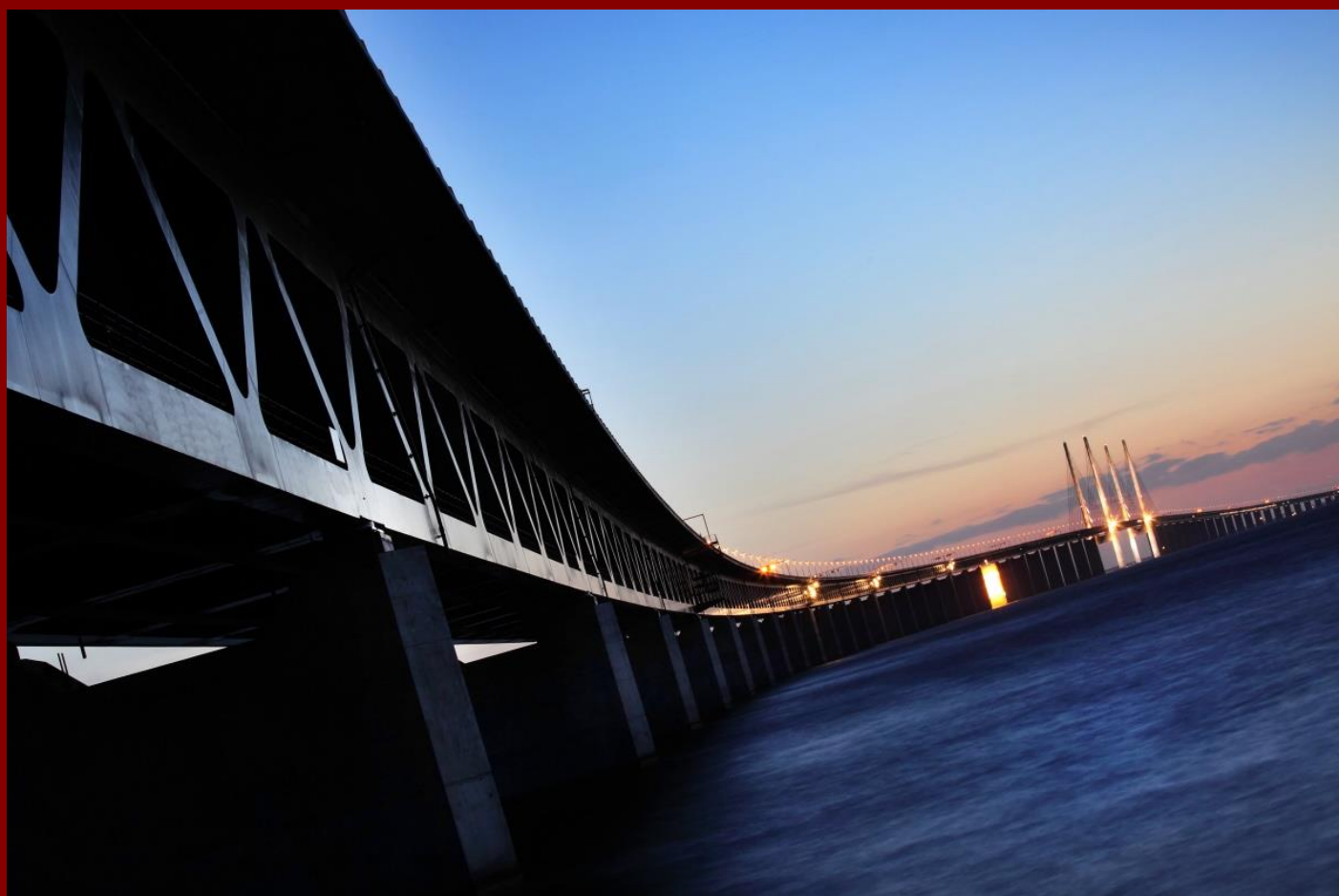


UNDERLAGSRAPPORT

Disaggregering av prognos för godstransporter 2045

-Trafikverkets Basprognoser 2026



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: "Disaggregering av prognos för godstransporter 2045 till Bansek, EVA, Sampers/Samkalk och TEN tec – Trafikverkets Basprognoser 2026"

Författare: Wikström Petter, PLep

Dokumentdatum: 2026-05-04

TRV 2024/132623

Kontaktperson: Wikström Petter, PLep

Publikationsnummer: 2026:067

ISBN 978-91-8045-573-2

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	7
2. Basprognos för godstransporter 2045	8
3. Metoder för disaggregering och resultat	9
3.1 Järnväg.....	9
3.1.1 Tillvägagångssätt för Bansekunderlag	9
3.1.2 Samgodsresultat Bansekunderlag	9
3.2 Väg.....	10
3.2.1 Tillvägagångssätt EVA och Samkalk/Sampers	11
3.2.2 Samgodsresultat EVA och Sampers/Samkalk	11
3.3 Sjöfart.....	12
3.3.1 Tillvägagångssätt TEN tec.....	12
3.3.2 Samgodsresultat sjöfart	13
Statistikkällor	17
Järnväg	17
Väg.....	17
Sjöfart.....	17
Referensmaterial	17
Bilaga 1. Försättsblad till Excel-dokument	18
Bilaga 2. Metod för underlag till Bansek	20
Bilaga 3. Underlag till Bansek: Gods2045_260504_JA	25
Bilaga 4. Metod för trendframskrivning av volymer i TEN-T hamnar	42

Sammanfattning

Denna rapport beskriver hur utdata från Samgodsprognosen har använts för att ta fram ett disaggreerat underlag för järnväg, väg och sjöfart till kalkylverktygen Bansek (järnväg), EVA och Sampers/Samkalk (väg), samt även till EU-kommissionens informationssystem TEN tec (sjöfart).

I ett tillhörande Excel-dokument¹ finns beräkningar, underlag m.m. sammanställda.

Samgodsmodellens huvudscenario för 2045 har använts i disaggreeringen till kalkylverktygen.

För järnväg har underlag från Samgodsresultat tagits fram i form av tillväxttal per varugrupp för att användas i järnvägs kalkyler med Trafikverkets kalkylverktyg Bansek.

För väg har Samgodsresultaten använts för att ta fram trafiktillväxttal per län, som används både i EVA och Sampers/Samkalk.

För sjöfart har Samgodsresultaten för de 14 kustområdena i modellen disaggreerats till de 25 TEN-T-hamnarna i Sverige.

¹ Disaggreering_godsprognos_2045-Basprognoser_2026-05-04.xls; Trafikverket 2026.

1. Inledning

I Trafikverkets uppdrag ingår bland annat att tillhandahålla aktuella kalkylunderlag. I samband med det har en godsprognos för år 2045 tagits fram, för väg-, järnvägs- och sjöfartstransporter. Trafikverkets rapport ”Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets Basprognoser 2026”,² vilken här benämns *Godsprognosrapporten*, sammanfattar förutsättningarna för prognosen, samt resultaten.

Denna rapport är en underlagsrapport till Godsprognosrapporten och beskriver den nedbrytning och justering av Samgodsprognosens resultat som genomförts under år 2025/2026 för att ta fram underlag till kalkylverktygen. De verktyg som har försetts med underlag är EVA och Sampers och dess tillhörande kalkylverktyg Samkalk (väg) och Bansek (järnväg). Ett disaggregerat underlag för sjöfart har också tagits fram till EU-kommissionens informationssystem ”TEN tec”, vilken används för uppföljning och revidering av de transeuropeiska transportnätverken. I ett tillhörande Excel-dokument redovisas Samgodsresultat för olika scenarion, statistikunderlag, m.m.

Denna rapport ger en mer utförlig beskrivning av Kapitel 7 (”Disaggregering av resultat”) i Godsprognosrapporten. För information om prognosförutsättningar m.m. hänvisas till Godsprognosrapporten.

Denna rapport börjar med en beskrivning av de antaganden och indata som basprognosen bygger på, som följs av använda metoder och beräkningar. Därefter presenteras underlagen till kalkylerna för väg, järnväg, respektive sjöfart.

² TRV 2026:068

2. Basprognos för godstransporter 2045

Basprognosen för godstransporter bygger på en rad förutsättningar och antaganden, vilka i huvudsak omfattar:

- Konjunkturinstitutets referensscenario (REF22)
- Nedbrytning av REF22 geografiskt och på fler branscher
- Varuvärdesprognos
- Utrikeshandelsprognos
- Transitprognos
- Höjda banavgifter och ökad drivmedelsbeskattning
- Ökad användning av elfordon
- Ökade körkostnader (bland annat pga ökade diesel- och elpriser)
- Åtgärder i transportsystemet enligt planförslaget för perioden 2026-2037

För utförligare information om dessa förutsättningar, se kapitel 2 och 4 i Godsprognosrapporten. I Godsprognosrapporten beskrivs även den efterfrågan och det utbud som antas för prognosåret 2045. De scenarier som har analyserats i Samgods är:

- Huvudscenarier för år 2019 respektive 2045
- Osäkerhetsanalys utan nyindustrialisering
- Osäkerhetsanalys med tyngre lastbilar
- Osäkerhetsanalys utan längre tåg
- Osäkerhetsanalys med lägre elektrifieringstakt

För underlagen till samtliga kalkylverktyg, dvs Bansek, EVA och Sampers/Samkalk, liksom även för TEN tec, har Huvudscenarierna för 2019 och 2045 använts. I nästa kapitel beskrivs tillvägagångssätt och Samgodsresultat för respektive trafikslag.

3. Metoder för disaggregering och resultat

3.1 Järnväg

Underlag från Samgodsresultatet i form av tillväxttal per varugrupp 2019-2045 har tagits fram till Trafikverkets kalkylverktyg Bansek. Bansek används för att ta fram samhällsekonomiska kalkyler för järnvägsinvesteringar och underlätta en likvärdig hantering av olika investeringsobjekt. Tillväxttalen finns även redovisade i det tillhörande Excel-dokumentet³ på blad "Bansek". Tillväxttalen har sedan kombinerats med information om trafikering och godsvolymer per varugrupp och tågtyp för att få fram indata till Bansek, se avsnitt 3.1.2 samt Bilaga 2 för beskrivning av denna metodik.

3.1.1 Tillvägagångssätt för Bansekunderlag

Antalet tonkilometer per varugrupp för järnväg har sammanställts ur Samgodsmodellens resultatrapport 21 i scenarierna för basåret och prognosåret. Utifrån sammanställningen har sedan en utveckling per varugrupp tagits fram i form av en kvot mellan antalet tonkilometer i prognosåret respektive basåret. Dessa s.k. tillväxttal har använts för att disaggregera Samgodsresultatet för järnväg till kalkylverktyget Bansek.

3.1.2 Samgodsresultat Bansekunderlag

Tabell 1 visar Samgodsresultatet som använts vid framtagandet av underlag till Bansek. Kolumnen längst till höger, "Branschtillväxt", innehåller de tillväxttal som använts i framtagandet av underlaget till Bansek.

