

# PM Validering Samgods BP23, prognosåret 2040

## Region Väst

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 Kerstin Petersson, [kerstin.petersson@m4traffic.se](mailto:kerstin.petersson@m4traffic.se)) på uppdrag av region Väst (Jennie Danielsson, [jennie.danielsson@trafikverket.se](mailto:jennie.danielsson@trafikverket.se)).

## Väg

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

## Jämförelse mot historisk utveckling

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

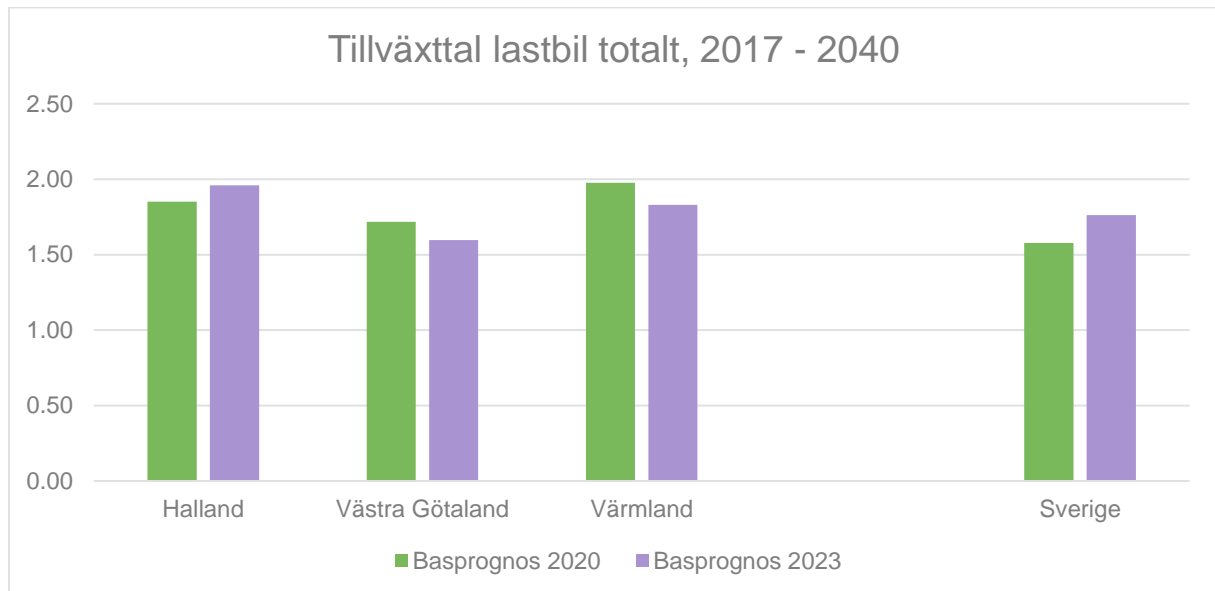
Tabell 1 Jämförelse mot Basprognos 2020, trafikvolymer väg

Mätpunkt	Antal lastbilar år 2040, BP20	Antal lastbilar år 2040, BP23	Skillnad	Procentuell skillnad
E6 Varberg - Falkenberg	4 368	4 556	188	4%
Rv 40 Borås	2 329	3 067	738	32%
E20 Alingsås	1 597	3 133	1 536	96%
E45 Trollhättan	995	1 446	451	45%
E18 Karlstad	2 395	2 259	-136	-6%
Rv 61 E45-Kil	1 240	1 131	-109	-9%
Rv 26 Mariestad	769	873	104	14%

Antalet lastbilar ökar vid alla mätpunkter, utom E18 förbi Karlstad och Rv61 E45-Kil. Största ökningen blir på E20 söder om Alingsås, men lastbilstrafiken ökar en hel del även på Rv 40 vid Borås och E45 vid Trollhättan.

## Jämförelse trafikillväxttal

I **Fel! Hittar inte referensälla.** och **Fel! Hittar inte referensälla.** (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 Väst

Trafikillväxttalen i BP23 ökar för Hallands län, men inte för Västra Götaland och för Värmland.

Tabell 2 Trafikillväxttal lastbil totalt, 2017–2040

Län	BP20	BP23	Skillnad
Halland	1,85	1,96	0,11
Västra Götaland	1,72	1,60	-0,12
Värmland	1,98	1,83	-0,15

I Tabell 3 nedan visas trafikillväxttalen för perioden 2017 – 2065. Som ses går mönstret igen, med ökande trafikillväxttal endast för Halland och minskande för Västra Götaland och Värmland.

