

Sammendrag:

Sammenlikning av nye nasjonale grunnprognoser med offisielle EU-prognoser

Innledning og hovedresultater

I forbindelse med transportetatens arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019 er det utarbeidet grunnprognoser for person- og godstransport av hhv Norconsult og TØI. Prognosene er basert på eksogene næringsvise vekstrater fra SSBs makroøkonomiske modell, MSG. I denne rapporten er de nasjonale prognosene for person- og godstransport sammenliknet med prognoser som er utarbeidet i forbindelse med EUs midtveisevaluering av Hvitboken "Time to decide". Det er også gjort en sammenlikning av de nasjonale prognosene mot de sist utarbeidete prognosene for Sverige.

Sammenstillingen viser at EUs prognose for Norge har høyere årlig vekst for totalt persontransportarbeid innenriks enn den norske prognosen på kort og lang sikt, men at årlig vekst i transportarbeidet er fallende framover i tid i begge prognosene. En sammenlikning av godstransportprognosen for Norge og EUs prognose for Norge viser at prognosen for vekst i totalt transportbehov er høyere i den nasjonale prognosen enn i EUs prognose på kort og lang sikt. Fra 2010-2020 er EU-prognosen noe høyere enn den norske prognosen. For både person- og godstransport er profilen mht årlig vekst forskjellig mellom transportmidlene.

EUs transportmodell Scenes

Scenes er en transportmodell for EU som dekker både person og godstransport. Basisåret er 2000 og de 10 nye EU-landene er inkludert i modellen i tillegg til Norge og Sveits. Det innebærer at modellen dekker både nasjonal og internasjonal trafikk innenfor EUs 25 medlemsland i tillegg til Norge og Sveits.

Prognoseårene for EU er 2010, 2020 og 2030. Prognoseårene for den nasjonale prognosen for Norge er 2006, 2010, 2014, 2020, 2030 (kun for lange nasjonale reiser) og 2040. Prognoseåret for de nasjonale svenske prognosene er 2020.

Persontransport

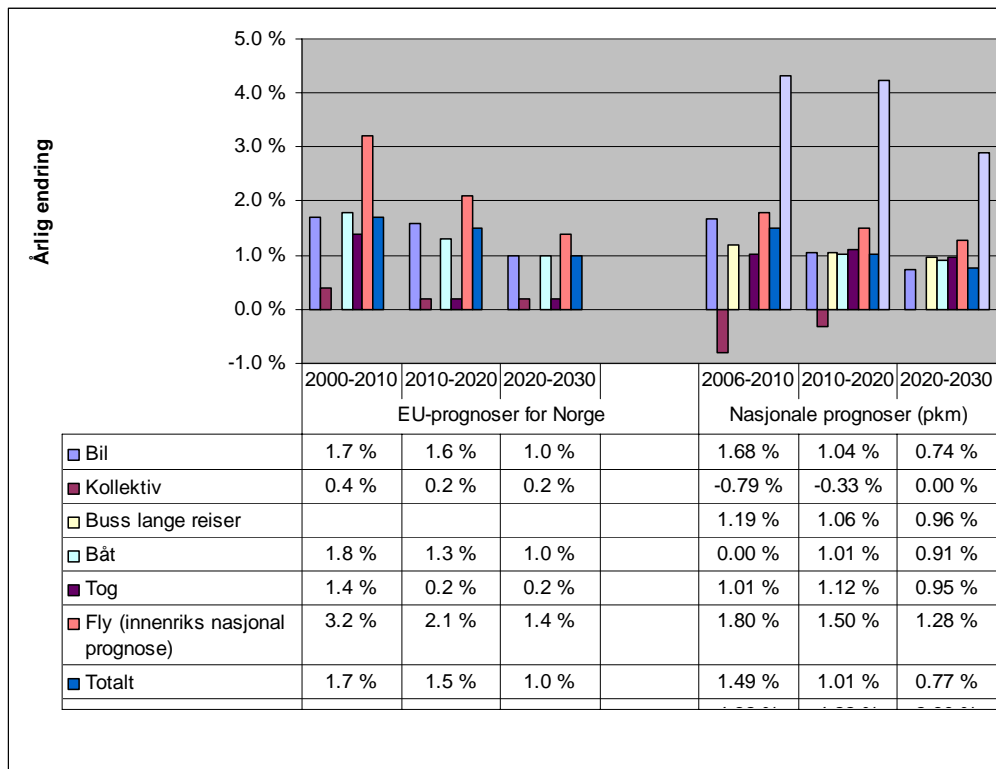
Prognosene for EU er for transportarbeidet. Dette gjelder også for de nasjonale prognosene for Sverige. For Norge er prognosene både i transportarbeid og antall turer.

