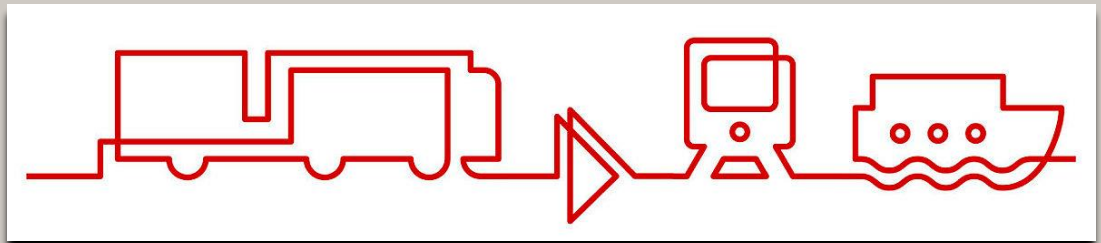


PM Region Södra och Sydöstra

Validering Samgods

2024 – version 2023-12-22



Gulmarkerad text – kolla upp

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
BAKGRUND	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	4
Sjöfart	4
Järnväg.....	4
Väg.....	4
VALIDERING AV RESULTAT	5
Sjöfart	5
Järnväg.....	6
Väg.....	7
KONTROLL AV UNDERLAG	10
Utveckling 2019-2045	11
Öresundsbron	13
MEDSKICK VID ANVÄNDANDET AV BASPROGNOSEN OCH INSPEL I UTVECKLINGEN AV GODSMODELLER	13
Sjöfart	13
Järnväg.....	14

Sammanfattning

Region Södra och Sydöstra har med regionala trafikanalytiker, utredare för godstransporter samt strategiska planerare deltagit i valideringsarbetet av Samgods basår 2019 och prognosår 2045 för sjöfart, järnvägs- och vägtrafik.

Även om det inte är möjligt att få perfekt överensstämmelse mellan statistik och prognosens basår för hanterade volymer i hamnområden, så underskattas volymerna i hamnområde 9 och 10 relativt mycket i basprognosen i förhållande till statistiken.

När det gäller godsvolymer med järnväg begränsas valideringen till nedslag på några mätpunkter. Det förekommer både över- och underskattningar i basprognosen. Basprognosen kommer dock att vidarebearbetas i Bangods och valideras av Statistikcenter.

Lastbilstrafik från Samgods har jämförts med mätdata i Sampers och i Småland och Blekinge förekommer både över- och underskattningar, medan det i Skåne är det en övervikt mot underskattning.

Avslutningsvis lämnar Region Södra och Sydöstra några medskick i användandet av Basprognosen och inspel i utvecklingen av godsmodeller.

Bakgrund

Region Södra och Sydöstra har deltagit i valideringsarbetet kring Basprognos 2024 för godstrafiken i följande moment:

- Validering av basmatriser (PWC), februari 2023 (separata dokument för Skåne och Småland/Blekinge).
- Validering av Samgods för basår 2019, juni 2023
- Validering av Samgods för prognosår 2045, november 2023
- Validering av Samgods för prognosår 2045, januari 2024

Valideringsarbetet har genomförts av regionala trafikanalytiker, utredare för godstransporter samt strateger.

Förutsättningar

Sjöfart

Använda statistikkällor i valideringen är data från berörda hamnarna i Sydöstra/Södra och statistik från Sveriges hamnar. De hamnar som berörs i Region Sydöstra är hamnområde 6 Södertälje-Norrköping och hamnområde 7 Västervik-Kalmar respektive hamnområde 9 Karlskrona-Trelleborg och 10 Malmö-Helsingborg för Region Södra.

Järnväg

I valideringsarbetet har 2019 års volymer redovisade i Stigfinnaren från uppföljningssystemet LUPP används. Bruttovolymerna har räknats om med en omräkningsfaktor. Valideringen är begränsad till några bandelar utspridda i Region Södra och Sydöstra.

Bangodsunderlaget som regionerna brukar få del av kommer eventuellt att omfattas av sekretess och valideras därför inte i denna omgång. Istället visas utsnitt av kartor kring tågtrafikering inzoomat för Region Södra och Sydöstra. Notera att Regeringsbeslutet med nytt dubbelspår Hässleholm–Lund ingår i version 2 av prognosåret.

Väg

Lastbilstrafik från Samgods (TOTV i GIS-karta) har jämförts med mätdata i Sampers (BP24 2019). Praktiskt har data från GIS exporterats till textfil som lästs in i EMME.

När det gäller utveckling av lastbilstrafik för vägtrafiken har det tagits fram karta för prognosticerad utveckling, där färg och siffror visar kvot 2045/2019 och bandbredd flöde 2045.

