Skapat av
Petter Wikström, Anna Enström, Miriam Brill, PLtt
Dokumentdatum
2026-05-04
Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Ärendenummer
TRV 2024/132623

Upptäckta brister och rättningar i Trafikverkets basprognoser 2026

Inledning

I samband med framtagandeprocessen av Trafikverkets Basprognoser som publicerades den 4 maj 2026 genomfördes ett valideringsarbete av Trafikverket där såväl Trafikverkets Regioner som Trafikverkets nationella avdelning Transportsystemutveckling deltog.

Valideringsarbetet av godstransportprognosen och persontrafikprognosen har utförts parallellt.

Valideringsarbetet av godstransportprognosen syftade till att granska godstransportprognosenför nulägesåret 2019, respektive prognosåret 2045, inklusive disaggregerade underlag. Då basprognoserna omfattar hela riket så har det inte varit möjligt med detaljgranskning i alla delar innan publicering, varför en del eventuella brister kan komma att uppdagas i efterhand.

Valideringsarbetet av persontrafikprognosen har gjorts i flera steg, där Trafikverkets regioner varit delaktiga i att validera persontrafikprognoserna för nulägesåret 2019 och prognosåret 2045 på lokal nivå. Även om noggranna kontroller gjorts i flera omgångar så har det uppdagats vissa avvikelser och brister sent i processen, och dessa fel beskrivs i denna rapport.

Detta dokument uppdateras löpande efter prognossläppet den 4 maj 2026.

Syfte

Detta dokument syftar till att beskriva uppdagade avvikelser som har framkommit efter det att basprognoserna publicerades den 4 maj 2026, samt fel som upptäcktes sent i framtagandeprocessen och därför inte var möjliga att åtgärda. Detta för att 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, och 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 oöverskådlig, 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 kapitel 5, Lathund – Rapportering av felaktighet/brist.

Strukturen i detta dokument följer denna förteckning:

Dokumentstruktur

1 Tågtrafikeringen för basåret 2019 4
1.1 Olika maximal kolonneffekt i basår och prognosår 4
2 Tågtrafikeringen för prognosåret 2045 4
2.1 Felaktig sträckning för linje 10002 Oslo-Österport vid Göteborg C 4
2.2 Linjedel L305 Vännäs-Hällnäs borde delas upp i två linjedelar 4
2.3 Osäkerheter kring pendeltåg Stockholm-Uppsala 5
2.4 Osäkerheter kring uppehållsmönster för linje 9501 Kalmar-Göteborg 5
2.5 Specialkodning Linköping-Tannefors 5
2.6 Brister i kodning av fordonstyper (modes) 5
3 Nationell prognos: Sampers 6
3.1 Annorlunda förutsättningar för spårvägstrafiken i Göteborg 6
3.2 Felaktiga trängselskattenivåer i Samm och Väst 7
3.3 Fel parameter i nyttofunktionen för ärende Besök och färdmedel Kollektivtrafik 8
3.4 Inkonsistent utveckling för lastbilar utan släp i Samm och Väst 8
3.5 Bugg i Emme version 25.01.00 9
3.6 Check PT lines och Check Car Network körs inte för UA 9
3.7 LongDist_Check_Inconsistency 9
4 Nationell prognos: Samgods 9
4.1 Ruttval Stålpendeln 9
4.2 Disaggregerad prognos järnväg: Bangods 10
4.3 Disaggregerad prognos väg: Trafikutvecklingstal lastbil till Sampers/Samkalk och EVA 10
4.4 Disaggregerad prognos sjöfart: lastade/lossade volymer TEN Tec 10
5 Lathund – Rapportering av felaktighet/brist 10

TMALL 0423 PM 3.0

1 Tågtrafikeringen för basåret 2019

Upptäckta brister i tågtrafikeringen för år 2019 kan påverka flera olika verktyg: Sampers, Samgods, Bangods och Bansek.

