

# MITTSTRÅKET NORDEN

Tillväxt och utvecklingspotential i Mittstråket  
Sundsvall – Östersund – Trondheim



EUROPEISKA  
UNIONEN  
Europeiska  
regionala  
utvecklingsfonden



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

# Mittstråket – inledning



- Uppdraget har varit att visa på effekter av utbyggd transportinfrastruktur och stärkt funktionell region
- Baserat studien på en scenarioanalys
- 3 olika framtida scenarier för transport-infrastrukturen
- Scenarierna jämförs med ett basscenario
- Basscenarioet innebär att inga av de planerade infrastrukturåtgärderna genomförs
- Ingående kommuner:
  - Sverige: Sundsvall, Ånge, Bräcke, Krokoms Östersund och Åre
  - Norge: Meråker, Stjørdal, Malvik och Trondheim

2



# Dagens upplägg

- Scenarioupbyggnad – vad innebär respektive scenario?
- Scenarioresultat
- Mittstråket som stärkt funktionell region – vad kan det innebära?
- Infrastruktur och bostadsbyggande
- Slutsatser



3



# SCENARIOUPPBYGGNAD

4



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

# MITTSTRÅKET NORDEN

## Scenarioupplbyggnad

### Planerade och finansierade åtgärder

- Stora Helvetet
- Triangelspår Bergsåker
- Resecentrum Sundsvall
- Kapacitets och hastighetshöjande åtgärder
- Uppställningsspår – Västra station i Sundsvall
- ESIK: Nedansjö, Stöde, Torpshammar, Gällö, Erikslund
- Ytterligare plattform: Pilgrimstad, Torpshammar, Stöde, Sundsvall Västra
- Förslag i nationell plan; Sundsvall – Vattiom, förbifart Brunflo

### Kort sikt

### Medellång sikt

#### Identifierade åtgärder, ej finansierade

- Elektrifiering Meråkerbanan
- Station/tågstopp Nälden
- Uppställningsspår/ESIK + ytterligare plattform Östersund Västra
- Driftsplatser/trespårsstationer, 3 st mellan Sundsvall och Ånge
- +10% i nationella planen: Hastighet- och kapacitetshöjande åtgärder Ånge-Östersund och Östersund-Storlien

### Lång sikt

#### Identifierade åtgärder, ej finansierade

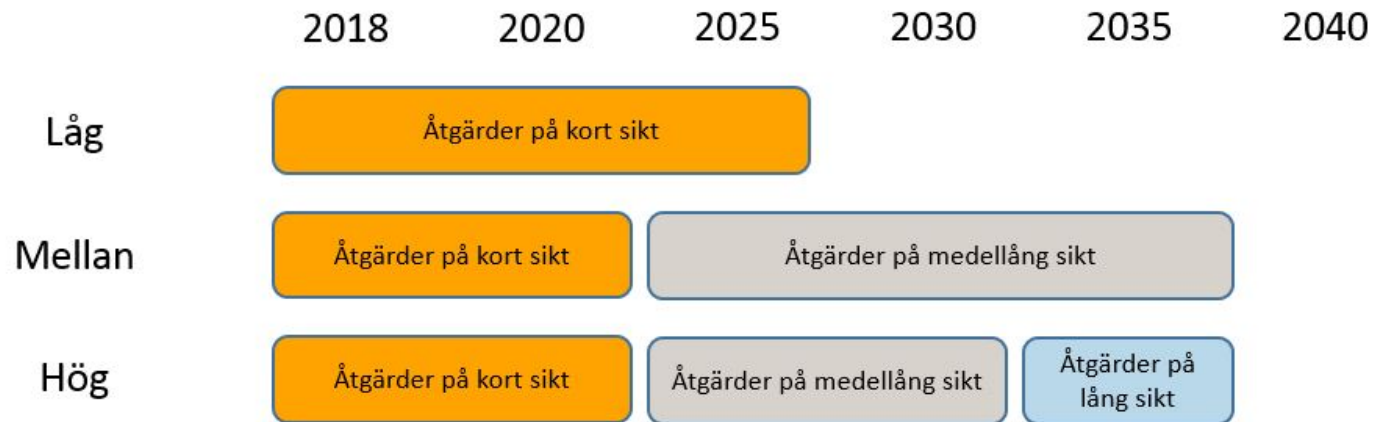
- Ny bana Vattiom-Stöde (inkl. ny station i Vattiom)
- Snabbtågsanpassning Meråkerbanan (Hell-Vaernes)
- Dubbelspår Trondheim-Vaernes
- Sundsvall-Storlien väg (2+1) byggd för 100 km/h