Dessa tillväxttal har använts i kombination med information om trafikering och godsvolymer per varugrupp och tågtyp för att få fram indata till kalkylverktyget Bansek, se Bilaga 2 för beskrivning av metodik. Resultatet till Bansek återfinns i Bilaga 3. På vissa sträckor är antalet operatörer så få att de av sekretessskäl fått en schablonsiffra för den lastade volymen per tåg. Dessa sträckor är märkta "Sekretess".

³ Disaggregering_godsprognos_2045-Basprognoser_2026-05-04.xls; Trafikverket 2026.

Denna version av 2045-prognosen för godstrafik på järnväg benämns Gods2045_260504_JA.

Trafiktillväxttal för godstransporter på järnväg behöver även tas fram för perioden 2045-2065 till Bansek. Tillväxten för perioden 2045-2065 ligger utanför prognosen, men behövs för att inkludera livslängden för infrastrukturen i kalkylen.

Varugrupp	2019	2045	Tillväxt
1: Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske *	515	571	1,11
2: Kol, råolja och naturgas / Coal, crude petroleum, and natural gas	37	14	0,38
3: Malm och andra produkter från utvinning	6 002	8 497	1,42
4: Livsmedel, drycker och tobak / Food products, beverages, and tobacco	1 821	2 436	1,34
5: Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror	301	305	1,01
6: Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror	3 745	3 937	1,05
7: Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	143	159	1,11
8: Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror	1 072	2 173	2,03
9: Andra icke-metalliska mineraliska produkter	716	738	1,03
10: Metallvaror exklusive maskiner och utrustning	3 331	4 651	1,40
11: Maskiner och utrustning / Machinery and equipment	285	191	0,67
12: Transportutrustning / Transport equipment	1 488	2 199	1,48
13: Möbler och andra tillverkade varor / Furniture and other manufactured goods	200	367	1,84
14: Returmaterial och återvinning / Secondary materials and recycling	1 400	1 934	1,38
15: Rundvirke	1 730	1 875	1,08
16: Flygfrakt (samt post)	-	-	1,00
Total	22 786	30 047	1,32

Tabell 1. Tillväxttal för järnväg beräknade som kvoten av transportarbetet år 2045 / år 2019 utifrån modellresultat i Samgods.

Detta underlag har tagits fram genom att räkna fram en kvot för utvecklingen av totala antalet tågkilometer/sysselsatt mellan åren 2019 – 2045. Under antagandet att utvecklingen fortsätter (linjärt) i samma takt fram till 2065, så kan antalet tågkilometer beräknas (genom att multiplicera kvoten tågkilometer/sysselsatt 2065 med antalet sysselsatta 2065). Då erhålls tillväxttal enligt **Tabell 2**.

	2019-2045 % per år	2045-2065 % per år	2019-2045 % totalt	2045-2065 % totalt
Tågkm totalt	0,79	0,42	22,57	8,66

Tabell 2. Trafiktillväxttal för järnväg 2019-2045, respektive 2045-2065, per år och totalt.

3.2 Väg

Samgodsresultaten har även sammanställts och vidarebearbetats för väg i syfte att kunna användas i Trafikverkets kalkylverktyg EVA och Sampers/Samkalk.

EVA står för ”Effekter vid VägAnalyser” och detta verktyg används för att beräkna effekter och samhällsekonomisk lönsamhet för enskilda objekt eller trafiksystem inom vägtransportsystemet. Sampers är ett nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser och prognoser av persontransporter. Samkalk är en delmodell i Sampers, som används för att göra samhällsekonomiska beräkningar utifrån de resultat som Sampers genererar. Även vissa effekter för lastbilar beräknas här. Till både EVA och Sampers/Samkalk har trafik tillväxter per län tagits fram för perioderna 2019-2045 samt 2019-2065. Tillväxten för perioden 2019-2065 ligger utanför prognosen, men behövs i EVA- och Sampers/Samkalk-kalkylerna för att inkludera livslängden på infrastrukturen.

3.2.1 Tillvägagångssätt EVA och Samkalk/Sampers

Trafik tillväxttalen per län till kalkylverktygen EVA samt Sampers/Samkalk har tagits fram utifrån resultatrapport 16 i Samgodsmodellens scenarier för basåret 2019 och prognosåret 2045.

3.2.2 Samgodsresultat EVA och Sampers/Samkalk

Tabell 3 nedan visar tillväxttalen per län till EVA och Sampers/Samkalk.

Det är svårt att göra en kvalificerad bedömning av hur en rimlig utveckling kan se ut efter 2045, som ju är prognosåret i Samgods. Modellunderlag saknas för detta. Trots detta behöver värden för 2065 tas fram till både EVA och Sampers/Samkalk.

Den använda metoden är att räkna fram länsvisa kvoter av fordonskilometer/sysselsatt för åren 2019 respektive 2045. Kvoterna antas utvecklas i samma (linjära) takt fram till 2065. Kvoten fordonskilometer/sysselsatt år 2065 kombineras med antalet sysselsatta år 2065, som hämtats från SCB:s sysselsättningsprognos. Utifrån dessa underlag beräknas sedan antalet fordonskilometer år 2065.

Nuvarande version av trafik tillväxttalen till EVA samt Sampers/Samkalk benämns Gods2045_260504_JA.

	Län	2019-2045 tot	2019-2065 tot
1	Stockholm	1,29	1,44
3	Uppsala	1,40	1,69
4	Sodermanland	1,40	1,63
5	Ostergotland	1,40	1,66
6	Jonkopings	1,40	1,62
7	Kronobergs	1,37	1,63
8	Kalmar	1,37	1,58
9	Gotland	1,20	1,32
10	Blekinge	1,30	1,43
12	Skane	1,41	1,63
13	Hallands	1,34	1,53
14	Vastra_Gotaland	1,40	1,59
17	Varmland	1,27	1,44
18	Orebro	1,42	1,68
19	Vastmanland	1,48	1,82
20	Dalarna	1,35	1,57
21	Gavleborg	1,51	1,82
22	Vasternorrland	1,65	2,11
23	Jamtland	1,38	1,63
24	Vasterbotten	1,38	1,51
25	Norrbottens	1,36	1,46
	Totalt	1,40	1,62

Tabell 3. Trafiktillväxttal per län till EVA och Sampers/Samkalk 2019-2045, respektive 2019-2065; kvoter med avseende på fordonskilometer för hela perioden.

3.3 Sjöfart

3.3.1 Tillvägagångssätt TEN tec

För sjötransporter har utvecklingen av antalet lastade och lossade ton per år och kustområde för år 2045 tagits fram ur Samgods. Modellresultatet för basåret 2019 har jämförts med sjöfartsstatistik per kustområde. I ton räknat så underskattar modellen volymerna i hamnarna för basåret jämfört med statistiken. Enligt hamnstatistiken för år 2019 var summan av lastade och lossade volymer i hamnarna 170 miljoner ton. I modellen summeras motsvarande volymer till sammanlagt 162 miljoner ton. Följderna för tillväxttakten per kustområde 2019-2045 bedöms dock inte bli så stora med anledning av detta. En uppgift som efterfrågas är prognoser för hanterade ton per TEN-hamn. Trafikverket levererar årligen in den uppgiften till EU-kommissionens informationsverktyg TEN tec⁴, som är en databas som EU administrerar. Trafikverket har tidigare utvecklat en metod för att disaggregera

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/tentec/>

prognosresultaten från Samgods för de 14 kustområdena till de 25 TEN-hamnarna⁵. Metoden går ut på att skatta en signifikant trendframskrivning per hamn, baserat på den statistik som finns tillgänglig. Den trendframskrivna nivån för lastade och lossade volymer per år och hamn i prognosåret används för att fördela volymerna per kustområde från Samgodsmodellen till TEN-hamnarna i kustområdet. Metoden för disaggregering omfattar en beräkning av åtta olika trendframskrivningsmetoder för att hitta vilken som bäst överensstämmer med historiska trenden. Metoden beräknar också vilken av metoderna som är mest signifikant för varje hamn.

Den första beräkningen är en kombination av BNP-utveckling och tid, den andra endast tid, tredje endast BNP och den fjärde en linjär regression. En test görs på dessa för att jämföra metodernas statistiska signifikans mot materialet och ett krav på att koefficienten inte får överstiga två gånger standardavvikelsen genomförs. En femte metod beräknas som medelvärdet av alla historiska flöden i fallen där inga signifikanta samband beräknas. En sjätte gör en beräkning för exponentiell utjämning för att se om den är mer signifikant än de andra metoderna genomförs. Den sjunde och åttonde beräkningen utgörs av linjära regressioner av BNP, respektive BNP i kombination med tid.

I efterhand har en justering av resultaten gjorts vad gäller den nya hamnen i Norvik genom att all containertrafik i Stockholm antas flyttas till Norvik.

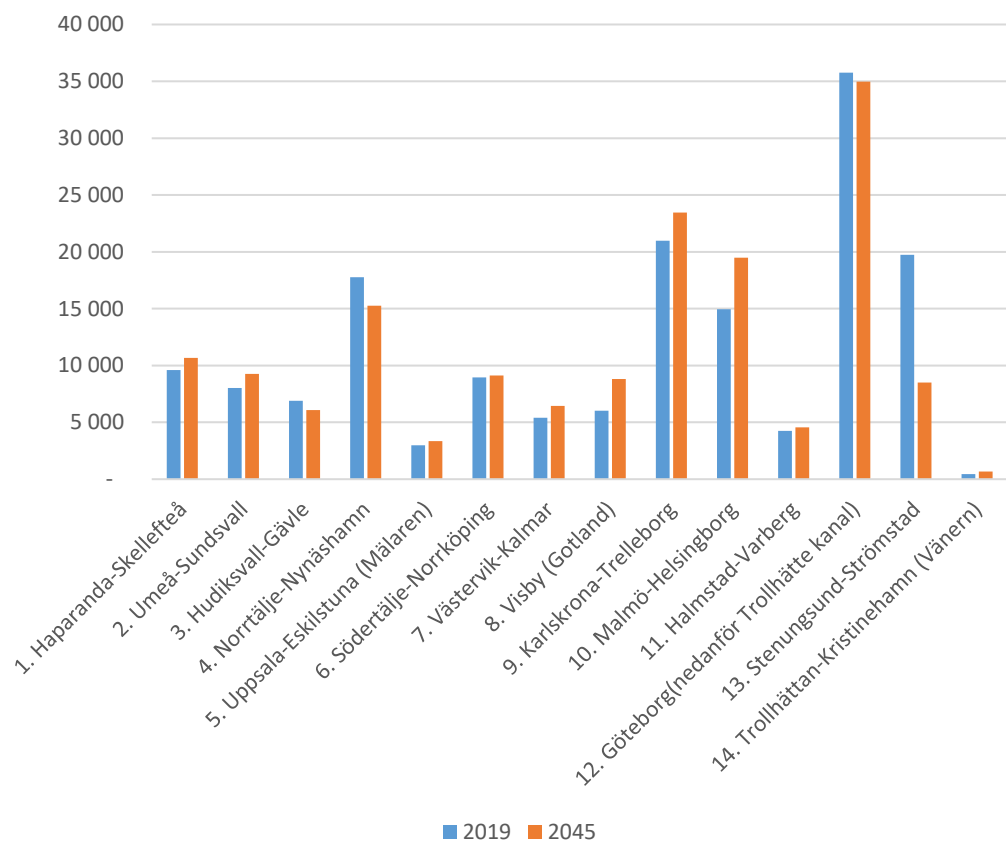
I vissa kustområden används snittutvecklingen i området för de enskilda TEN-hamnarna istället för den beräknade trenden. Snittutvecklingen har valts i de fall som kvadratsumman av (trend-basår) är större än kvadratsumman av (snitt-basår).