1.1 Olika maximal kolonneffekt i basår och prognosår

Maximal kolonneffekt i TTA har ändrats i prognosåret till basprognos 2026 (0.8→0.2). Dock har samma ändring missats för basåret.

Påverkan: Marginell påverkan för kapacitetsutnyttjandet på fyra linjedelar (L3802, L2302, L701, L4900) i basåret. Vilket i sin tur ger marginell påverkan på restider både för godstågen och persontågen i dessa stråk.

2 Tågtrafikeringen för prognosåret 2045

Upptäckta brister i tågtrafikeringen för år 2045 kan påverka flera olika verktyg: Sampers, Samgods, Bangods och Bansek.

2.1 Felaktig sträckning för linje 10002 Oslo-Österport vid Göteborg C

Linje 10002 Oslo-Österport är felaktigt kodad via Västlänken (L3000) söder om Göteborg C, då Västlänken i första hand är reserverad för regionaltrafik. Linjen ska istället gå på Göteborg C-Gubbero-Almedal (L4200+L3199).

Påverkan: Endast lokal effekt på linjedel L4200 Göteborg Central-Gubbero och L3199 Gubbero-Almedal. Kapacitetsutnyttjandet ökar med 2 procentenheter på dessa två linjedelar. Marginell påverkan på restiden för persontågen och antal tillgängliga godståg till Samgods. Om analysområdet innefattar Göteborg C-Gubbero-Almedal bör rättningen av linje 10002 Oslo-Österport genomföras.

2.2 Linjedel L305 Vännäs-Hällnäs borde delas upp i två linjedelar

Linjedel L305 Vännäs-Hällnäs är en lång linjedel där dimensionerande sträckan är mellan Vindeln-Hällnäs. Dock så är det flera persontåg (12 tåg per riktning och dag) som inte går längre än till Vindeln. Detta göra att linjedelen blir missvisande och borde delas upp i två linjedelar.

Påverkan: Enligt nuvarande kodning får linjedel 305 endast 8 persontåg/dag (Vindeln-Hällnäs), men där det är maximalt 32 persontåg/dag som passerar en del av linjedelen (söder om Vindeln). Vid analyser i området behöver linjedelsindelningen ses över.

TMALL 0423 PM 3.0

2.3 Osäkerheter kring pendeltåg Stockholm-Uppsala

Antal pendeltåg mellan Stockholm och Uppsala har minskat mellan basprognos 2024 och 2026. Det beror på att det råder osäkerhet kring framtidens pendeltågstrafik.

Påverkan: Vid analyser av stråket Stockholm – Uppsala behöver användaren vara uppmärksam på att trafikeringen kan påverkar resultat av analyser. Det kan därför vara önskvärt att testa olika trafikeringsalternativ.

2.4 Osäkerheter kring uppehållsmönster för linje 9501 Kalmar-Göteborg

Uppehållsmönstret för linje 9501 Kalmar-Göteborg är annorlunda i basprognosen gentemot vad som har använts i projektet för ny järnväg Göteborg-Borås. I basprognosen gör linjen uppehåll vid Mölndal, medan i projektet är det inget uppehåll i Mölndal.

Påverkan: Vid analyser av stråket Göteborg - Borås behöver användaren vara uppmärksam på att trafikeringen kan påverka resultaten. Det kan därför vara önskvärt att testa olika trafikeringsalternativ och uppehållsmönster.

2.5 Specialkodning Linköping-Tannefors

För att fånga resandet bättre i modellen så har en specialkodning gjorts för linje 8301 Linköping-Västervik och linje 8401 Linköping-Kalmar. Egentligen ska tågen bara gå till/från Tannefors, där resenärerna ska byta till buss till Linköping C. Men då bussens och tågens avgångs- och ankomsttider är tänkta att vara passade med varandra så modelleras detta bäst genom att förlänga tåget till Linköping, med extra uppehållstid i Tannefors för att representera väntetiden.