Validering av resultat

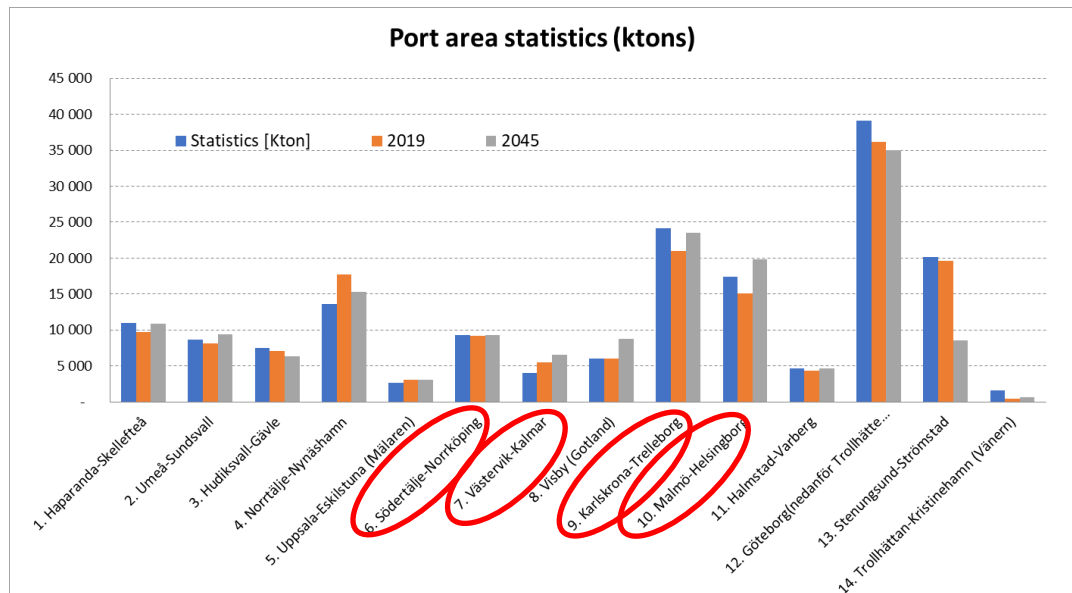
Sjöfart

De hamnar som berörs i Region Sydöstra och Södra är hamnområde:

- Hamnområde 6 Södertälje-Norrköping: Södertälje, Norrköping, fler?
- 7 Västervik-Kalmar: Bergkvara, Degerhamn, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik
- 9 Karlskrona-Trelleborg: Karlskrona, Karlshamn, Sölvesborg, Kristianstad, Ystad, Trelleborg
- 10 Malmö-Helsingborg: Malmö, Landskrona och Helsingborg

Hamnområde 9 och 10 underskattas relativt mycket i basprognosen i förhållande till statistiken, medan det finns en viss överskattning för hamnområde 7 (allra mest för den mindre hamnen Västervik). För Hamnområde 6 finns det en god överensstämmelse mellan Basprognosens basår 2019 och tillgänglig statistik.

I hamnområde 9 är de största hamnarna Trelleborg, Karlshamn och Ystad och där är underskattningen särskilt stor i Trelleborg och Ystad, vilket vi tyvärr känner igen från tidigare valideringar av basprognoserna. Det är inte möjligt att få perfekt överensstämmelse med statistiken för lastade/lossade ton per hamn, eftersom det finns en hel del skillnader i hur volymerna i statistiken och volymerna i efterfrågematriserna har skattats. Det finns dock metodmässiga brister som inte tar hänsyn till hamnarna specialisering. Flera av de stora hamnarna i Södra Regionen, såsom Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Karlshamn, har också nya planer på att utveckla infrastrukturen för att anpassa verksamheten för nya transportupplägg.



Figur 1 Godsvolymer per hamnområde (kton) för statistik 2019, basår 2019 samt prognosår 2045

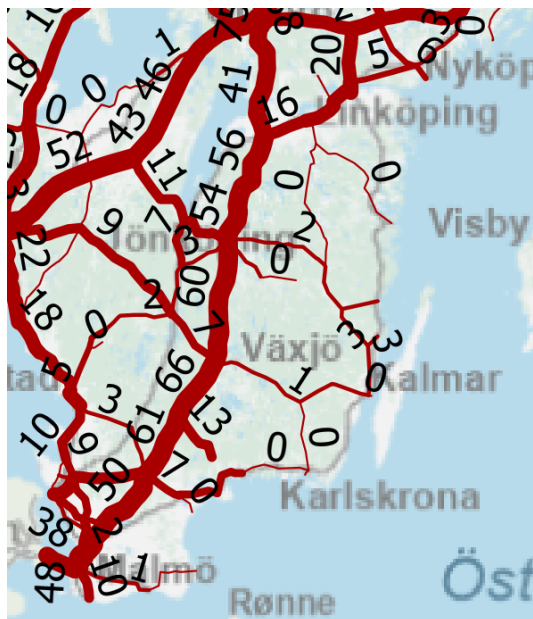
Uppgifterna är preliminära eftersom att det senare kommer att göras en efterbearbetning.

Mellan basår 2019 och prognosår 2045 förväntas en minskning av hanterade godsvolymer med 1 procent (notera stor minskning av volymer i hamnområde 13 Stenungsund-Strömstad). För hamnområdena i Region Södra uppgår ökningen till 32 procent för hamnområde 10 Malmö-Helsingborg och 12 procent för hamnområde 9 Karlskrona-Trelleborg. Berörda hamnområden för Region Sydöstra ökar med 19 procent för hamnområde 7 Västervik-Kalmar och 1 procent ökning för hamnområde 6 Södertälje-Norrköping.