3.3.2 Samgodsresultat sjöfart

Figur 5 visar hanterade ton för respektive kustområde i basåret 2019 och prognosåret 2045. Göteborgsområdet hanterar störst godsmängder både 2019 och 2045.

Disaggregeringen av Samgodsresultat per kustområde till TEN-T-hamn resulterar i lastade och lossade volymer år 2045 enligt tabell 4. I tabellen listas även vilken metod som använts för att skatta trenden per TEN-hamn fram till 2045. För en detaljerad beskrivning av metoden, se Bilaga 4.

⁵ "TEN-T hamnar". Systemdokumentation; TRV 2024.



Figur 5. Hanterade ton per kustområde för 2019 och för Huvudscenariot 2045 (statistik för 2019, modellberäknad förändring 2019-2045 från Samgods).

Hamn	2019	Trend 2045	Metod	Samgods 2045
Luleå	7353	7645	5. Medelvärde	8 008
Sundsvall	2162	2163	2. Regr: TID	2 477
Umeå	1896	2175	2. Regr: TID	2 491
Gävle	4953	7392	3. Regr: BNP	4 502
Grisslehamn	45	61	7. Linreg: BNP	41
Kapellskär	2646	2828	2. Regr: TID	1 925
Nynäshamn totalt	3342	5354	4. LinReg: TID	3 644
Stockholm	4720	4513	2. Regr: TID	3 072
Köping	1047	379	8. LinReg: BNP+TID	1 002
Västerås	1639	757	8. LinReg: BNP+TID	2 001
Norrköping	4228	3902	8. LinReg: BNP+TID	4 043
Oxelösund	5413	5469	5. Medelvärde	5 667
Oskarshamn	855	886	5. Medelvärde	2 403
Visby	760	920	8. LinReg: BNP+TID	1 542
Karlshamn	5536	5346	5. Medelvärde	4 867
Karlskrona	1808	3673	2. Regr: TID	3 344
Trelleborg	11797	12966	8. LinReg: BNP+TID	11 804
Ystad	3179	5659	4. LinReg: TID	5 152
Helsingborg	8840	9959	1. Regr: BNP+TID	11 051
Malmö	7812	9646	2. Regr: TID	10 704
Halmstad	1903	2134	5. Medelvärde	2 261
Varberg	2138	2050	2. Regr: TID	2 172
Göteborg	38887	44697	2. Regr: TID	38 009
Stenungsund	3610	4063	7. Linreg: BNP	1 740
Strömstad	153	101	3. Regr: BNP	43
Totalt	126 722			133 966

Tabell 4. Hanterade ton per TEN-T-hamn för 2019 och för Huvudscenariot 2045.

I likhet med kalkyler för väg- och järnvägsobjekt behöver sjöfartskalkyler underlag om utvecklingen efter 2045.

För sjöfart har totala ökningstakten för totala antalet lastade/lossade ton mellan åren 2019-2045 tagits fram, undantaget varugrupperna olja (2) och petroleum (7). Volymerna inom dessa varugrupper försvinner ju till stor del till 2045, på grund av elektrifieringen. Nästa steg är att räkna fram totala utvecklingen för kvoten lastade-lossade ton/sysselsatt 2019 – 2045. Under antagandet att kvoten ton/sysselsatt fortsätter utvecklas (linjärt) i samma takt fram till 2065, så kan antalet ton 2065 beräknas (genom att multiplicera ton/sysselsatta 2065 med sysselsatta 2065).

Då erhålls följande tillväxttal:

Lastade/lossade ton totalt (exkl olja+petroleum)	2019-2045 % per år	2045-2065 % per år	2019-2045 % totalt	2045-2065 % totalt
	1,21	0,70	36,8	15,1

Tabell 5. Tillväxttal sjöfart 2019-2045, respektive 2045-2065, per år och totalt.

Statistikkällor

Järnväg

Tonkilometer per varugrupp (NST2007) år 2019. Trafikanalys.

Väg

Fordonskilometer i Sverige med utländska lastbilar, år 2004-2016. Trafikanalys

Sjöfart

Lastade/lossade ton per hamn. Sveriges hamnar.

Hanterade ton per kustområde år 1999-2019. Trafikanalys

Referensmaterial

Trafikmätningar, stickprov – Trafikverket

Bilaga 1. Försättsblad till Excel-dokument

Försättsblad

Detta försättsblad förklarar kortfattat innehållet i Excel-dokumentet⁶.

Blad Bansek_Tillväxttal

Detta blad presenterar Samgodsresultat till Bansek för respektive varugrupp. Huvudscenariot används (MainSc2045). Utvecklingsfaktorerna för år 2019-2045 har beräknats genom att dela antal tonkm för 2045 med antal tonkm för 2019 för respektive varugrupp.

Blad Bansek

Detta blad presenterar resultatet av disaggregeringen för järnväg till Bansek mha utvecklingsfaktorer per varugrupp från Samgods på blad Bansek_Tillväxttal.

Blad EVA_Sampers

Bladet visar Samgodsresultat till EVA och Sampers/Samkalk

Blad TEN tec

Bladet visar beräknade ton per TEN-T-hamn, Samgodsresultat per kustområde, samt statistik per kustområde för 2019 i kombination med tillväxt 2019-2045.

Blad Statistik

Statistik från Trafikanalys över:

- tonkilometer på järnväg per varugrupp år 2008-2019
- hanterade ton per hamn år 2000-2019

⁶ Disaggregering_godsprognos_2045-Basprognoser_2026-05-04.xls; Trafikverket 2026.

Bilaga 2. Metod för underlag till Bansek

Godsprognosen baseras på ett scenario för den ekonomiska utvecklingen som bygger på Konjunkturinstitutets s.k. Referensscenario från år 2022 (REF22)⁷. Godsrelevanta utdata från denna utredning har disaggregerats geografiskt och branschvis och sedan kombinerats med prognoser för varuvärden, utrikeshandel och transit, vilket beskrivs i rapporten "Prognoser för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognos 2026". En efterfrågan per trafikslag har slutligen beräknats i Samgodsmodellen och vidarebearbetats. Resultatet är sammanställt bl.a. i form av förändring per varugrupp totalt för alla transportslag mellan åren 2019-2045 och förändring per varugrupp för järnvägstransporter under samma period.

Samgodsmodellen är en modell som opererar på en övergripande, strategisk nivå, vilket gör att resultatet bör tolkas med försiktighet på "länknivå". Därför används branschutvecklingen för järnväg ur Samgodsmodellen i kombination med utförd trafik och kartlagda godsvolymer för ett basår (här 2019) för att ta fram en prognos för järnväg som kan ses som mer tillförlitlig på enskilda bandelar. Denna metod benämns "Bangods".

Prognosen används i Trafikverkets kalkylverktyg Bansek, som syftar till att ta fram samhällsekonomiska kalkyler för järnvägsinvesteringar och underlätta en likvärdig hantering av olika investeringsobjekt.

Metodik

Nedan beskrivs framtagandet av prognosen för järnväg

- Förutsättningar:
- Konjunkturinstitutets referensscenario (REF22).
 - Prognoser för varuvärden, utrikeshandel och transit enligt "Samgods PWC-matriser 2019 och 2045"; TRV 2024.
 - Infrastrukturinvesteringar för järnväg enligt "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037"; bilaga 1. Trafikverket 2025.
 - Persontrafikering enligt "Tågtrafik i Basprognos 2045 med plan 2026–2037"; TRV 2026.
 - Höjda banavgifter (baserade på marginalkostnadsprissättning i syfte att uppnå full internalisering inom järnvägssektorn).
 - Höjda elpriser

⁷ "Långsiktiga prognosförutsättningar till Energimyndighetens långsiktsscenarioer", Konjunkturinstitutet 2022.

- Metod:
- Kartläggning järnvägstrafik + godsvolym 2019
 - Branschutveckling för järnväg 2019-2045 enligt Samgodsmodellen
 - Antaganden om förändrad trafikstruktur (se nedan)
 - Kapacitetsavstämning

Verktyg: Tidtabellsapplikationen (TTA)

Basprognosen för godstrafik på järnväg (Bangods) bygger i stort på nuvarande trafikstruktur och godsvolymer i kombination med tillväxttal per varugrupp 2019-2045 baserat på modellkörningar i den nationella, transportslagsövergripande godsprognosmodellen Samgods. Det görs dock en del antaganden om förändrade ruttval för vissa godståg utifrån den infrastruktur som byggs och även utifrån hur persontrafiken utvecklas. Dessa bedömningar ansvarar enheten Kapacitetsanalys för.

Övergripande antaganden

Som en följd av investeringarna i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2026-2037, antas följande förändrade ruttval för godstrafiken ske fram till 2045.

Norrbotniabanan

Systemtåg från Gällivare, Skellefteå, Luleå och Piteå, vagnslast och kombi mellan Luleå/Umeå och Hallsberg/Göteborg, kombitåg mellan Luleå/Umeå och Stockholm/Årsta samt posttåg flyttas över från Stambanan genom övre Norrland/Norra Stambanan till Norrbotniabanan/Botniabanan/Ostkustbanan.

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 19 tåg

Botniabanan

Systemtåg från Skellefteå, Luleå, och Umeå, vagnslast och kombi mellan Luleå/Umeå och Hallsberg/Göteborg, kombitåg mellan Luleå/Umeå och Stockholm/Årsta samt posttåg flyttas över från Stambanan genom övre Norrland/Norra Stambanan till Botniabanan/Ostkustbanan.

Summa antal tåg per vardagsdygn 2019: 24 tåg, varav 18 tillkommande

Kilafors-Söderhamn

Systemtåg från Skellefteå och Umeå, vagnslast och kombi mellan Luleå/Umeå och Hallsberg/Göteborg som flyttats över från Stambanan genom övre Norrland/Norra

Stambanan till Botniabanan/Ostkustbanan (se ovan) fortsätter på stråket Kilafors-Söderhamn,

Summa antal tåg per vardagsdygn 2019: 6 tåg, varav 5 tillkommande

Västerasby-Långsele

Systemtåg från Luleå som flyttats över från Stambanan genom övre Norrland till Norrbotniabanan/Botniabanan (se ovan) fortsätter på stråket Västerasby-Långsele och sedan vidare på Norra Stambanan.

Summa antal tåg per vardagsdygn 2019: 14 tåg, varav 12 tillkommande

Väster om Vänern

Tåg mellan Dalarna och Göteborg som idag går via Borlänge-Ställdalen-Hallsberg eller Borlänge-Avesta-Frövi-Hallsberg flyttas över till Borlänge-Kil-Göteborg.