De makroøkonomiske forutsetningene i EU-prognosen for Norge og de norske prognosene bygger på de samme prognosene for befolkningsvekst. Men EU brukte en tidligere versjon av SSBs befolkningsprognose for midlere vekst som er noe lavere enn de som ligger til grunn i de norske prognosene. EU har også brukt informasjon om at gjennomsnittlig husholdningsstørrelse går ned i Norge

og at antall husholdninger dermed øker. Dette er en parameter som trekker i retning av høyere trafikkarbeid, som ikke er inkludert i de norske prognosene.

En sammenstilling av EUs prognoser for utvikling i persontransportarbeid for Norge er sammenstilt mot den tilsvarende norske prognosen i figur S.1.

Figur S1. Sammenlikning av prognoser for persontransportarbeid, hhv EU-prognoser for Norge og nasjonale prognoser for Norge.¹ Årlig vekst.



TØI-rapport 923/2007

Prognosen for kollektivreiser er vesentlig lavere i den nasjonale enn i EU prognosene. Vi ser også at langdistansebuss ikke er en del av EU-prognosene. Nye lange bussruter bidrar i retning av økte bussreiser, som ikke fanges opp i EU-prognosene, eller inngår i EUs prognose for kollektivtransport.

EUs prognose for Norge ligger i alle tre tidsperiodene over de nasjonale prognosene for totalt transportarbeid innenriks,. Det som er likt, er at økningen i transportarbeidet er fallende framover i tid for begge prognosene.

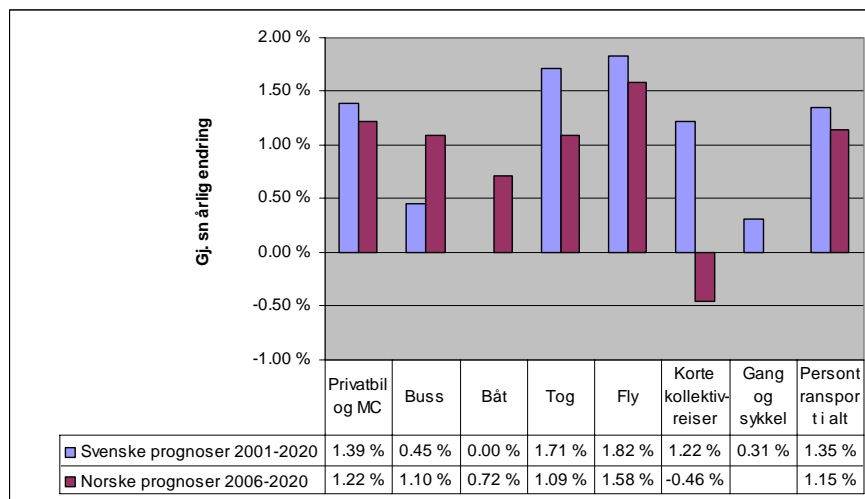
Årsaker til avvik mellom prognosene:

- Færre soner i *Scenes*-modellen enn i de norske modellene, som fører til at det er langt større andel av transportene som ikke nettutlegges.
- EU brukte lavere befolkningsutvikling og lavere utvikling i privat konsum, som gjør at det kan se ut som *Scenes* er mer inntektselastisk enn hhv den nasjonale og de regionale persontransportmodellene.

¹ Merk at for de Nasjonale prognosene er korte reisere andel av prosenten for 2020-2030 et gjennomsnitt av 2020 og 2040, da det ikke er utarbeidet prognoser fra RTM for 2030.

En sammenstilling av svenske nasjonale prognoser for persontransportarbeid er sammenstilt mot den tilsvarende norske prognosen i figur S.2.

Figur S.2. Sammenlikning av prognoser for persontransportarbeid, hhv svenske og norske nasjonale prognoser. Årlig vekst.