5



# MITTSTRÅKET NORDEN

## 3 scenarier – baserade på olika genomförande



- Respektive scenario jämförs mot ett basscenario som är baserat på att inga av de planerade infrastrukturåtgärderna genomförs
- Dvs, basscenarioet innebär en trolig utveckling utan de planerade infrastrukturåtgärderna



# Infrastrukturåtgärder och tillväxt

Åtgärder i transportsystemet ger ökad tillgänglighet vilket påverkar befolkning, sysselsättning och inkomster

- Infrastrukturinvesteringar medför att tillgängligheten ökar
  - Dels genom att restiden kortas
  - Dels genom att längre pendlingsresor blir möjliga
- Därigenom vidgas den lokala arbetsmarknaden
  - Det blir möjligt att ta ett bättre betalt arbete på en ort dit det tidigare inte var rimligt att pendla
  - Bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare höjer produktiveten

Tillgänglighetseffekterna som skapas av infrastrukturåtgärder beräknas nå sin fulla effekt efter 20 år  
Analysen sträcker sig till 2040, effekter uppstår även under perioden efter 2040



# SCENARIORESULTAT

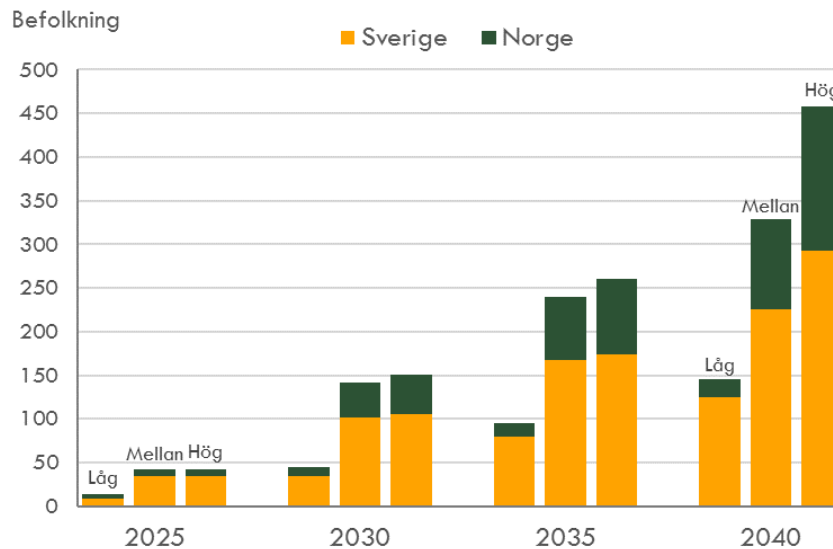
8



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.



