

PM Godsvalidering BP24, 2045

Region Stockholm och Öst

Följande PM är en validering av Samgodsprognosen avseende år 2045, kallad BP24. Detta PM täcker den andra av tvåvalideringsomgångar. Arbetet fokuserar på att jämföra kommande prognos BP24 med nu gällande prognos BP23 samt även tidigare prognos BP20.

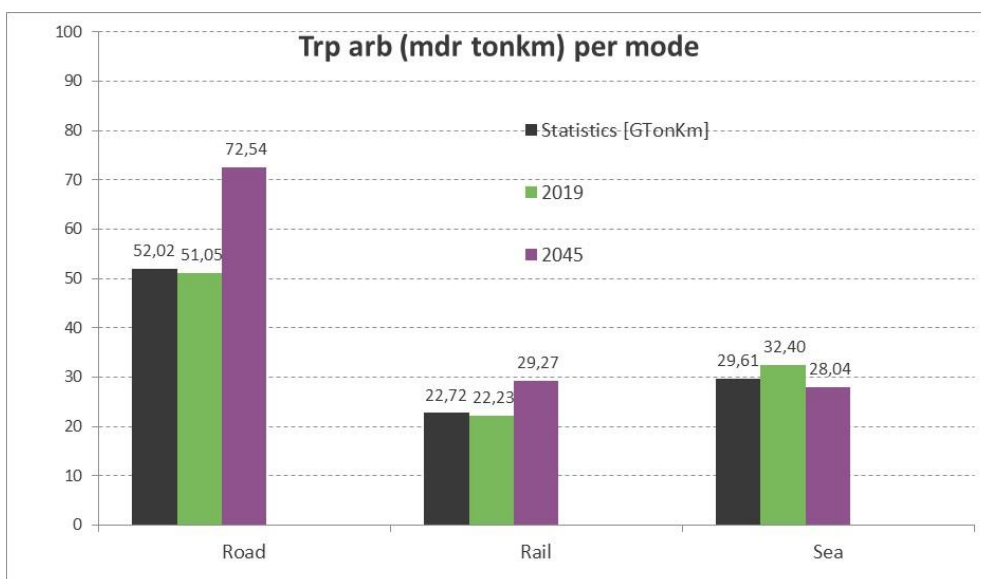
Valideringen har utförts av M4Traffic (Carlos Morán, carlos.moran@m4traffic.se) på uppdrag av region Öst (Mattias Hedström, mattias.hedstrom@trafikverket.se) och region Stockholm (Kristofer Svensson, kristofer.svensson@trafikverket.se, Sofia Heldemar, sofia.heldemar@trafikverket.se)

I underlaget till valideringen beskrivs några tydliga skillnader i förutsättningarna som avviker från tidigare basprognoser:

- En förändring utgår Konjunkturinstitutets förändrade syn på ekonomisk utveckling jämfört med tidigare. I BP24 prognosticeras en lägre ekonomisk tillväxt än tidigare, vilket påverkar efterfrågan på godsvolymer.
- En annan metodmässig förändring är varuvärden förutsätts öka under prognos. Ökande varuvärden får en volymbegränsande effekt på ökningen i ton.
- En tredje förutsättning är att Sverige når klimatmålet netto-noll utsläpp år 2045, något som kraftigt begränsar importen av råolja år 2045.
- En fjärde faktor är den som styr vad ett långsiktigt hållbart virkesuttag är, vilket transportarbetet av rundvirke (varugrupp 15) år 2045.

De fyra punkterna ovan motiverar ingen ökande trafik utan resulterar i lägre godsvolymer i BP24 jämfört med tidigare prognoser. Förväntningarna blir därför att BP24 prognosen bör vara lika eller lägre än tidigare BP20 och BP23.

Figur 1 nedan visar BP24 på nationell nivå. Som ses väntas transportarbetet på väg och järnväg öka, medan det väntas minska för sjöfarten.



Figur 1: Transportarbete - BP24 - nationell nivå

1 Sjöfart

I följande kapitel görs en validering avseende godsvolymer transporterade på sjöfart. Redovisning visar resultaten på hamnområdesnivå.

1.1 BP24 vs BP23 - statistik - hamnområdena

I Tabell 1 nedan jämförs prognosresultat dels mot statistiken för år 2019 avseende godsvolymer, dels mot nu gällande prognos (BP23).

Tabell 1 Jämförelse mot BP23 respektive statistik, hamnområden, 1000-tals ton

Hamnområde	2019	2040	2045		
	Stat	BP23	BP24	% av Stat19	% av BP23
4 Norrtälje – Nynäshamn	13 642	23 537	15 356	113%	65%
5 Mälardalen	2 671	3 322	3 109	116%	94%
6 Södertälje – Norrköping	10 893	14 039	9 314	86%	66%

I jämförelse mot BP23 behöver beaktas att BP24 avser prognosår 2045 dvs. 5 år senare jämfört med de tidigare prognoserna. Trots detta väntas totalt antal ton enligt BP24 bli lägre jämfört med BP23. Storleksordningen på minskningen varierar mellan hamnområdena, där prognosen för Norrtälje – Nynäshamn och Södertälje – Norrköping uppvisar den kraftigaste minskningen jämförelse mot BP23, där godsvolymererna går ner till under 70% av tidigare prognoser.

I jämförelse mot statistiken (hanterade godsvolymer 2019) visar prognosen för år 2045 för hamnområde 6 också en minskning där prognosen motsvarar cirka 85% av statistiken. År 2045 prognosticeras således *lägre* godsvolymer hanteras inom hamnområde 6 jämfört med vad som rapporterats år 2019.

Kommentar PLep: Detta beror framförallt på minskning av råolja (varugrupp 2) och petroleum (varugrupp 7) 2019-2045.

