

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

Prognoser och resande för Tvärbanan

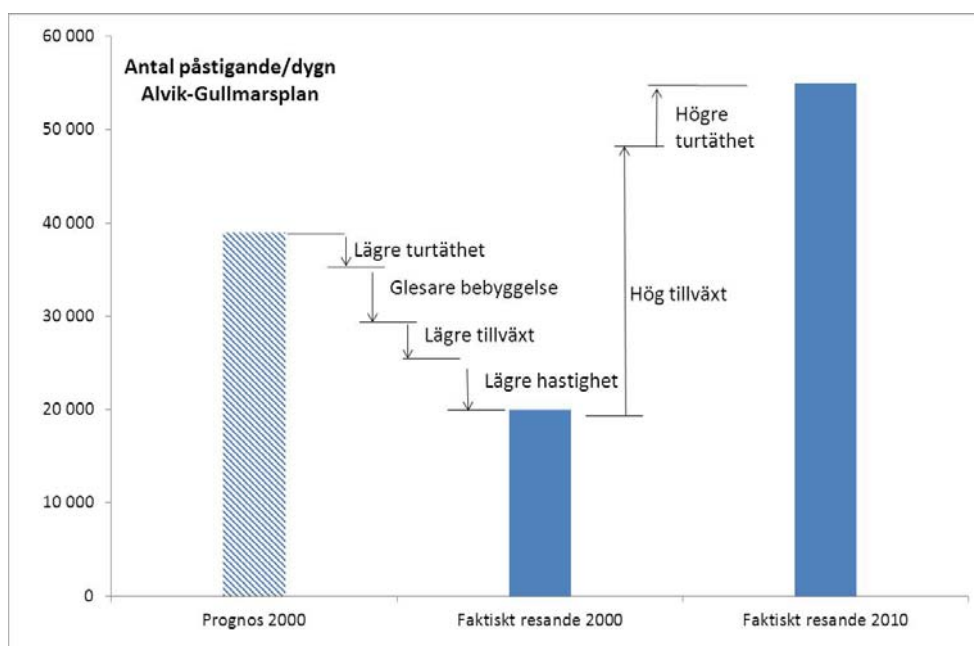
Bakgrund

De senaste åren har det funnits en oklarhet (en myt) om huruvida Tvärbanans resande överträffat prognoserna i genomförda utredningar. För att nå klarhet i detta gjorde SL våren 2011 en uppföljning av prognoserna. Ett antal prognosresultat studerades och jämfördes med det verkliga resandet.

I samband med en presentation av trafikanalyser och metoder på Trafiknämndens utbildningsdag den 3 maj 2012 väcktes frågan om hur resandeprognoserna för Tvärbanan stämt med faktiskt utfall. Utifrån att frågan väcktes och resultaten 2011 finns tillgängliga återkommer SL härmed med information om detta.

Tvärbanans prognoser

De prognoser som gjordes för Tvärbanan under slutet av 80-talet och 90-talet gav ett högre resande än vad som sågs på Tvärbanan år 2000. Den huvudsakliga förklaringen var att prognosernas förutsättningar var gynnsammare för resanden med linjen än vad de verkliga förutsättningarna i realiteten blev. Resandet längs Tvärbanan ökade sedan stadigt under 00-talet, främst på grund av den goda ekonomiska utvecklingen i regionen.



Figur 1 Prognos från Lokaliseringsstudien 1990 ställt mot realiserat resande

Avvikelser mot prognos och orsaker till detta

Prognosernas resultat för år 2000 visar ungefär det dubbla antalet påstigande på Tvärbanan jämfört med faktiskt utfall 2000. Orsaken till detta varierar till viss del för de olika prognoserna, men generellt kan det konstateras att Tvärbanans trafikering och sträckning inte blev som den planerades. Därutöver utvecklades inte de samhällsekonomiska förutsättningarna enligt prognoserna. Följande stora skillnader konstateras:

