

**Seminarium KTH
2018-10-25**

**Prognostiserat
resande och verkligt
utfall**



TRAFIKVERKET



**Lennart Lennefors
Strategisk planering**

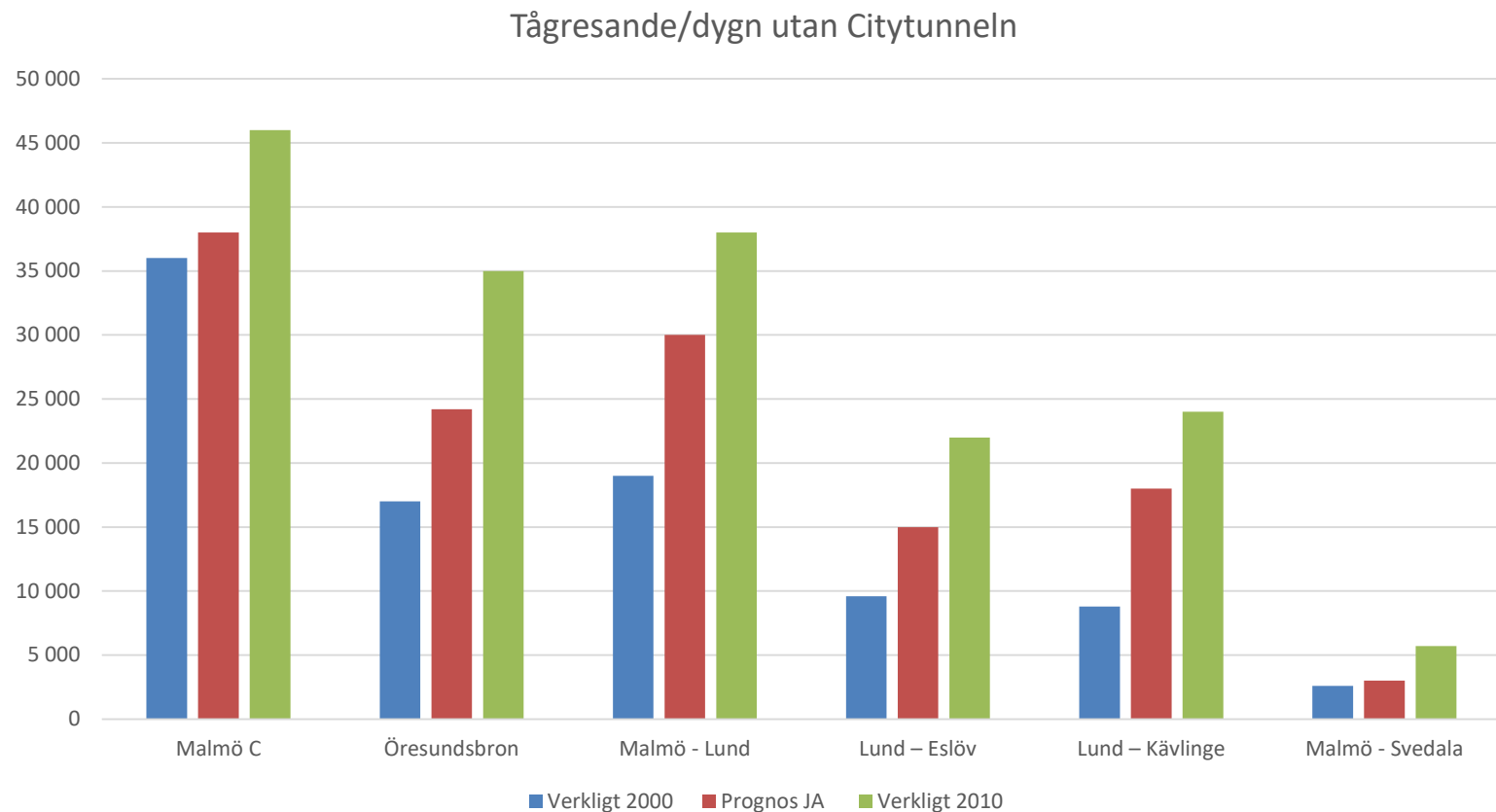
Generella problem hittillsvarande prognoser, önskemål om förbättringar.

- Svårigheter att visa rimligt resande vid stora förändringar
- Långväga utlandsresande blir oförändrat även med kraftigt minskade restider
- Anslutningsresande till flyg ingår inte
- Svårigheter att visa rimligt resande för nya hållplatser
- Svårigheter att fördela resandet på transportslag
- Svårigheter att ändra utbud för konkurrerande transportslag
- Om det tillförs ny kapacitet och antal tåg ökar under hela trafikdygnet, t ex en nytt tåg varje timme ökar inte resandet tillräckligt mycket för att betala den ökade trafiken.
- Om trafikutbudet endast utökas under högtrafik blir det nästan lika stor resandeökning, men till betydligt lägre trafikeringskostnad.