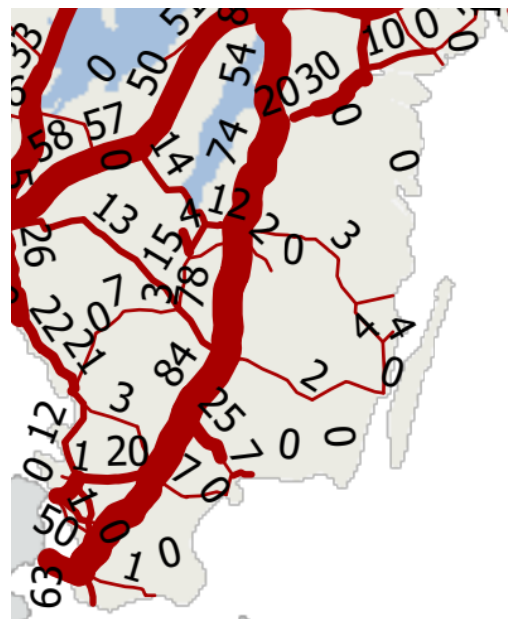
Järnväg

Det har inte gjorts någon omfattande validering med Bangods, utan analysen är begränsad till några nedslag på bandelar i Region Södra och Sydöstra. På Södra stambanan verkar statistik och basår stämma ganska väl överens, men på några sträckor underskattar Samgods volymerna. På en del godstunga bandelar såsom Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne finns en överskattning av volymerna, medan vi noterar en underskattning på vissa bandelar som har en lägre godsvolym.

I de två kartorna nedan kan man se en ökning på Södra stambanan trots längre och tyngre tåg. Det går skönja förändringar där vi har investeringar, exempelvis Värnamo-Jönköping/Nässjö och Sydostlänken och två nya spår mellan Hässleholm och Lund.

