

# PM Validering Samgods BP23, prognosåret 2040

## Region Nord och Mitt

Följande PM är en validering av den uppdaterade Samgodsprognosen avseende år 2040. Denna uppdaterade prognos kallas BP23. Den nu gällande Samgodsprognosen, kallad BP20, avser även den år 2040, vilket möjliggör direkta jämförelser mellan de båda prognosversionerna.

Valideringen har utförts av M4Traffic (Joakim Swahn, [joakim.swahn@m4traffic.se](mailto:joakim.swahn@m4traffic.se) och Carlos Morán, [carlos.moran@m4traffic.se](mailto:carlos.moran@m4traffic.se)) på uppdrag av region Nord och Mitt (Simon Lindgren, [simon.lindgren@trafikverket.se](mailto:simon.lindgren@trafikverket.se), Hussein Alisson, [husein.alisson@trafikverket.se](mailto:husein.alisson@trafikverket.se) och Gustav Berglöf, [gustav.berglof@trafikverket.se](mailto:gustav.berglof@trafikverket.se)).

## Väg

I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på väg.

## Jämförelse mot Basprognos 2020

I tabellen nedan görs en jämförelse mot gällande Samgodsprognos (BP20).

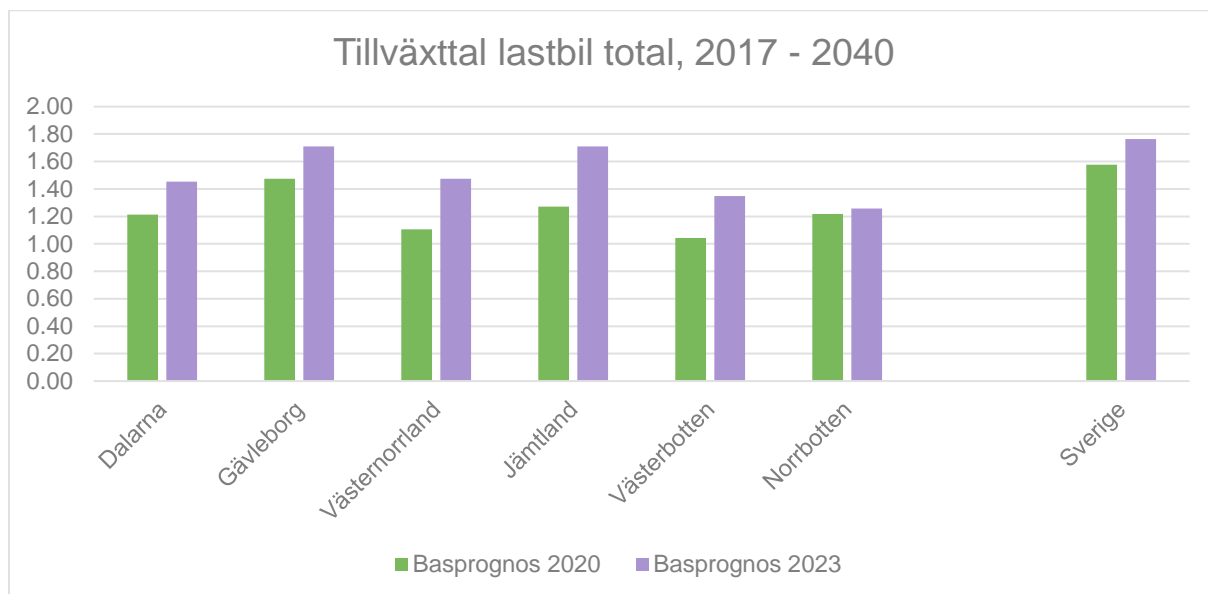
Tabell 1 Jämförelse mot Basprognos 2020, trafikvolymer väg

Mätpunkt	Antal lastbilar år 2040, BP20	Antal lastbilar år 2040, BP23	Skillnad	Procentuell skillnad
E4 Gävle	2 610	3 446	836	32%
E4 Sundsvall	2 257	2 983	726	32%
E4 Umeå	1 540	1 815	275	18%
E4 Luleå	1 069	1 200	131	12%
E10 Kiruna	892	593	-299	-34%
E12 Lycksele	111	110	-1	-1%
E14 Östersund	374	473	99	26%
E16 Falun-Borlänge	821	916	95	12%
E45 Sveg	441	308	-133	-30%

Antalet lastbilar ökar vid mätpunkterna ovan, utom för E10 Kiruna (Kiruna-Abisko) och för E45 Sveg (söder om Sveg), medan E12 har i stort sett oförändrade lastbilsvolymer vid Lycksele (Storuman – Lycksele). Störst förändring, i förhållande till BP20, ses för E10 samt E4 Sundsvall respektive Umeå.