1.2 Ton per varugrupp – hamnområden - BP24

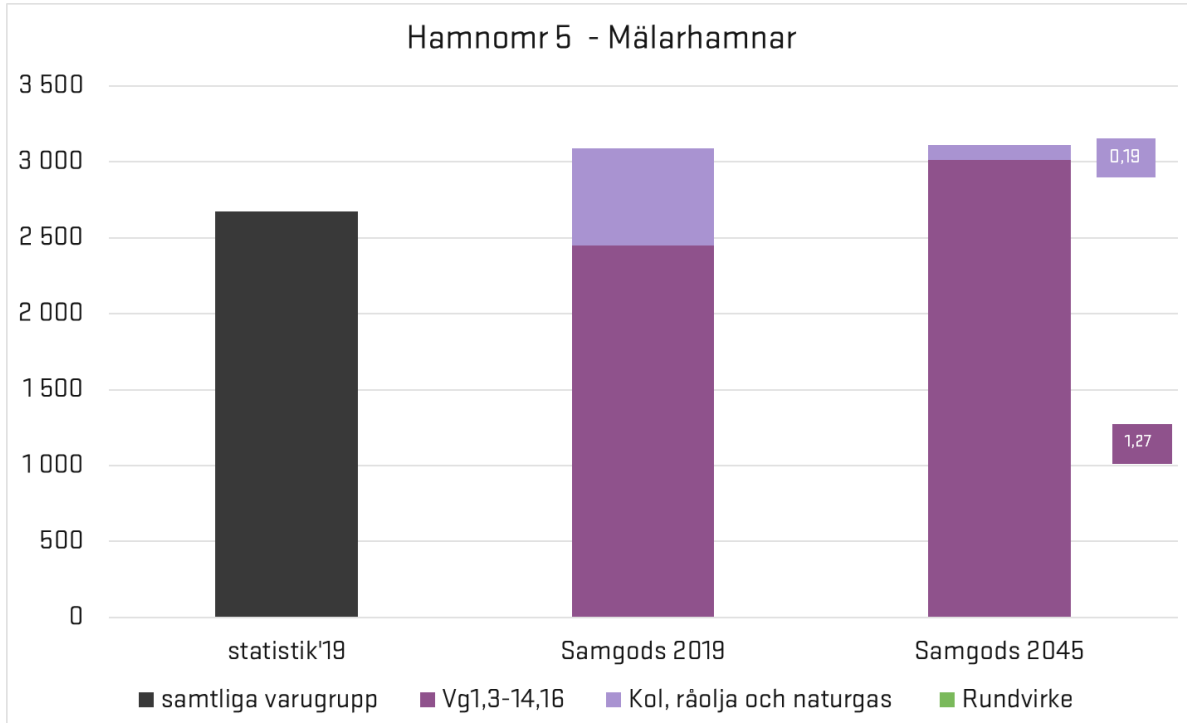
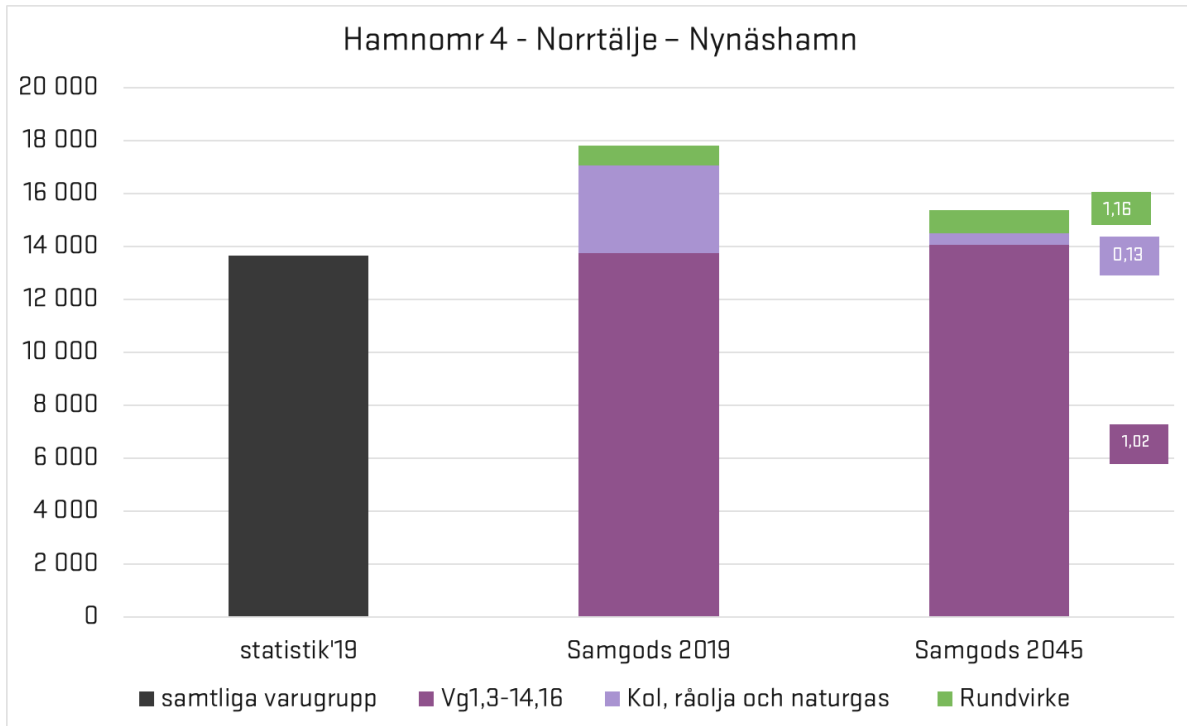
I den inledande texten redovisades de faktorer som påverkar BP24 jämfört mot tidigare prognoser. Bland dessa faktorer finns minskningen avseende råolja och ett mer hållbart virkesuttag jämfört med tidigare, varugrupp 2 respektive 15. Eftersom det är oklart storleksordningen på hur sådana faktorer påverkar prognosen analyseras i detta avsnitt BP24 med fokus på dessa varugrupper. Då Samgods i första hand modellerar godstrafik på nationell nivå och inte per hamnområde, bör därför resultaten på denna nivå tolkas med försiktighet. Fokus ligger snarare storleksordning än på specifika siffror.

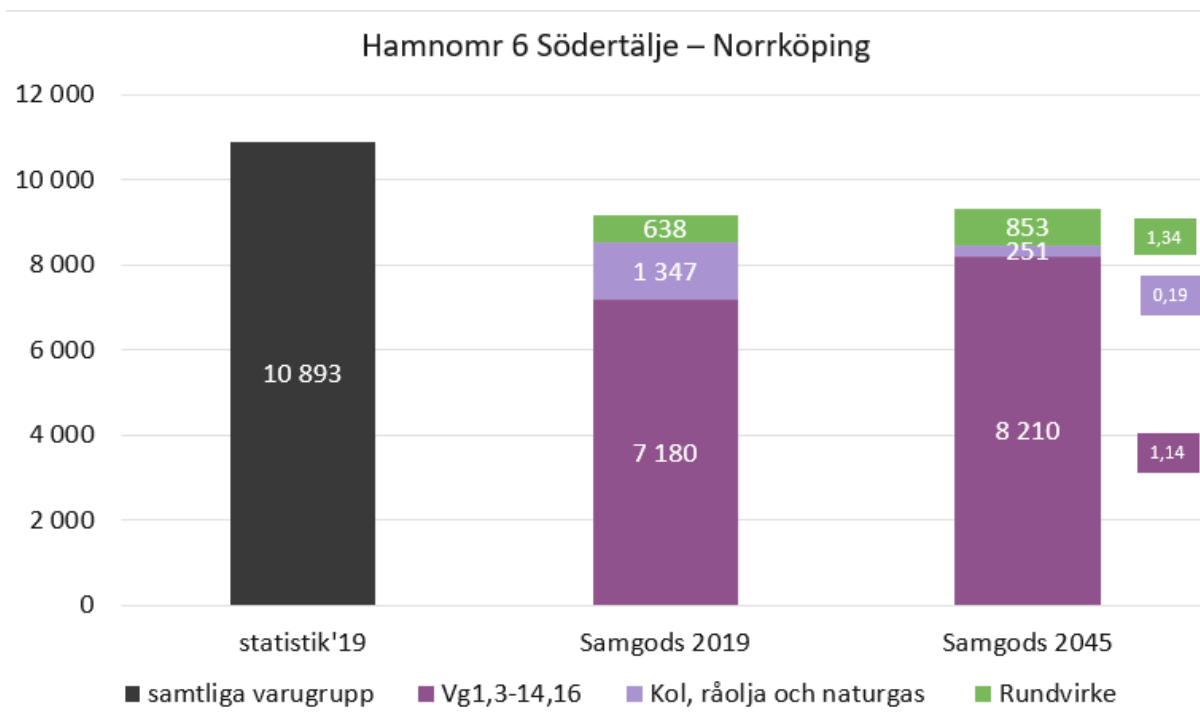
Figur 4 nedan visar statistik för år 2019 och prognos för år 2019 och år 2045 för hamnområde 4. Statistik'19 har inte använts per varugrupp för modellkalibrering och visas i en kategori med etikett "samtliga" varugrupp.