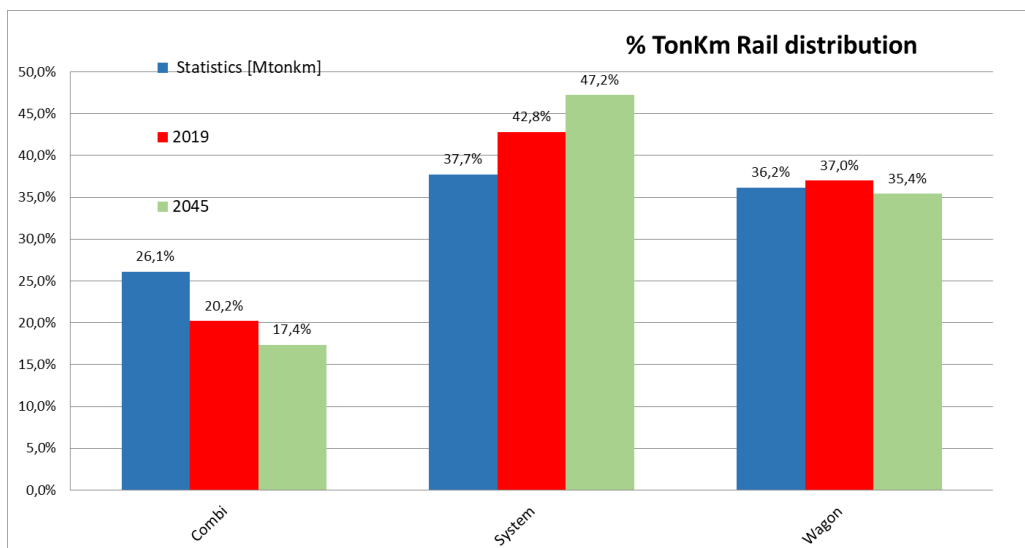


Figur 2 Antal tåg per medeldygn 2019



Figur 3 Antal tåg per medeldygn 2045

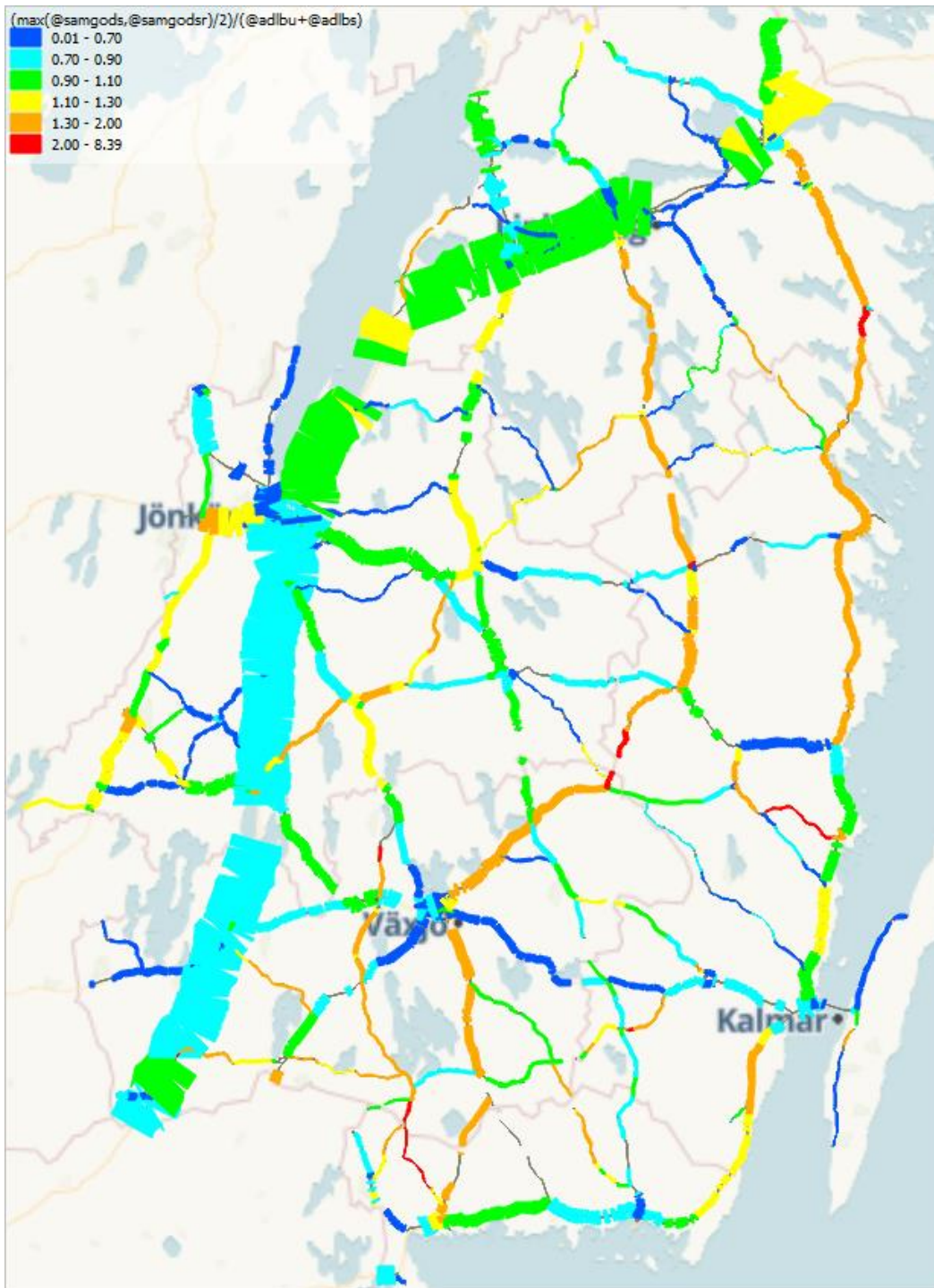
Enligt valideringsunderlag kommer kombitrafiken att minska till förmån för systemtåg. I de diskussioner vi har regionalt är fokus på ökning av kombitågstrafik.



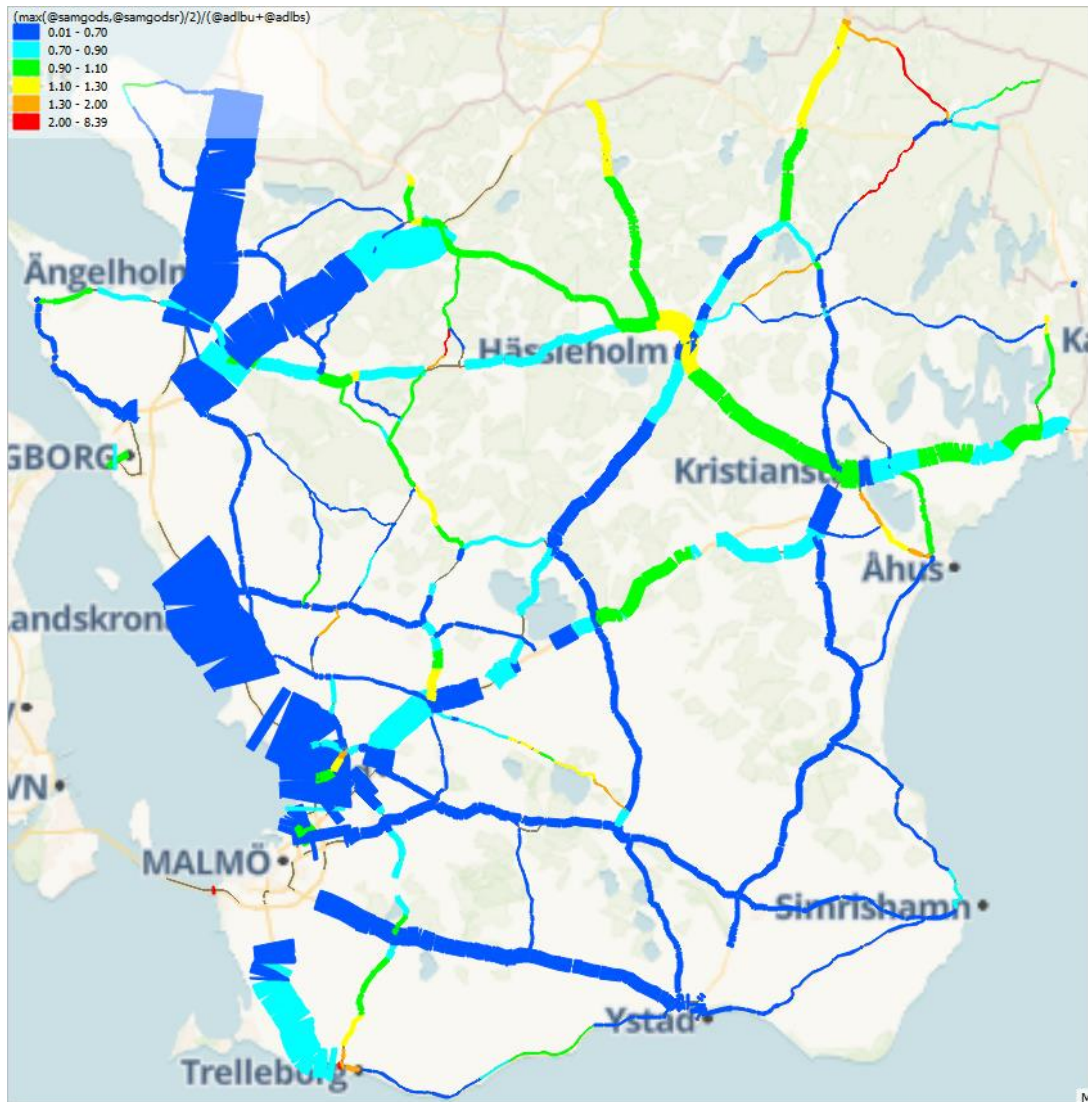
Figur 4 Järnvägstrafik (tonkm) uppdelat på kombi-, system- och vagnslasttåg med statistik 2019, basår 2019 samt prognosår 2045

