

PM: SYNPUNKTER PÅ GODSTRANSPORTPROGNOS FÖR SJÖTRAFIK, BASPROGNOS 2020, REGION STOCKHOLM OCH REGION ÖST

Bakgrund

Trafikverket Region Öst och WSP har under januari/februari 2020 validerat Trafikverkets nationella prognos för godstrafik (basprognos 2020, version 2019-12-16), avseende de delar av prognosen som berör Region Stockholm. PM:et med synpunkter på den tidigare valideringen är daterat 2020-02-07 och har namnet "PM: synpunkter på godstransportprognos basår 2017 och prognosår 2040, basprognos 2020, Region Stockholm". Under april 2020 har Trafikverkets Expertcenter levererat en slutlig version för godsprognosen för basår 2017 och prognosår 2040.

Författare till detta PM är Moa Berglund och Sandra Samuelsson på WSP. Ansvariga på Trafikverket Region Öst är Matilda Lindkvist och Mattias Hedström.

Valideringsmaterialet från januari 2020 består av:

1. Järnvägstrafik:
 - a. Två Bansek-tabeller, en för basåret och en för prognosåret, med datum 2019-12-16 innehållande modellberäknad godstågstrafik per bandel, avseende antal tåg av olika typ per dygn och år, samt mängd transporterat gods i ton per år fördelat på varuslag.
 - b. Transportarbete per varugrupp för järnväg i tonkm för basår och prognosår enligt Samgods, samt tillhörande statistik för basåret.
2. Vägtrafik:
 - a. Flödeskarta över antal lastbilar per år i vägnätet för basår och prognosår enligt Samgods.
 - b. ÅDT för tungtrafik från <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>
 - c. Tillväxttal för lastbilstrafik mellan år 2017 och 2040.
3. Sjöfart:
 - a. Tabell över godsmängder i ton transporterat till och från olika hamnområden för basår och prognosår enligt Samgods, samt tillhörande statistik för basåret.
4. Som stöd till valideringen har även följande dokument fåtts:
 - a. *PM_Validering_G2017-2040_2019-12-16* som beskriver förutsättningar för prognosen.
 - b. *Förändrad trafikstruktur järnväg 2017-2040* som beskriver de antagande som gjorts för år 2040 angående omtrafikering av godståg som en följd av investeringarna i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. För region Öst samt Stockholm gäller det omledning av godståg som kommer från Södra Sverige, från Västra Stambanan till Nyköpingsbanan till prognosåret 2040.

Det nya materialet från april 2020 består av:

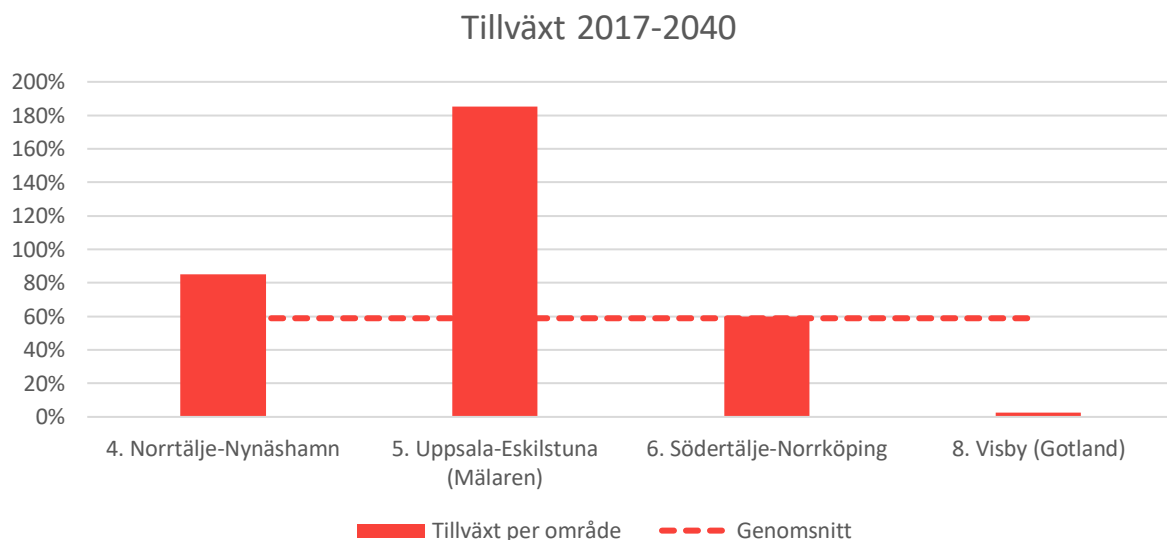
1. Järnvägstrafik:
 - a. En Bansek-tabell för prognosåret, med datum 2020-03-32 innehållande modellberäknad godstågstrafik per bandel, avseende antal tåg av olika typ per dygn och år, samt mängd transporterat gods i ton per år fördelat på varuslag.
 - b. Transportarbete per varugrupp för järnväg i tonkm för prognosår enligt Samgods
2. Vägtrafik:
 - a. Flödeskarta över antal lastbilar per år i vägnätet för basår och prognosår enligt Samgods.
 - b. ÅDT för tungtrafik från <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>
 - c. Tillväxttal för lastbilstrafik mellan år 2017 och 2040.
3. Sjöfart:
 - a. Tabell över godsmängder i ton transporterat till och från olika hamnområden för prognosår enligt Samgods.
 - b. Tabell över disaggregerade godsmängder i ton transporterat till och från olika hamnar för basår och prognosår enligt Samgods.

