

Validering Gods 2040

Nedan återfinns en sammanfattning av de synpunkter från Trafikverkets regioner som rör *Validering av Basprognosunderlag för 2040* som Expertcenter skickade ut 2022-11-22. Där finns även Expertcenters kommentarer och beskrivning av vilka åtgärder som har vidtagits för att hantera regionernas synpunkter. De problem som inte kan lösas nu, kommer att hanteras till nästa prognosomtag 2024.

Region Nord och Mitt (kontaktperson Simon Lindgren)

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 Norrbotniabanan. 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 Dalabanan, 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.

Väg:

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

Tabell 1 Jämförelse mot Basprognos 2020, trafikvolym 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.

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
Norrbottnen	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?

Kommentar Expertcenter:

Industrietableringarna i Norrbotten inte ingår i denna prognos, utan först i den prognos som släpps 2024, om beslut fattas om det under år 2023.

En orsak till den lägre trafik tillväxten i Norrbotten i BP23 är istället utbyggnaden av Norrbottenbanan, vilket ger en viss överflyttning av gods från väg till järnväg.

I övrigt är det små skillnader i absoluta tal (antal lastbilar) jämfört med BP20. Det är lite andra vägval i BP 23 jämfört med BP20: I BP23 går större andel av trafiken via E10 från Gällivare till Överkalix istället för att gå söder på E45 från Gällivare, som tycks vara fallet i BP20. Liten ökning av trafik på Rv95 i BP23 som inte finns i BP20. I BP 20 finns också viss negativ trafikutveckling på Rv94 som inte finns i BP23. Lite mer trafik i basåret i BP 23 jämfört med BP20. Det påverkar såklart trafiktillväxten om referensscenariot har mer trafik.

För Jämtland så är det små skillnader från redan låga nivåer vilket gör att relativa tillväxttalen kan se stora ut. I absoluta tal är det inte frågan om någon större skillnad mellan BP20 och BP23. I absoluta tal är antalet fordonskm högre i BP 2020 både för basåret och för prognosåret, jämfört med BP 2022. Men den relativa förändringen är större i BP23.

⇒ *Ingen åtgärd*

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.

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 tvärbanor. 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.

Kommentar Expertcenter:

Till följd av omkalibrering av modellens basår ligger tillväxttakten 2017-2040 för varugrupp 2 (kol, råolja, naturgas) på en högre nivå än tidigare, vilket ger några fler tåg på Malmbanans södra omlopp.

Trafiktillväxten på Dalabanan i BP23 jämfört med BP20 beror på bristande kapacitet mellan Storvik-Falun-Borlänge. Detta har motiverat en överföring av tåg från detta stråk till Storvik-Avesta-Krylbo-Borlänge.

⇒ *Ingen åtgärd*

Sjöfart:

Tabell 2 Godsvolymer (1000-tals ton) i TEN-T hamnar för BP20 resp. BP23

Hamn	BP20	BP23	Skillnad
	(1000-tals ton)	(1000-tals ton)	(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 godsvolymerna ökade. Här borde volymerna öka istället för att minska.

Kommentar Expertcenter:

Ett skäl till de lägre sjöfartsvolymerna är omkalibreringen av modellen. En annan orsak är att hela Norrbotniabanan numera ingår i 2040, vilket ger en större ökning på järnväg än tidigare, vilket påverkar både sjöfart och väg, särskilt i norra Norrland.

⇒ Ingen åtgärd

Region_Syd (kontaktperson Christina Ripa)

Öresundsbron:

Tabell 3 Flöden över Öresund, basår 2017

Flöden över Öresund, för basår 2017 och prognosår 2040						
Färd-medel	Statistik	Gällande basprognos	Ny prognos, version			Prognosår 2040
			2022-02-11	2022-06-17	2022-11-21	
Väg	100	102	100,2	93,3	95	243
Järnväg	100	105	104,6	88,5	89	136

Enligt Samgods kommer det att ske en stark utveckling på med lastbilstrafik över Öresund till 2040 och en lite svagare på järnväg. En stor del av den intermodala trafiken går numera sjövägen från Sverige direkt till Tyskland istället för över bron och genom Danmark (Stora Bält). Detta på grund av restriktionerna av trailers på järnväg i Danmark samt enkelspåret genom samma land gör det osäkert hur fördelningen kommer se ut framöver och effekten av Fehmarn Bält (förväntas öppna för trafik 2029) troligtvis underskattas i modellen. I verkligheten kan den få större utslag.

Kommentar Expertcenter:

En orsak till att ökningen på järnväg över Fehmarn Belt inte är större är kapacitetsbrist på Södra stambanan i modellen.

