

PM Validering Samgods BP23, prognosåret 2040

Region Stockholm och Öst

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 och Kerstin Petersson, kerstin.petersson@m4traffic.se) på uppdrag av region Stockholm och region Öst (Sofia Heldemar, sofia.heldemar@trafikverket.se, Ioannis Ntriankos, ioannis.ntriankos@trafikverket.se och Matilda Lindkvist, matilda.lindkvist@trafikverket.se).

Väg

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

Jämförelse trafikvolymer på väg

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 Södertälje	3 577	4 415	838	23%
E4 Linköping	4 728	5 766	1 038	22%
E18 Västerås	1 673	2 000	327	20%
Väg 51 Finspång	365	322	-43	-12%
E20 V Södertälje	1 443	1 470	27	2%
V 73 N Ösmo	687	1 410	723	105%
E18 Upplands Bro-Bålsta	2 207	2 304	97	4%
E4 Rosersberg-Märsta	2 050	2 409	359	18%
V 225 V Ösmo	456	678	222	49%

Den tydligaste skillnaden är väg 73 (Nynäsvägen) där BP23 innebär en fördubbling av trafikvolymerna jämfört med BP20. Vad detta beror på är oklart då Norviks hamn finns med i båda prognoserna, samt att volymerna i BP23 prognosticeras minska (se Tabell 5). Även väg 222 har högre trafikvolymer i BP23 jämfört med BP20, vilket är förbryllande. Väg 73 och väg 222 är huvudvägarna till/från Norvik.

Jämförelse trafikillväxttal

I Figur 1 och Tabell 2 (visar samma information) nedan jämförs trafikillväxtalen avseende godstrafiken mellan befintlig Samgodsprognos, BP20, med reviderad prognos, BP23.



Figur 1 Jämförelse av trafikillväxttal för länen i Region Öst och Region Stockholm

Trafikillväxttalen ökar för länen Stockholm, Södermanland, Östergötland och Örebro, samt minskar för Uppsala och Västmanland.

Tabell 2 Trafikillväxttal lastbil totalt, 2017-2040

Län	BP20	BP23	Skillnad
Stockholm	1,82	2,12	0,29
Uppsala	1,95	1,45	-0,50
Södermanland	1,69	1,89	0,20
Östergötland	1,49	1,81	0,31
Gotland	0,44	0,49	0,05
Örebro	1,35	1,66	0,31
Västmanland	1,76	1,36	-0,40

I Tabell 3 nedan visas trafikillväxttalen för perioden 2017 – 2065. Som ses går mönstret igen, med ökande trafikillväxttal för samtliga län utom Uppsala och Västmanland.

