

Mottagare: Petter Wikström, PLep

## Validering av Trafikverkets prognos 2040 för godstrafik i Region Nord

Trafikverket Region Nord har validerat Trafikverkets nationella basprognos för godstrafik på järnväg och väg med avseende på prognosåret 2040. Region Nord omfattar Norrbotten och Västerbottens län varför valideringen avgränsas till dessa delar.

Författare till detta PM är Henry Degerman och Tina Nilsson, Regionala Trafikanalytiker i Region Nord.

### Innehåll

Validering av Trafikverkets prognos 2040 för godstrafik i Region Nord .....	1
1. Järnväg .....	2
1.1 Kommande basprognos järnväg 2040 jämfört med uppräknad statistik .....	2
1.2 Kommande basprognos järnväg 2040 jämfört med nu gällande basprognos ....	3
1.3 Övriga synpunkter/Bra att veta .....	6
2. Väg .....	9
2.1 Skillnad trafikuppräkningsstal kommande basprognos väg 2040 och nu gällande basprognos .....	9

## 1. Järnväg

Validering av godsvolymer på **järnväg** utgår från kommande basprognos 2040 (Excelfil ”Järnväg\_2040\_2020-03-31.xlsx”). Namnges här efter som ”kommande basprognos järnväg 2040”.

Underlag med jämförelse återfinns i Excelfil:

”Region Nord\_Validering\_järnväg\_2040\_version\_2020\_Basprognos\_20200430”

Valideringen är utförd på följande sätt:

1. En jämförelse av kommande basprognos järnväg 2040 och inhämtad statistik uppräknad med kommande tillväxttal per varugrupp 2017-2040. Jämförelsen avser transporterade godsvolymer prognosåret 2040 på respektive järnvägssträcka.
2. En jämförelse av kommande basprognos järnväg 2040 och nu gällande basprognos 2040 ver. 2018. Jämförelsen avser transporterad godsvolymer prognosåret 2040 på respektive järnvägssträcka.
3. Övriga synpunkter/Bra att veta

### 1.1 Kommande basprognos järnväg 2040 jämfört med uppräknad statistik

Utgår från filen ”2040(20200331) vs upprStat 2017”

I underlaget sammanställs differensen mellan kommande basprognos järnväg 2040 och inhämtad statistik uppräknad med senast kända kommande tillväxttal (20191216) per varugrupp 2017-2040. Jämförelsen visar skillnader i transporterade godsvolymer prognosåret 2040 på respektive järnvägssträcka fördelat på olika varugrupper.

De varugrupper med tillhörande sträckor där Region Nord's inhämtade och uppräknade statistik överstiger kommande basprognos 2040 listas i tabell 1 nedan:

**Tabell 1.**

Varugrupp	Sträcka	Kommentar
Kol, Råolja och Naturgas	Luleå-Boden-Kiruna	Åtgärdat av Expertcenter så att skillnad understiger 100 000 nton
Livsmedel	Vännäs-Mellansel Boden-Kiruna-Riksgränsen	Åtgärdat av Expertcenter så att skillnad understiger 100 000 nton
Trä, Massa, Papper	Boden-Älvsbyn	Åtgärdat av Expertcenter se kommentar om samlastning i avsnitt 1.3 nedan
Returmaterial	Boden-Älvsbyn Bastuträsk-Skelleftehamn	Smurfit Kappa samlastade med BillerudKorsnäs enligt inhämtad statistik med fler antal tåg som följd på sträckan Boden-Älvsbyn => Åtgärdat

		På Skelleftebanan går dubbeltur med rötslam => <b>Åtgärdat</b>
Returpapper	Gimonäs-Holmsund Älvsbyn-Piteå	Åtgärdat av Expertcenter returerna ingår i varugrupp papper (samma princip att stål- och kopparskrot ingår i varugrupp 10 = metall, inte retur)

- *Ovanstående ej åtgärdade (okommenterade) varugrupper på angivna sträckor behöver ses över eftersom underlaget indikerar att godsvolymer saknas på aktuell sträcka för angivna varugrupper jämfört med statistik 2017 uppräknad med senast kända kommande tillväxttal.*

#### *Kommentar Expertcenter:*

*-Kol, råolja naturgas: Fel varugrupp i Bangods. Kol&kalk mellan Luleå-Kiruna (225 000 ton) ändras från varugrupp 18 (systemfördelning) till 2 (kol, råolja, naturgas). =>Åtgärdat (2017+2040)*

*-Livsmedel: För låg medellastvikt transittrafik Norge-Norge =>Åtgärdat (2017+2040)*