Modelluppskattningen finns uppdelade i varugrupp 2 (kol, råolja och naturgas) och varugrupp 15 (rundvirke). Varugrupper, 1,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14 och 16 har sammanfogats i kallas "resterande" varugrupper i fortsättning.

Utöver staplarna har några färgade rutor med siffror lagts till. Siffran står för kvoten av "ton år 2045" delad med "ton år 2019". Om siffran är över ett innebär att godstrafiken ökar. I denna figur visas att

resterande gods ökar 2% till år 2045. Om siffran är under 1 innebär att godstrafiken minskar. I denna figur visas att varugrupp 2 minskar till 13% av år 2019.





Figur 4: Godstrafik per varugrupp BP24 – Hamnområde 6

Utifrån figurerna ovan följande trender för sjöfartstrafiken identifieras:

- Varugrupp 2 minskar till 13%, 19% respektive 19% för respektive hamnområde
- Varugrupp 15 ökar med 16% respektive 34% i hamnområde 4 och 6
- Resterande varugrupper ökar med 2%, 27% respektive 14 % för respektive hamnområde

Ytterligare en observation är den förhållandevis låga träffsäkerheten avseende basåret för de analyserade hamnområdena. För hamnområde 4 och 5 överskattar Samgods och för hamnområde 6 sker en underskattning. Detta påverkar prognosresultatet år 2045.

Vidare är det inte tydligt hur ökningarna i varugrupp 15 hänger ihop med prognosförutsättningen om ett hållbart virkesuttag. En slutsats är att denna varugrupp hade ökat ännu mer om inte någon begränsning gjorts i prognosförutsättningarna. Detta konstateras vid jämförelse mellan MP24 och BP23 som visas i nästa avsnitt.

Kommentar PLeP: Det stämmer att om ingen justering gjorts för skogsbruk så skulle ökningen varit större. Ökningen i termer av uttag från skogen stämmer nu i termer av att totalt uttag antas ligga i linje med Skogsstyrelsens BAU-prognos (Business as usual). Detta innebär att varugrupp 15 växer totalt sett i antal ton som skall transporteras, tillväxten är cirka 8 % över prognosperioden, men betydligt långsammare än i exempelvis tidigare basprognos (ca 40%).

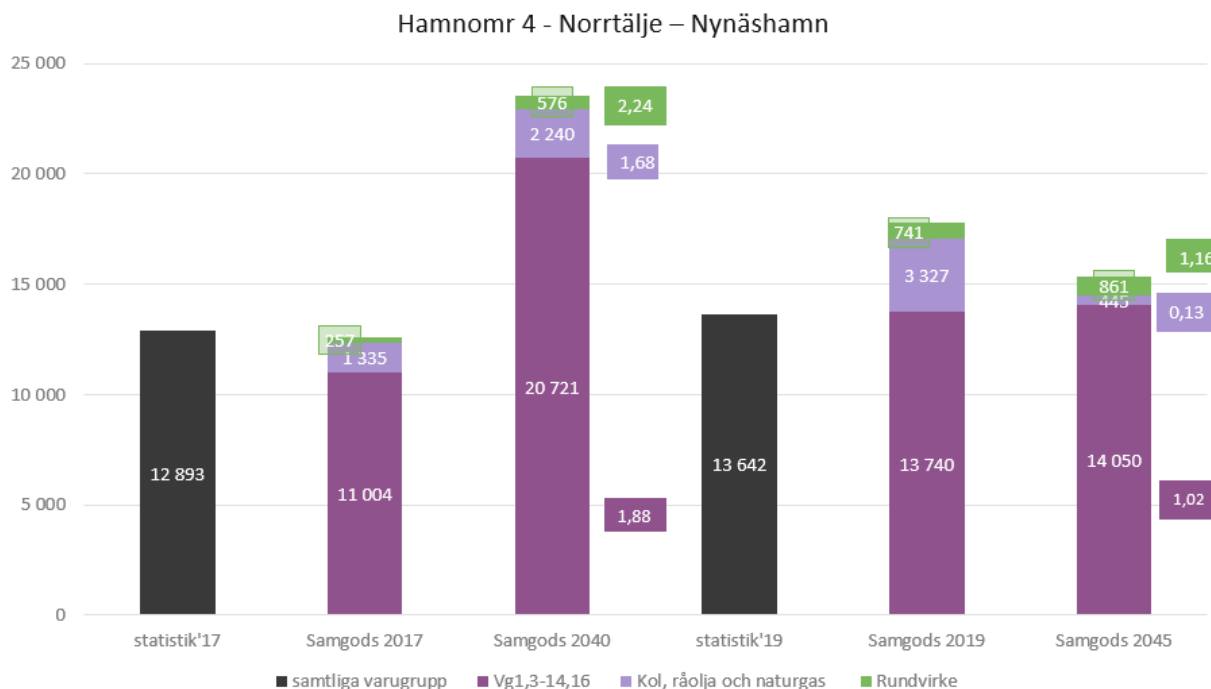
1.2.1 Jämförelse mellan BP24 och BP23

Figureorna i detta avsnitt utökar tidigare figurer genom att lägga till uppgiften från BP23 vid sidan av BP23 och därmed underlätta jämförelse mellan BP24 och BP23. De första tre staplar visar data från BP23 (statistik'17, samgods'17 och samgods'40) och de sista tre staplar visar resultat från tidigare figurerna. Rutorna med ökningskvot per varugrupp har också lagts till.