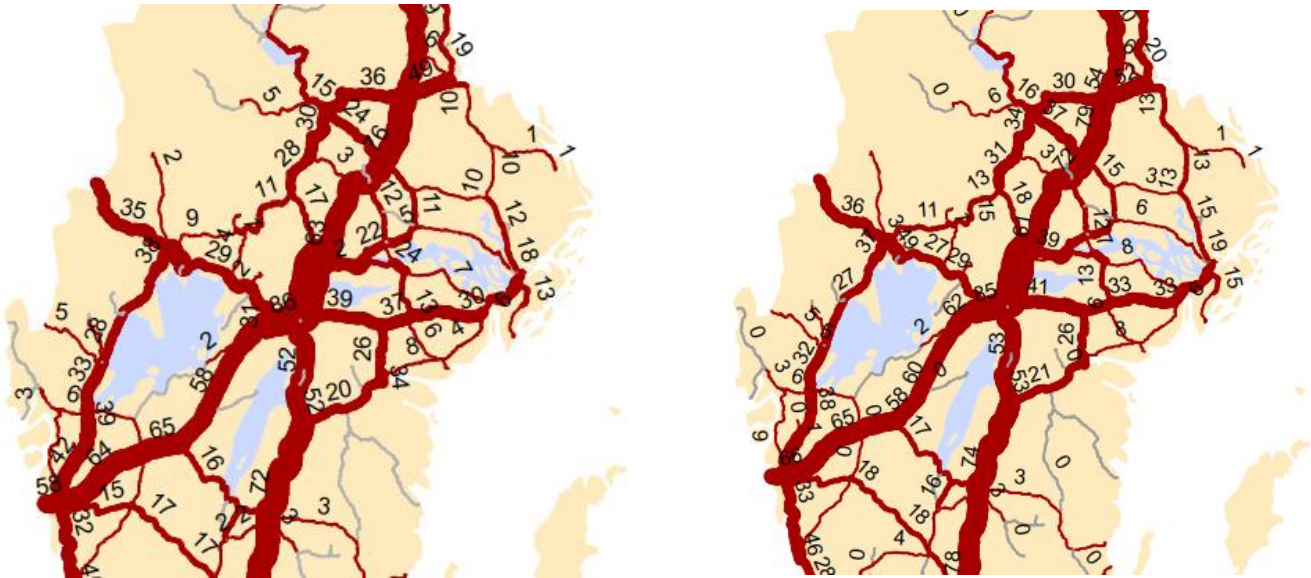
Tabell 3 Trafiktillväxttal lastbil totalt, 2017–2065

Län	BP20	BP23	Skillnad
Stockholm	1,59	1,84	0,25
Uppsala	1,69	1,26	-0,44
Södermanland	1,47	1,64	0,17
Östergötland	1,30	1,57	0,27
Gotland	0,39	0,43	0,04
Örebro	1,17	1,44	0,27
Västmanland	1,53	1,18	-0,35

Järnväg

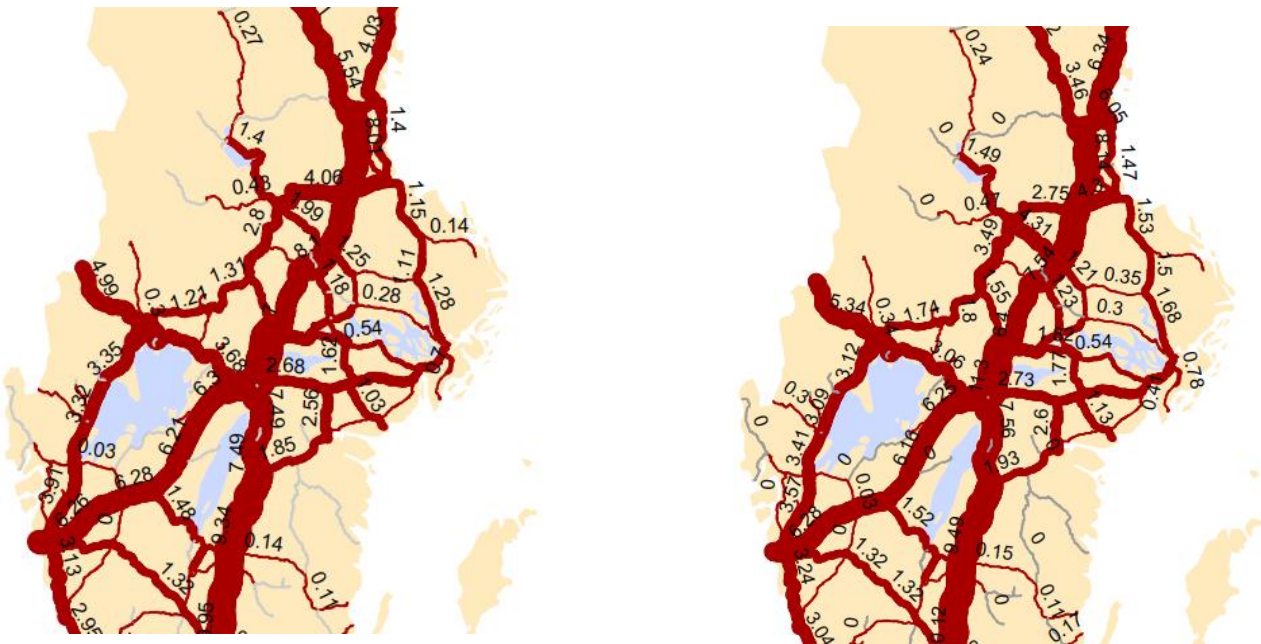
I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på järnväg.