Påverkan: Prognosresultatet förväntas vara bättre kring Tannefors och Linköping. Dock bör man vara extra uppmärksam med resandet till/från dessa stationer vid analyser i området.

2.6 Brister i kodning av fordonstyper (modes)

Vilken fordonstyp (*mode*) som sätts på ett tåg spelar roll för hur det hanteras i Sampers och Samkalk. Framförallt gäller det *mode k* (snabbtåg) som i modellerna bara är tillåtet att använda för långväga resor. Även fast det är ett snabbtåg (*mode k*) i modellen så kan det vara så att tåget i verkligheten är tänkt att användas även för regionala resor (t.ex. till och från arbetet).

Påverkan: Användaren behöver vara uppmärksam på tåglinjer som är kodade som *mode k*, och se om det eventuellt behöver justeras för att

TMALL 0423 PM 3.0

representera verkligheten bättre. En total översyn av fordonstyper (modes) planeras att göras till basprognos 2028.

3 Nationell prognos: Sampers

Utöver de brister i tågtrafikeringen som listas i kapitel 1 och 2 finns även andra avvikelser som upptäckts i indata till persontrafikprognosen. För varje brist listas vilken påverkan den har på analyser av olika slag. Rättningar i själva verktyget finns att läsa om i separat releaseinformation på Sampers - Bransch.

3.1 Annorlunda förutsättningar för spårvägstrafiken i Göteborg

Den spårvägstrafik som är inkodad i Göteborg i persontrafikprognosen för år 2045 stämmer inte helt med de senast beslutade planerna, då den baseras på ett underlag som Trafikverket fick från Göteborgs stad i september 2025. På följande sätt skiljer sig de senast beslutade planerna från spårvägstrafiken som är inkodad i basprognosen:

- Linje 2 delas i 2 linjer (denna linje delades i december 2025 upp i dessa två linjer, men med lite andra rutter).
    - 2 Högsbotorp-Brunnsbo, via Lindholmsförbindelsen
    - 12 Mölndal-Eriksberg
- Linje 8 återgår till dagens trafikering
- Linje 14 trafikerat mellan Östra sjukhuset-Eriksberg, via Lindholmsförbindelsen
- Linje 7 dras om och trafikerar genom Annedal
- Linje 11 och linje 9 har bytt körväg med varandra mellan Järntorget-Brunnsparken.
- Linjerna har dragits om i Frihamnen, så att inga linjer längre ska trafikera det som kallas för det ”Norra benet”.

Utöver detta är det troligt att ett antal spårvägshållplatser som i dagsläget har lågt resande kommer dras in, i och med att spårvägsnätet kommer trafikeras av längre vagnar och det inte bedöms motiverat att förlänga dessa hållplatser. Men det är ännu inte färdigutrett vilka hållplatser som kommer att påverkas av detta.

TMALL 0423 PM 3.0

Slutligen finns i basprognosens spårvägsnät en skev riktningsfördelning med avseende på antalet avgångar på vissa linjer, framför allt en av linjerna mot Angered.

Påverkan: De avvikelser som beskrivits avseende spårvägsnätet bedöms inte ha någon påverkan på prognosresultatet som helhet. Men den som vill använda basprognosen för att specifikt analysera spårvägsnätet i Göteborg bör ta hänsyn till de senast fattade besluten. Det rekommenderas då att ta en dialog med Västtrafik och Göteborgs stad för att säkerställa att förutsättningarna blir korrekta.

3.2 Felaktiga trängselskattenivåer i Samm och Väst

Efter leverans till Bansek och EVA (enligt version *260223_v01*) upptäcktes att trängselskattenivåerna i Samm och Väst inte var uppdaterade enligt överenskommen metod till basprognos 2026, både i basåret och prognosåret. Dessa brister är rättade i den version av basprognosen som släpptes 4 maj 2026.

I Väst var nivån för eftermiddagen 17.94 kr istället för 20.57 kr, både i basåret och prognosåret.