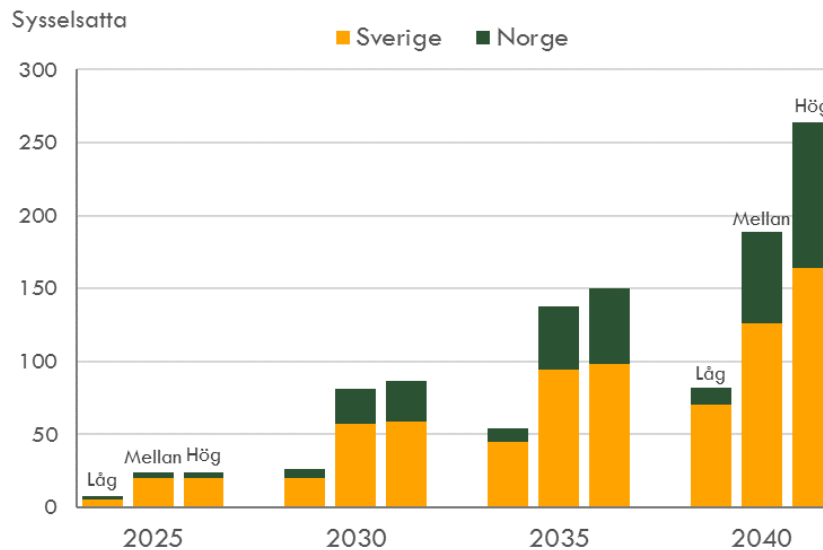
## Befolkningstillskott i Mittstråket per scenario jämfört med basscenariot, 2025-2040 fördelat på norska och svenska kommuner



- Huvuddelen av befolkningstillskottet jämfört med basscenariot kommer under periodens senare del
- Befolkningen beräknas år 2040 i låg-, mellan- och högscenariot vara 150, 330 och 460 personer högre jämfört med basscenariot
- Relativt marginella effekter på befolkningen som endast ökar med 0,1 procent i hög- jämfört med basscenariot

9

## Sysselsättningstillskott i Mittstråket per scenario jämfört med basscenariot, 2025-2040 fördelat på norska och svenska kommuner



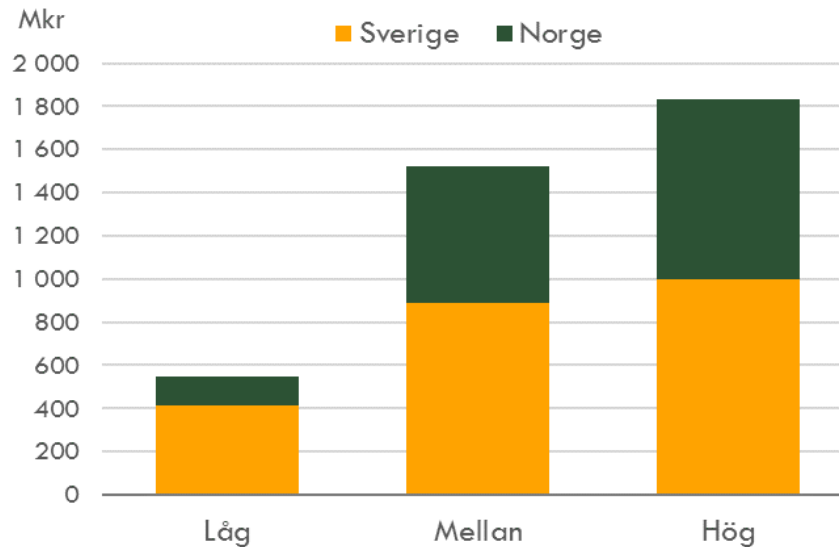
- Sysselsättningen beräknas år 2040 i låg-, mellan- och högscenariot vara 80, 190 och 260 personer högre jämfört med basscenariot
- Den totala sysselsättningseffekten för hela Mittstråket beräknas vara 0,1 procent i högscenariot jämfört med basscenariot år 2040
- Effekten i de svenska kommunerna beräknas vara något högre, 0,2 procent