I detta PM redovisas valideringen av tillväxten mellan basåret och prognosåret för sjötrafik. Separat PM finns för väg- och järnvägstrafik.

Synpunkter på sjötrafiken

Godstrafik prognosår hamnprognos

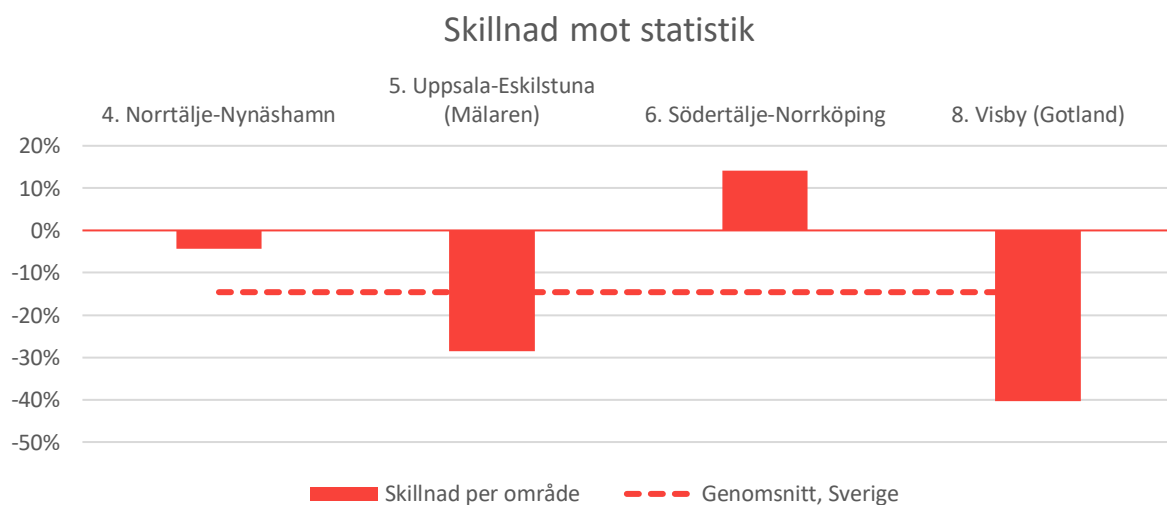
Resultat för de fyra hamnområden som är relevanta för Region Stockholm och Region Öst se i Figur 1.



Figur 1. Tillväxt mellan basår och prognosår för hamnområden i region Stockholm och Öst.