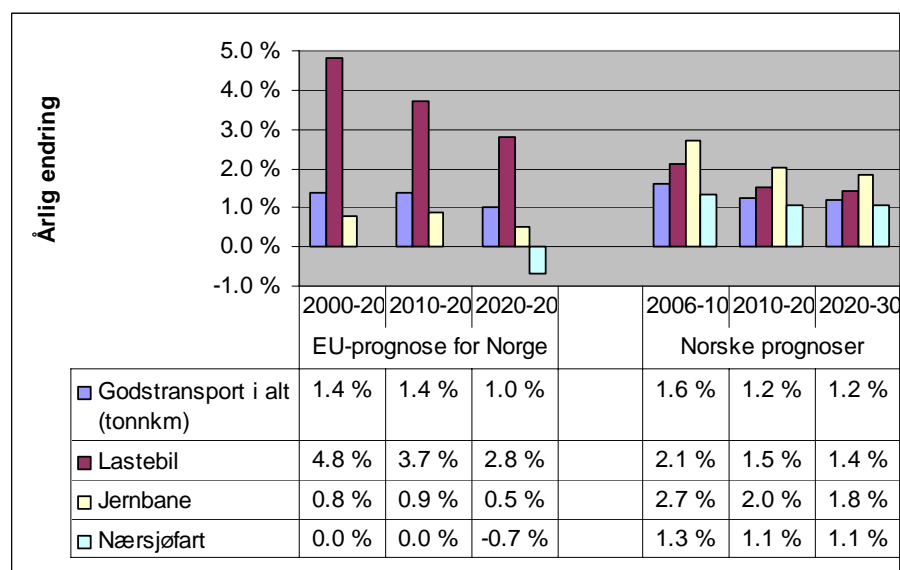
TØI-rapport 923/2007

Den svenske prognosen er høyere enn den norske prognosen for totalt persontransportarbeid og for de fleste transportmidler. Unntaket er båt, som svenskene ikke har prognose for, og buss. Det er særlig de korte kollektivreisene som er vesentlig høyere i den svenske prognosen enn i den norske.

Godstransport

En sammenlikning av godstransportprognosen for Norge og den som EU har utarbeidet for Norge framgår av figur S.3.

Figur S3. Sammenlikning av prognoser for godstransportarbeid, hhv EU-prognoser for Norge og nasjonale prognoser for Norge.

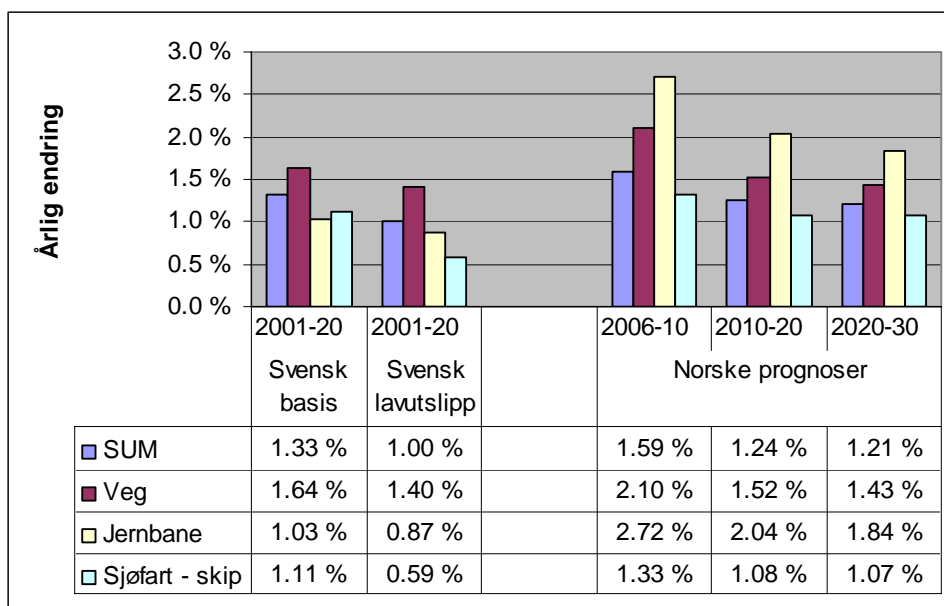


TØI-rapport 923/2007

Figur S.3 viser at prognosen for totalt transportbehov er høyere i den nasjonale prognosen enn i EUs prognose på kort og lang sikt. Fra 2010-2020 er EU-prognosen noe høyere. Det er imidlertid et vesentlig skille mellom forventet utvikling i transportmiddelspesifikt transportarbeid i de to prognosene, der EUs prognose for Norge har en veldig høy forventet vekst i transportarbeidet på veg, mens den nasjonale prognosen har høyest forventet vekst for jernbanetransport. I EUs prognose for Norge er det ikke forventet positiv vekst for sjøtransport, mens det i den nasjonale prognosen er forventet en utvikling i sjøtransport som er på linje med utviklingen for vegtransport. En ting som framkommer, er at den høye forventede veksten for vegtransport i EUs prognose ikke bidrar vesentlig til utvikling i totalt transportarbeid. Grovt regnet bidrar veksten i transportarbeid på veg til mindre enn 30% av veksten i totalt transportarbeid. Dette illustrerer at det i EUs prognose for Norge inngår en vesentlig grad av utenrikstransport, mens i det i den nasjonale prognosen kun inngår den del av transportarbeidet som er utført på norsk område.

En sammenlikning av den nasjonale prognosen for transportarbeid med prognoser som er utarbeidet i Sverige, framgår av figur S.4.

Figur S4. Sammenlikning av prognoser for godstransportarbeid, hhv svenske og norske nasjonale prognoser



TØI-rapport 923/2007

Figur S.4 viser at den nasjonale prognosen for totalt transportarbeid er noe høyere enn den svenske prognosen. De transportmiddelspesifikke prognosene for transportarbeidet er noe lavere for lastebil i den nasjonale prognosen, mens den er noe høyere for skip. For jernbanetransport er den nasjonale prognosen vesentlig høyere enn den svenske.