10



# MITTSTRÅKET NORDEN

## Summerat tillskott till bruttoregionprodukt i Mittstråket 2025-2040 per scenario jämfört med basscenariot



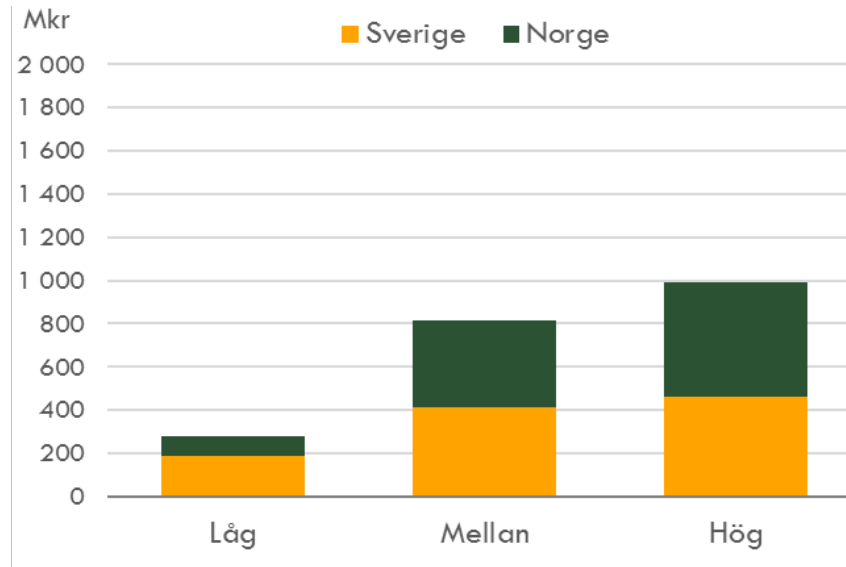
- Den tillkommande sysselsättningen genererar ekonomiska tillskott till regionen
- Mäts mha Bruttoregionprodukt (BRP) vilket är den regionala motsvarigheten till BNP
- BRP beräknas under perioden i låg-, mellan- och högscenariot generera 0,6, 1,5 och 1,8 miljarder kronor mer jämfört med basscenariot

11



# MITTSTRÅKET NORDEN

## Summerat tillskott till förvärvsinkomsten i Mittstråket 2025-2040 per scenario jämfört med basscenariot

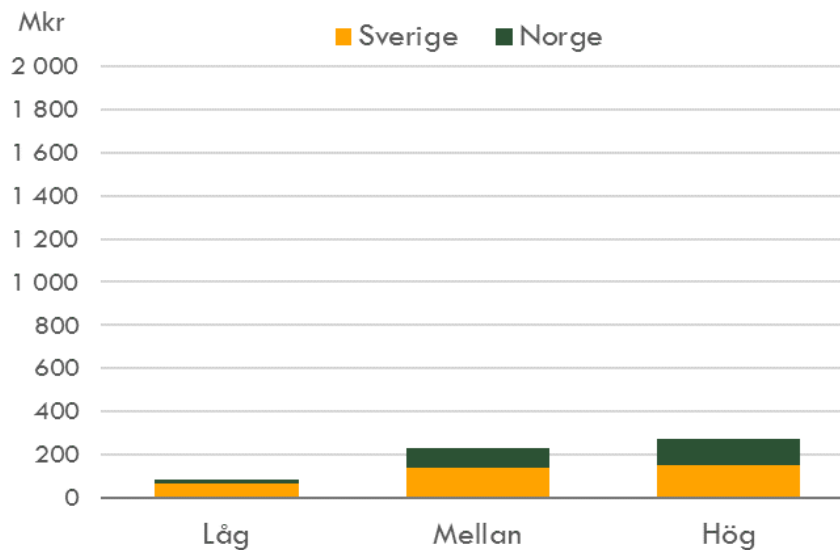


- En komponent i BRP utgörs av de förvärvsinkomster som de sysselsatta erhåller
- Högscenariot innebär ett tillskott jämfört med basscenariot på nästan 1 miljard kronor under perioden

