

Upptäckta fel och rättningar i Trafikverkets basprognoser 2024

Inledning

I samband med framtagandeprocessen av Trafikverkets Basprognoser som publicerades den 2 april 2024 genomfördes ett valideringsarbete av Trafikverket där såväl Trafikverkets Regioner som Trafikverkets avdelning Expertcenter deltog.

Valideringsarbete av godstransportprognosen och persontrafikprognosen har utförts parallellt.

Valideringsarbetet av godstransportprognosen syftade bland annat till att se över Samgods Basprognos-scenario, inklusive disaggregerade underlag, för nulägesåret 2019, såväl som för prognosåret 2045, för att hitta eventuella fel, fel som sedermera kunde åtgärdas till de prognoser som publicerades. Då Basprognoserna omfattar hela riket så har det inte varit möjligt att detaljgranska all indata i form av kodning etc. innan publicering, varför en del fel kan uppdagas även efter den 2 april 2024.

Valideringsarbetet av persontrafikprognosen har gjorts i flera steg, där Trafikverkets regioner ansvarat för att validera persontrafikprognoserna för nulägesåret 2019 och prognosåret 2045 på lokal nivå. Även om noggranna kontroller gjorts i flera omgångar så är det även på personsidan så har det uppdagats vissa avvikelser och brister sent i processen, och dessa fel beskrivs i denna rapport. Det är troligt att ytterligare avvikelser upptäcks efter 2 april 2024, och detta dokument kompletteras därför löpande.

Syfte

Detta dokument syftar till att beskriva uppdagade fel av allvarigare eller mer omfattande karaktär som har framkommit efter det att Basprognoserna publicerades den 2 april 2024. Detta för att samtliga modellanvändare ska kunna ta hänsyn till eller åtgärda dem vid modelltillämpningar som exempelvis objektsanalyser.

Vid upptäckt av felaktighet/brist i en nät-/linjekodning så ska man rapportera till Trafikverket i vilket projekt som upptäckten gjordes, en beskrivning av vad felet består i. Trafikverket återkommer efter hantering med förslag på åtgärd.

Avgränsningar

För att inte arbetet med att ajourhålla detta dokument ska bli orimligt omfattande, samt att dess innehåll och struktur ska bli alltför överskådligt, görs en avgränsning kring vilka fel som beskrivs. Dokumentet innehåller därför enbart fel av mer allvarlig eller omfattande karaktär som bedöms vara viktiga att informera om för en bredare ”modelltillämpningsmassa”. Det är Trafikverket som fattar beslut om vilka fel som bedöms vara av den typen att de ska beskrivas i det här dokumentet. Däremot står det alla modellanvändare fritt att komma med tips och förslag på fel som bör innefattas i dokumentet (gärna med eventuella tillhörande korrigeringsfiler). Trafikverket rekommenderar att även fel av mindre art, och som av den anledningen kanske inte är aktuella att beskrivas i den här PM:n, rapporteras in för att eventuellt kunna införas i nästkommande version av Basprognoserna. Inrapportering av fel till Trafikverket beskrivs i avsnitt 7 Lathund – Rapportering av felaktighet/brist.

Strukturen i detta dokument följer denna förteckning:

Dokumentstruktur

Inledning.....	1
Syfte.....	1
Avgränsningar.....	2
1 Nationell prognos: Samgods.....	3
2 Disaggregerad prognos järnväg: Bangods.....	3
3 Disaggregerad prognos väg: Trafikutvecklingstal lastbil till Sampers/Samkalk och EVA 4	
4 Disaggregerad prognos sjöfart: lastade/lossade volymer TEN Tec.....	4
5 Persontågstrafikering i persontrafikprognos 2024.....	4
6 Kodning av övrigt utbud i persontrafikprognos 2024.....	4
7 Lathund – Rapportering av felaktighet/brist.....	5

1 Nationell prognos: Samgods

Kvarvarande bugg gällande låsta flöden orsakade krascher i december alldeles innan slutleveransen av Samgodsresultatet. Det visade sig att modellen har en maxnivå för låsta flöden som ligger på bara 5 st. Ett låst järnvägsflöde (malm Kiruna-Boden pga nyindustrialisering) fick inte plats och saknas därför i 2045-prognosen. Konsekvenserna av detta är inte så stora, det mesta av det aktuella flödet går ändå på järnväg.

2 Disaggregerad prognos järnväg: Bangods

Operatören Abecede:s tågtransporter av malm har klassats som systemtåg istället för malmtåg, både i 2019 och 2045 (påverkar ej totalt tågantal eller volym i Bangods, bara tidstilläggen i TTA).

Tågtransporterna av kopparmalm mellan Gällivare och Skellefteå har fått ökad vagnvikt (påverkar trafikeringen marginellt med enstaka tåg per dygn på aktuella banor). Skall istället tillämpas för vissa vagnslasttåg mellan Boden-Luleå-Ånge.

Vissa kvarvarande variationer av tågantal och volymer längs transportsträckan för vissa tågnummer i LUPP-underlaget från PLes (liten påverkan).