*-Trä, massa, papper: Inlagt direkt mellan Piteå-Hallsberg, inte "omvägen" Piteå-Älvsbyn- Boden för samlastning med Billerud-Korsnäs ned till Hallsberg =>Åtgärdas ej, denna samlastning sker ej längre enligt uppgift från ScandFibre 2020-02-14.*

*-Returmaterial: Inlagt direkt mellan Piteå-Hallsberg, inte "omvägen" Piteå-Älvsbyn- Boden för samlastning med Billerud-Korsnäs ned till Hallsberg =>Åtgärdas ej, denna samlastning sker ej längre enligt uppgift från ScandFibre 2020-02-14.*

*-Rötslam saknas mellan Hallsberg – Skelleftehamn-Aitik 66 000 ton varugrupp 14. =>Åtgärdat*

## 1.2 Kommande basprognos järnväg 2040 jämfört med nu gällande basprognos

Utgår från fliken ” 2040 v2020(20200331) vs v2018”

I underlaget sammanställs differensen mellan kommande basprognos järnväg 2040 och nu gällande basprognos 2040 ver. 2018. Jämförelsen visar skillnader i totala transporterade godsvolymer för prognosåret 2040 på respektive järnvägssträcka i tabell 2 nedan.

**Tabell 2.** **Gult** = minskning i kommande basprognos 2040 jmf. m. nu gällande

Stråk	Sträcka, stationsnamn	Avstånd (km)	Volym per år
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Luleå-Boden	0	-1 950 597
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Boden-Älvsbyn	0	-750 225
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Älvsbyn-Bastuträsk	0	-397 740
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Bastuträsk-Hällnäs	0	-805 541
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Hällnäs-Vännäs	0	-971 549
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Vännäs-Mellansel	0	-912 198
Stambanan genom Övre Norrland Luleå-Umeå	Bör vara Vännäs-Umeå gbg	2	975 233
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Boden-Murjek	0	-868 090
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Murjek-Gällivare	0	-894 070
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Gällivare-Råtsi	0	2 389 910
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Råtsi-Kiruna (Peuravaara)	0	4 533 698
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Kiruna (Peuravaara)-Riksgränsen	0	-1 060 887
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Råtsi-Svappavaara	0	1 939 986
Haparandabanan Haparanda-(Buddbyn)	Boden C-Morjärv	0	-186 168
Haparandabanan Haparanda-(Buddbyn)	Bredviken-Haparanda	0	8 466
Botniabanan	Bör vara Ö-vik-Gimonäs	6	258 474
(Morjärv)-Karlsborgsbruk	Morjärv-Bredviken	0	-186 168
Skelleftebanan (Bastuträsk)-Rönnskärsverken	Bastuträsk-Skelleftehamn övre	0	23 169
(Hällnäs)-(Storuman)	Storuman-Lycksele	0	3 876
(Hällnäs)-(Storuman)	Lycksele-Hällnäs	0	-154 211
(Umeå)-Holmsund	Bör vara Uå gbg-Gimonäs	-4	851 809
(Umeå)-Holmsund	Gimonäs-Holmsund	0	20 519
(Nyfors)-Piteå	Älvsbyn-Piteå	0	460 729
Malmbanan Riksgränsen- svv:kos:(Buddbyn)	Gällivare-Koskullskulle	0	2 165 831
Norrbotniabanan	Skellefteå-Umeå	0	-342 188

- Notera **röd text** i tabell 2 med avseende på uppdelningen av sträckorna vid Umeå som måste ändras till korrekt och tidigare överenskommen indelning. **Vi har tidigare fått besked om att detta åtgärdats men enligt differens i avstånd och indelning verkar felet kvarstå.**

Tabell 2 visar att det finns stora skillnader i total transporterad godsvolym för prognosåret 2040 i kommande basprognos 2040 jämfört med nu gällande basprognos. Skillnaderna är både stora ökningar och minskningar på olika sträckor. Tillväxttalet för metallvaror har minskat mellan de två prognosversionerna.

- Vad beror de stora skillnaderna på i kommande basprognos 2040 jämfört med nu gällande?

*Kommentar Expertcenter: Annan branschtillväxt i varugruppen metallvaror framförallt, men även rundvirke, transportutrustning, m.m.*

**OBS! Enligt kommande basprognos 2020 reviderad 20200331 jämfört med tidigare validering av revidering 20191216 har godsvolymererna generellt sett minskat avsevärt i hela Region Nord, bortsett från NBB**

- Varför har skillnaderna ökat och godsvolymererna generellt minskat i senaste revidering av kommande basprognos?

*Kommentar Expertcenter: Orsaken till generellt lägre volymer i 2040 ver 200331 jmf med ver 200131 är att en bugg upptäcktes i Samgodsmodellen i slutet av februari, vilket föranledde en omkalibrering av basåret 2017 och en omkörning av 2040*

- Är det förändrade tillväxttalet för metallvaror huvudförklaringen till minskningen på Stambanan genom Övre Norrland.

