



2016-01-26 15:00 CET

## Trendbrott i Trafikverkets prognoser

**Trafikverkets prognoser för den framtida godstrafiken** syftar till att styra kommande investeringar. Men Trafikverkets prognos för en dramatisk ökning av framför allt framtida sjöfart och lastbilstransporter ligger inte i linje med den historiska utvecklingen. Prognoser bör användas med försiktighet och diskuteras, skriver två utredare på Trafikanalys i en rapport som kom ut strax före jul.

**Prognoser behövs och nu utgör de underlag för pågående arbeten** med regeringens infrastrukturproposition och en ny Nationell plan för åren 2018 – 2029. Men ska prognoser styra utvecklingen eller ska exempelvis det transportpolitiska hänsynsmålet till miljön styra investeringar och den

utveckling vi vill se? Frågan ställs av Magnus Johansson och Anna Ullström på Trafikanalys som i rapporten också frågar: "Vad är det som motiverar en framtida utveckling som i flera fall avviker från historien?"

Trafikverkets prognoser för godstransportarbetet på väg innebär en förväntad ökning till 2030 med över 50 procent jämfört med 2014 års nivå. Det är avsevärt högre än tidigare prognos som sträckte sig fram till 2020 och högre än verkligt utfall. Prognosen för godstrafik med tåg innebär också en ökning men lägre än för lastbilstrafiken och det mesta av ökningen på järnväg handlar om malmtransporter. Exklusive malmtransporter är Trafikverkets prognos att godsjärnvägen ökar med 27 procent, men då vägtransporter ökat från en högre nivå blir ökningen i absoluta tal mycket högre för lastbilstransporterna.

**Utredarna på Trafikanalys skriver bland annat att** ökningen av godstransporter haft en förvånansvärt jämn ökningstakt under perioden 1970 till 2014 och då inkluderas även en kraftig ökning 2002 – 2008. En linjär framskrivning av godstransporterna skulle ge ett förväntat transportarbete 2030 på cirka 113 miljarder tonkilometer. Trafikverkets prognos är dock avsevärt högre: 154 miljarder tonkilometer år 2030. Prognosen utgör ett trendbrott jämfört med den faktiska utvecklingen fram till idag.

**Är en sådan prognos trovärdig** och vad är det som förklarar trendbrottet, frågar sig Trafikanalys utredare i rapporten och efterlyser en trovärdig förklaring. Det kan vara en lämplig fråga för beslutsfattare i riksdag och regering, vars beslut kommer att styra våra infrastrukturinvesteringar långt in i framtiden. Ska vi styra utvecklingen eller ska prognoser styra oss? En fråga som är än mer aktuell efter klimatmötet i Paris och de ambitioner som Sverige anslutit sig till där för en hållbar framtid.

*Mats Hollander, kommunikationsdirektör Green Cargo*

---

*Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).*

## Kontaktpersoner



### **Pressjour**

Presskontakt

010-455 40 02