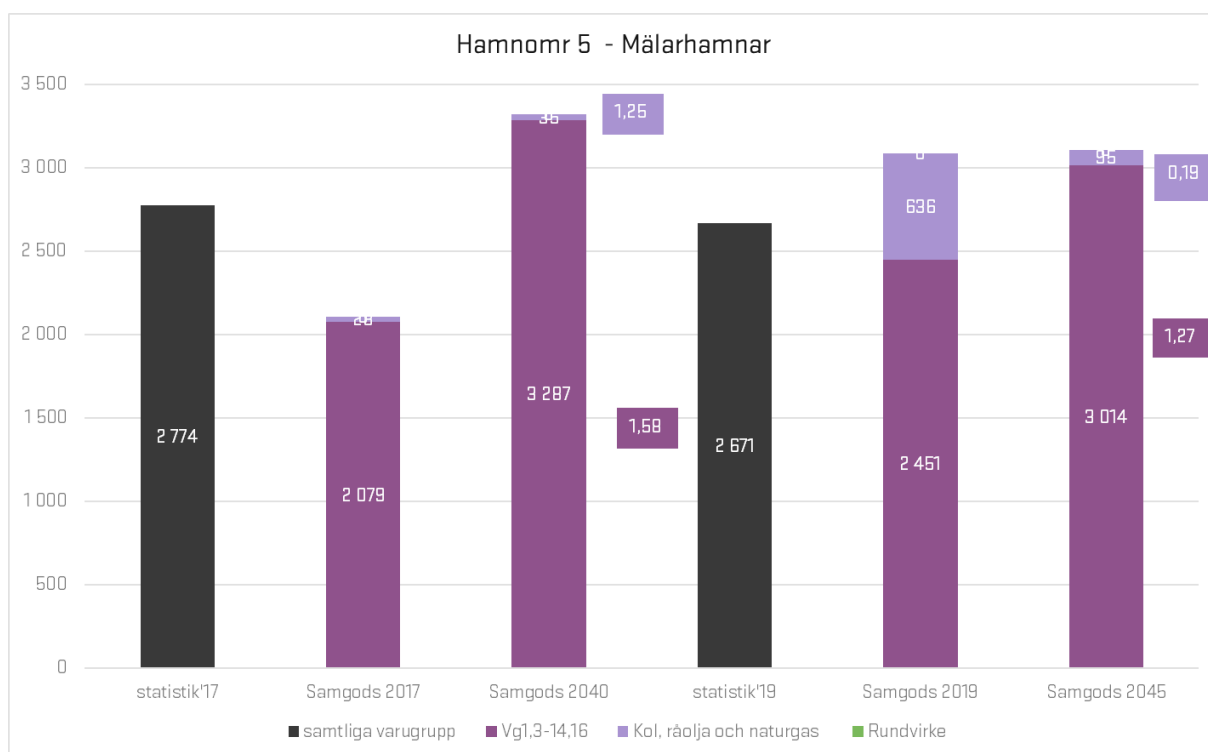
Minskad ökningstakt för varugrupp 15 Rundvirke

Figur 5 nedan (hamnområde 4) visar att ökningskvoten minskar från 2,24 i BP23 till 1,16 i BP24. För hamnområde 5 är volymerna av rundvirke så små att de inte syns. Figur 7 (hamnområde 6) visar att ökningskvoten minskar från 2,62 i BP23 till 1,34 i BP24. Detta innebär att BP24 prognosticerar en lägre ökningstakt jämfört med BP23, vilket ligger i linje med de inledande kommentarer om virkesuttaget.

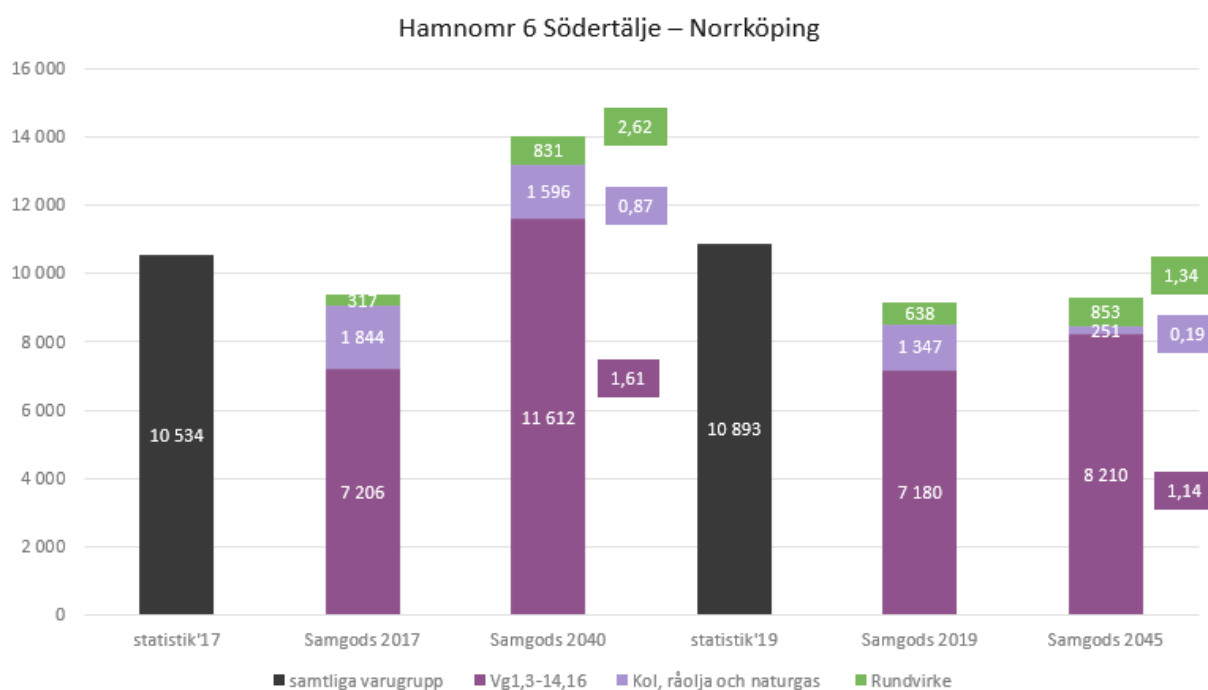
Storleksordning på effekterna på ökningskvot är svårare att pedagogisk beskriva än rena mängder. Utöver det skiljer sig längden på tidshorisonerna mellan prognoserna. Därför föredras att redovisa "årlig ökning" istället. Avslutningsvis för varugrupp 15 rundvirke kan man säga att alla 4 inledande faktorer gör att den förväntade årliga ökningen i BP24 blir runt en femtedel av tidigare BP23.



Figur 5: Godstrafik per varugrupp BP23 och BP24 – Hamnområde 4



Figur 6 Godstrafik per varugrupp BP23 och BP24 – Hamnområde 5



Figur 7: Godstrafik per varugrupp BP23 och BP24 – Hamnområde 6

Effekter på "resterande" varugrupper

Resterande varugrupper är ganska heterogen grupp som har (i detta PM) klumpats ihop, huvudsakligen i pedagogiskt syftet. Detta försvårar analyserna av denna "kategori".