12



## Summerat tillskott till de kommunala skatteintäkterna i Mittstråket 2025-2040 per scenario jämfört med basscenariot

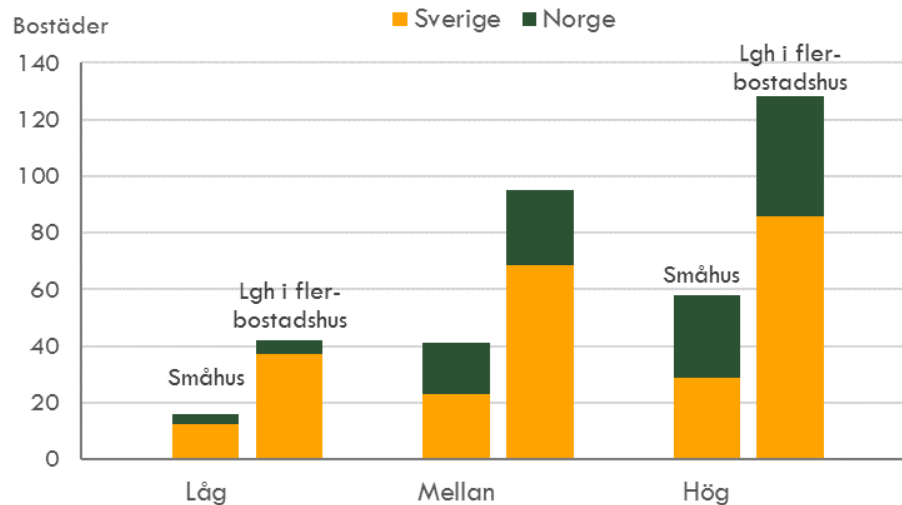


- En del av de sysselsattas inkomster kommer regionen till del genom kommunala skatteintäkter
- De summerade kommunala skatteintäkterna beräknas under perioden i låg-, mellan- och högscenariot generera 80, 230 och 275 miljoner kronor mer jämfört med basscenariot

13



# Summerat tillskott av bostäder i Mittstråket 2025-2040 per scenario jämfört med basscenariot



- Befolkningsökningen till följd av infrastrukturåtgärderna ger upphov till ett större behov av bostäder
- I högscenariot beräknas totalt 190 fler bostäder byggas jämfört med basscenariot
- Av dessa beräknas 130 utgöras av lägenheter i flerbostadshus och 60 av småhus

14



# Sammanfattning av effekterna

Befolkningstillskott år 2040 / (år 2055)

	Totalt Mittstråket	Därav Sverige	Därav Norge
Lågscenario	145 / (185)	125 / (160)	20 / (25)
Mellanscenario	335 / (475)	225 / (280)	110 / (195)
Högscenario	470 / (880)	290 / (505)	180 / (375)

15

Sysselsättningstillskott år 2040 / (år 2055)

	Totalt Mittstråket	Därav Sverige	Därav Norge
Lågscenario	80 / (105)	70 / (90)	10 / (15)
Mellanscenario	190 / (270)	125 / (160)	65 / (110)
Högscenario	265 / (495)	165 / (285)	100 / (210)



# Sammanfattning av effekterna

Summerat tillskott i BRP 2025-2040,

MSEK	Totalt Mittstråket	Därav Sverige	Därav Norge
Lågscenario	550	410	140
Mellanscenario	1 500	890	630
Högscenario	1 800	990	810

16

Summerat tillskott i kommunala skatteintäkter 2025-2040, MSEK

	Totalt Mittstråket	Därav Sverige	Därav Norge
Lågscenario	80	Större del	Mindre del
Mellanscenario	230	Större del	Mindre del
Högscenario	275	Större del	Mindre del