Summa antal tåg per vardagsdygn 2019: 18 tåg, varav 13 tillkommande

Nyköpingsbanan

Tåg som trafikerar Järna-Flen-Åby flyttas till Nyköpingsbanan.

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 8 tåg, varav 5 tillkommande

Sydostlänken

Södergående tåg på Södra stambanan som idag går via Hässleholm till Karlshamn, samt tåg mellan Hässleholm till Karlshamn som idag går via Blekinge kustbana flyttas till att gå via Älmhult-Olofström-Karlshamn.

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 6 tåg

Byarum

Tåg som idag går till Jönköpings godsbangård flyttas till att gå via Tenhult-Byarum - Månsarp.

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 8 tåg

Norvik

Tåg som idag går mellan Eskilstuna/Göteborg och Värtan flyttas till Norvik

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 1 tåg

Lommabanan

För basåret beror trafikökningen Eslöv-Teckomatorp på att Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) var stängd större delen av 2019. Det gjorde att man körde södergående godståg via Teckomatorp-Eslöv-Lund-Malmö och norrgående godståg via Malmö-Lund-Kävlinge-Teckomatorp. Fem av sju godståg flyttas därför till Teckomatorp Kävlinge. Även om godstågen normalt sett går Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) så förekommer det ibland godståg mellan Eslöv-Teckomatorp.

Summa tåg per vardagsdygn 2019: 15 tåg varav 4 tillkommande

Södra stambanan

25% av godstågen flyttas till nya banan.

Övriga kommentarer:

Bangods har i denna omgång lagts in i Tidtabellsapplikationen (TTA). För att anpassa Bangods-databasen till Emme-nätet i TTA, så har vissa trafikplatser behövt läggas till och några har fått plockas bort på vissa sträckor. Några temporära omledningar har även tagits bort.

Modelleringen av effekten av satsningar på längre tåg har setts över. Antagandet är att tåg som ligger nära nuvarande maxlängdsbegränsning kommer att vara dem som i första hand drar nytta av möjligheten att köra längre tåg. Alla tåg som har en längd som ligger i spannet 85-100% av nuvarande maxlängd, och vars rutt ligger helt inom LTS-nätet 2045 har bedömts vara sannolika att dra nytta av en ökad maxlängd. Samma utnyttjandegrad används före och efter. Tåg som redan idag är över 630 m (malmtåg, vissa specialtransporter mm) får inga ändringar av tåglängd. Vidare måste tågen trafikera hela sträckan inom LTS-nätet.

Resultat

Som en följd av ekonomins utveckling 2019-2045, de investeringar som ingår i planen för perioden 2018-2029, förändrade relativa kostnader mellan trafikslagen, m.m, förväntas godstransporterna på järnväg att kunna öka fram till 2045 enligt nedan.

2019	2045	
22.8	30.1	(mrd tonkm per år)

Bilaga 3. Underlag till Bansek: Gods2045_260504_JA

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
100	Buddbyn-Murjek	Lakaträsk-Näsberg	83	esp	8 328	29	10	1 912	-	1 497	3 373	1 546	13 988 855
101	Murjek-Gällivare	Koskivaara-Nattavaara	81	esp	8 012	28	10	1 912	-	1 181	3 373	1 546	13 756 891
102	Gällivare-Råtsi	Gällivare-Sikträsk	92	esp	5 502	20	6	1 874	-	-	2 082	1 546	9 724 071
103	Råtsi-Peuravaara	Peuravaara-Kirunavaara	11	esp	9 448	31	17	1 874	-	-	6 029	1 546	23 035 532
104	Peuravaara-Riksgränsen	Kopparåsen-Vassijaure	126	esp	10 840	33	26	170	-	-	9 125	1 546	29 852 170
105	Råtsi-Svappavaara	Aptas-Mertainen	39	esp	3 947	11	11	-	-	-	3 947	-	13 311 460
106	Gällivare-Koskullskulle	Gällivare-Koskullskulle	9	esp	6 172	20	13	1 737	-	-	4 435	-	17 457 636
107	Buddbyn-Boden Central	Boden Central-Buddbyn	4	esp	9 007	32	10	1 987	604	1 497	3 373	1 546	14 085 350
108	Kiruna Malmbangård-Peuravaara	Peuravaara-Kiruna Malmbangård	4	dsp	13 932	21	17	1 704	-	-	12 228	-	45 519 220
109	Nya Kiruna C-Råtsi	Nya Kiruna C-Råtsi	7	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
200	Buddbyn-Kalix Östra	Gåsträsk-Sågbäcken	106	esp	679	3	-	75	604	-	-	-	96 495
201	Kalix Östra-Haparanda	Bredviken-Vuonoskogen	47	esp	679	3	-	75	604	-	-	-	96 495
202	Bredviken-Karlsborgsbruk	Bredviken-Karlsborgsbruk	5	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
300	Bräcke-Långsele	Ragunda-Bispgården	131	esp	8 530	34	-	3 350	-	2 662	-	2 518	5 437 604
301	Långsele-Forsmo	Långsele-Österås	14	esp	5 353	21	-	2 588	-	631	-	2 135	2 378 222
302	Forsmo-Mellansel	Skorped-Kälvattnet	76	esp	4 699	19	-	2 583	-	80	-	2 036	1 843 808
303	Mellansel-Vännäs	Trehörningsjö-Norrfors	118	esp	3 976	16	-	2 039	-	11	-	1 927	1 708 313
304	Vännäs-Umeå godsbangård	Brännland-Brattby	29	esp	3 311	13	-	1 365	1 142	592	-	213	1 003 550
305	Vännäs-Hällnäs	Vindeln-Hällnäs	47	esp	4 041	16	-	1 420	-	603	-	2 017	2 317 917
306	Hällnäs-Bastuträsk	Yttersjön-Ekträsk	64	esp	3 427	14	-	1 156	-	275	-	1 995	1 955 557

Sekretess

1

1

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmståg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
307	Bastuträsk-Nyfors	Bastuträsk-Karsbäcken	126	esp	2 991	12	-	1 037	-	42	-	1 911	1 574 964
308	Nyfors-Boden Central	Brännberg-Degerbäcken	47	esp	3 758	15	-	1 029	507	325	-	1 898	1 802 879
309	Boden Central-Gammelstad	Gammelstad-Sunderbyns Sjukhus	26	esp	7 561	27	8	2 578	779	1 215	2 970	18	12 340 679
310	Umeå godsbangård-Umeå central	Umeå godsbangård-Umeå central	3	dsp	8 305	17	-	2 102	562	2 439	-	3 202	5 292 477
311	Notviken-Luleå	Luleå-Notviken	4	dsp	8 239	15	4	2 628	1 004	1 636	2 970	-	13 209 546
312	Gammelstad-Notviken	Notviken-Gammelstad	6	esp	10 464	38	8	2 578	1 783	1 215	2 970	1 916	13 229 573
400	Nyfors-Piteå	Nyfors-Arnamark	52	esp	398	2	-	52	-	325	-	22	273 054
500	Bastuträsk-Skellefteå	Bastuträsk-Skellefteå	45	esp	472	2	-	320	-	152	-	-	319 675
600	Hällnäs-Lycksele	Lycksele-Åmsele	64	esp	903	4	-	65	-	816	-	22	507 702
601	Lycksele-Storuman	Lycksele-Storuman	102	esp	903	4	-	65	-	816	-	22	507 702
700	Umeå Östra-Gimonäs	Umeå Östra-Gimonäs	4	esp	8 305	33	-	2 102	562	2 439	-	3 202	5 292 477
701	Umeå central-Umeå Östra	Umeå central-Umeå Östra	2	dsp	8 305	17	-	2 102	562	2 439	-	3 202	5 292 477
702	Gimonäs-Holmsund	Gimonäs-Holmsund	10	esp	1 350	5	-	728	562	60	-	-	919 376
800	Gimonäs-Husums Norra	Rundvik-Saluböle	84	esp	6 556	26	-	1 297	-	2 032	-	3 226	4 166 523
801	Örnsköldsviks Central-Västeråsby	Hämrasviken-Harasjön	70	esp	6 267	25	-	1 308	-	1 882	-	3 077	4 071 466
802	Husums Norra-Örnsköldsviks Central	Gideåbacka-Högbysjön	26	esp	6 392	26	-	1 318	-	1 953	-	3 120	4 136 387
900	Mellansel-Örnsköldsviks Central	Mellansel-Örnsköldsviks Central	28	esp	625	3	-	400	-	126	-	99	145 107
1000	Forsmo-Tågsjöberg	Forsmo-Tågsjöberg	57	esp	972	4	-	-	-	751	-	221	696 477
1001	Tågsjöberg-Hoting	Tågsjöberg-Hoting	64	esp	774	3	-	-	-	652	-	123	640 632
1098	Birsta-Tunadal	Birsta-Fillan	8	esp	2 632	11	-	451	1 222	239	-	720	857 216
1099	Nacksta-Birsta	Nacksta-Birsta	8	esp	9 947	40	-	2 143	2 612	1 133	-	4 059	3 998 213
1100	Birsta-Timrå	Birsta-Timrå	8	esp	8 959	36	-	1 815	2 624	894	-	3 625	3 386 662