Kvalitativt kan man säga att i BP24 blir den förväntade ökningen lite lägre (i få fall) eller mycket lägre (i de flesta fall) jämfört med BP23.

Övriga trendförändringar

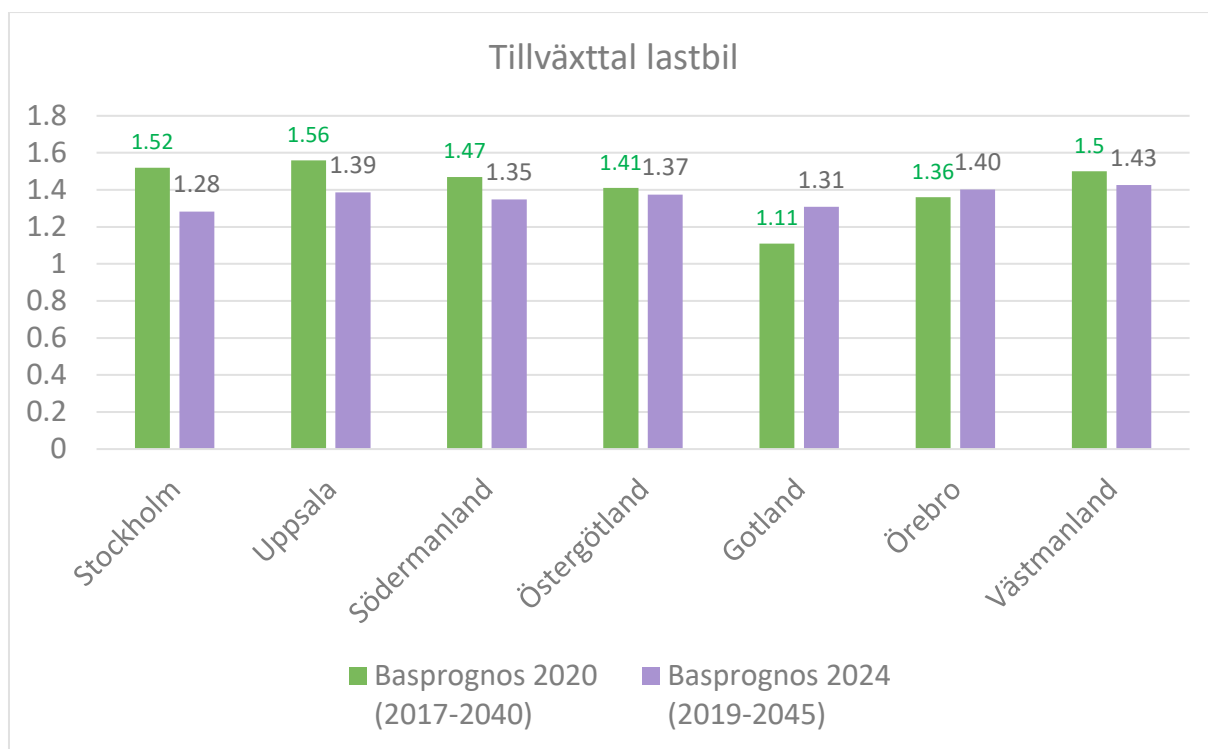
Figurerna visar hur påtagligt paradigmskiftet blir för sjötrafik i BP24 med väsentligt lägre volymer jämfört med tidigare prognoser (hamnområde 4 och 6). Detta understryker vikten att tydligt kunna förklara och motivera denna förändring för att inte äventyra trovärdigheten för prognosen.

2 Väg

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

2.1 Jämförelse trafik tillväxttal

I Figur 8 nedan jämförs trafik tillväxtalen avseende godstrafiken mellan befintlig tidigare SamgodsprognoS - BP20 och den nya BP24. Observera att basår och prognosår har båda ändrats.



Figur 8 Jämförelse av trafik tillväxttal för länen i Region Öst och Region Stockholm

Tabell 2 nedan redovisar siffrorna i figuren ovan. Ingen genomgående trend som gäller för samtliga län kan identifieras. Dvs några ökar och andra minskar. För län Gotland och Örebro visas att trafikuppräkningsstalen ökar. Resterande län visar att trafikuppräkningsstal har minskat dock för några län (tex Södermanland och Västmanland) blir minskning marginellt.

Tabell 2 Trafik tillväxttal lastbil för olika län, jämförelse mellan olika basprognoser R2

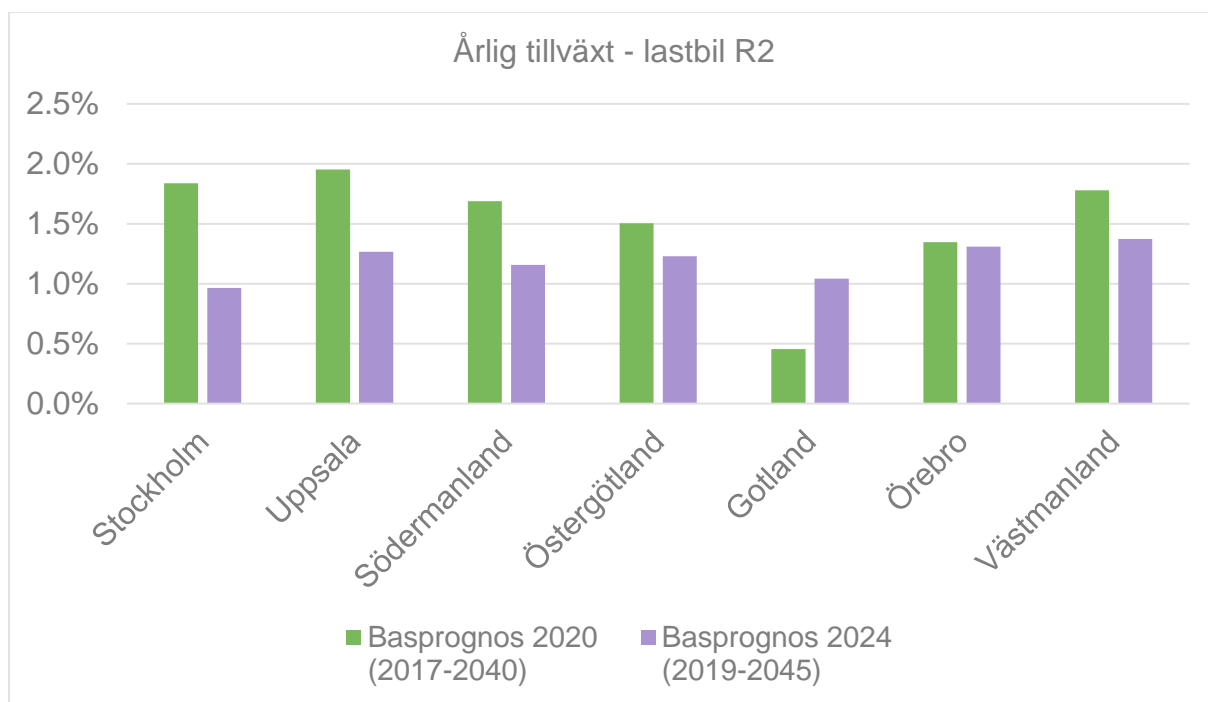
Län	Basprognos 2020 (2017-2040)	Basprognos 2024 (2019-2045)
Stockholm	1.52	1.28
Uppsala	1.56	1.39
Södermanland	1.47	1.35
Östergötland	1.41	1.37
Gotland	1.11	1.31
Örebro	1.36	1.40
Västmanland	1.5	1.43