Väg

Lastbilstrafik från Samgods (TOTV i GIS-karta) har jämförts med mätdata i Sampers (BP24 2019, justerat för ny definition av lbu). Praktiskt har data från GIS exporterats till textfil som lästs in i EMME. Bussar ingår i mätdata men saknas i Samgods. De bedöms dock vara en mindre andel på landsbygd. Ger följande enligt nedan.



I Sydost finns både över- och underskattningar. E4 ligger inom +/- 30 %. Norra E22 och rv 23 är mer än 30 % överskattade. I övrigt finns kortare avsnitt med stora över- eller underskattningar.

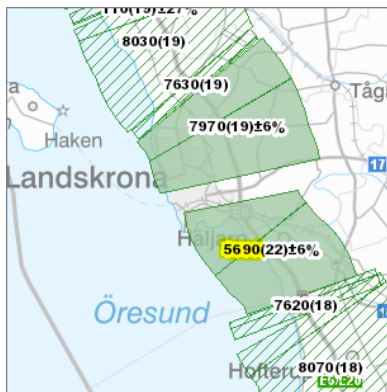


I Skåne är det en övervikt mot underskattning. På flera sträckor ligger Samgods under 50 % av mätning, E6 och E4 på 60-70 %.

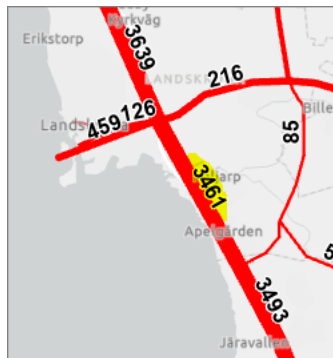
Kontroll av underlag

Kontroll i Skåne genom att även titta direkt i trafikflödeskartan. Vissa avvikelser mellan trafikflödeskartan och mätdata i Sampers kan förklaras av mätår (olika definitioner av lb samt nivåomräkning) men på E65 Ö Skurup verkar avvikelserna vara åt fel håll. Även där de inte skiljer sig är det stor underskattning i Samgods.

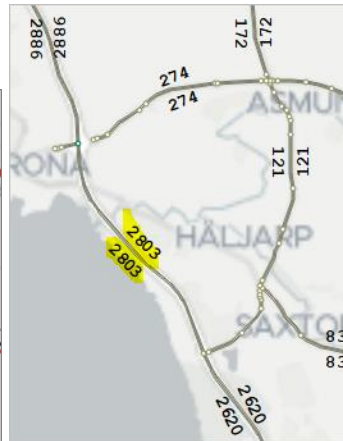
E6 S Landskrona



Trafikflödeskartan



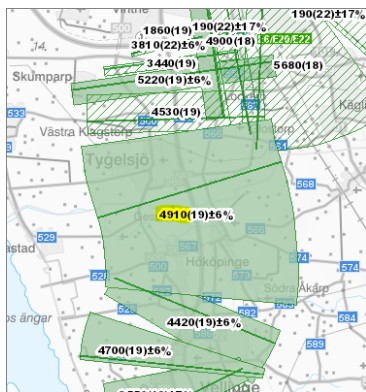
Samgods



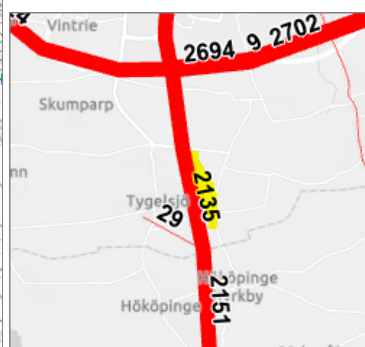
@adlbu+@adlbs i Sampers 2019

Här stämmer trafikflödeskartan och mätdata i Sampers. Eftersom mätning gjordes 2022 borde den avse ny definition. Ganska stor underskattning i Samgods.