I Samm hade nivåerna missats att uppdaterats för prognosåret och maxtaxa per dag för både basår och prognosår.

Tabell 1. Trängselskattenivåer i Samm.

Tidsperiod	Innerstaden BP24	Innerstaden BP26	Essingeleden BP24	Essingeleden BP26
FM	36.69	37.88	22.39	16.70
LT	11.18	11.54	11.18	9.95
EM	36.69	32.94	22.39	14.88
NT	0.00	0.00	0.00	0.00

Påverkan: Detta har en liten påverkan. För Väst är påverkan enbart för bilflöden (ÅMD), eftersom eftermiddagsutbudet inte kommer med i efterfrågemodellen. För Samm påverkas alla färdmedel, men i en liten utsträckning. Bristen är rättad i version *260504_v01* i Sampers, men underlag som har levererats till Bansek och EVA utgår från version *260223_v01*. Detta bedöms ha försumbar betydelse för Bansek och EVA.

TMALL 0423 PM 3.0

3.3 Fel parameter i nyttofunktionen för ärende Besök och färdmedel Kollektivtrafik

I Emme Agent modellpaket upptäcktes att parametern *PT_Imp_Li* (impedans med kollektivtrafik, linjär) hade fel värde och parametern *PT_Imp_Lo* (impedans med kollektivtrafik, logaritm) var med men ska egentligen inte vara med för ärende *Besök* och färdmedel *Kollektivtrafik* (modellsteg *MDV_Bes_tour* och *MDV_Bes_K*).

Påverkan: Efterfrågemodellen har kalibrerats med felaktigt värde så att resultatet för basåret stämmer ändå på aggregerad nivå. Detta ger en påverkan för prognosåret men det har vi inte kunnat bedöma. Parametervärdena kommer rättas i basprognos 2028.

3.4 Inkonsistent utveckling för lastbilar utan släp i Samm och Väst

De fasta matriser som beskriver resor som görs av lastbilar utan släp (LBU) förhåller sig inte storleksmässigt till varandra på det sätt som är tänkt mellan basår och prognosår. Det innebär att om man jämför LBU-flöden i basåret med motsvarande flöden i prognosåret så kan utvecklingen i vissa län avvika mot det förväntade. Avvikelsen gäller LBU i Samm- respektive Väst-modellerna. Övriga regionala modeller är inte påverkade.

Inkonsistensen beror på att basårsmatriserna för LBU kalibrerades om inför framtagandet av Basprognos 2026 i Samm och Väst. När sedan motsvarande matriser skulle tas fram för prognosåret utgick man av misstag från matriserna från Basprognos 2024 istället för att ta hänsyn till den omkalibrering som gjorts i basåret. Det innebär att utvecklingen av LBU inte helt stämmer mot den utvecklingstakt som hämtas från godsprognosen.

Påverkan: Inkonsistensen innebär framför allt att utvecklingstakten av LBU-flöden på enskilda länkar blir felaktig. Detta kan t.ex. noteras på E18 genom Värmland där LBU-flödet till och med minskar mellan 2019 och 2045, trots att lastbilstrafiken i Värmlands län enligt godsprognosen ska öka med 30 procent. Om man i ett analyssammanhang behöver ta fram LBU-flöden för prognosåret bör man använda uppräknade basårsflöden istället för att använda utvecklingstakten på länknivå från Sampers. I Samkalk finns en risk att LBU-nyttor över- eller underskattas i analyser av vägobjekt, därför är det särskilt viktigt att göra en validering av vägtrafikflödena både i basår och prognosår och vid behov göra korrigeringar.

Inkonsistensen kommer korrigeras senast till Basprognos 2028.

TMALL 0423 PM 3.0

3.5 Bugg i Emme version 25.01.00

Vid publiceringen fanns en bugg i OpenPaths Emme version 25.01.00 vilket innebär att det inte fungerar att ta fram en ny syntetiserad befolkning.
Nu finns en rättad version, version 25.01.01.27, som ligger på Sampers ftp att ladda ner om behov finns att syntetisera på nytt. För att göra det på Trafikverkets citrix kontaktas förvaltningen för tillgång av en maskin med uppdaterad version.