*Kommentar Expertcenter: Ja*

- Samtidigt är det en mindre minskning på sträckan Älvsbyn-Bastuträsk, är det rimligt att den minskningen är mindre än på övriga StgöN<sup>1</sup>?

*Kommentar Expertcenter: Detta förklaras av vilken varugruppsammansättning som volymerna på de olika bandelarna har och på hur tillväxten mellan basår-prognosår för de olika varugrupperna ser ut.*

Totalvolymen per år som leds om till Norbotniabanan (NBB) uppgår till ca 438 000 nettoton i kommande basprognos 2040. Enligt en till prognosen utförd analys i Samgods transporterats totalt 650 000 nettoton på NBB. **Därför föreslår vi inledningsvis att differensen om ungefär 212 000 nettoton adderas för NBB så att total volym överensstämmer med Samgodsanalysens volym.** Men i nu gällande prognos transporterats ca 1 200 000 nettoton på NBB vilket är knappt dubbelt så stor jämfört med kommande basprognos 2040.

- Om inte differensen om ca 212 000 nettoton adderas är skillnaden mellan kommande basprognos 2040 och nu gällande basprognos ca 760 000 nettoton.

*Kommentar Expertcenter: => Åtgärdat (i senaste Samgodskörning är skillnaden 230 000 ton).*

- Vad beror skillnaden på i de två Samgodsanalyserna som innebär att godsvolymer för prognosåret 2040 nästan har halverats på NBB till kommande basprognos 2040?

*Kommentar Expertcenter: Huvudorsaken är att kapaciteten längre söderut, framförallt på Ostkustbanan, men även på Norra Stambanan, är mer ansträngd i nuvarande 2040 än tidigare.*

<sup>1</sup> Stambanan genom Övre Norrland

### 1.3 Övriga synpunkter/Bra att veta

#### **Viktig information gällande Basprognos version 2020 för alla järnvägsanalyser (huvudanalyser) mellan Umeå-Vännäs Skellefteå/Bastuträsk!**

Efter avslutad validering av kommande basprognos har en felaktighet angående godsvolymer och antalet omladda tåg observerats. Denna felaktighet kommer att behöva beaktas i samtliga huvudanalyser inom streckat område enligt bild 1. Observera att NBB:s sträckning Umeå-Skellefteå också omfattas men inte finns i Stigfinnaren varifrån kartan är genererad. Felaktigheten berör i huvudsak kombitrafik men även en liten andel vagnslast. Enligt nya uppgifter från berörd kombitransportör sker trafikeringen med kombitåg år 2040 som 1:a handsalternativ längs Norrbottenbanan (NBB), istället för som i Basprognos längs Stambanan genom övre Norrland (StgÖN).



Bild 1. Berört område där Basprognos version 2020 måste justeras i samtliga järnvägsanalyser. Observera att NBB:s sträckning Umeå-Skellefteå också omfattas men inte finns i Stigfinnaren varifrån kartan är genererad.

Se tabell 3 nedan för antal tåg och volymer som ska gälla för respektive bandel efter manuell justering.

**Tabell 3.** Information om manuell justering

<b>Enligt basprognos version 2020:</b>		<b>Manuell justering av basprognos version 2020 som krävs i varje huvudanalys:</b> För NBB Umeå-Skellefteå-Bastuträsk måste ökning av tåg och volymer (kombi+vagnslast) utifrån ”Diff” ske i basprognosen version 2020 tills nedan angivna totalvärden uppnås  För Stambanan genom övre Norrland (StgöN) Umeå-Vännäs-Bastuträsk måste motsvarande reducering av antal tåg och volymer utifrån ”Diff” ske tills nedan angivna totalvärden uppnås, för att undvika dubbelräkning av effekter.	
<b>Norrbotniabanan (NBB) år 2040</b>			
Totalt tåg/dygn	Total volym/år (nettoton)	Totalt tåg/dygn	Total volym/år (nettoton)
3,07	853 601	6,31	1 397 370
		Diff: 3,24 tåg	Diff: 543 769

Berörda tågnummer som manuellt måste flyttas över till NBB Umeå-Skellefteå (alltså tas bort från StgöN) för prognosår 2040 i Basprognos version 2020 är: 15039, 15083, 15181, 15183, 16381, 16801, 16805, 42057, 42059, 42067, 42300, 42302 och 42304.