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

I region Stockholm och region Öst skiljer sig antalet tåg endast marginellt mellan BP20 och BP23.



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

Även avseende godsvolymer är skillnaderna mellan de båda prognoserna små. Ett skifte skulle kunna anas där lite färre volymer transporteras via Godsstråket genom Bergslagen (Hallsberg – Mjölby) i BP23 jämfört med BP20. Istället verkar dessa volymer transporteras väster om, via Bergslagsbanan som prognosticeras få högre volymer i BP23 jämfört med BP20.

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 godsvolymer 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

Hamnområde	Årlig utveckling 2009 – 2019	Godsvolymer år 2040, historisk utveckling	Godsvolymer år 2040, BP23	Godsvolymer år 2040, BP20
Norrtälje – Nynäshamn	1,014	17 782	22 307	ca 23 000
Mälarhamnar	1,004	3 008	4 077	ca 8 000
Södertälje – Norrköping	1,013	13 849	14 701	ca 15 000

För Norrtälje – Nynäshamn respektive Södertälje – Norrköping är prognosticerade godsvolymer i BP23 i stort sett desamma som i BP20. För Södertälje – Norrköping ligger även godsvolymer i samma härad som den historiska framskrivningen. För Norrtälje – Nynäshamn överstiger både BP23 och BP20 den historiska framskrivningen.

För Mälarhamnar sker en drastisk förändring i BP23 jämfört med BP20, med en halvering av godsvolymer. BP23 stämmer förhållandevis bra överens med den historiska framskrivningen.

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 nio TEN-T hamnar som återfinns inom region Stockholm och region Öst.

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)
Grisslehamn	78	81	3
Kapellskär	4 459	4 077	-382
Nynäshamn totalt	9 872	7 547	-2 325
Stockholm	4 677	6 595	1 918
Köping	2 978	1 360	-1 618
Västerås	4 066	2 717	-1 349
Norrköping	4 741	5 228	487
Oxelösund	7 670	7 869	199
Visby	724	995	271

Varför godsvolymer i Stockholm är högre i BP23 jämfört med BP20, samtidigt som godsvolymer i Nynäshamn uppvisar det motsatta ger upphov till frågor. Hur definieras *Stockholm* resp. *Nynäshamn totalt*? Vad i den uppdaterade prognosen ligger till grund att hamnarna inne i Stockholm ska få mer gods när dessa håller på att flyttas ut, primärt till Norvik?

Hamnarna i Mälaren följer utvecklingen i hamnområde Mälardelta vilket är logistik

Intressant att notera är Norrköping, där godsvolymer i BP23 är högre jämfört med BP20. Samtidigt är volymer för hamnområde Södertälje – Norrköping mindre i BP23 jämfört med BP20. Även Oxelösund ökar. Detta kan bara innebära att för Södertälje prognosticeras tydligt minskade volymer i BP23 jämfört med BP20.

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 för Uppsala och Västmanland minskar jämfört med BP20, och det med förhållandevis mycket.

Avseende järnvägen syns inga stora skillnader. Ett skifte skulle kunna ses avseende volymer som i högre utsträckning transporteras via Bergslagsbanan istället för via Godsstråket via Bergslagen.

Avseende sjöfarten noteras att det i BP23 är lägre godsvolymer i samtliga hamnområden. Samtidigt ses skillnader mellan enskilda hamnar, där den förhållandevis kraftiga ökningen för Stockholm sticker ut och skapar frågetecken.