Sekretess

1

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
1101	Timrå-Härnösands Central	Stavreviken-Hussjöby	48	esp	4 257	17	-	1 211	-	-	-	3 045	1 360 526
1102	Härnösands Central-Dynäs	Mörtsal-Sprängsviken	45	esp	4 257	17	-	1 211	-	-	-	3 045	1 360 526
1103	Västerasby-Långsele	Västerasby-Långsele	48	esp	3 739	15	-	846	-	2 343	-	550	3 317 262
1104	Dynäs-Västerasby	Dynäs-Västerasby	13	esp	3 790	15	-	695	-	440	-	2 655	1 411 852
1200	Nacksta-Ånge	Stöde-Nedansjö	90	esp	4 077	16	-	1 865	-	1 954	-	257	3 275 382
1201	Bräcke-Östersunds Central	Brunflo-Pilgrimstad	71	esp	1 541	6	-	306	350	866	-	19	1 013 195
1202	Duved-Storlien	Duved-Ånn	48	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1206	Östersunds Central-Duved	Östersunds Central-Storflon	114	esp	658	3	-	143	-	516	-	-	701 210
1210	Sundsvalls central-Nacksta	Sundsvalls central-Nacksta	4	dsp	9 320	19	-	2 065	2 612	363	-	4 280	2 557 979
1299	Gävle Central-Strömsbro	Gävle Central-Strömsbro	3	dsp	3 244	6	-	1 468	10	239	-	1 526	1 233 577
1300	Storvik-Ockelbo	Ockelbo-Medskogsheden	38	esp	10 366	41	-	3 851	12	2 327	-	4 177	6 517 796
1301	Strömsbro-Ockelbo	Oslättfors-Strömsbro	35	esp	1 022	4	-	598	-	239	-	185	643 785
1302	Ockelbo-Mo Grindar	Ockelbo-Mo Grindar	6	esp	11 365	45	-	4 426	12	2 566	-	4 362	7 147 753
1303	Mo Grindar-Holmsveden	Mo Grindar-Holmsveden	21	dsp	11 365	23	-	4 426	12	2 566	-	4 362	7 147 753
1304	Holmsveden-Kilafors	Kilafors-Röstbo	16	esp	11 365	45	-	4 426	12	2 566	-	4 362	7 147 753
1305	Kilafors-Bollnäs	Kilafors-Bollnäs	17	dsp	9 197	18	-	4 360	12	2 507	-	2 318	6 135 959
1306	Bollnäs-Ljusdal	Lottefors-Bollnäs	62	esp	9 197	37	-	4 360	12	2 507	-	2 318	6 135 959
1307	Ljusdal-Ramsjö	Hennan-Loster	48	esp	8 660	35	-	4 330	12	2 186	-	2 133	5 736 901
1308	Ramsjö-Ånge	Ramsjö-Ovansjö	57	dsp	8 660	17	-	4 330	12	2 186	-	2 133	5 736 901
1309	Ånge-Bräcke	Moradal-Bräcke	30	dsp	10 123	20	-	3 656	462	3 467	-	2 537	6 342 704
1400	Stockholms Central-Tomteboda Övre (i)	Stockholms Central-Tomteboda Övre	4	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1401	Stockholms Central-Tomteboda Övre (y)	Stockholms Central-Tomteboda Övre	4	dsp	4 797	10	-	1 797	35	-	-	2 965	613 385
1402	Tomteboda Övre-Upplands Väsby (i)	Tomteboda Övre-Upplands Väsby	21	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
1403	Tomtebodav Övre- Upplands Väsby (y)	Tomtebodav Övre- Upplands Väsby	21	dsp	5 024	10	-	2 005	35	-	-	2 983	738 527
1404	Upplands Väsby- Skavstaby (i)	Upplands Väsby- Skavstaby	3	dsp	2 677	5	-	1 183	35	-	-	1 458	581 713
1405	Upplands Väsby- Skavstaby (y)	Upplands Väsby- Skavstaby	3	dsp	2 347	5	-	822	-	-	-	1 525	156 814
1406	Skavstaby-Märsta	Rosersberg-Märsta	9	dsp	1 820	4	-	1 021	-	-	-	799	440 658
1407	Märsta-Myrbacken	Märsta-Myrbacken	8	dsp	3 791	8	-	2 858	-	-	-	933	1 434 240
1408	Skavstaby-Arlanda Nedre	Skavstaby-Arlanda Nedre	9	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1409	Arlanda Nedre-Arlanda norra	Arlanda Nedre-Arlanda norra	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1410	Arlanda Nedre- Myrbacken	Arlanda Nedre- Myrbacken	12	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1411	Myrbacken-Uppsala Central (y)	Myrbacken-Uppsala Central	21	dsp	1 569	4	-	1 501	-	-	-	67	526 682
1412	Uppsala Central- Uppsala norra utfarten	Uppsala Central- Uppsala norra utfarten	1	dsp	3 791	8	-	2 858	-	-	-	933	1 434 240
1413	Uppsala norra utfarten- Tierp	Löten-Tierp	60	dsp	3 701	7	-	2 768	-	-	-	933	1 381 144
1414	Tierp-Gävle Central	Tierp-Orrskog	52	dsp	3 701	7	-	2 768	-	-	-	933	1 381 144
1415	Strömsbro-Söderhamns Västra	Sunnäsbruk-Axmarby	75	esp	4 535	18	-	2 096	968	-	-	1 471	1 337 099
1416	Söderhamns Västra- Hudiksvall	Hudiksvall-Iggesund	53	esp	5 834	23	-	2 104	10	363	-	3 356	2 412 763
1417	Hudiksvall-Sundsvalls central	Via-Hudiksvall	88	esp	5 834	23	-	2 104	10	363	-	3 356	2 412 763
1420	Myrbacken-Uppsala Central (i)	Myrbacken-Uppsala Central	21	dsp	2 223	4	-	1 357	-	-	-	865	907 558
1500	Kilafors-Söderhamns Västra	Marmaverken-Kilafors	31	esp	2 110	8	-	53	-	-	-	2 057	960 248
1600	Örbyhus-Hallstavik	Dannemora-Gimo	63	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1700	Gävle Central-Storvik	Kungsgården-Storvik	37	esp	7 625	30	-	5 051	335	969	-	1 270	3 893 138
1701	Storvik-Falun Central	Ryggen-Korsnäs	53	esp	6 803	27	-	2 995	685	1 493	-	1 630	3 129 419
1702	Falun Central-Borlänge Central	Hinsnoret-Falun Central	24	esp	6 803	27	-	2 995	685	1 493	-	1 630	3 129 419

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
1703	Borlänge Central-Ludvika	Borlänge Central-Sellnäs	46	esp	9 300	37	-	3 494	888	2 768	-	2 149	4 970 023
1704	Ludvika-Ställdalen	Ludvika-Klenshyttan	35	esp	8 590	34	-	3 415	169	2 857	-	2 149	4 790 329
1705	Ställdalen-Lindesberg	Storå-Lindesberg	44	esp	3 253	13	-	1 757	78	1 407	-	11	1 688 146
1706	Ställdalen-Hällefors	Ställdalen-Kejsarbäcken	38	esp	5 337	21	-	1 658	91	1 450	-	2 138	3 102 183
1707	Hällefors-Nykroppa	Hällefors-Herrhult	34	esp	6 071	24	-	1 634	91	1 894	-	2 452	3 367 679
1708	Nykroppa-Kil	Sandmon-Kil	70	esp	5 232	21	-	987	148	1 894	-	2 203	3 347 921
1709	Lindesberg-Frövi	Vedevåg-Frövi	19	esp	3 231	13	-	1 757	78	1 384	-	11	1 688 099
1800	Storvik-Fors	Storvik-Torsåker	47	esp	12 165	49	-	6 629	22	1 683	-	3 830	7 645 438
1801	Avesta Krylbo-Snyten	Karbenning-Snyten	22	esp	11 617	46	-	7 298	226	614	-	3 479	5 753 728
1802	Fagersta Central-Frövi	Fagersta Central-Dagarn	72	esp	10 037	40	-	6 109	111	556	-	3 261	4 981 316
1803	Frövi-Hovsta	Frövi-Hovsta	17	dsp	19 884	40	-	10 765	2 613	1 189	-	5 316	9 991 408
1804	Hovsta-Örebro Central	Hovsta-Örebro Central	8	dsp	20 947	42	-	11 099	2 667	1 189	-	5 992	10 364 071
1805	Örebro Central-Hallsbergs Personbangård	Örebro Central-Hallsbergs Personbangård	25	dsp	21 570	43	-	11 168	3 221	1 189	-	5 992	10 486 057
1806	Hallsbergs Rangerbangård-Motala Central	Hallsbergs Rangerbangård-Motala Central	67	dsp	12 526	25	-	6 617	69	454	-	5 387	7 465 069
1807	Motala Central-Mjölby	Motala Central-Mjölby	27	dsp	12 526	25	-	6 617	69	454	-	5 387	7 465 069
1809	Fors-Avesta Krylbo	Fors-Jularbo	10	esp	14 059	56	-	7 525	955	1 683	-	3 895	8 010 461
1814	Hallsbergs Personbangård-Hallsbergs Rangerbangård	Hallsbergs Personbangård-Hallsbergs Rangerbangård	3	dsp	28 767	58	-	15 376	4 235	1 303	-	7 853	12 669 315
1900	Ludvika-Fagersta norra	Fagersta norra-Söderbärke	46	esp	590	2	-	590	-	-	-	-	297 298
1901	Ängelsberg-Kolbäck	Hallstahammar-Surahammar	48	esp	2 707	11	-	1 778	341	59	-	529	1 199 863
1902	Ängelsberg-Fagersta Central	Ängelsberg-Fagersta Central	13	esp	637	3	-	590	47	-	-	-	305 318

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
1903	Ängelsberg-Snyten	Ängelsberg-Snyten	4	esp	1 510	6	-	1 189	55	59	-	208	763 718
1904	Fagersta norra-Fagersta Central	Fagersta norra-Fagersta Central	3	esp	590	2	-	590	-	-	-	-	297 298
1905	Fagersta Central-Snyten	Fagersta Central-Ombenning	12	esp	10 107	40	-	6 109	171	556	-	3 271	4 990 010
2000	Uppsala norra utfarten-Sala	Järlåsa-Morgongåva	61	esp	90	0	-	90	-	-	-	-	53 096
2001	Sala-Avesta Krylbo	Rosshyttan-Avesta Krylbo	33	esp	2 555	10	-	1 603	64	247	-	641	1 245 775
2002	Avesta Krylbo-Borlänge Central	Avesta Krylbo-Snickarbo	65	esp	5 758	23	-	2 127	1 258	1 757	-	617	4 536 848
2003	Borlänge Central-Repbäcken	Borlänge Central-Repbäcken	7	esp	4 703	19	-	753	1 194	2 662	-	95	2 572 347
2004	Repbäcken-Mora central	Garsås-Rättvik central	97	esp	2 630	11	-	743	618	1 269	-	-	1 538 650
2100	Repbäcken-Mockfjärd	Repbäcken-Mockfjärd	23	esp	1 005	4	-	10	576	419	-	-	463 059
2101	Mockfjärd-Vansbro	Björbo-Vansbro	55	esp	1 005	4	-	10	576	419	-	-	463 059
2102	Vansbro-Malung	Vansbro-Malung	45	esp	598	2	-	22	576	-	-	-	108 690
2200	Sala-Västerås Norra	Ransta-Tillberga	34	esp	2 349	9	-	1 350	63	316	-	620	1 166 416
2201	Kolbäck-Rekarne	Kolbäck-Strömsholm	18	esp	1 515	6	-	816	62	356	-	281	744 502
2202	Eskilstuna Central-Flens Övre	Bälgviken-Hälleforsnäs Övre	40	esp	3 290	13	-	739	62	1 521	-	969	1 894 561
2203	Flens Övre-Oxelösund	Silinge-Vrena	59	esp	1 919	8	-	540	62	1 318	-	-	1 061 647
2204	Flens Övre-Flen	Flens Övre-Flen	1	esp	1 371	5	-	199	-	203	-	969	832 914
2300	Laxå-Kristinehamn	Laxå-Hasselfors	60	esp	5 938	24	-	1 976	1 211	-	-	2 750	2 887 845
2301	Kristinehamn-Karlstads Central	Skattkärr-Väse	40	esp	5 593	22	-	1 900	43	-	-	3 651	2 683 083
2302	Karlstads Central-Kil	Karlstads Central-Skåre	19	esp	8 881	36	-	5 409	30	-	-	3 442	5 061 304
2303	Kil-Arvika	Myrom-Arvika	48	esp	7 893	25	-	4 047	21	-	-	3 825	5 404 507
2304	Arvika-Charlottenberg	Åmotfors-Charlottenberg	34	esp	7 785	24	-	3 994	21	-	-	3 770	5 330 381
2400	Kil-Sunne	Kil-Bäckebron	41	esp	1 385	6	-	186	-	182	-	1 017	757 747
2401	Sunne-Torsby	Lysvik-Torsby	41	esp	987	4	-	-	-	-	-	987	536 942