# Mittstråket som stärkt funktionell region

17



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

# Mittstråket som stärkt funktionell region

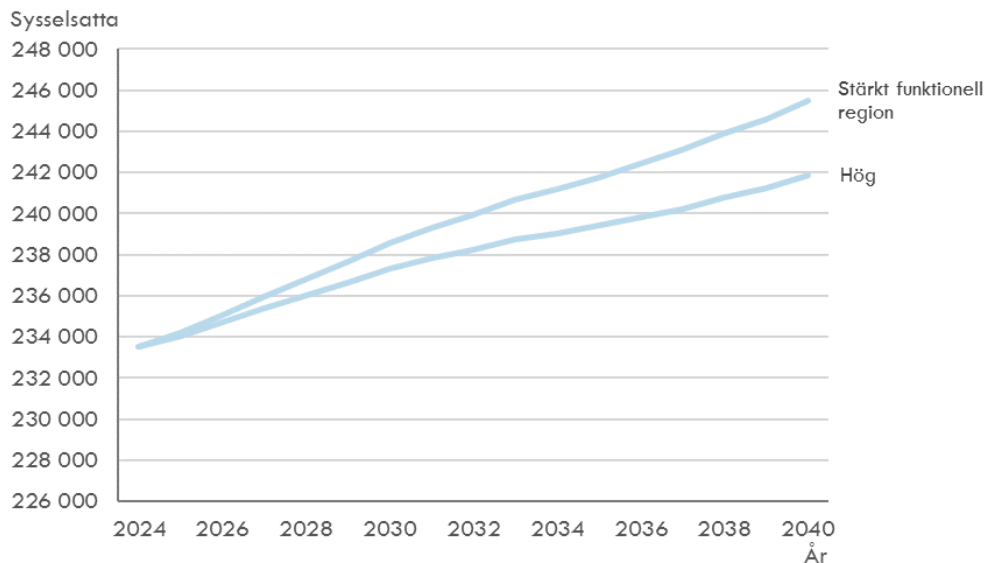
- Som komplement till de huvudsakliga scenarioanalyserna, har även ett alternativt scenario beräknats.
- Avsikten med det är att undersöka vad det skulle innebära om Mittstråket stärktes som funktionell region
- Vad skulle det innebära att Trondheim i högre grad fungerade som regional tillväxtmotor och delvis tog över rollen som exportör av insatsvaror och –tjänster till regionens produktion från exempelvis Stockholm och andra storstadsregioner.
- Resultaten jämförs mot högscenariot

18



# MITTSTRÅKET NORDEN

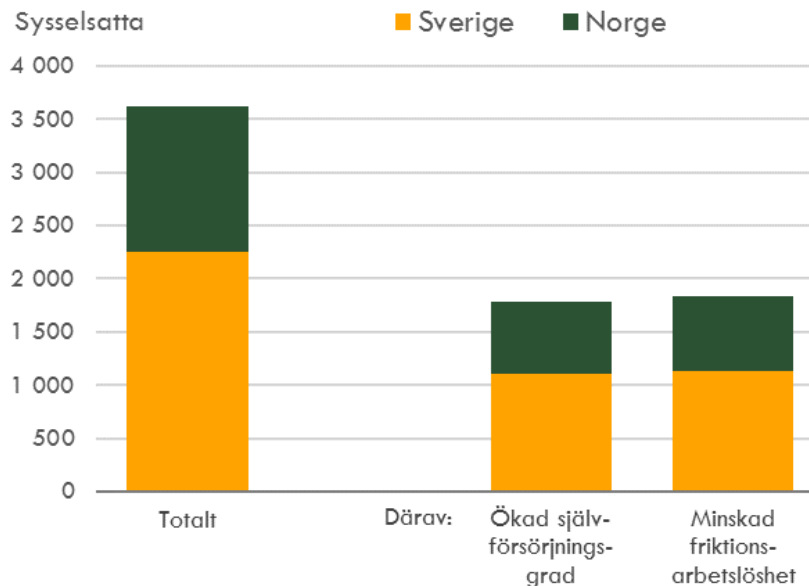
## Antal sysselsatta år 2024-2040 i Mittstråket, högscenario och Stärkt funktionell region



- År 2040 beräknas antalet sysselsatta i Mittstråket vara 3 600 fler genom den ökade funktionaliteten i regionen



# Ökning av antalet sysselsatta år 2040 i Mittstråket genom effekter av Stärkt funktionell region, jämfört med högscenariot

