra sjø og jernbane til vegtransport, slik at gjennomsnittlig transportdistanse er økt for alle transportmidler. Spørsmålet er om dette er en utvikling som vil vedvare. Modellverktøyet som er benyttet, mangler drivkreftene som ligger til grunn for sentraliseringen av produksjon og lagerhold. Den viktigste drivkraften bak de regionale prognosene er fylkesvis befolkningsutvikling. Befolkningsutviklingen viser en trend mot mer sentral bosetting. Isolert bidrar dette til å redusere transportdistansen til markedet. I Europa er den langsiktige trenden mot økt sentralisering av lagerstrukturen nå begynt å snu mot økt desentralisering (COM, 2006A). Utviklingen er drevet av et økende europeisk marked, økt trafikk og trengsel i hovedvegnettet og markedets krav til kort leveransetid.

I og med at den ukalibrerte versjonen av logistikkmodellen er lagt til grunn, er det avvik mellom transportytelsene som genereres av modellen og det som framgår av offisiell statistikk i 2006 (nasjonale transportytelser framgår av f.eks. Rideng, 2007). Vi har gjort beregninger av hvordan vekstratene endres dersom man legger transportytelsene fra Rideng (2007) til grunn i 2006, og forutsetter at den totale prognosen for tonn og transportarbeid er gitt fra det framskrevne transportbehovet (dette framgår av tabell S.5 og S.6). Konklusjonen er at dette gir små utslag for utviklingen i transporterte tonn pr transportmiddel, men betydelige utslag for transportarbeidet på veg. Beregningene er grove, men viser en klar tendens mot at utviklingen i transportarbeidet for vegtransport er underestimert i modellberegningene. Dette skyldes at jernbanetransport har fått for høy markedsandel i den ukalibrerte versjonen av transportmodellen, og at disse godsmengdene er høyere enn dagens kapasitet for jernbanetransport. Dette betyr at det kan være betydelig potensial for økt godstransport på jernbane dersom kapasiteten økes.

Tabell S.5. Justert utvikling i transportmiddelfordelte godsstrømmer innenriks, tilknyttet norsk import og eksport og i sum, basert på transportmiddelfordelingen fra Rideng. Nivåttall i millioner tonn og vekstrater i prosent pr år. Eksklusive transitt, råolje og naturgass.

		2006	2006- 2010	2010- 2014	2014- 2020	2020- 2030	2030- 2040
Innenriks	Lastebil	253,1	1,46 %	1,60 %	1,30 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	35,2	1,53 %	1,63 %	1,20 %	1,30 %	1,28 %
	Jernbane	7,0	1,89 %	1,59 %	1,45 %	1,47 %	1,38 %
	Sum	295,3	1,49 %	1,57 %	1,36 %	1,42 %	1,34 %
Import og eksport	Lastebil	10,8	1,70 %	1,36 %	1,54 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	63,6	1,65 %	1,69 %	1,06 %	1,19 %	1,26 %
	Jernbane	1,7	1,89 %	1,59 %	1,45 %	1,47 %	1,38 %
	Sum	76,1	1,67 %	1,64 %	1,14 %	1,22 %	1,27 %
Norsk område	Lastebil	263,9	1,47 %	1,59 %	1,31 %	1,37 %	1,30 %
	Skip	98,8	1,61 %	1,67 %	1,11 %	1,23 %	1,27 %
	Jernbane	8,7	1,89 %	1,59 %	1,45 %	1,47 %	1,38 %
	Sum	371,4	1,51 %	1,61 %	1,26 %	1,34 %	1,30 %

TØI-rapport 907/2007

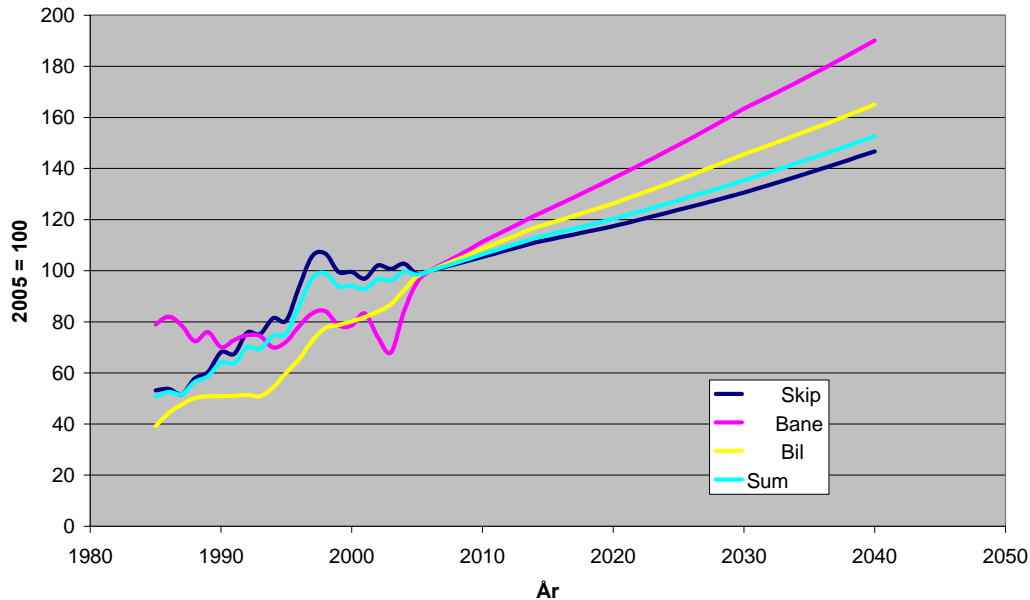
Tabell S.6. Justert utvikling i transportmiddelfordelt godstransportarbeid innenriks, tilknyttet norsk import og eksport og samlet transportarbeid på norsk område, basert på transportmiddelfordelingen fra Rideng. Nivå tall i millioner tonn km og vekstrater i prosent pr år. Eksklusive transitt, råolje og naturgass.