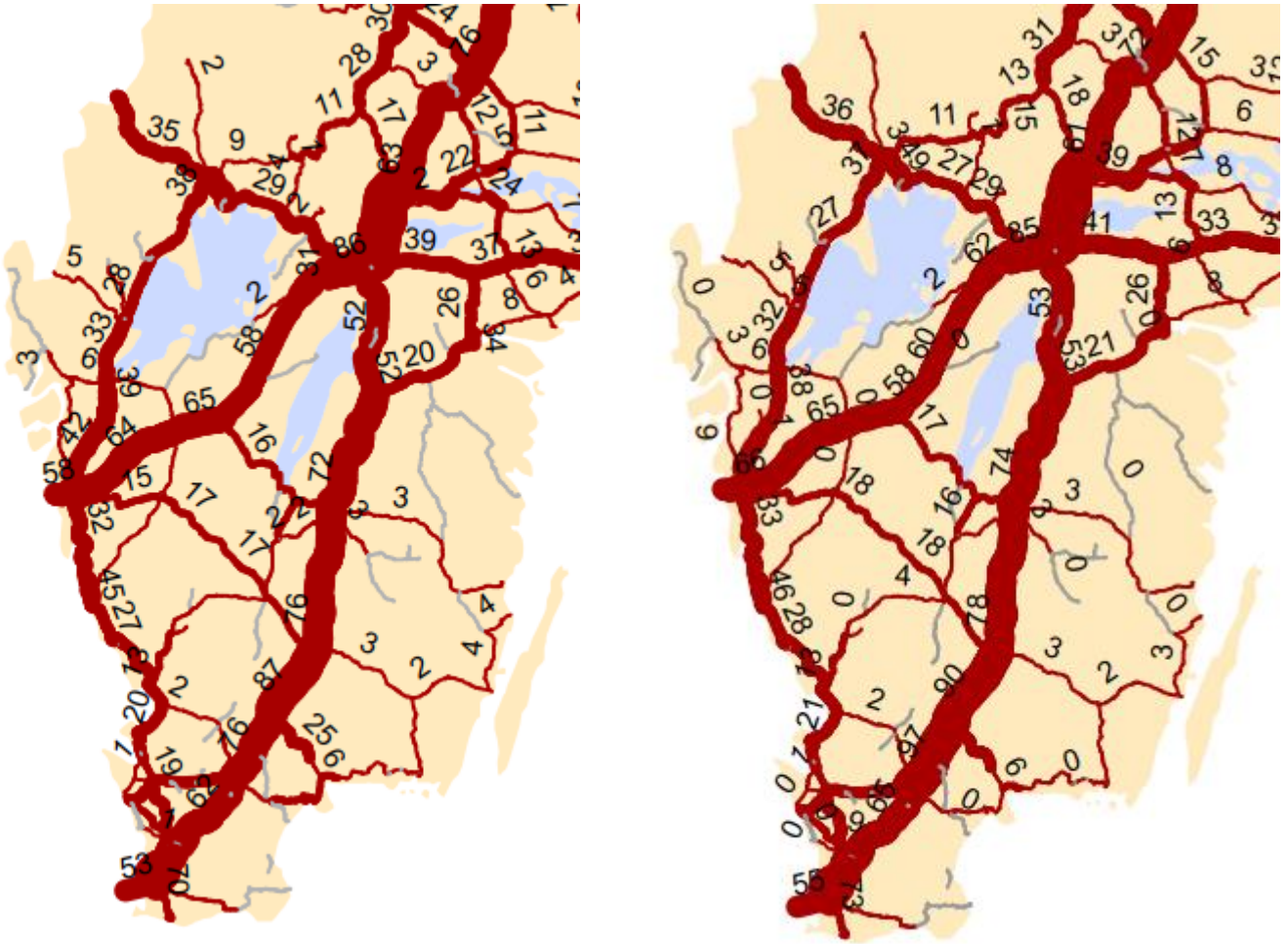
Tabell 3 Trafikillväxttal lastbil totalt, 2017–2065

Län	BP20	BP23	Skillnad
Halland	1,61	1,70	0,09
Västra Götaland	1,49	1,39	-0,11
Värmland	1,72	1,59	-0,13