Norra regionen har sett över sitt underlag till fördelning av godstågstrafikeringen längs kusten respektive inlandet, som har gått in i Basprognosen för 2045. I nuvarande basprognos är kapacitetsutnyttjandet på Botniabanan över 80%. Även Norrbotniabanan får ett utnyttjande över 60% på flera sträckor. Det kan ifrågasättas om så pass många vagnslast och kombitåg kommer välja Norrbotniabanan, Botniabanan och Ostkustbanan och riskera långa väntetider samtidigt som Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland har jämförelsevis lågt kapacitetsutnyttjande. Det råder även osäkerhet huruvida det kommer finnas tillräckligt med spår i Luleå för att genomföra all rangering av vagnslasttåg som krävs där. I dimensioneringsanalyser i detta berörda område är det därför viktigt att kontrollera godstågstrafikeringen i prognosen, och att vid behov göra justeringar i den.

Se detaljerad information per tågnummer i PM ”Omledning av godståg i basår 2019”; TRV Norra regionen. 2023-11-17.

P.g.a. en fellänkning i beräkningen av förändrade vagnvikter så ligger tågantal och volymer på en något för hög nivå för de tåg som fått högre vagnvikt. Totalt

Skapat av
Anna Enström och Petter Wikström,
PLep

Dokumentdatum
2024-05-14

sett är påverkan liten: Transportarbetet ligger ca +1.4% över vad det borde, och trafikarbetet +0.9%. Lokalt kan förstås avvikelsen vara större.

3 Disaggregerad prognos väg: Trafikutvecklingstal lastbil till Sampers/Samkalk och EVA

Inget att rapportera

4 Disaggregerad prognos sjöfart: lastade/lossade volymer TEN Tec

Inget att rapportera

5 Persontågstrafikering i persontrafikprognos 2024

Prognostidtabellen innehåller färre persontåg på sträckan Hallsberg-Örebro i prognosår 2045 än i dagsläget, vilket beror på ett misstag i specifikationen av persontågstrafikeringen.

Trafikeringen med Öresundståg är inte komplett kodad. I modellens trafikering har alla tåg mellan Sverige och Danmark Köpenhamn C som slutstation, medan tågen enligt verklig tidtabell fortsätter norrut i Köpenhamn och då även trafikerar stationerna Nørreport och Østerport.

6 Kodning av övrigt utbud i persontrafikprognos 2024

Ombyggnation av Rotebroleden saknas i nulägesnätet (öppnade för trafik under 2019).

Anslutning till långväga flygtrafiklinjer från Kastrup saknas från Skåne. I dagsläget finns inga modes som används i utläggningen med på de länkar som kopplar Själland och Skåne i långväga flygscenariot.

Kodningen av Köpenhamns tunnelbana är inkomplett både i nulägesåret 2019 och prognosåret 2045. Linje 3, som öppnade i september 2019 saknas i kodningen för basår 2019, och både linje 3 och 4 (som planeras öppna under 2024) saknas i prognosår 2045. Detta kommer åtgärdas till basprognos 2026.

Kommenterad [LP1]: Är vi säkra på att detta är ett fel och inte medvetet beslut för att få resor till och från Sturup?

Kommenterad [EAP2R1]: Har inte sett det dokumenterat som kalibreringsåtgärd någonstans..

Skapat av
Anna Enström och Petter Wikström,
PLep

Dokumentdatum
2024-05-14

I februari 2024 upptäcktes att betalstationer för trängselskatt i Göteborg inte var kodade på ett konsistent i prognosåret 2045 jämfört med 2019. Detta åtgärdades till den slutgiltiga versionen som släpptes 2 april 2024, vilket gör att resultaten i validerings-PM inte stämmer helt och håller med den version som släpptes 2 april. Konsekvenserna av denna rättning beskrivs i en bilaga till rapporten *Validering av persontrafikprognos 2024, Västmodellen* (Trafikverket 2024).

Kollektivtrafiktaxorna i Skånemodellen, nulägesåret 2019, är inte desamma som i prognosåret 2045. I taxematiserna för 2045 ingår vissa rättningar som även var tänkta att tas med i nuläget, men av någon anledning kom dessa rättningar inte med. Detta kommer åtgärdas i en kommande version av Skånemodellen för 2019.

Kommenterad [SSP3]: Är detta något som redan är fixat?

När jag skapade en ny pdf tog jag bort denna text.

7 Lathund – Rapportering av felaktighet/brist

När man arbetar i olika projekt/tillämpningar kan man ibland upptäcka felaktigheter eller brister i prognosunderlaget. För att utveckla och underhålla kvalitén gällande prognosunderlag, är det av största vikt att användare återkopplar och rapporterar dessa fel/brister till Trafikverket så att åtgärder för att korrigera dessa kan introduceras i framtida versioner.

Vid upptäckt av felaktighet/brist i en nät-/linjekodning så ska man rapportera till Trafikverket i vilket projekt som upptäckten gjordes, en beskrivning av vad felet består i. Trafikverket återkommer efter hantering med förslag på åtgärd. Kontakta i sådana fall aktuell beställare på Trafikverkets regioner, eller skriv direkt till Expertcenter på planeratransportsystemet@trafikverket.se.

Skapat av
Anna Enström och Petter Wikström,
PLep

Dokumentdatum
2024-05-14

Dokumentegenskaper: Skapat av Anna Enström och Petter Wikström, PLep Ärendenummer TRV 2021/7267, Dokumentdatum 2024-05-14, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.