Stockholm	1,52	1,28
Uppsala	1,56	1,39
Södermanland	1,47	1,35
Östergötland	1,41	1,37
Gotland	1,11	1,31
Örebro	1,36	1,40
Västmanland	1,5	1,43

Då prognosperioden har ökat från 23 år till 26 år är det dock vanskligt att jämföra tillväxttalen rakt av. Jämförelse bör istället ske utifrån årlig tillväxt. Figur 9 och Tabell 3 nedan visar resultatet av denna jämförelse uppdelat per län.

Förutom Gotland som visar en ökningstakt dubbel som stor som tidigare är det visuella trenden att ökningstakt minskar mot tidigare BP23. Minskningen för Örebro län verkar marginellt dock. Störst minskning sker för Stockholm och Uppsala till 50%-65% än tidigare.

Förutom avvikande Gotland förväntas inte en årlig tillväxt överstiga 1,4 %, vilket (bortsett från Gotland) ligger nära tidigare BP23 lägsta tillväxtnivåerna.



Figur 9: Jämförelse av årlig tillväxt för länen i Region Öst och Region Stockholm

Tabell 3: Årlig tillväxt för lastbilstrafik, Jämförelse mellan olika BP

Län	Basprognos 2020 (2017-2040)	R2
Stockholm	1,8%	1,0%
Uppsala	2,0%	1,3%
Södermanland	1,7%	1,2%

Östergötland	1,5%	1,2%
Gotland	0,5%	1,0%
Örebro	1,3%	1,3%
Västmanland	1,8%	1,4%

Inget underlagt för prognosår 2065 har tillhandahållits för denna valideringsomgång.

2.2 Jämförelse godsvolymer på väg

I tabellen nedan görs en jämförelse mellan olika Basprognoser för ett urval av väglänkar. Tabell 4 nedan visar antal lastbilar per dygn. Basprognos är inte kalibrerad på länknivå så avvikelser mot räkningar kan förekomma.

Det är anmärkningsvärt när framtida siffrorna är lägre än befintliga räkningar, vilket är fallet för väg 225 och 73 kring Ösmo. Med hänsyn till öppnande av Norviks hamn och den förväntade ökningen av lastbilstrafiken som denna väntas medföra, bedöms behovet att studera detta större än vanligt.

Tabell 4 Jämförelse mellan Basprognoserna, godsvolymer på väg

Mätpunkt	Vätrafik- flödeskartor (2017–2019)	Antal lastbilar		Årlig ökning (%)	
		BP20 (år 2040)	BP24 (år 2045)	BP20	BP24
E4 Södertälje	3200	3600	5850	0,5%	2,3%
E4 Linköping	3900	4750	6550	0,8%	2,0%
E18 Västerås	1950	1650	2150	-0,6%	0,4%
Väg 51 Finspång	480	370	590	-1,2%	0,8%
E20 V Södertälje	1550	1450	1800	-0,3%	0,5%
V 73 N Ösmo	1300	700	900	-2,8%	-1,4%
E18 Upplands Bro-Bålsta	1750	2200	2600	1,0%	1,6%
E4 Rosersberg-Märsta	1900	2050	3100	0,3%	1,9%
V 225 V Ösmo	800	460	720	-2,4%	-0,4%

Tabell 4 visar också årlig tillväxt i de sista 2 kolumnerna. På Europavägarna (E4 Södertälje, E4 Linköping, E18 upplandsbro, E4 Rosersberg mm) blir den årliga ökningen med BP24 större än BP20. Det svårt att få ihop detta med den BP24s lägre ökningstrenden som observerades i Tabell 3 ovan.

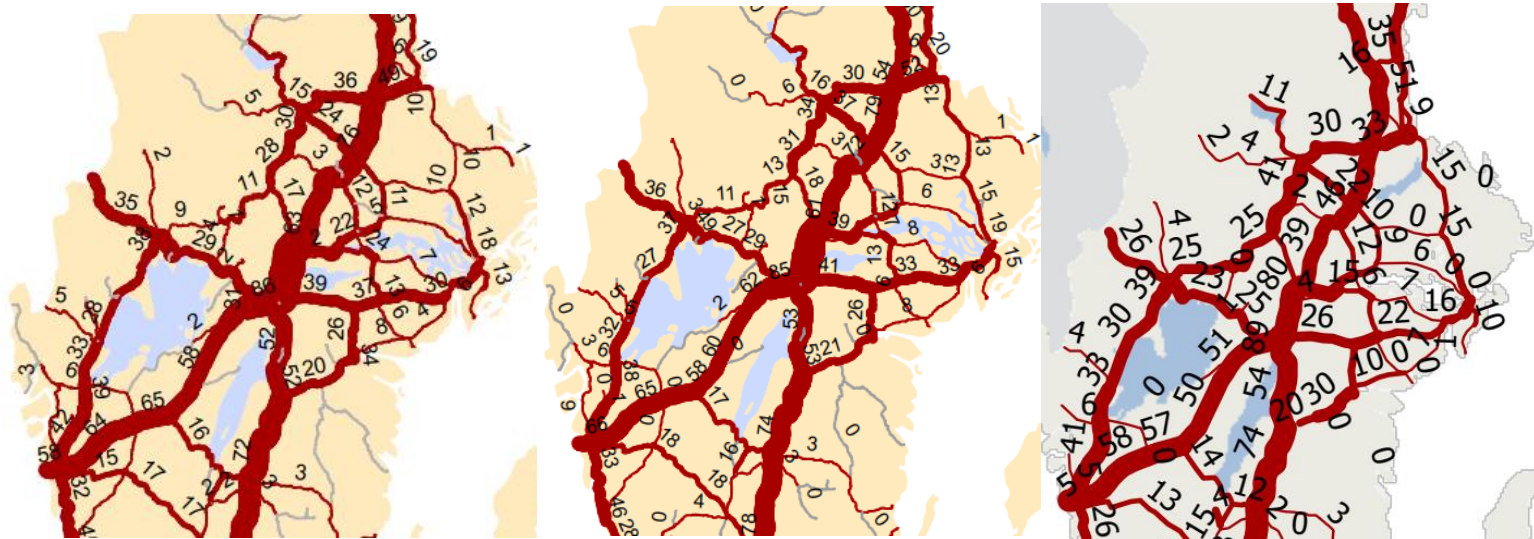
Kommentar PLep: Vanskligt att stämma av mot trafikräkningar då bussar ingår i dem. (olika andelar i mätningarna) Dessutom har man ändrat definitionen vad som är tungtrafik t.ex. om man tittar på avsnittet på väg 225 så redovisas för 2017 767 ± 8 % tunga fordon och en mätning från 2021 med den nya definitionen visar 457 ± 15% (då ingår bussar i den siffran), I BP24 har man fått en tendens att Europavägar har dragit åt sig mera trafik.