- ***Tvärbanan fick en lägre turtäthet än antaganden i prognoserna***
De flesta utredningarna antog en turtäthet på 5-minuterstrafik, något som fortfarande inte har realiserats. 2000 var turtätheten 10-minuterstrafik, nu är den 7,5-minuterstrafik (under högtrafik).
- ***Tvärbanan fick en lägre genomsnittshastighet än antaganden i prognoserna***
Nästan alla utredningar har utgått från en betydligt högre hastighet på spårvägen. Genomsnittshastigheten antogs vara 30 till 35 km/h. Detta innebar betydligt kortare restider för resenärerna och därmed en högre attraktionskraft för Tvärbanan i trafikanalysresultaten. Restiden idag (och år 2000) på sträckan Alvik-Gullmarsplan är ca 25 km/h.
- ***Tvärbanan fick en annan sträckning än antaganden i prognoserna***
Många av utredningarna analyserar sträckningar som aldrig realiserades. I de tidiga utredningarna finns koppling till Älvsjö med. Denna togs senare bort för att ersättas av en ny pendeltågsstation vid Årstaberget. Många utredningar av spårvägen har analyserat en mer komplett utbyggnad.
- ***Den ekonomiska tillväxten under 1990-talet överskattades***
Utredningar från slutet av 1980-talet utgick från en fortsatt kraftig ekonomisk utveckling i Sverige under hela 1990-talet. Ökningen av den disponibla inkomsten antogs bli 2 procent per år. I verkligheten så hamnade Sverige i en ekonomisk svacka under i stort sett hela första halvan av 1990-talet. Detta innebar att den ekonomiska standarden år 1999 var på samma nivå som år 1991. Först därefter har den ekonomiska standarden växt igen mellan 1999 och 2009 med 35 procent, i snitt med ca 3 procent per år.
- ***Utbyggnader av bostäder och arbetsplatser utmed banan motsvarade inte antaganden i prognoserna.***
Under tiden som prognoserna gjordes antogs en utveckling av bostäder på Årsta fältet. Södra länken skulle byggas och den mark som upptogs av den tidigare leden på ytan skulle bebyggas med nya bostäder och verksamheter. Inget av detta har emellertid realiserats.

Ovanstående innebär att prognoserna innehöll mer gynnsamma förutsättningar för att få ett högt resande på Tvärbanan än vad verkligheten bjöd på. År 2010 var dock resandet ikapp prognoserna och låg långt över vad som prognostiserades för år 2000.

Detta trots att ett antal av antagandena för år 2000 inte heller år 2010 hade uppfyllts. Tvärbanans hastighet var i stort sett oförändrad och turtätheten endast något ökad under högrafik. Den ekonomiska utvecklingen i regionen har dock varit stark.

Slutsats

Trafikprognoser är ett sätt att beskriva hur våra antaganden om framtidens trafiksystem, bebyggelse, befolknings- och ekonomisk utveckling ger en viss mängd resande. Det är alltså viktigt, när en prognos skall göras att man har så goda antaganden om förutsättningarna som möjligt för prognosens pricksäkerhet.

I många fall görs analyserna långt innan det är för vilken prognosen ska gälla, investeringar 10-20 år in i framtiden är inte ovanligt att göra prognoser för. I dagsläget görs exempelvis prognoser för 2020 och 2030, det vill säga 8 till 18 år in i framtiden. Prognoserna görs i ett tidigt skede för att vara underlag vid val av alternativ eller beslut om åtgärder. Det tar lång tid från att en åtgärd beslutas till att den är färdigbyggd och därför kan förutsättningar förändras över tid.

Prognoserna träffar inte fel på grund av inneboende egenskaper hos spårväg som färdmedel utan avvikelserna beror på huruvida antagandena om omvärldsförutsättningar (till exempel bebyggelse, tillväxt och framkomlighet) är realistiska. Därför är det viktigt att omsorg läggs på framtagandet av dessa och att regelbunden uppföljning/justering görs. Ett aktuellt exempel är hur Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) i RUFS-arbetet nu ser att befolkningsprognoserna måste justeras då tillväxten de senaste tre åren har överträffat de tidigare antagandena om befolkningens utveckling.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling