

Sammendrag:

Gods- og persontransportprognoser 1996-2006. Sammenlikning av prognose og prognoseforutsetninger med faktisk utvikling

På oppdrag fra den tverretatlige arbeidsgruppen for transportanalyser (NTP-Transportanalyser) har TØI gjort en sammenlikning av hvordan prognoser utarbeidet til tidligere transportplaner har truffet den reelle trafikkveksten for de ulike transportformene i perioden 1996-2006. Faktisk utvikling i befolkning, økonomi og transportpriser er også sammenliknet med de forutsetninger som ble lagt til grunn for prognosene.

I sammenlikningen har vi for faktisk transportutvikling tatt utgangspunkt i antall reiser, antall tonn transportert og transportarbeid fra rapporten *Transporttytelse i Norge 1946-2006* (TØI rapport 909/2007). For utvikling i befolkning, økonomi og transportpriser er informasjon hentet fra SSBs hjemmesider. Prognosene det er sammenliknet med er utarbeidet av TØI på oppdrag fra SD, til hhv NTP 2002-2011 og NTP 2006-2015.

En generell trend er at prognosene treffer relativt bra på den underliggende transport- og trafikkveksten, men at de ikke klarer å fange opp de nivåskift en får ved at en i enkelte år har spesielt kraftig vekst eller tilbakegang. I de aller fleste tilfeller har den gjennomsnittlige årlige vekst i perioden 1996-2006 vært noe høyere enn det som ble beregnet i prognosene. Prognosene har altså hatt en viss tendens til å underestimere transport- og trafikkveksten.

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 noe kraftigere enn det som er lagt til grunn for prognosene, og var ca 2 prosent høyere i 2006 enn det som ble lagt til grunn for prognoseperioden 1995-2006. For de senere prognosene er avviket i 2006 mindre, men her er også prognoseperioden kortere.

Utviklingen i BNP har også vært kraftigere enn det som var forutsatt i prognosene, BNP var nesten 8 prosent høyere i 2006 enn forutsatt i prognosen for perioden 1996-2006. I en senere prognose for perioden 2001-2006 var faktisk BNP i 2006 nærmere 5 prosent høyere enn forutsatt.

Husholdningenes inntekt var i 2006 knapt 5 prosent høyere enn det som var lagt til grunn for prognosen 1996-2006. I den nyere prognosen for perioden 2001-2006 var inntekten 3,5 prosent høyere i 2006 enn forutsatt.

Høyere befolkningsvekst enn det som legges til grunn for prognosene vil bidra til for lave prognoser. Samtidig vil høyere vekst i BNP enn forutsatt bidra til for lave prognoser for godstransportene, mens høyere vekst i husholdningenes inntekt enn forutsatt bidrar til for lave persontransportprognoser.

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. Prisene for flyreiser har svingt mye i perioden, og er vanskelig sammenlignbar med forutsetningene. 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 med riktig pris. I prognosene var det i enkelte perioder forutsatt en nedgang i bilprisene, men svakere enn den faktisk ble.

Vi finner altså at både befolkningsutviklingen og den økonomiske veksten har bidratt til at prognosene har blitt lavere enn det de ville blitt med "riktig" input, mens prisene på bilbruk og kollektivtransport har trukket i motsatt retning.