Det övergripande slutsatserna är:

- Hamnarna i Mälaren (område 5) får i prognosen en mycket högre tillväxt (+185% 2017–2040) jämfört med Sverige i genomsnitt (+59%).
- Hamnarna på Gotland får en mycket lägre tillväxt (+3%) än genomsnittet.



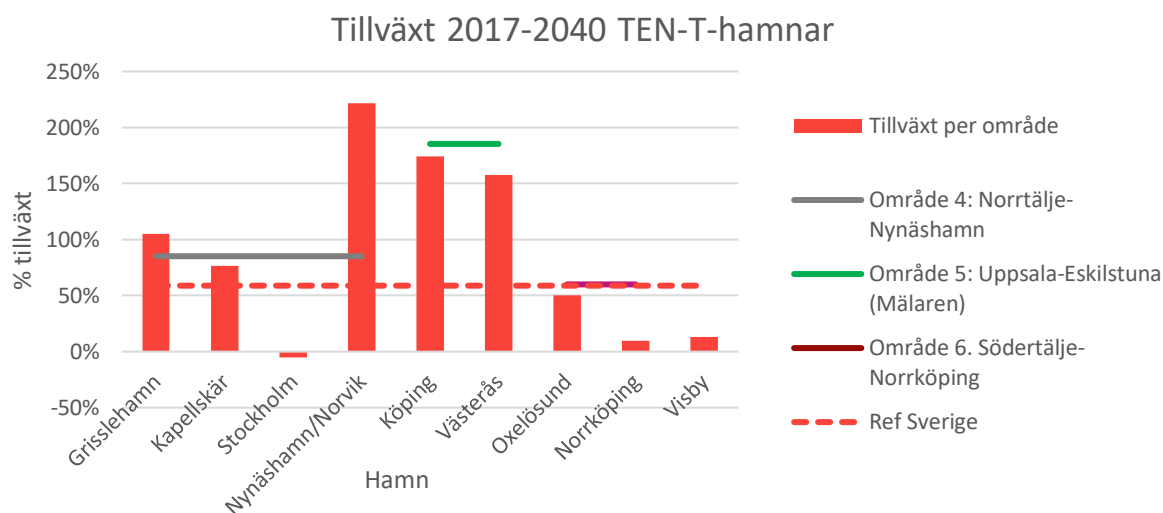
Figur 2. Skillnad mot statistik för hamnområden i region Stockholm och Öst.

Prognosen underskattar godshanteringen i hamnar med i genomsnitt 15% för hela Sverige, jämfört med statistik för 2017, se Figur 2. De absoluta nivåerna från prognosen ska heller inte användas, utan det är den relativa tillväxten 2017–2040 som är det viktiga resultatet från modellen. Det är dock ändå av intresse att se vilka hamnområden som överskattas respektive underskattas i modellen:

- Hanteringen i hamnarna på Gotland underskattas med 39% jämfört med statistik.
- Hanteringen i området Södertälje-Norrköping överskattas med 14%.

Disaggregering, TEN-T-hamnar

Resultat för utpekade TEN-T-hamnar som ligger i Region Stockholm och Region Öst se i Figur 3.



Figur 3. Tillväxt uppdelat på TEN-T-hamnar i region Stockholm och Öst.

De övergripande slutsatserna är:

- För TEN-T-hamnar ingående i område 4 (Norrtälje-Nynäshamn) varierar tillväxten mycket mellan hamnarna. Stockholm får en minskning i prognosen medan Nynäshamn/Norvik ökar kraftigt – det senare är rimligt med avseende på den nya hamnen som öppnar i Norvik.
- För område 6 (Södertälje-Norrköping) ökar hanteringen i TEN-T-hamnarna Oxelösund och Norrköping mindre än för området generellt (+51% respektive +10% jämfört med +60%).
- Visby hamn får en ökning på 13% vilket är mycket lägre än Sverige i genomsnitt (+59%), men ändå högre än genomsnittet för Gotland/område 8 (+3%). Detta innebär att Visby hamn tillskrivs nästan hela Gotlands ökning av hanterad godsmängd (82 av totalt 97 kton i ökning 2017–2040).