		2006	2006- 2010	2010- 2014	2014- 2020	2020- 2030	2030- 2040
Innenriks	Lastebil	16 125	2,19 %	1,78 %	1,31 %	1,44 %	1,22 %
	Skip	15 693	1,25 %	1,00 %	1,32 %	1,41 %	1,43 %
	Jernbane	2 374	2,91 %	2,58 %	2,05 %	1,95 %	1,46 %
	Sum	34 192	1,81 %	1,49 %	1,37 %	1,47 %	1,33 %
Import og eksport	Lastebil	1 992	2,17 %	1,53 %	1,53 %	1,52 %	1,64 %
	Skip	31 554	1,34 %	1,49 %	0,77 %	0,92 %	1,05 %
	Jernbane	464	2,28 %	1,42 %	1,57 %	1,56 %	1,68 %
	Sum	34 010	1,40 %	1,49 %	0,82 %	0,97 %	1,10 %
Norsk område	Lastebil	18 117	2,10 %	1,83 %	1,31 %	1,43 %	1,26 %
	Skip	47 247	1,33 %	1,31 %	0,93 %	1,07 %	1,17 %
	Jernbane	2 838	2,72 %	2,23 %	1,91 %	1,84 %	1,52 %
	Sum	68 202	1,59 %	1,49 %	1,08 %	1,21 %	1,22 %

TØI-rapport 907/2007

Figur S.1 viser utvikling i transportarbeid på norsk område (2006=100) basert på vekstrate i tabell S.6.

Figur S.1. Justert utvikling i transportmiddelfordelt transportarbeid på norsk område, basert på transportarbeid fra Rideng(2007). Eksklusive transitt, råolje og naturgass.



Figuren viser at selv med en korrigert markedsandel for jernbane, er vekten for jernbanetransport større enn det dagens kapasitet kan ivareta. Dersom ikke kapasiteten i jernbanenettet kan ta hele den forventede etterspørselsveksten, vil dette slå ut som høyere vekstrater for de andre transportmidlene.

Sammenlikning med EU prognoser

Den nasjonale prognosen for godstransportarbeid er sammenliknet med prognoser for EU, prognoser som EU har utarbeidet for Norge, og foreliggende nasjonale prognoser for

Sverige. En sammenlikning av vekstraten for totalt transportarbeid (det totale transportbehovet), viser at vår prognose ligger noe over både EU-prognosen for Norge og den svenske prognosen. Vekst i totalt transportarbeid for hele dagens EU er imidlertid høyere enn den nasjonale prognosen. Det skyldes i første rekke at det er høyere forventet økonomisk vekst i de nye medlemslandene. Når det gjelder transportmiddelfordelingen, er spesielt EU-prognosen for vegtransport betydelig høyere enn den nasjonale prognosen. I EU-prognosen for Norge bidrar imidlertid lastebil lite til vekst i totalt transportarbeid (anslagsvis mindre enn 30 prosent). Dette skyldes at i EUs prognose inngår norsk eksport- og importdistanse helt til kontinentet, og derved utgjør sjøtransport en betydelig andel av transportarbeidet. I den nasjonale prognosen er det høyest forventet vekst for jernbanetransport. Dette skyldes at det er forventet særlig vekst for de varer og de relasjoner der jernbanetransport har sine konkurransefortrinn, og at det ikke er tatt hensyn til eventuelle kapasitetsproblemer som kan oppstå i jernbanenettet.

I EU-prognosen er det ikke presentert spesifikke prognoser for utvikling i transporterte tonn. Dvs at vi ikke har kunnet sammenlikne om disse prognosene har samme problem med hensyn til å prognostisere vekst i spesielt de lange transporter som vi har hatt i den nasjonal prognosen.