*Kommentar Expertcenter: => ”... ska alla järnvägsanalyser som görs inom angivet område utgå från reviderat underlag i enlighet med Region Nords skrivning” ovan. Då kapacitetsutnyttjandesiffrorna i prognosarken används i diverse utredningar kan det vara en nackdel att dessa inte är uppdaterade med de nya godstågsantalen. I nuvarande prognos får dock skillnaden i antalet tåg ingen avgörande betydelse för tolkningen av kapacitetsutnyttjandet, då skillnaden på delen Vännäs – Hällnäs blir 4 % (sjunker från 88 % till 84 %, fortsatt rött).*

I ”PM\_Validering\_G2017-2040\_2019-12-16” framgår att endast Kopparpendeln leds om från Stambanan genom Övre Norrland till Norrbotniabanan (NBB). Detta innebär 2 tåg per dygn men i dessa ingår även några vagnslasttåg. Detta bör förtydligas men se även förslag till ändring av totalvolym på NBB enligt avsnitt 1.2.

*Kommentar Expertcenter: =>Åtgärdas*

SSAB lastar i princip 365 dagar om året<sup>2</sup>. Endast färre tåg under ca två veckor vid underhållsstopp i valsverket i Borlänge, vilket borde vara försumbart. I nuläget beräknas antal tåg per dygn utifrån 250 transportdagar per år. Med 365 transportdagar per år ökar antalet transportdagar jämfört med nuvarande beräkning vilket skulle minska antalet tåg

<sup>2</sup> Enligt mejlkontakt med SSAB Borlänge

per dygn. Antalet tåg per dygn påverkas även av antalet tåg per år som baseras på total volym per år samt nettolast per tåg.

*Kommentar Expertcenter: OK*

Historiskt sett har BillerudKorsnäs (Kalix) transporterat sina godsvolymer till Piteå för samlastning med Smurfit Kappa. I nuläget samlar Smurfit Kappa (Piteå) med BillerudKorsnäs (Kalix) i Boden i båda riktningarna. Samlastningen kommer enligt nya uppgifter att upphöra våren 2020<sup>3</sup>. Det innebär färre tåg sträckan Älvsbyn-Boden. Har ännu ej fått svar från ansvarig för planering av logistik (Scandfibre) huruvida samlastning ska ske och isåfall var. Om BillerudKorsnäs åker till Piteå för samlastning med Smurfit Kappa innebär det mer trafik på Pitebanan (Älvsbyn-Piteå).

*Kommentar Expertcenter: =>Åtgärdas ej, eftersom samlastningen kommer att upphöra i närtid.*

---

<sup>3</sup> Enligt mejlkontakt med Smurfit Kappa



## 2. Väg

Validering av godsvolymer på **väg** utgår från kommande basprognos 2040 (Excel fil ”Väg\_2017-2040\_2019-12-16.xlsx”). Namnges här efter som ”kommande basprognos väg 2040”.

Underlag med jämförelse återfinns i Excel fil:

”Region Nord\_Validering\_väg\_2040\_version\_2020\_Basprognos\_20200205”

Valideringen är utförd på följande sätt:

1. En jämförelse av kommande basprognos väg 2040 och nu gällande basprognos 2040 ver. 2018. Jämförelsen avser skillnad i trafikuppräkningsstal, vilka är differentierande per län.

### 2.1 Skillnad trafikuppräkningsstal kommande basprognos väg 2040 och nu gällande basprognos

Utgår från fliken ” Jmf uppr 2017 vs 2014 väg”

Tabell 3.

	Kommande basprognos 2040 ver 2020 (kvot)	Nu gällande basprognos 2040 ver 2018 (kvot)	Diff. kommande minus gällande basprognos 2040 (procentenheter)
	LBTot 2017 - 2040	LBTot 2014 - 2040	
Västerbotten	1,19	1,34	-15%
Norrbotten	1,28	1,64	-36%
Sverige	1,62	1,49	13%
	LBTot 2017 - 2065	LBTot 2014 - 2060	
Västerbotten	1,03	1,6	-57%
Norrbotten	1,11	2,2	-109%
Sverige	1,41	1,88	-47%

Tabell 3 visar störst skillnad mellan kommande basprognos 2040 och nu gällande basprognos för Norrbottens län. Skillnaden mellan 2017-2040 och 2014-2040 är en minskning med 36 procentenheter. Skillnaden mellan 2017-2065 och 2014-2060 är en mycket större minskning i kommande basprognos 2040 som uppgår till -109 procentenheter.

- *Vad beror skillnaden på att trafikuppräkningsstalet är ungefär 10 gånger mindre för Norrbottens län i kommande basprognos 2040 jämfört med nu gällande basprognos?*

*Kommentar Expertcenter: Huvudorsaken är att gruvbrytningen i Pajala inte ingår i utskickade valideringsunderlaget, vilket påverkar trafiktillväxttalet i Norrbotten en hel del. Pajala kommer att redovisas separat, för användning i analyser på aktuell väg och järnväg mellan Svappavaara-Narvik.*