Sekretess

1

1

1

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
2500	Kristinehamn-Nykroppa	Kristinehamn-Storfors	40	esp	1 247	5	-	671	78	-	-	498	164 846
2501	Daglösen-Filipstad	Filipstad-Daglösen	8	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2600	Strömtorp-Bofors	Strömtorp-Bofors	14	esp	219	1	-	219	-	-	-	-	76 445
2700	Tomteboda Övre-Kallhäll (i)	Tomteboda Övre-Kallhäll	18	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2701	Tomteboda Övre-Kallhäll (y)	Tomteboda Övre-Kallhäll	18	dsp	95	0	-	60	13	-	-	22	24 079
2702	Kallhäll-Kungsängen	Kallhäll-Kungsängen	5	dsp	95	0	-	60	13	-	-	22	24 079
2703	Kungsängen-Bålsta	Kungsängen-Bålsta	17	dsp	95	0	-	60	13	-	-	22	24 079
2704	Bålsta-Västerås Norra	Bålsta-Västerås Norra	57	dsp	1 515	3	-	60	417	-	-	1 038	949 138
2705	Västerås Norra-Västerås Central	Västerås Norra-Västerås Central	5	dsp	3 864	8	-	1 410	480	316	-	1 658	2 115 554
2706	Västerås Central-Kolbäck	Västerås Central-Kolbäck	19	dsp	5 423	11	-	1 462	1 612	325	-	2 025	2 632 738
2707	Kolbäck-Valskog	Köping-Valskog	24	esp	5 948	24	-	2 788	1 744	10	-	1 408	3 128 914
2708	Valskog-Arboga	Valskog-Arboga	8	dsp	9 688	19	-	3 307	2 475	1 316	-	2 590	4 486 917
2709	Arboga-Hovsta	Älväng-Hovsta	38	esp	1 063	4	-	333	54	-	-	676	372 663
2710	Jädersbruk-Frövi	Fellingsbro-Frövi	26	esp	8 657	35	-	2 982	2 421	1 316	-	1 937	4 131 103
2800	Stockholms Södra-Tomteboda Övre	Stockholms Södra-Tomteboda Övre	6	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2900	Stockholms Central-Stockholms Södra	Stockholms Central-Stockholms Södra	2	dsp	6 343	13	-	2 471	611	-	-	3 262	1 245 775
2901	Stockholms Södra-Älvsjö (i)	Stockholms Södra-Älvsjö	5	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2902	Stockholms Södra-Älvsjö (y)	Stockholms Södra-Älvsjö	5	dsp	6 343	13	-	2 471	611	-	-	3 262	1 245 775
2903	Älvsjö-Flemingsberg (i)	Älvsjö-Flemingsberg	8	dsp	6 969	14	-	3 118	35	-	-	3 815	1 580 171
2904	Älvsjö-Flemingsberg (y)	Älvsjö-Flemingsberg	8	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2905	Flemingsberg-Södertälje Syd Övre	Flemingsberg-Södertälje Syd Övre	21	dsp	3 694	7	-	994	35	-	-	2 664	1 235 931
2906	Flemingsberg-Tumba	Flemingsberg-Tumba	7	dsp	3 275	7	-	2 124	-	-	-	1 151	344 240

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
2907	Tumba-Södertälje Hamn	Tumba-Södertälje Hamn	13	dsp	3 275	7	-	2 124	-	-	-	1 151	344 240
2908	Södertälje Hamn-Södertälje Centrum	Södertälje Hamn-Södertälje Centrum	2	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2909	Södertälje Hamn-Järna	Södertälje Hamn-Järna	11	dsp	4 228	8	-	2 782	295	-	-	1 151	503 195
2910	Södertälje Syd Övre-Järna	Södertälje Syd Övre-Järna	10	dsp	3 580	7	-	881	35	-	-	2 664	1 233 858
2911	Järna-Gnesta	Järna-Gnesta	17	dsp	5 598	11	-	3 043	35	-	-	2 519	1 332 809
2912	Gnesta-Flen	Gnesta-Flen	45	dsp	5 598	11	-	3 043	35	-	-	2 519	1 332 809
2913	Flen-Katrineholms Central	Flen-Katrineholms Central	23	dsp	6 969	14	-	3 242	35	203	-	3 488	2 165 723
2914	Katrineholms Central-Hallsbergs Personbangård	Katrineholms Central-Högsjö	65	dsp	6 412	13	-	4 123	332	160	-	1 797	1 993 293
2915	Tälle-Laxå	Tälle-Laxå	24	dsp	16 251	33	-	8 414	1 365	442	-	6 031	6 230 013
2916	Töreboda-Skövde Central	Töreboda-Skövde Central	39	dsp	12 704	25	-	7 856	150	450	-	4 247	4 915 474
2917	Skövde Central-Falköpings Central	Skövde Central-Falköpings Central	30	dsp	12 285	25	-	7 437	150	450	-	4 247	4 549 130
2918	Falköpings Central-Herrljunga	Falköpings Central-Herrljunga	34	dsp	14 086	28	-	7 364	113	1 327	-	5 282	5 267 977
2919	Alingsås-Olskroken	Alingsås-Olskroken	43	dsp	13 989	28	-	7 373	123	1 327	-	5 167	5 213 230
2920	Göteborg Central-Olskroken	Göteborg Central-Olskroken	2	dsp	1 366	3	-	730	24	-	-	612	76 375
2921	Herrljunga-Alingsås	Herrljunga-Alingsås	35	dsp	13 971	28	-	7 364	113	1 327	-	5 167	5 198 767
2922	Laxå-Töreboda	Laxå-Töreboda	45	dsp	12 704	25	-	7 856	150	450	-	4 247	4 915 474
2923	Olskroken-Gubbero	Olskroken-Gubbero	1	esp	10 305	41	-	7 213	361	1 042	-	1 689	4 385 575
2924	Hallsbergs Personbangård-Tälle	Hallsbergs Personbangård-Tälle	6	dsp	1 044	2	-	707	-	-	-	338	58 906
2925	Hallsbergs Rangerbangård-Tälle	Hallsbergs Rangerbangård-Tälle	3	dsp	15 206	30	-	7 707	1 365	442	-	5 693	6 171 106
3000	Olskroken-Almedal	Olskroken-Almedal	7	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3100	Tomtebodas Bangård-Värtan	Värtan-Stockholms Norra	5	esp	419	2	-	419	-	-	-	-	355 432
3199	Gubbero-Almedal	Gubbero-Almedal	3	dsp	10 305	21	-	7 213	361	1 042	-	1 689	4 385 575

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
3200	Älvsjö-Västerhaninge	Älvsjö-Västerhaninge	23	dsp	2 473	5	-	1 404	1 061	-	-	8	492 648
3201	Västerhaninge-Hemfosa	Västerhaninge-Hemfosa	10	dsp	247	0	-	239	-	-	-	8	25 949
3202	Hemfosa-Nynäshamn	Ösmo-Nynäsgränd	23	esp	247	1	-	239	-	-	-	8	25 949
3300	Södertälje Syd Övre-Nykvarn	Södertälje Syd Övre-Almnäs	13	esp	915	4	-	915	-	-	-	-	217 648
3301	Läggesta-Eskilstuna Central	Kjula-Eskilstuna Central	48	esp	1 902	8	-	1 005	787	93	-	17	430 672
3302	Eskilstuna Central-Folkesta	Eskilstuna Central-Folkesta	6	dsp	5 115	10	-	1 299	793	1 614	-	1 408	2 422 333
3303	Folkesta-Rekarne	Folkesta-Rekarne	5	esp	5 255	21	-	1 335	793	1 663	-	1 463	2 102 505
3304	Rekarne-Valskog	Rekarne-Kungsör	24	esp	3 740	15	-	519	732	1 307	-	1 182	1 358 002
3305	Åkers Styckebruk-Grundbro	Åkers Styckebruk-Grundbro	7	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3306	Nykvarn-Läggesta	Nykvarn-Läggesta	17	dsp	1 809	4	-	1 005	787	-	-	17	317 772
3400	Häkantorp-Lidköping	Häkantorp-Lidköping	29	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3401	Mariestad-Gårdsjö	Mariestad-Lyrestad	39	esp	371	1	-	-	149	-	-	221	12 441
3402	Lidköping-Mariestad	Lidköping-Forshem	54	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3500	Falköpings Central-Jönköpings Central	Sandhem-Mullsjö	69	esp	2 996	12	-	875	52	704	-	1 366	1 205 898
3501	Tenhult-Nässjö Central	Forserum-Tenhult	27	esp	2 623	10	-	244	1 099	695	-	584	778 426
3502	Jönköpings Central-Tenhult	Jönköpings Central-Huskvarna	16	esp	2 769	11	-	516	52	704	-	1 498	1 104 216
3600	Uddevalla Central-Öxnered	Uddevalla Central-Ryr	22	esp	1 564	6	-	403	838	323	-	-	620 778
3601	Öxnered-Vänersborg Central	Öxnered-Vänersborg Central	4	esp	110	0	-	-	-	-	-	110	57 579
3602	Vänersborg Central-Häkantorp	Vargön-Grästorps	37	esp	110	0	-	-	-	-	-	110	57 579
3603	Häkantorp-Herrljunga	Herrljunga-Vedum	27	esp	110	0	-	-	-	-	-	110	57 579
3604	Herrljunga-Borås Central	Fristad-Ljung	43	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3700	Borås Central-Varberg	Viskafors-Skene	84	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sekretess