## Jämförelse trafikillväxttal

I diagram och tabeller nedan jämförs trafikillväxtalen avseende godstrafiken mellan befintlig Samgodsprognos, BP20, med reviderad prognos, BP23.



Figur 1 Jämförelse av trafikillväxttal för länen i Region Nord och Region Mitt

Trafikillväxtalen ökar för samtliga län, men endast marginellt för Norrbotten. Störst skillnad är för Jämtland. I Tabell 2 nedan visas ovanstående figur i tabellform.

Tabell 2 Trafikillväxttal lastbil totalt, 2017–2040

Län	BP20	BP23	Skillnad
Dalarna	1,21	1,45	0,24
Gävleborg	1,48	1,71	0,23
Västernorrland	1,11	1,48	0,37
Jämtland	1,27	1,71	0,44
Västerbotten	1,04	1,35	0,31
Norrbotten	1,22	1,26	0,04

Diagrammet ovan i tabellform. Tillväxtalen 2017–2040 för lastbil totalt ökar mest för Jämtland, följt av Västernorrland. Genomsnittlig ökning för Sverige är 18 procentenheter. Minst skillnad mot BP22 för Norrbotten.

Tabell 3 Trafiktillväxttal lastbil totalt, 2017–2065

Län	BP20	BP23	Skillnad
Dalarna	1,05	1,26	0,21
Gävleborg	1,28	1,49	0,20
Västernorrland	0,96	1,28	0,32
Jämtland	1,11	1,49	0,38
Västerbotten	0,91	1,17	0,27
Norrbottn	1,06	1,09	0,04

För perioden 2017–2065 är tillväxttalen genomgående något lägre, men mönstret detsamma.

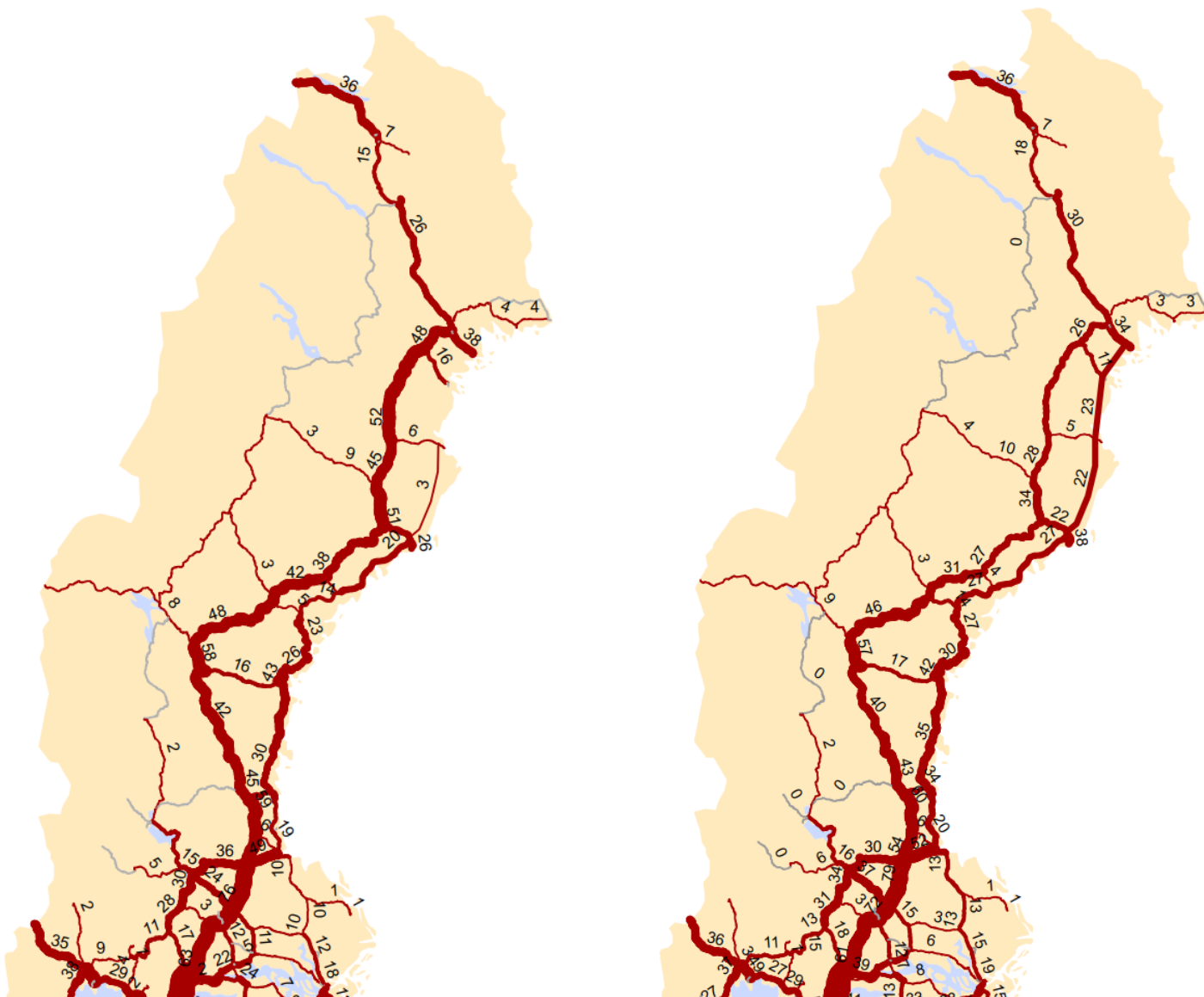
Varför inte Norrbotten ökar i samma takt som övriga län (jämfört med BP20) när stora industrietableringar väntas (i Norrbotten) är ett frågetecken. Med en växande befolkning torde antalet lastbilstransporter öka på ett liknande sätt som i Västerbotten, vari det också väntas flera industrisatsningar.