Påverkan: Det går inte att ta fram ny syntetisering utan att ladda ner och köra den uppdaterade versionen, alternativt kontakta Sampers förvaltning för att få tillgång till citrix med uppdaterad Emmeversion.

3.6 Check PT lines och Check Car Network körs inte för UA

Vid exekvering av Main flow körs inte check Check PT lines och Check Car Network för UA.
Nu finns en rättad version på R: och på Sampers ftp.

Påverkan: Kontroll av kollinjer och vägnät görs endast för JA.

3.7 LongDist_Check_Inconsistency

Flowet för att kontrollera inkonsistens mellan Sampers och Samkalk har på ett ställe fått fel matrisnamn så flowet avbryts efter en stund. Detta har rättats och en uppdaterad version av LongDist_Check_Inconsistency har lagts upp på R: och på Sampers ftp.

Påverkan: Flowet LongDist_Check_Inconsistency går ej att köra

4 Nationell prognos: Samgods

Utöver de brister i tågtrafikeringen som listas i kapitel 1 och 2 finns även nedanstående avvikelser i indata till godstrafikprognosen.

4.1 Ruttval Stålpendeln

I Samgods 2045-scenario i basprognos 2026 går systemtransporten av stål mellan Luleå och Borlänge längs Norrlandskusten till Söderhamn och sedan via Kilafors-Storvik-Falun till Borlänge. Det är samma ruttval som i Basprognos 2024.

Ruttvalet i Bangods skiljer sig däremot från Samgods i basprognos 2026, genom att stålet här viker av från Norrlandskusten i Västeraspby och sedan går via Långsele och vidare längs Norra Stambanan ned till Borlänge. Ett test av att ändra till samma rutt i Samgods gav stora ökningar av transportarbetet på järnväg. Orsaken var att kapacitet frigjordes längs kusten, som ledde till en

överflyttning här av metaller och även trävaror. Bara en liten del av ökningen utgjordes av den längre transportsträckan för Stålpendeln. Totalt ökade varugruppen metaller med 56% istället för som tidigare 33%. Trävaror ökade med 14% istället för 6%.

Samgodsresultaten för järnväg används bland annat för att ta fram branschtillväxter för godstrafiken i Bangods/TTA. I Bangods/TTA utgörs transporter av metallvaror till stor del av stål mellan Luleå-Borlänge-Oxelösund. Att lägga in en ökning på 56% på dessa volymer i Bangods/TTA skulle innebära en överskattning. Detta eftersom största delen av ökningen av metallvaror i Samgods beror på överflyttade volymer till andra stråk.

Ovanstående stämdes av med berörda regioner (norra+mellersta), och enheten för samhällsekonomi, som inte hade några invändningar mot förslaget att bibehålla ruttvalet för Stålpendeln i Samgods 2045-scenario. cPLtt beslutade därefter i enlighet med detta 2025-11-14.

4.2 Disaggregerad prognos järnväg: Bangods

Utöver de brister i tågtrafikeringen som listas i kapitel 1 och 2, har inga fler brister upptäckts i Bangods.

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

Inga brister upptäckta ännu.

4.4 Disaggregerad prognos sjöfart: lastade/lossade volymer TEN Tec

Inga brister upptäcktaännu.

5 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 och en beskrivning av vad felet består i. Trafikverket återkommer efter intern hantering med förslag

TMALL 0423 PM 3.0

på åtgärd. Kontakta i sådana fall aktuell beställare på Trafikverkets regioner, eller skriv direkt till Trafikverket på planeratransportsystemet@trafikverket.se.

Dokumentegenskaper: *Skapat av Anna Enström* Ärendenummer *TRV 2024/132623*, Dokumentdatum *2026-05-04*, 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.