1

1

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
3800	Olskroken-Göteborg Kville	Olskroken-Göteborg Kville	2	dsp	28 543	57	-	10 013	6 951	3 224	-	8 355	10 821 816
3801	Eriksberg-Göteborg Skandiahammen	Eriksberg-Göteborg Skandiahammen	4	dsp	18 033	36	-	4 594	3 711	2 569	-	7 159	7 044 507
3802	Göteborg Kville-Eriksberg	Göteborg Kville-Eriksberg	5	esp	18 033	72	-	4 594	3 711	2 569	-	7 159	7 044 507
3900	Göteborg Kville-Stenungsund	Ytterby-Kode	43	esp	1 403	6	-	27	1 376	-	-	-	390 921
3901	Stenungsund-Uddevalla Central	Uddevalla Central-Grohed	41	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3902	Uddevalla Central-Munkedal	Uddevalla Central-Munkedal	21	esp	400	2	-	-	229	-	-	171	30 352
3903	Munkedal-Strömstad	Tanum-Strömstad	70	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3904	Munkedal-Lysekil	Munkedal-Lysekil	38	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4000	Olskroken-Göteborg Central	Göteborg Central-Olskroken	2	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4001	Olskroken-Älvängen	Olskroken-Älvängen	28	dsp	9 745	19	-	4 138	1 990	1 652	-	1 965	4 157 389
4002	Älvängen-Öxnered	Älvängen-Trollhättan	50	dsp	9 096	18	-	4 138	1 341	1 652	-	1 965	4 087 265
4003	Öxnered-Skälebol	Öxnered-Bjurhem	30	esp	7 641	31	-	3 735	503	1 329	-	2 074	3 524 066
4004	Skälebol-Kornsjö gränsen	Bäckefors-Råskogen	68	esp	1 119	4	-	466	-	-	-	653	364 097
4005	Skälebol-Grums	Ånimskog-Köpmannebro	98	esp	6 701	27	-	3 269	503	1 329	-	1 600	3 286 197
4006	Grums-Kil	Edsvalla-Kil	22	esp	9 175	37	-	3 701	503	2 328	-	2 643	5 375 124
4100	Almedal-Mölnlycke	Mölnalds Övre-Mölnlycke	10	esp	3 952	16	-	3 366	62	146	-	378	1 459 863
4101	Mölnlycke-Bollebygd	Mölnlycke-Härbyda	33	esp	3 952	16	-	3 366	62	146	-	378	1 459 863
4103	Bollebygd-Borås Central	Rödberg-Sandared	25	esp	3 904	16	-	3 366	62	97	-	378	1 445 536
4104	Borås Central-Värnamo	Borås Central-Hillared	100	esp	3 952	16	-	3 366	62	146	-	378	1 459 863
4105	Värnamo-Alvesta	Rydaholm-Alvesta	48	esp	2 988	12	-	2 813	15	146	-	14	1 015 487
4106	Alvesta-Växjö	Alvesta-Grönsången	17	esp	419	2	-	323	-	50	-	45	147 912
4107	Växjö-Emmaboda	Lessebo-Skruv	55	esp	419	2	-	323	-	50	-	45	147 912

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmståg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
4108	Emmaboda-Kalmar Södra	Kalmar Södra-Trekanten	55	esp	419	2	-	323	-	50	-	45	147 912
4109	Emmaboda-Gullberna	Spjutsbygd-Gullberna	52	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4110	Kalmar Södra-Kalmar Central	Kalmar Södra-Kalmar Central	2	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4130	Mölnåls Nedre-Mölnlycke kopplingspunkt väst	Mölnåls Nedre-Mölnlycke kopplingspunkt väst	6	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4135	Mölnlycke kopplingspunkt väst-Mölnlycke kopplingspunkt öst	Mölnlycke kopplingspunkt väst-Mölnlycke kopplingspunkt öst	7	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4140	Mölnlycke kopplingspunkt öst-Borås Central	Mölnlycke kopplingspunkt öst-Borås Central	45	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4145	Mölnlycke kopplingspunkt väst-Mölnlycke	Mölnlycke kopplingspunkt väst-Mölnlycke	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4150	Mölnlycke-Mölnlycke kopplingspunkt öst	Mölnlycke-Mölnlycke kopplingspunkt öst	4	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4200	Göteborg Central-Gubbero	Göteborg Central-Gubbero	2	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4201	Mölnåls Nedre-Kungsbacka	Mölnåls Nedre-Kungsbacka	20	dsp	6 342	13	-	3 847	299	896	-	1 300	2 921 137
4202	Kungsbacka-Varberg	Kungsbacka-Varberg	48	dsp	4 537	9	-	3 013	289	92	-	1 143	2 121 977
4204	Varberg-Halmstads Central	Varberg-Halmstads Central	72	dsp	5 015	10	-	3 194	289	370	-	1 163	2 330 375
4205	Torebo-Falkenbergs Godsstation	Torebo-Falkenbergs Godsstation	6	esp	411	2	-	-	411	-	-	-	32 901
4207	Halmstads Central-Eldsberga	Halmstads Rangerbangård-Eldsberga	12	dsp	3 880	8	-	2 106	236	382	-	1 156	1 971 222
4208	Eldsberga-Båstad Norra	Eldsberga-Båstad Norra	21	dsp	3 399	7	-	1 854	202	260	-	1 083	1 813 455
4209	Båstad Norra-Ångelholm	Båstad Norra-Ångelholm	23	dsp	3 399	7	-	1 854	202	260	-	1 083	1 813 455
4210	Maria-Helsingborgs Central	Maria-Helsingborgs Central	5	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sekretess

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
4211	Helsingborgs Godsbangård-Kävlinge	Kävlinge-Helsingborgs Godsbangård	38	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4212	Kävlinge-Lund C	Kävlinge-Lund C	11	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4213	Helsingborgs Central-Helsingborgs Godsbangård	Helsingborgs Central-Helsingborgs Godsbangård	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4215	Ängelholm-Kattarp	Ängelholm-Kattarp	13	dsp	360	1	-	90	-	260	-	10	221 161
4216	Kattarp-Maria	Kattarp-Maria	9	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4220	Almedal-Möndals Nedre (i)	Almedal-Möndals Nedre	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4221	Almedal-Möndals Nedre (y)	Almedal-Möndals Nedre	3	dsp	6 352	13	-	3 847	299	896	-	1 311	2 925 711
4223	Helsingborgs Central-Helsingborgs Godsbangård	Helsingborgs Central-Helsingborgs Godsbangård	3	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4300	Eldsberga-Markaryd	Knäred-Markaryd	42	esp	482	2	-	252	34	122	-	74	157 767
4301	Markaryd-Hässleholm	Markaryd-Bjärnum	37	esp	482	2	-	252	34	122	-	74	157 767
4400	Ängelholm-Åstorp	Ängelholm-Åstorp	14	esp	3 039	12	-	1 763	202	-	-	1 073	1 592 295
4401	Åstorp-Teckomatorp	Billesholm-Kågeröd	35	esp	2 427	10	-	1 319	49	-	-	1 060	1 337 845
4402	Teckomatorp-Kävlinge	Håstenslöv-Kävlinge	9	esp	4 640	19	-	2 738	207	-	-	1 695	2 343 789
4403	Kävlinge-Arlöv	Flädie-Alnarp	19	esp	4 910	20	-	2 738	477	-	-	1 695	2 378 307
4500	Östervärn-Fosieby	Östervärn-Fosieby	5	dsp	15 037	30	-	2 579	920	47	-	11 491	10 665 419
4501	Fosieby-Lockarp	Fosieby-Lockarp	2	dsp	3 316	7	-	989	920	-	-	1 407	2 136 050
4502	Lockarp-Trelleborg	Skytts Vemmerlöv-Trelleborg	25	esp	3 144	13	-	977	759	-	-	1 407	2 125 972
4503	Malmö central-Östervärn	Malmö central övre-Östervärn	2	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4504	Malmö Godsbangård-Östervärn	Malmö Godsbangård-Östervärn	2	dsp	15 037	30	-	2 579	920	47	-	11 491	10 665 419

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmståg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
4600	Helsingborgs Godsbangård-Teckomatorp	Billeberga-Teckomatorp	30	esp	2 825	11	-	1 642	274	-	-	909	1 219 289
4601	Teckomatorp-Eslöv	Teckomatorp-Eslöv	15	esp	612	2	-	223	116	-	-	274	213 345
4700	Järna-Nyköping kp östra	Järna-Nyköping kp östra	47	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4701	Nyköping kp östra-Nyköping kp västra	Nyköping kp östra-Nyköping kp västra	13	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4702	Nyköping kp östra-Sjösa	Nyköping kp östra-Sjösa	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4703	Sjösa-Nyköpings Central	Sjösa-Nyköpings Central	8	esp	1 904	8	-	609	-	-	-	1 296	390 822
4704	Nyköpings Central-Skavsta Flygplats Bibana	Nyköpings Central-Skavsta Flygplats Bibana	7	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4705	Nyköping kp västra-Linköpings Central	Nyköping kp västra-Linköpings Central	89	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4706	Skavsta Flygplats Bibana-Nyköping kp västra	Skavsta Flygplats Bibana-Nyköping kp västra	8	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4800	Järna-Sjösa	Vagnhärad-Lästringe	47	esp	1 904	8	-	609	-	-	-	1 296	390 822
4801	Katrineholms Central-Åby	Katrineholms Central-Åby	40	dsp	5 306	11	-	1 828	176	315	-	2 987	2 837 167
4802	Åby-Norrköpings Central	Åby-Norrköpings Central	7	dsp	7 375	15	-	696	1 640	285	-	4 755	2 823 205
4803	Norrköpings Central-Linköpings Central	Norrköpings Central-Linköpings Central	46	dsp	7 412	15	-	696	1 640	322	-	4 755	2 867 303
4804	Linköpings Central-Mjölby	Linköpings Central-Mjölby	32	dsp	5 045	10	-	696	35	84	-	4 230	2 150 079
4805	Mjölby-Tranås	Mjölby-Tranås	36	dsp	17 561	35	-	7 313	104	527	-	9 617	9 603 619
4806	Nässjö Central-Stockaryd	Nässjö Central-Stockaryd	40	dsp	18 261	37	-	6 768	155	688	-	10 650	10 060 466
4807	Alvesta-Älmhult	Alvesta-Älmhult	47	dsp	21 023	42	-	9 124	661	779	-	10 459	10 762 181
4808	Hässleholm kp SSB-Höör	Hässleholm kp SSB-Höör	23	dsp	10 082	20	-	6 025	222	142	-	3 693	5 877 859
4809	Höör-Lund C	Eslöv-Lund C	37	dsp	10 686	21	-	6 239	362	97	-	3 988	6 052 371
4811	Lund C-Arlöv (y)	Lund C-Arlöv	11	dsp	15 625	31	-	6 543	730	97	-	8 255	8 384 175
4812	Lund C-Arlöv (i)	Lund C-Arlöv	11	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sekretess

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmståg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
4813	Arlöv-Malmö central (y)	Arlöv-Malmö central	5	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4814	Arlöv-Malmö central (i)	Arlöv-Malmö central	5	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4815	Nyköpings Central-Åby	Kolmården-Getå	52	esp	2 644	11	-	455	893	-	-	1 296	614 483
4816	Tranås-Nässjö Central	Tranås-Nässjö Central	52	dsp	16 899	34	-	6 662	104	527	-	9 606	9 282 072
4817	Arlöv-Malmö Godsbangård	Arlöv-Malmö Godsbangård	2	dsp	21 268	43	-	9 281	1 940	97	-	9 950	10 837 272
4818	Älmhult-Hässleholm	Älmhult-Hässleholm	51	dsp	17 409	35	-	7 213	747	416	-	9 032	9 368 697
4826	Stockaryd-Alvesta	Stockaryd-Alvesta	47	dsp	17 845	36	-	6 596	155	604	-	10 490	9 853 058
4829	Hässleholm kp SSB-Hässleholm	Hässleholm kp SSB-Hässleholm	7	dsp	14 342	29	-	6 329	222	142	-	7 649	8 123 106
4830	Hässleholm kp SSB-Lund C	Hässleholm kp SSB-Lund C	59	dsp	4 259	9	-	304	-	-	-	3 955	2 245 247
4900	Linköpings Central-Bjärka-Säby	Hjulsbro-Bjärka-Säby	20	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4901	Bjärka-Säby-Hultsfred	Kisa-Vimmerby	102	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4902	Hultsfred-Berga	Mörlunda-Berga	37	esp	746	3	-	-	746	-	-	-	105 046
4903	Berga-Kalmar Södra	Blomstermåla-Kalmar Södra	75	esp	985	4	-	114	819	-	-	52	191 276
4904	Berga-Oskarshamn	Berga-Oskarshamn	28	esp	746	3	-	-	746	-	-	-	105 046
5000	Bjärka-Säby-Västervik	Gamleby-Västervik	96	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5100	Blomstermåla-Mönsterås	Blomstermåla-Mönsterås	13	esp	985	4	-	114	819	-	-	52	191 276
5200	Finspång-Kimstad	Finspång-Kimstad	23	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5300	Tenhult-Byarum	Stigamo-Byarum	26	esp	2 769	11	-	697	1 151	8	-	913	688 310
5301	Nässjö Central-Vaggeryd	Malmback-Vaggeryd	44	esp	980	4	-	202	751	26	-	-	41 936
5302	Vaggeryd-Värnamo	Skillingaryd-Klevshult	37	esp	1 078	4	-	742	58	-	-	279	397 281
5303	Värnamo-Furet	Torup-Furet	112	esp	1 655	7	-	-	-	1 655	-	-	577 523
5304	Månsarp-Byarum	Byarum-Månsarp	14	esp	4 141	17	-	1 294	1 897	8	-	942	761 362

Sekretess

1

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
5305	Byarum-Vaggeryd	Byarum-Vaggeryd	4	esp	1 372	5	-	597	747	-	-	29	73 051
5400	Hyltebruk-Torup	Hyltebruk-Torup	12	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5500	Nässjö Central-Eksjö	Eksjö-Nässjö Central	22	esp	839	3	-	-	746	93	-	-	130 799
5501	Eksjö-Hultsfred	Hjältevad-Hultsfred	62	esp	746	3	-	-	746	-	-	-	105 046
5600	Nässjö Central-Vetlanda	Nässjö Central-Vetlanda	36	esp	591	2	-	-	300	-	-	292	45 827
5601	Vetlanda-Kvillsfors	Vetlanda-Kvillsfors	28	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5700	Älmhult-Olofström	Kärrboda-Esseboda	41	esp	5 992	24	-	589	4 307	307	-	789	1 594 544
5701	Olofström-Skörsemo	Olofström-Kylinge	16	esp	1 739	7	-	589	65	307	-	778	875 923
5800	Åstorp-Helsingborgs Godsbangård	Åstorp-Bjuv	21	esp	6 699	27	-	2 735	2 023	149	-	1 792	2 469 531
5801	Kattarp-Åstorp	Hasslarp-Åstorp	11	esp	296	1	-	81	-	148	-	67	180 627
5802	Åstorp-Hässleholm	Finja-Hässleholm	53	esp	4 522	18	-	2 336	43	297	-	1 846	2 115 194
5803	Hässleholm-Kristianstads Central	Hässleholm-Attarp	29	esp	1 777	7	-	1 534	53	72	-	118	595 766
5900	Kristianstads Central-Åhus	Kristianstads Central-Åhus	17	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6000	Kristianstads Central-Sölvesborg	Fjälkinge-Bromölla	31	esp	1 777	7	-	1 534	53	72	-	118	595 766
6001	Skörsemo-Karlshamn	Mörum-Karlshamn	15	esp	5 852	23	-	2 548	1 906	379	-	1 019	2 048 673
6002	Karlshamn-Gullberna	Nättraby-Ronneby	63	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6004	Sölvesborg-Skörsemo	Sölvesborg-Sandbäck	15	esp	2 142	9	-	1 534	417	72	-	118	720 928
6005	Gullberna-Karlskrona Central	Gullberna-Karlskrona Central	4	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6100	Malmö central-Hyllie	Malmö central-Hyllie	6	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6101	Hyllie-Svågertorp	Hyllie-Svågertorp	5	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6102	Hyllie-Lernacken	Hyllie-Lernacken	5	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6200	Lernacken-Copenhagen Airport	Lernacken-Peberholm	18	dsp	11 711	23	-	1 607	-	47	-	10 056	8 520 078

Sekretess

1

Linjedel	Beskrivning	Dim-sträcka	Avstånd	Esp/dsp	Godståg per år	Godståg per vmd och spår	varav malmtåg	Fjärr	Lokala	System	Malm	Kombi	Ton_tot
6201	Svågertorp-Lernacken	Svågertorp-Lernacken	6	dsp	11 711	23	-	1 607	-	47	-	10 056	8 520 078
6202	Fosieby-Svågertorp	Fosieby-Svågertorp	4	dsp	11 721	23	-	1 590	-	47	-	10 084	8 529 369
6203	Lockarp-Svågertorp	Lockarp-Svågertorp	3	dsp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6300	Lockarp-Ystad	Vilhelmsborg-Ystad	55	esp	161	1	-	-	161	-	-	-	7 776
6301	Ystad-Simrishamn	Ystad-Tomelilla	45	esp	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8000	Risön-Dåva	Bureå-Kroknäs	116	esp	5 010	20	-	1 244	-	1 848	-	1 919	4 016 733
8001	Dåva-Umeå godsbangård	Ersforsen-Umeå godsbangård	12	esp	5 010	20	-	1 244	-	1 848	-	1 919	4 016 733
8002	Skellefteå-Risön	Skellefteå-Risön	3	dsp	5 678	11	-	900	-	2 859	-	1 919	4 270 676
8010	Piteå-Skellefteå	Piteå-Byske	80	esp	5 690	23	-	763	-	3 011	-	1 916	4 402 151
8020	Notviken-Piteå	Notviken-Norrjärden	60	esp	5 597	22	-	50	779	2 852	-	1 916	3 841 514

Sekretess

Bilaga 4. Metod för trendframskrivning av volymer i TEN-T hamnar

En metod har utvecklats som beräknar sex olika trendframskrivningar för att hitta vilken/vilka som bäst överensstämmer med statistiken för lastade och lossade volymer per hamn för perioden 1999-2019. Metoden beräknar också vilken av framskrivningarna som är mest signifikant för varje hamn. Den första beräkningen är en kombination av BNP utveckling och tid, den andra endast tid, tredje endast BNP och den fjärde en linjär regression. En test görs på dessa för att jämföra framskrivningarnas statistiska signifikans mot materialet och ett krav på att koefficienten inte få överstiga två gånger standardavvikelsen genomförs. En femte variant beräknas som medelvärdet av alla historiska flöden i fallen där inga signifikanta samband beräknas. En sjätte beräkning för exponentiell utjämning för att se om den är mer signifikant än de andra trendframskrivningarna genomförs.

Denna metod är mer komplicerad än en enkel linjär trend och eftersom metoden tillämpas på varje hamn kan det innebära att olika framskrivningsmetoder för olika kustområden väljs. Detta bedöms dock inte som problematiskt i sammanhanget.

Denna kombination av trendframskrivningar för att prognostisera en ökning i total volym mellan 2019 och 2045 och uppräknig av hamnflöden till Samgodsresultat per kustområde beräknas som:

$$\text{Trend}(h) / \sum_p \text{Trend}(p) * \text{Samgods}(\text{Kustområde})$$

p = index för hamnar i ett kustområde

h = hamn nr h i kustområdet.

Beteckningar:

Y = vektor med hamnflöden år 1999 – 2019

X_t = vektor med årtal (tid – 1998 för att vara konsistent med Excels regression Potens)

X_{BNP} = vektor med BNP för åren 1999 – 2019

Metoder:

1. Tid+BNP – baserade på historiskt BNP 1999-2019 och antaganden om en 2% per år ökning till 2045.

$$\text{Regressionsekvation: } y = a * X_t^b * X_{\text{BNP}}^c$$

För användning i linjär regressionsfunktion REGR i excel logaritmeras bägge led.

$$\ln(y) = \ln(a) + b * \ln(X_t) + c * \ln(X_{\text{BNP}})$$

b och c är signifikanta om $\text{abs}(b)/\text{stdav}(b) > 2$ resp $\text{abs}(c)/\text{stdav}(c) > 2$

Krav: $\text{abs}(c) < 1$ för att inte ha en exponentiell tillväxt
Prognos: $y_{2045} = \exp(\ln(a) + b \cdot \ln(2045-1999) + c \cdot \ln(X_{\text{BNP}}(2045)))$

2. Endast Tid – om tid i sig är signifikant.
Som 1 men utan BNP
3. Endast BNP
Som 1 men utan tid
4. Linjär trend – framskrivning av historiskt materialet fram till 2045
Regressionsekvation: $y = a + b \cdot X_t + c \cdot X_{\text{BNP}}$
Direkt användning i linjär regressionsfunktion REGR i excel.
 $y = a + b \cdot X_t$
b är signifikant om $\text{abs}(b)/\text{stdav}(b) > 2$
Prognos: $y_{2040} = a + b \cdot (2045-1999)$
Krav: Att det existerar observationer > 0 för alla år och att $y_{2045} > 0$.
5. Medelvärde – genomsnitt av alla statistik 1999-2019. Används där ingen av de andra trenderna är signifikanta.
6. Exponentiell utjämning – senare åren väjer tyngre i beräkningen. Denna metod har inte valts för någon hamn med metoden.
Metod: Uppdaterat utjämnat värde år t är:
 $M_t = \text{alfa} \cdot y_t + (1-\text{alfa}) \cdot M_{t-1}$
alfa är utjämningskoefficienten (har valts till 0.2 av Ramböll)
7. Linjär regression med BNP
Regressionsekvation = $a + b \cdot X_{\text{BNP}}$
b anses signifikant om $\text{abs}(b)/\text{stdav}(b) > 2$
Hamnflöde2045 = $a + b \cdot (\text{BNP}2045)$
8. Linjär regression med Tid och BNP
Regressionsekvation = $a + b \cdot X_{\text{BNP}} + c \cdot X_T$
b och c anses signifikanta om $\text{abs}(b)/\text{stdav}(b) > 2$ eller $\text{abs}(c)/\text{stdav}(c) > 2$
Hamnflöden2040 = $a + b \cdot (2040 - 1998) + c \cdot (\text{BNP}2040)$

Automatvalen görs enligt nedan:

Om någon av metoderna 1-4 är godkänd väljs den med högst R2-värde.

I annat fall väljs den av 5 och 6 med lägst standardavvikelse i prognosen sett över den aktuella tidshorisonten.

Övriga antaganden:

Helsingborg. En kraftig nedgång i trafik 1999-2000 på grund av Öresundsbron påverkar hela tidsserien som beräknas. Därför har manuella justeringar gjorts för dessa två år som beräknas till ett genomsnitt av följande 4 åren efteråt. Resultatet blir stabilare.

7 andra hamnar/hamngrupper saknar data och statistiken är därför noll. Detta påverkar trendframskrivningen och resultatet negativt. Därför för att enkelt kunna "fylla" cellerna har ett genomsnitt av de senaste 4 åren använts i dessa fall.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se