## Järnväg

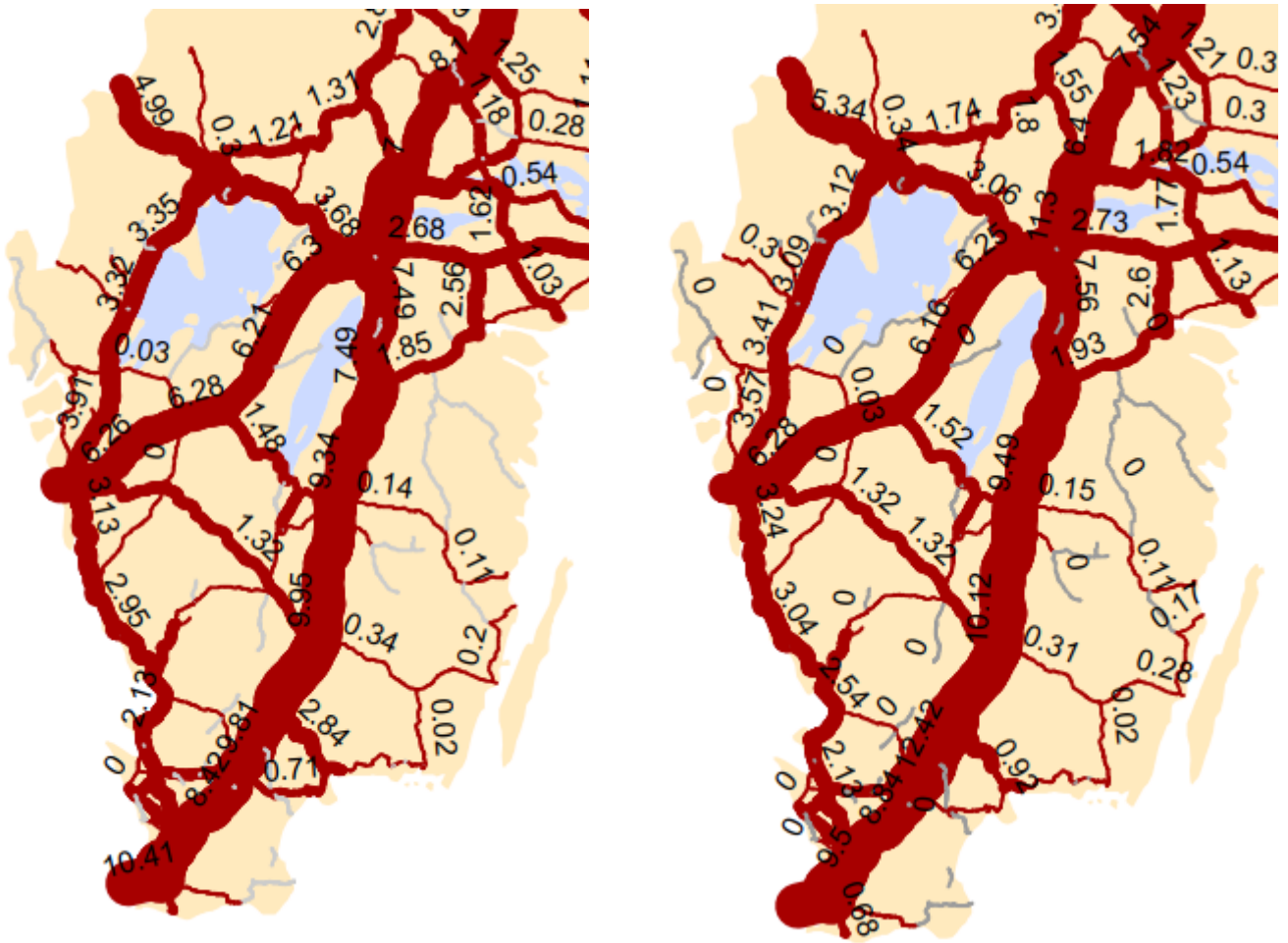
I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på järnväg.

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



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

I region Väst 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. Något högre volymer nyttjar Norge/Vänerbanan väster om Väneren i BP23 jämfört med BP20. Detta skulle kunna indikera ett skifte där godsvolymer i högre utsträckning transporteras via Norge/Vänerbanan istället för via Västra stambanan.

## 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

Hamnområde	Årlig utveckling 2009 – 2019	Godsvolymer år 2040, extrapolering	Godsvolymer år 2040, BP23	Godsvolymer år 2040, BP20
Halmstad – Varberg	1,020	6 943	8 667	ca 7 000
Göteborg	1	40 717	52 789	ca 62 000
Stenungsund – Strömstad	0,980	16 358	33 700	ca 36 000
Vänern	0,984	1 199	2 600	ca 3 000

För hamnområde Halmstad – Varberg prognosticerar BP23 högre godsvolymer för år 2040 jämfört med BP20. För övriga hamnområdet föreligger det omvända. Jämfört med en historisk framskrivning uppvisar BP23 tydligt högre volymer, (vilket även BP20 gör) för samtliga hamnområden.

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 fem TEN-T hamnar som återfinns inom region Väst.

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)
Halmstad	766	4 060	3 294
Varberg	3 100	3 687	587
Göteborg	61 909	52 789	-9 120
Stenungsund	4 616	5 317	701
Strömstad	190	150	-40

Störst förändringar (i ton) sker för Halmstad och Göteborg, där prognosen för Halmstad pekar mot en mycket kraftig ökning. Att Halmstad skulle öka sina godsvolymer så mycket behöver förtydligas. Vad motiverar denna ökning? För Göteborg sker en tydlig minskning av volymerna i BP23 jämfört med BP20. Varför Göteborg väntas minska så pass mycket är ytterligare ett frågetecken.

## 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 tillväxtalen för Västra Götaland och Värmland minskar jämfört med BP20, dock är det förhållandevis små minskningar.

Avseende järnvägen syns inga stora skillnader. Ett skifte skulle kunna ses avseende volymer som i högre utsträckning transporteras via Norge/Vänerbanan istället för via Västra stambanan.

Avseende sjöfarten noteras att det i BP23 är kraftigt ökade godsvolymer i Halmstad, vilket behöver analyseras. Även för Göteborg ser det ut att vara en (omotiverat) stor skillnad med minskade volymer, vilket det är oklart varför så sker.