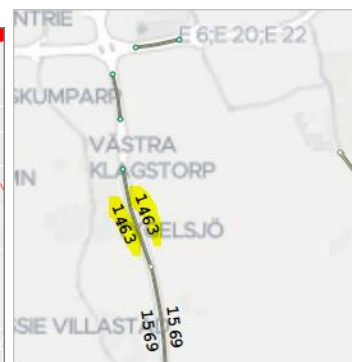
E6 N Vellinge



Trafikflödeskartan



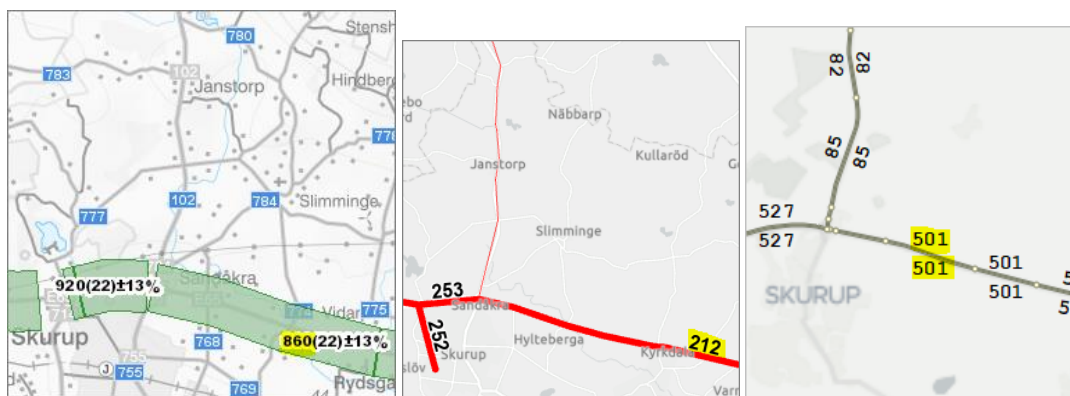
Samgods



@adlbu+@adlbs i Sampers 2019

Här ligger mätdata i Sampers en bra bit under trafikflödeskartan. Eftersom mätning gjordes 2019 borde den avse gammal definition och vara högre än den justerade i Sampers. Stor underskattning i Samgods även mot mätdata i Sampers.

E65 Ö Skurup



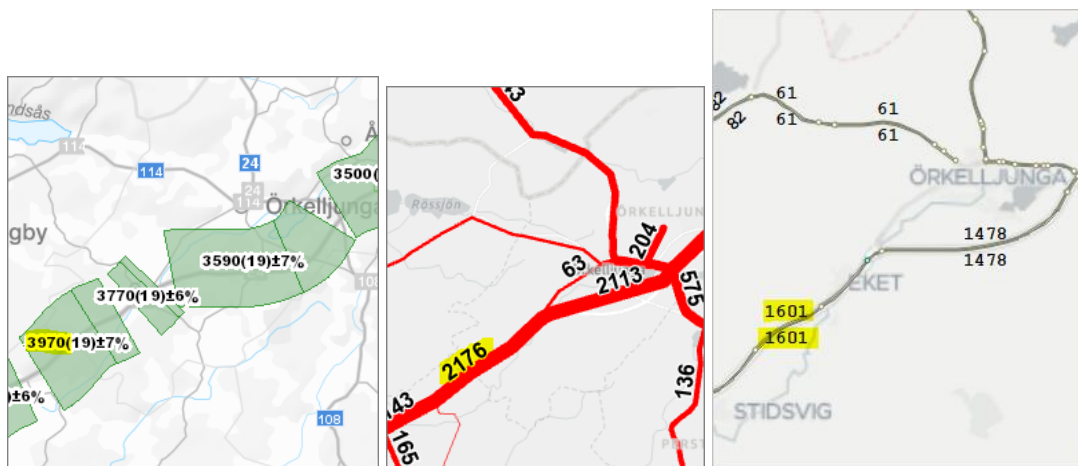
Trafikflödeskartan

Samgods

@adlbu+@adlbs i Sampers 2019

Trafikflödeskartan ligger lite lägre än mätdata i Sampers. Eftersom mätning gjordes 2022 borde den avse ny definition men borde väl ha räknats ner till 2019 och därmed då snarare ligga lite högre än mätdata i Sampers. Även mot trafikflödeskartan mycket stor underskattning i Samgods.