Då de olika prognoserna utgår från flertalet olika förutsättningar kan en jämförelse mellan dem bli ogenomtränglig. Med fokus endast på BP24 kan det däremot studeras på vilken vägtyp eller vilka länkegenskaper som gör att sträckorna visar större lastbilstrafikökningen än andra.

3 Järnväg

I följande kapitel görs en validering avseende järnvägen och antalet tåg per dygn.

För järnvägen har ingen validering gjorts mot historisk utveckling, utan validering har gjorts mot nu gällande godsprognos BP23 samt även delvis mot BP20. I både BP23 och BP20 avser prognosåret 2040, medan det i BP24 är 2045. Man kan därför egentligen inte jämföra prognoserna rakt av.



Figur 10 Antal tåg per dygn, BP20 till vänster, BP23 i mitten och BP24 till höger

I f.d. region Stockholm och region Öst är bilden splittrad över hur antalet godståg på olika banor/stråk prognosticeras jämfört med tidigare prognoser.

På Ostkustbanan Stockholm – Uppsala prognosticeras samman antal tåg i båda prognoserna. För sträckan Uppsala – Gävle skiljer det 2 tåg, där BP24 prognosticerar 15 tåg och BP23 13 tåg. Lite oklart samtidigt med sista biten in mot Gävle, där BP24 har 15 godståg/dygn hela sträckan, men där antalet godståg i BP23 kraftigt ökar till 33 godståg/dygn för sträckan Skutskär – Gävle, vilket torde bero på fabriken i Skutskär. Det är oklart anledning till det men det kan beror på grov indelning/redovisning i BP24 som gör att dessa tåg missas eller det kan beror på förutsättningarna kring denna sträcka som har kanske ändrats.

Kommentar PLeP: I BP24 används linjedelar som indelning till skillnad från tidigare. Linjedel 1414 går hela vägen mellan Gävle C och Tierp. Den dimensionerande sträckan för den totala tågtrafiken (dvs både person- och godståg) går mellan Tierp-Orrskog, enligt underlag från Kapacitetscenter. På denna dimensionerande sträcka går 15 godståg i 2045, en ökning från 11 godståg i basåret 2019. Tittar man på sträckan Skutskär-Gävle däremot så går 23 godståg där 2045, en ökning från 19 godståg i basåret 2019.

Godstrafikeringen varierar alltså en del mellan Gävle C- Tierp och den dimensionerande sträckan ur kapacitetssynvinkel är inte den som har flest godståg.

I BP23 särredovisades sträckan Gävle C - Tierp på Gävle C- Furuviik, Furuviik-Skutskär och Skutskär-Tierp. Mellan Skutskär-Furuviik-Gävle C gick 22 godståg i 2017, vilka ökade till 33 st i 2040.

Slutsats: Orsaken till skillnaden mellan BP23 och 24 är alltså dels att antalet godståg i basåret har minskat från 22 st till 19 st, dels att tillväxten mellan basår och prognosår är mycket lägre i BP24.

På Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Storvik – Hallsberg är antalet godståg i BP24 ca 20 – 30 st lägre jämfört med BP23. Andelen rundvirke (varugrupp 15) är liten, varför en minskning i denna varugrupp inte kan förklara skillnaden i antal tåg.

På sträckan Hallsberg – Mjölby är antalet tåg i BP24 i princip lika med antalet tåg i BP23. Anledningen till variation längs detta stråk är oklart.

[Kommentar PLep: Här skedde en strukturförändring i trafiken mellan 2017 och 2019 så att betydligt fler godståg numera går via stråket Väster om Väneren.](#)

På Västra stambanan sträckan Stockholm C – Stockholm södra – Älvsjö, prognosticerar BP24 ett varierat antal godståg/dygn jämfört med BP23 som på dessa sträckor har samma antal. Därtill är antalet godståg i BP24 6 eller 4 tåg/dygn lägre jämfört med BP23, motsvarande ca 15 – 20 % färre tåg. Från Älvsjö och söderut mot Flemingsberg prognosticerar BP24 10 färre godståg/dygn jämfört med BP23, 27 godståg/dygn jämfört med 37 godståg/dygn. Då ingen av de utpekade varugrupperna (2 respektive 15) transporteras i några större mängder på sträckan kan denna minskning bero på andra förutsättningar kopplade till Årsta kombiterminal.

Fortsättningsvis söderut från Flemingsberg fortsätter skillnaderna mellan prognoserna att öka. Mellan Flemingsberg och Södertälje är skillnaden 13 godståg/dygn, för att mellan Södertälje och Järna öka till 16 färre godståg/dygn i BP24 jämfört med BP23. Mellan Järna och Katrineholm minskar sedan skillnaderna till att vara 11 färre godståg i BP24 jämfört med BP23. I BP23 är det varugrupperna 14 (avfall), 12 (transportutrustning) samt 6 (trä, massa, papper) som dominerar flödena.

Mellan Katrineholm och Hallsberg ökar skillnaderna igen till 15 färre godståg/dygn i BP24 jämfört med BP23, och mellan Hallsberg och Laxå till 21 färre godståg/dygn. På den sistnämnda sträckan prognosticerar BP24 64 godståg/dygn och BP23 85 godståg/dygn.

[Kommentar PLep: En kontroll av sträckan Flen-Katrineholm 2017-2040 resp 2019-2045 visar att utförd trafik minskat relativt mycket mellan 2017 och 2019 \(från 28 år 2017 till 20 år 2019\). Det är även lägre tillväxttakter i prognosen mellan basår-prognosår jämfört med tidigare, vilket förstås också har betydelse.](#)

På Södra stambanan, Katrineholm – Åby, prognosticerar BP24 4 färre godståg/år jämfört med BP23 (22 tåg vs. 26 tåg). Från Åby in till Norrköping är skillnaden 14 tåg. Ytterligare en skillnad är att i BP24 minskar antalet tåg Åby – Norrköping jämfört med Katrineholm – Åby (20 tåg vs. 22 tåg), medan det i BP23 är det omvända förhållandet (35 tåg vs. 26 tåg). Vad denna skillnad beror på är oklart då de dominerande varugrupperna i BP23 är trä, massa, papper (varugrupp 6) respektive transportmedel (varugrupp 12) som båda torde påverkas förhållandevis lika av prognosförutsättningarna.