⇒ Ingen åtgärd

Järnväg:

Vid förra valideringen påtalade Region Syd att godsvolymer 2040 verkade låga på Södra stambanan mot bakgrund av de kapacitetshöjande åtgärderna kring nya fyrspårsutbygganden/nya stambanor samt den nya fasta förbindelsen över Fehmarn bält (som förväntas öppna för trafik 2029). Skillnaderna mellan prognoserna är liten

För Sydostlänken har det gjorts manuella justeringar (då det saknas volymer för basåret). I aktuell basprognos har vi cirka sex godståg/vmd (vardagsmedeldygn) år 2040. De omladda tågen har följande resväg Hallsberg – Älmhult – Olofström – Karlshamn – Olofström – Älmhult – Malmö och omvänt, vilket vi inte bedömer som rimligt. Tack vare Efterfrågeprognosen har vi nu bättre kunskap kring volymer och transportrelationer. Kapacitetscenter har bistått med tågnummer att leda om som innebär en avlastning av Södra stambanan Älmhult – Hässleholm, Skånebanan Hässleholm – Kristianstad och Blekinge kustbanan Kristianstad – Sandbäck.. Det kommer dock fortfarande finnas kvar tåg som kör Hallsberg – Älmhult – Olofström – Karlshamn – Olofström – Älmhult – Malmö och omvänt, vilket vi kommer att behöva hantera i kommande prognosarbete. Förändringen innebär totalt antal tåg per år ökar från 1440 tåg per år till 1577 och att godsvolymen sjunker från 1,09 miljoner ton år till 0,92 miljoner ton år för 2040.

Kommentar Expertcenter:

OK.

⇒ Ingen åtgärd

Sjöfart:

Tabell 4 Prognosresultat för hamnområden i Region Syd

Hamnområde	Observation beräkningsår:2017	Senaste observation	Trend 2040	Prognos 2040	Skillnad kton	Skillnad %
Västervik-Kalmar	3897	4430	3070	6078	1648	37%
Karlskrona-Trelleborg	22582	23671	27693	39726	16055	68%
Malmö-Helsingborg	16383	17192	19728	26193	9001	52%

För TEN-T hamnarna i Region Syd väntas den största procentuella ökningen i Karlskrona, Ystad och Oskarshamn, medan i den största ökningen i volymer väntas i Trelleborg och Helsingborg. Under 2023 planerar Region Syd att föra dialoger med de största hamnarna i

Syd och kan inför kommande prognos skapa sig en bättre bild kring hamnarnas egna tankar kring deras utveckling.

Kommentar Expertcenter:

OK.

⇒ *Ingen åtgärd*

Region_Väst (kontaktperson Jennie Danielsson)

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 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.

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.

Kommentar Expertcenter:

Ökningen i hamnområde Halmstad 2040 beror på omkalibreringen av basåret 2017, vilket bland annat resulterat i att volymerna år 2017 i hamnområde Halmstad-Varberg ligger närmare statistiken Samma gäller även för Göteborg. I 2040 blir följden av omkalibreringen att Halmstad-Varberg ökar mer än tidigare mellan 2017-2040, medan Göteborg ökar mindre.

⇒ *Ingen åtgärd*

Region_Sthlm och Öst (kontaktperson Matilda Lindkvist)

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.

Järnväg:

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

Även avseende godsvolymerna 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.

Kommentar Expertcenter:

Trafiktillväxten på Bergslagsbanan i BP23 jämfört med BP20 beror på bristande kapacitet på Värmlandsbanan. Detta har motiverat en överföring av tåg från Godsstråket genom Bergslagen/Värmlandsbanan till Bergslagsbanan.

⇒ *Ingen åtgärd*

Sjöfart:

Tabell 6 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 godsvolymerna i Stockholm är högre i BP23 jämfört med BP20, samtidigt som godsvolymerna 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?

Kommentar Expertcenter:

För Norvik saknas ännu så länge statistik för lastade och lossade volymer, vilket disaggregeringen på TEN-hamnar egentligen kräver som underlag. I BP20 flyttades därför 35% av volymerna (container+lolo) över manuellt från Stockholm till Norvik i det avslutande steget. Detta har missats i BP23.

⇒ *Åtgärdas*

Väg:

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

Tabell 7 Trafiktillväxttal 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

Kommentar Expertcenter:

I basprognosen 2020 flyttade en del av trafiken från Rv50&Rv68 (Örebro-Sandviken) till E18&Rv56 (förbi Sala), mellan 2017 och 2040. Detta gav stor trafiktillväxt i Uppland och Västmanland eftersom det är en längre väg över Sala och därmed ökade antalet fordonskm i 2040. I basprognosen 2040 sker inte den här överflyttning mellan basår och prognosår.

⇒ *Ingen åtgärd*