Ett annat län som sticker ut är Jämtland, med en stor skillnad jämfört med BP20. Vad detta beror på är oklart, om Jämtland t.ex. låg för lågt i BP20 och nu rättats till etc.? Kan det vara andelen tomkörningar som inte är korrekt kodade?

## Järnväg

I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på järnväg.

För järnvägen har ingen validering gjorts mot historisk utveckling, utan validering har gjorts mot nu gällande godsprognos BP20. Detta har gjorts både avseende antalet tåg per dygn respektive totala godsvolymer per år.

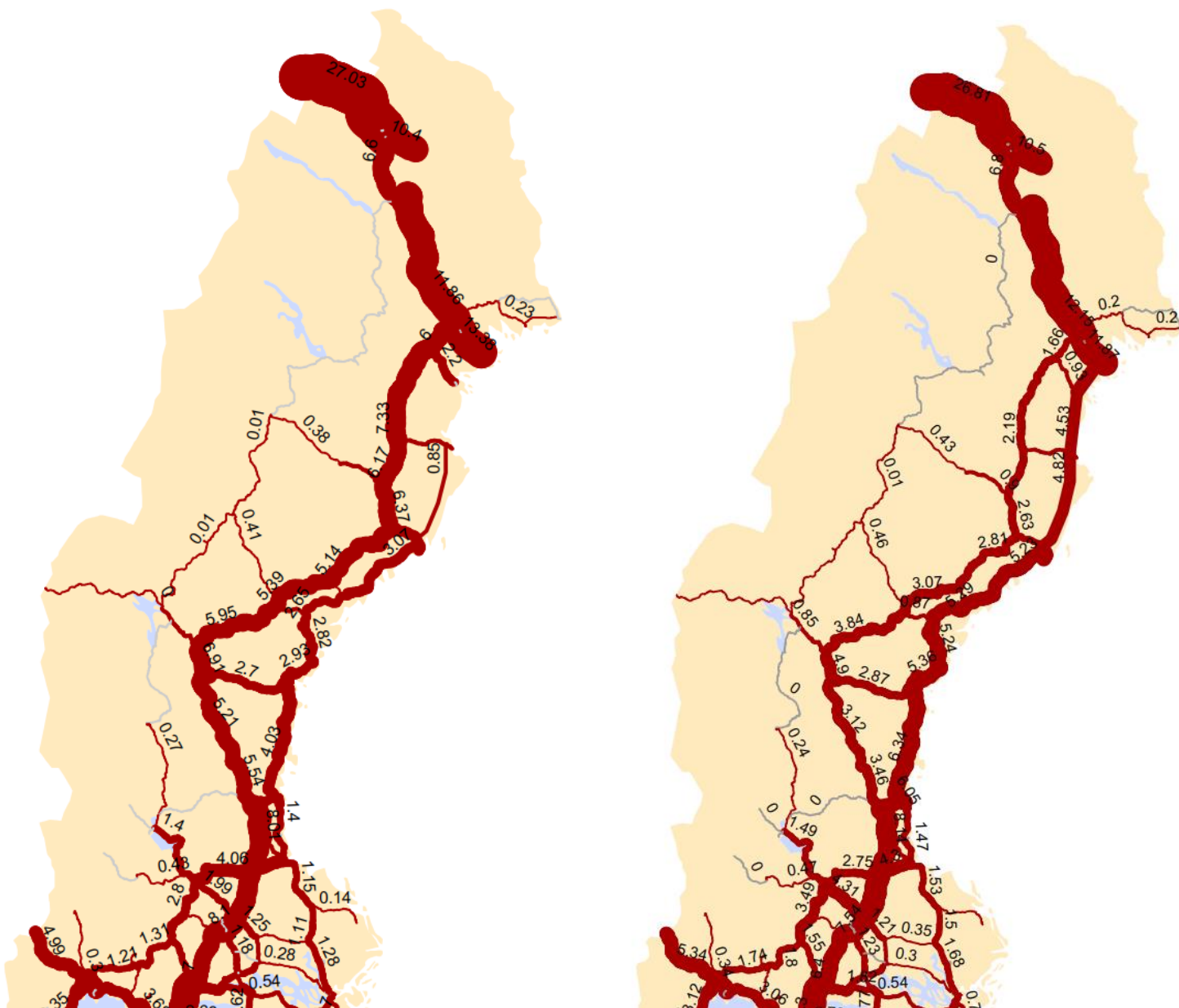


Figur 2 Antal tåg per dygn, Basprognos 2020 till vänster och Basprognos 2023 till höger

Största skillnaden mellan BP20 och BP23 är att i den senare finns hela Norrbotniabanan utbyggd upp till Luleå. I BP20 fanns bara sträckan upp till Skellefteå. Detta får till följd att tåg flyttar från Stambanan genom övre Norrland (SgöN) till Norrbotniabanan, och i förlängningen medför detta ökad trafik längs hela kusten söderut på Botniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan, även om skillnaderna blir mindre och mindre ju längre söderut man kommer.

På Malmbanans norra omlopp sker inga förändringar, däremot tillkommer tåg på det södra. Vad beror detta på? Är det malmtåg?