På sträckan Norrköping – Linköping prognosticerar BP24 ett högre antal godståg jämfört med BP23, 30 tåg jämfört med 21 tåg. Söder om Linköping, fram till anslutningen av Godsstråket genom Bergslagen i Mjölby sjunker sedan antalet godståg tillbaka igen till 20 tåg/dygn, likt för sträckan Åby – Norrköping. Varför BP24 prognosticerar 10 fler godståg mellan Norrköping och Linköping jämfört med omgivande sträckor beror på fler lokala godståg, är oklart. Denna variation föreligger inte på samma sätt i BP23 där antalet lokala godståg är samma Norrköping – Mjölby.

[Kommentar PLep: Trafiken skiljer mellan Katrineholm-Norrköping, Norrköping-Kimstad och Linköping-Mjölby inte bara i 2017 utan även i 2019. Trafiken mellan Norrköping-Kimstad är högre än mellan Katrineholm-Norrköping, samt lägre mellan Linköping-Mjölby än mellan Katrineholm-Norrköping. Det påverkar tågantalet även 2040 resp 2045, i kombination med respektive branschtillväxt.](#)

Från Mjölby söderut till Nässjö prognosticerar båda prognoserna samma antal godståg, 74 tåg/dygn.

På Svealandsbanan, Södertälje – Eskilstuna, prognosticeras samma antal godståg/dygn i BP24 som i BP23. Väster om Eskilstuna skiljer sedan antalet tåg, där skillnaderna är större i BP23 jämfört med i BP24, vilket kan tyda på en säkrare prognos i BP24 jämfört med BP23.

På Mäljarbanan, Kallhäll – Bålsta prognosticerar BP24 inga godståg/dygn, jämfört med en till sex tåg i BP23. På sträckan Bålsta – Västerås prognosticeras samma antal godståg i båda prognoserna. På

sträckan Västerås – Kolbäck – Järdersbruk prognosticerar BP24 2 färre godståg/dygn jämfört med BP23, vilket får ses som en liten skillnad. Från Järdersbruk gör dock en BP24 en lite annan fördelning jämfört med BP23, där antalet tåg mot Hovsta ökar med 100 % (från 2 i BP23 till 4 i BP24). Antalet tåg mot Frövi sjunker samtidigt, från 39 per dygn i BP23 till 35 i BP24.

På stråket Sala – Oxelösund prognosticerar båda prognoserna i princip samma antal godståg/dygn.

På Dalabanan Uppsala – Sala prognosticeras inga godståg i BP24 mot 3 tåg/dygn i BP23. För sträckan Sala – Avesta Krylbo prognosticerar BP24 10 godståg/dygn jämfört med 15 i BP23, och för sträckan Avesta Krylbo – Borlänge är skillnaden ännu större, där BP24 prognosticerar 22 godståg/dygn jämfört med 37 godståg/dygn i BP23, motsvarande en minskning med 40 %. Vad dessa skillnader beror på är oklart utan att veta de underliggande godsflödena.

[Kommentar PLep: En kontroll av sträckan Avesta-Krylbo-Borlänge visar att tågantalet i de båda basåren är ungefär lika \(17st år 2017 & 18 st år 2019\). Orsaken till den mycket större ökningen i BP23 är framförallt den högre branschtillväxten.](#)

Sammanfattningsvis kan konstateras att på vissa banor är antalet tåg lika mellan de två prognoserna, på andra varierar antalet tåg stort, särskilt på de större stambanorna. På vissa banor finns rimliga förklaringar i prognosförutsättningarna, på andra är skillnaderna mer svårförklarade.

För att bättre förstå prognosresultatet i BP24 hade även en redovisning av de olika varugrupperna varit önskvärt, inte bara antalet tåg.

[Kommentar PLep: Öppen redovisning av volym per varugrupp är inte längre möjlig på grund av sekretessklassning av underlagsdata. Redovisning av total volym per linjedel är dock fortfarande möjlig i de flesta fall.](#)

4 Sammanfattning

Detta PM dokumenterar den andra av två valideringsomgångar.

Som en övergripande trend ses fortsatt en lägre trafiktillväxt jämfört med tidigare prognoser, vilket motiveras bland annat utifrån förväntad ekonomisk utveckling, klimatmål samt skattning av varuvärden.

Avseende sjöfarten förväntas den på nationell nivå minska till 90% av dagens trafik. För analyserade hamnområden visas (kraftigt) minskade godsvolymer jämfört med tidigare prognoser för de två större hamnområdena 4 och 6. Därtill prognosticeras även lägre godsmängder 2045 jämfört med rapporterade godsmängder för 2019 för hamnområde 6, Södertälje – Norrköping. Därtill har Samgods förhållandevis låg träffsäkerhet avseende basåret, vilket påverkar volymerna för 2045.

Vägtrafiken enligt BP24 väntas att öka långsammare på länsnivå jämfört med BP20. Samtidigt speglas inte riktigt den trenden när man tittar på ett urval av väglänkar på europavägar. Där kan man se att BP24 visar högre ökningstakt än BP20. Detta är en signal på att den genomsnittliga ökningen på länsnivå fördelas skevt mellan länkar och visar högre ökningstakt på exempelvis europavägar. Det vore intressant att studera vilka andra egenskaper de länkar har som ökar kraftigast.

Järnvägstrafik uppvisar en tvetydig bild där antal godståg ökar på några få banor/delsträckor samtidigt som den minskar på de flesta. Storleksordningen på minskningarna varierar, vilket ger upphov till frågetecken om varför minskningarna blir olika på olika banor. Särskilt variationerna längs Västra och Södra stambanorna är svårförklarade och kan eventuellt bero på felaktigheter i kodningen av BP24.

Om redovisade godsvolymer i BP24 ska ligga till grund för den kommande åtgärdsplaneringen behöver tydliga och robusta förklaringar ges till varför godsvolymer väntas utvecklas som presenterat. Särskilt för sjöfarten föreligger risk att BP24 inte ses som trovärdig, både ur ett historiskt perspektiv och ett politiskt perspektiv där det finns uttalade mål om att öka sjöfartens andel av transportarbetet.

4.1 Framtida valideringar

Inför framtida regionala valideringar är det önskvärt, precis som framfördes vid förra valideringsomgången, att mer tid erhålls. Därtill önskas även att prognosticerade godsvolymer per varugrupp erhålls, om syftet med den regionala valideringen är att låta regionerna ha synpunkter på den kommande prognosen och hur olika varuflöden fördelas inom respektive region.

Med nuvarande underlag och förutsättningar är det svårt att ge tillräckligt bra input avseende om olika godsvolymer och transportarbete är rimliga eller inte.