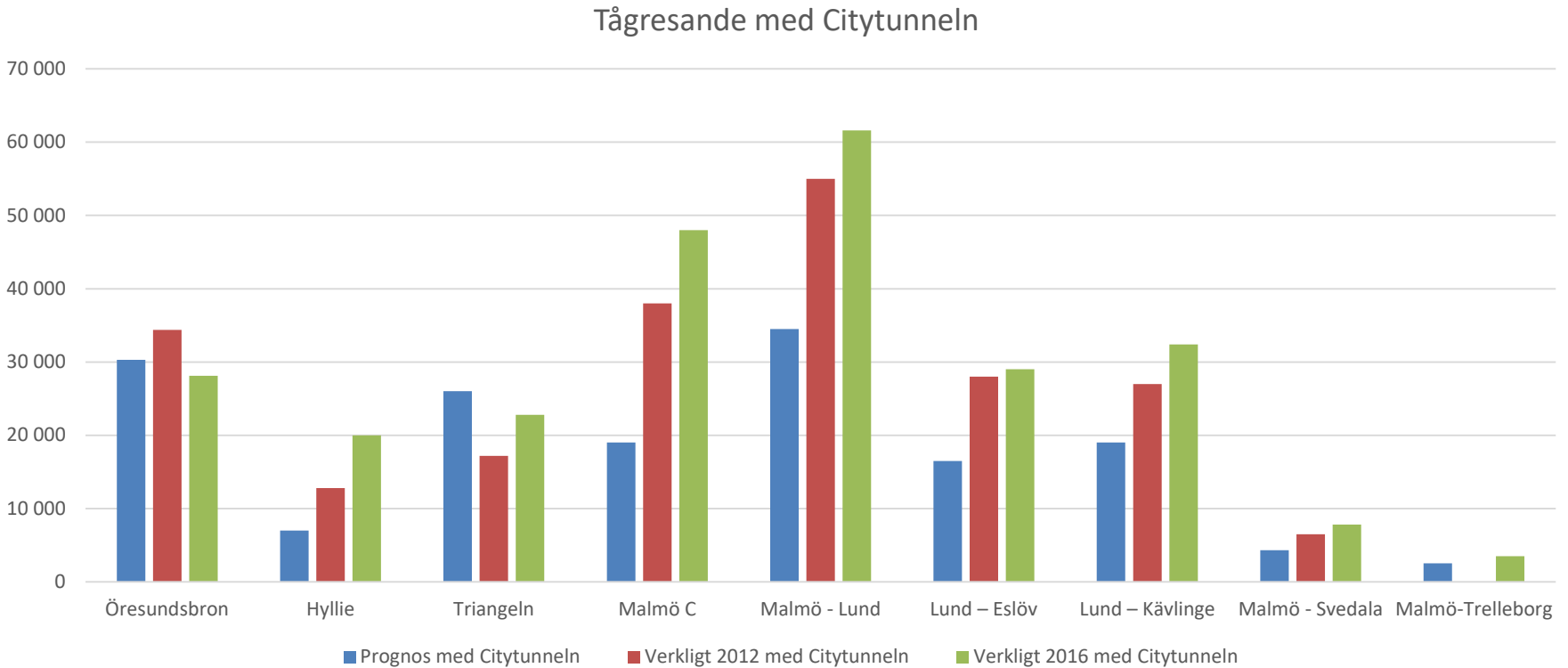
Citytunneln prognos 2010 framtagen år 2000

- I prognosen förutsattes att flera viktiga utbyggnader var klara 2010, t ex tunneln genom Hallandsås, 4 spår Flackarp – Arlöv (Lund – Malmö) samt upprustning och nya mötesspår för att möjliggöra persontrafik på Lommabanan, Malmö – Trelleborg
- I alternativet med Citytunnel (UA) förutsattes dessutom utbyggnad för persontrafik Malmö – Staffanstorp – Dalby.
- Förutsättningarna i prognosen var således mer gynnsamma än det blev i verkligheten då viktiga utbyggnader i verkligheten inte var klara när Citytunneln var klar. Det viktiga projektet Flackarp – Arlöv samt Lommabanan planeras vara klart 2022. Malmö – Staffanstorp – Dalby har tagits bort i planerna.

Resande år 2000, prognos 2010 och verkligt 2010 utan Citytunneln



Resande i prognos contra verkligt 2012 och 2016 med Citytunneln



Varför är resandet över Öresundsbron lägre än i prognosen?

- Gränskontroller infördes hösten 2015 och pågick till i början på maj 2017. Turtätheten halverades i högtrafik och tågen stod still lång tid i både Malmö och Köpenhamn.
- Öresundstågen tappade under 2016 nästan 2 miljoner årliga resor över sundet jämfört med 2015.
- Relativt vanligt med inställda tåg.
- SJ har slutat köra X2000 från Göteborg till Köpenhamn.
- Endast 4 dtr/dygn från Stockholm till Köpenhamn och under 2016 kördes inga X2000-tåg över bron.

Varför är resandet i Skåne högre än i prognosen?

- Prognosmodellen har haft svårt att fånga långpendling t ex Hässleholm – Malmö.
- Prognosen har också haft svårt att prognostisera överflyttningar mellan trafikslagen vid stora förändringar.
- I prognosen var vi för försiktiga med trafikeringen. Trots att kapaciteten inte byggts ut, har THM pressat in fler tåg och systemet har blivit störningskänsligt.
- En intressant fråga är hur resandet utvecklats om järnvägen byggts ut enligt förutsättningarna i prognosen.

Resande mindre stationer med höghastighet, jämfört med liknande stationer utan höghastighet

Station 2040	Resande/dygn	Anm
Tranås	1871	
Tranås N	1928	HH-bana
Värnamo	3235	
Värnamo S	144	HH-bana
Vagnhärad	2650	HH-bana

Station 2017	Resande/dygn
Tierp	3566
Älmhult	3557
Strängnäs	2762
Eslöv	6131