Antalet tåg på Mittbanan är i princip konstant, liksom majoriteten av övriga mindre tvärbananor. Antalet tåg på Bergslagsbanan ökar på de flesta delsträckor, men minskar mellan Storvik och Borlänge. Trafiken på Dalabanan (Avesta Krylbo – Borlänge) ökar kraftigt, från 24 till 37 tåg.



Figur 3 Jämförelse mot BP20, godsvolymer per år i miljoner ton. BP20 till vänster, BP23 till höger

Avseende prognosticerade godsvolymer ses tydligt hur det stora skiftet är minskningen på banorna i inlandet och ökningen på banorna längs kusten, vilket är helt naturligt med tanke på den kapacitetshöjning Norrbotniabanan och Botniabanan medför jämfört med SgöN samt Norra Stambanan. Även en ökning av malmvolymer till Boden noteras.

I övrigt är det små förändringar mellan de båda prognoserna, förutom för Dalabanan, där volymerna ökar kraftigt, från ca 1,99 kton till ca 4,31 kton. Vad detta beror på är oklart.

## Sjöfart

I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på sjöfart.

### Jämförelse mot historisk utveckling

I tabellen nedan ses en jämförelse mot den historiska utvecklingen avseende godsvolymer, dvs. vilka godsvolymer nås år 2040 givet att godsvolymererna från år 2017 hade fortsatt utvecklas i samma takt som för perioden 2009 – 2019. I den sista kolumnen görs även en jämförelse mot gällande Samgodsprognos (BP20). Redovisningen görs på hamnområdesnivå.