E4 S Örskelljunga



Trafikflödeskartan

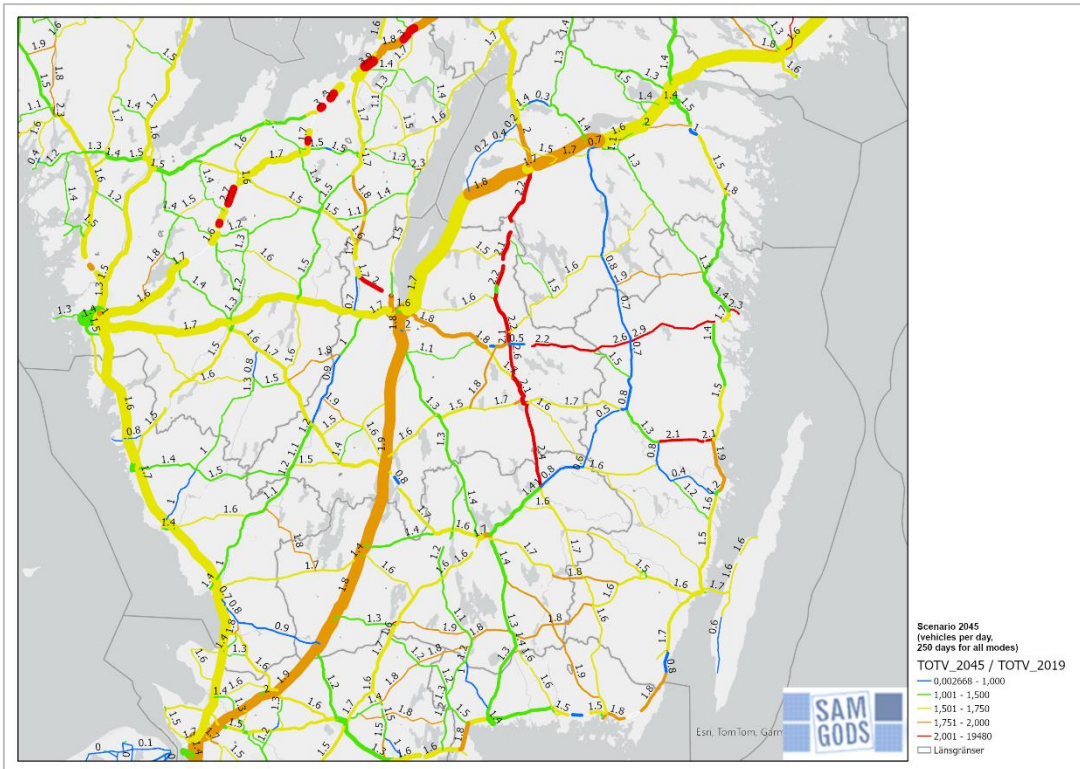
Samgods

@adlbu+@adlbs i Sampers 2019

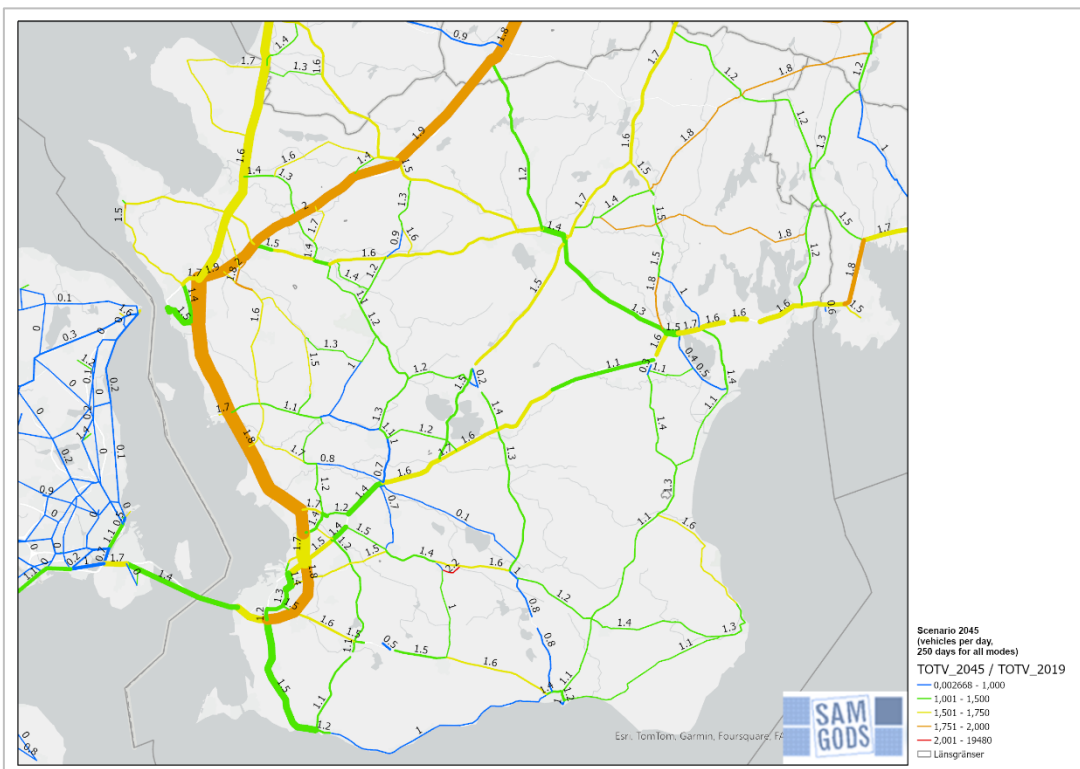
Här ligger mätdata i Sampers en bra bit under trafikflödeskartan. Eftersom mätning gjordes 2019 borde den avse gammal definition och vara högre än den justerade i Sampers. Stor underskattning i Samgods.

Utveckling 2019–2045

När det gäller utveckling av lastbilstrafik har det tagits fram kartor för prognosticerad utveckling. Generellt kan man ana lite kraftigare utveckling på framförallt E4, vilket kanske är förväntat. I övrigt finns några ruttvalsförändringar som ger stora förändringar i flöden. Tydligast mellan norra delen av Kronoberg till E4 där trafik verkar ha flyttat från rv 23 till rv 31/32. Kraftig ökning på rv 40 mellan Vimmerby och Västervik har dock mer osäkra orsaker. Konstiga värden på enskilda kortare länkar kan bero på åtgärder i infrastrukturen.



