

PM Prognosernas roll i inriktningsunderlaget

Aktörer i främst norra Sverige har riktat kritik mot Trafikverkets bedömningar av den framtida utvecklingen i norra Sverige. Liknande frågor kan tänkas komma även från andra delar av landet. I denna pm beskrivs därför kort vilka prognoser som har använts i arbetet med inriktningsunderlaget och vilken roll de spelar för rapportens slutsatser och rekommendationer.

Kritiken i norra Sverige handlar om att det påstås att Trafikverket i inriktningsunderlaget

- gör bedömningen att sysselsättningen och befolkningen kommer att minska i norra Sverige
- gör bedömningen att produktionen från basnäringarna kommer att minska jämfört med tidigare prognos fram till 2040
- inte analyserar fastställandet av EU:s stomnät där exempelvis nya Ostkustbanan ingår.

Inriktningsunderlagets roll

Det mesta av kritiken verkar spegla en oro att de person- och godsprognoser som refereras i inriktningsunderlaget kommer att göra att investeringsobjekt i norra Sverige blir mindre samhällsekonomiskt lönsamma och därmed inte komma med i nationell plan.

Ett huvudsvår på detta är att inriktningsunderlaget är just en inriktning och inte innehåller några förslag på namngivna åtgärder eller satsningar. Ett syfte med inriktningsunderlaget är att ge ett underlag för fördelningen av de ekonomiska ramarna utveckling, vidmakthållande väg och vidmakthållande järnväg, utifrån en av regeringen angiven ekonomisk totalram. Ett annat syfte är att ge underlag för beslut om övergripande åtgärder inom och utanför planen som är avgörande för uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Inriktningsunderlaget innehåller därför inte några förslag på namngivna åtgärder eller satsningar. De prövas först i arbetet med ny nationell plan och länsplaner, vilket inleds efter Riksdagens behandling av den kommande infrastrukturpropositionen.

I inriktningsunderlaget används prognoserna för att måla upp en bild av vilka utmaningar som kommer att finnas i transportsystemet – för att kunna

Skapat av
Mattias Lundberg

Dokumentdatum
2024-01-29

avgöra hur de totala ramarna för olika satsningsområden bör se ut och vilka styrmedel som kan behövas. Däremot ska som sagt inte enskilda investeringsobjekt diskuteras i detta skede. Därför har det inte heller nu gjorts några nya nyttoberäkningar (vi har alltså inte uppdaterat de samlade effektbedömningarna per objekt).

Prognoser som använts i inriktningsunderlaget

Nya så kallade basprognoser görs normalt vart fjärde år (med mindre revideringar däremellan), och då för att vara så aktuella som möjligt när åtgärdsplaneringen (arbetet med nationell plan och länsplaner) inleds. Nya basprognoser kommer därför att publiceras i april. De prognoser som presenteras i rapporten utgår från de nuvarande basprognoserna, publicerade våren 2020, med smärre uppdateringar sedan dess. Observera att person- och godsprognoserna görs med två olika verktyg och också hämtar indata från delvis olika källor – se nästa rubrik.

För godstrafik beskrivs både den gällande basprognosen och preliminära resultat från den kommande basprognosen. Generellt, på nationell nivå, visar den preliminära godsprognosen indikerar en lägre transportarbetestillväxt, mera enligt historisk trend, än den nu gällande basprognosen. Det beror huvudsakligen på att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare, att varuvärdena (godsets värde i kronor per ton) antas öka snabbare (varuvärden används för att omvandla ekonomi i kronor till transporterade antal ton), samt att importen av oljeprodukter antas minska väsentligt till följd av klimatpolitiska åtgärder. För Norr- och Västerbotten är däremot prognosen för godstransporter ungefär lika hög som förut. Orsaken är industrisatsningarna med den förväntade högre tillväxt de leder till.

Någon ny basprognos för persontrafik finns ännu inte, utan den presenteras i april 2024.

Trafikverkets basprognos är avsedd att användas för nationella analyser. I vissa fall används också lokalt motiverade prognoser, t.ex. för att användas för känslighetsanalyser eller när omständigheter har förändrats väsentligt efter att basprognosen gjordes. Ett exempel på det är att Trafikverket har gjort en så kallad tilläggsprognos som låg till grund för ett regeringsuppdrag om att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (redovisades i sept 2023).

Befolkning och sysselsättning som ligger till grund för prognoserna

Den befolkning som ligger till grund för persontrafikprognosen från 2020 bygger på SCB:s befolkningsframskrivning från 2018 medan sysselsättningen bygger Konjunkturinstitutets referensscenario från 2018. För Norr- och Västerbotten visar den en liten minskning av sysselsättning från 2017–2040 medan befolkningen ökar något för Västerbotten men minskar för Norrbotten. Observera dock att den prognosen är flera år gammal.

Godstrafikprognosen bygger på delvis andra typer av indata. Vad gäller den ekonomiska utvecklingen baseras gällande basprognos på Konjunkturinstitutets referensscenario från 2018, medan den preliminära nya prognosen bygger på deras referensscenario från 2022. Det nationella ekonomiska scenariot fördelas ut geografiskt bland annat med hjälp av sysselsättningsstatistik om antal anställda inom varuhanterande yrken per kommun.

I den regionala fördelningen för prognosåret finns det också en metodmässig skillnad mellan gällande godsbasprognos och den preliminära nya prognosen. Anledningen till denna skillnad är att man för den preliminära prognosen har valt att ta hänsyn till nyindustrialisering i form av etableringar av bl.a. stål- och batteritillverkning.

TEN-T och stråk

Slutligen har det riktats kritik mot att vi inte analyserar EU:s krav enligt TEN och att stråkeffekter inte behandlas. Vad gäller TEN-T är det dock en fråga som berörs i rapporten, men eftersom inriktningsunderlaget inte är en åtgärdsplanering så beskrivs inte hur vi anser att nätet bör byggas ut (alltså vilka investeringsobjekt som bör prioriteras). Om det är ett tillräckligt utförligt svar på frågorna i direktivet eller inte är nog en bedömningsfråga.

Vad gäller att beräkna samhällsnyttan av satsningar i vissa stråk så förs det resonemang om hur stora stråkeffekter kan vara generellt. Slutsatsen av resonemanget är att det inte går att generalisera utan är olika för varje objekt. Notera dock att det inte är i inriktningsplaneringen som enskilda objekt ska analyseras, utan att det görs i åtgärdsplaneringen.