Tabell 4 Jämförelse mot historisk utveckling, hamnområden, 1000-tals ton

Hamnområde	Årlig utveckling 2009 – 2019	Godsvolymer år 2040, extrapolering	Godsvolymer år 2040, BP23	Godsvolymer år 2040, BP20
Haparanda - Skellefteå	1,013	14 423	16 261	ca 19 000
Umeå – Sundsvall	1,018	11 542	8 848	ca 10 000
Hudiksvall – Gävle	1,011	10 384	9 259	ca 13 000

För hamnområde Haparanda-Skellefteå har volymerna i BP23 sjunkit jämfört med BP20, och ligger närmare de beräknade volymerna med utgångspunkt från den historiska utvecklingen. För Umeå – Sundsvall ligger volymerna i BP23 lägre jämfört med både den trendmässiga framskrivningen av historisk utveckling som BP20. För hamnområde Hudiksvall – Gävle är prognosticerade volymer i BP23 lägre jämfört med den historiska framskrivningen, och även lägre jämfört med BP20.

Samtidigt är enskilda hamnar mer intressant att analysera, inte minst då det är för enskilda hamnar det tas fram samhällsekonomiska beslutsunderlag och samlade effektbedömningar. Dock har Expertcenter varit tydliga med att Samgods är en nationell modell som inte tar fram prognoser för enskilda hamnar, utan istället har ambitionen att hitta en överensstämmelse på hamnområdesnivå. Samtidigt tar ändå Samgods fram prognoser för Sveriges 25 s.k. TEN-T hamnar. I Tabell 5 nedan visas jämförelsen för de fyra TEN-T hamnar som återfinns inom region Nord och region Mitt.

Tabell 5 Godsvolymer (1000-tals ton) i TEN-T hamnar för BP20 resp. BP23

Hamn	BP20 (1000-tals ton)	BP23 (1000-tals ton)	Skillnad (1000-tals ton)
Luleå	13 895	11 128	-2 767
Umeå	3 437	2 630	-807
Sundsvall	3 293	2 648	-645
Gävle	9 661	8 053	-1 608

Samtliga TEN-T hamnar i Nord och Mitt prognosticeras få lägre godsvolymer jämfört med BP20. Vad detta beror på är oklart. Särskilt avseende Luleå sticker detta ut då basåret, efter påtalande från region Nord, reviderades och godsvolymererna ökade. Här borde volymerna öka istället för att minska.

## Sammanfattning

Överlag är de båda prognoserna BP23 och BP20 lika varandra, vilket även är att vänta då inga stora skillnader har introducerats.

Tydligast skillnader avseende väg är att tillväxttalen är mycket högre i Jämtland jämfört med såväl Sverige generellt som BP20. Men även att tillväxttalen för Norrbotten är lägre jämfört med Sverige generellt som BP20. Vad detta beror på är oklart. Med tanke på att sjöfartsvolymer generellt sjunker och tillväxttalen för lastbilar generellt ökar, har Samgods prognosticerat en överflyttning från sjöfart till väg?

Avseende järnvägen är det tydligaste skillnaden det skifte av transporter från inlandet till kusten som prognosticeras, detta i samband med färdigställandet av Norrbottenbanan. Denna utveckling känns helt naturlig.

Avseende sjöfarten noteras att det i BP23 generellt för Nord och Mitt prognosticeras lägre godsvolymer jämfört med BP20. För Luleå blir detta mest tydligt då godsvolymer för basåret reviderats upp efter att det upptäckts att volymer saknats. För Luleå torde godsvolymer öka istället för att minska.

## Frågor

- Vad beror skillnaderna i tillväxttalen på, i synnerhet för de län där skillnaderna är störst?
- Tillkommande tåg på Malmbanans södra omlopp, vilka är dessa?
- Ökningen av antalet tåg och godsvolymer på Dalabanen, vad beror detta på? Omledning av stålpendeln?
- Varför minskar godsvolymer i Luleå när dessa godsvolymer reviderats för basåret utifrån statistik tillhandahållen från region Nord? Godsvolymer för basåret ökade efter revidering.