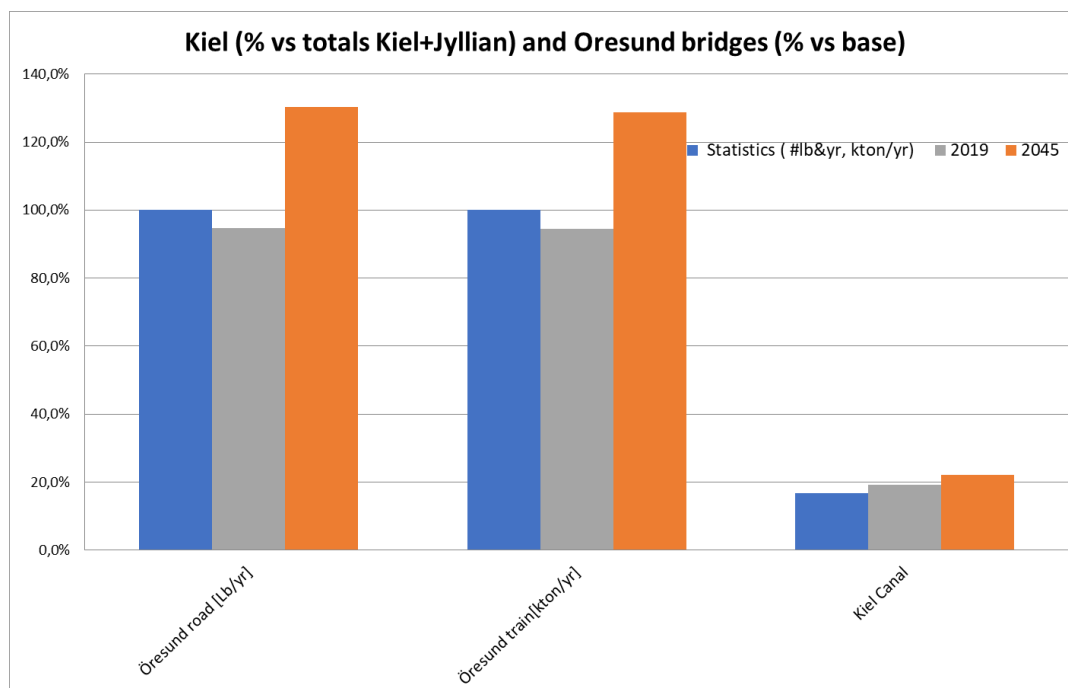
Utveckling lastbilstrafik Sydost. Färg och siffror visar kvot 2045/2019 och bandbredd visar flöde 2045.



Utveckling lastbilstrafik Skåne. Färg och siffror visar kvot 2045/2019 och bandbredd visar flöde 2045.

Öresundsbron

Öresundsbron, den fasta förbindelsen till Danmark med de internationella godsflödena, är oerhört viktig för Region Södra. I materialet som vi fått tillgång till finns diagrammet. Antal lastbilar per dag och transporterade volymer med tåg är något underskattade i basprognosen. Ökningen mellan basår 2019 och prognosår 2045 uppgår till 38 procent över Öresund med bil och 36 procent med tåg över Öresund.



Medskick vid användandet av basprognosen och inspel i utvecklingen av godsmodeller

Nedan följer några medskick från Region Södra och Sydöstra i användandet av aktuell Basprognos och som inspel i den vidare utvecklingen av godsmodellerna.

Sjöfart

Vi har en förståelse för att Samgods inte är en regional utan nationell modell. Fördelning av flöden på hamnnivå är bristfällig i nätutläggningssteget, även om efterbearbetning av TEN-T hamnar tillkommer för att ge ett rimligare resultat i basåret. Även om det är tillväxten, snarare än de absoluta nivåerna, som har betydelse i sjöfartskalkyler så används hamnprognoserna till mer än så.

I uppdraget "Tillgänglighet till Skånes hamnar" analyserade John McDaniel (Ramböll) den trendmässiga utvecklingen per transportsegment för TEN-T hamnarna i Skåne och Blekinge. Rambölls bedömning är att Trafikverkets basprognos inte återspeglar hamnarnas specialisering och därmed resulterar i orimliga resultat på hamnnivå. Det finns även skäl att överväga basprognosens resultat för kustområdet som helhet med hänsyn till de historiska

trenderna. En översyn av metoden för fördelning av ton per hamn/kustområde borde öka kvaliteten på Basprognosen.

Järnväg

Under året har Region Södra/Sydöstra fått information om de Samgodskörningar som har genomförts inom ramen för Färdplan Överflyttning av gods. Vi har förstått att det har funnits/finns brister i kodningar av godsterminaler som delvis åtgärdats. Exempelvis har vi i tidigare objektskalkyler i Jönköpingsområdet noterat godsvolymer som saknats och krävt kalibreringar. Även inför kommande objektskörningar är det viktigt att analytikern validerar basprognosen mot tillgänglig statistik.

Hantering av ny järnväg i Bangods kräver separata antaganden genom omfördelning av befintlig tågtrafik. När det gäller Sydostlänken ser vi dock en stor potential av överflyttning av volymer från lastbilstrafik till järnvägstrafik vilket behöver hanteras separat i objektskalkyler.