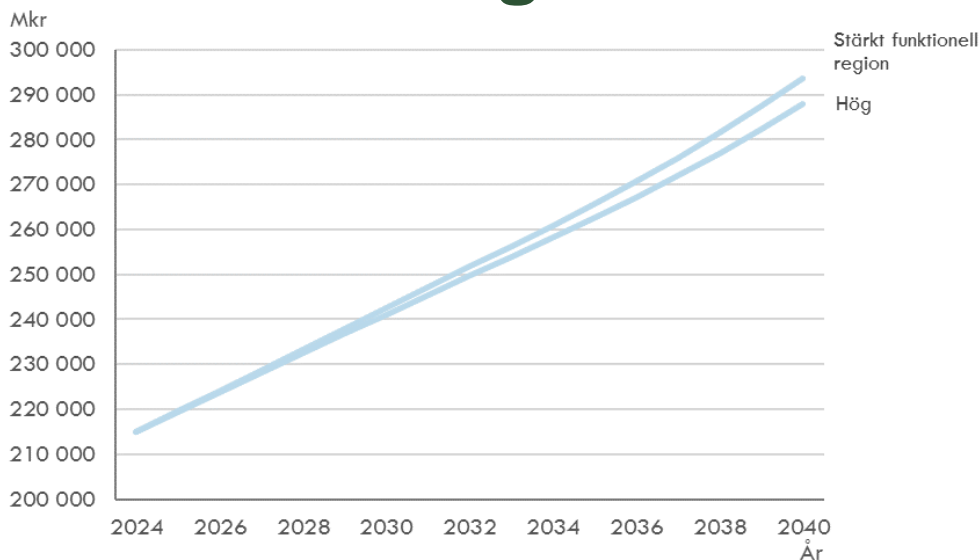


- Huvuddelen av sysselsättningsökningen förväntas uppstå i Mittstråkets svenska delar
- Effekterna är ungefär lika stora av den ökade självförsörjningsgraden som av den lägre friktionsarbetslösheten

20



# BRP (MSEK) år 2024-2040 i Mittstråket, högscenario och Stärkt funktionell region

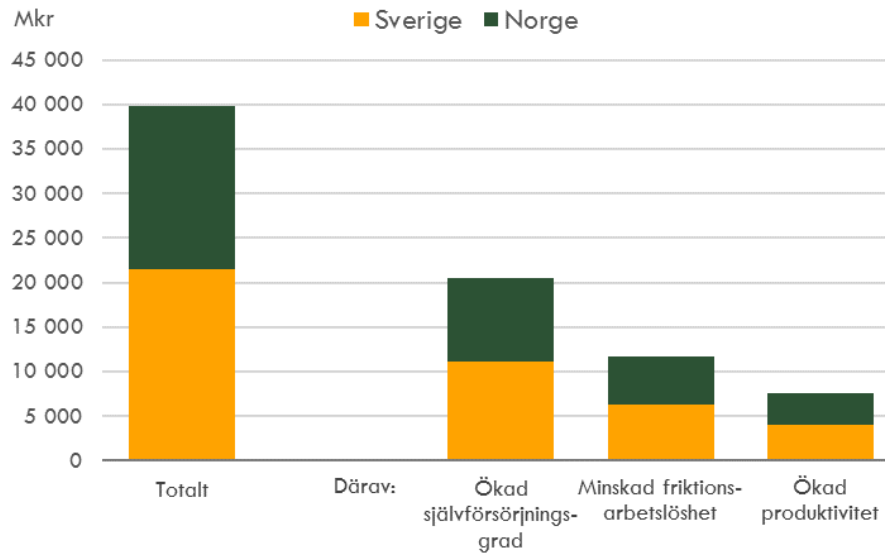


- Det summerade ekonomiska tillskottet i det kompletterande scenariot är 38,8 miljarder SEK för perioden 2025-2040

21



# Summerat tillskott till BRP år 2025-2040 i Mittstråket genom effekter av Stärkt funktionell region, jämfört med högscenariot



- Den ökade självförsörjningsgraden är den komponent som ger störst BRP-tillskott
- Att ökningen relativt sett är större än för sysselsättningsökningen, beror på att den ökade produktionen är koncentrerad till branscher med en genomsnittligt sett högre produktivitet

22



# INFRASTRUKTUR OCH BOSTADSBYGGGANDE

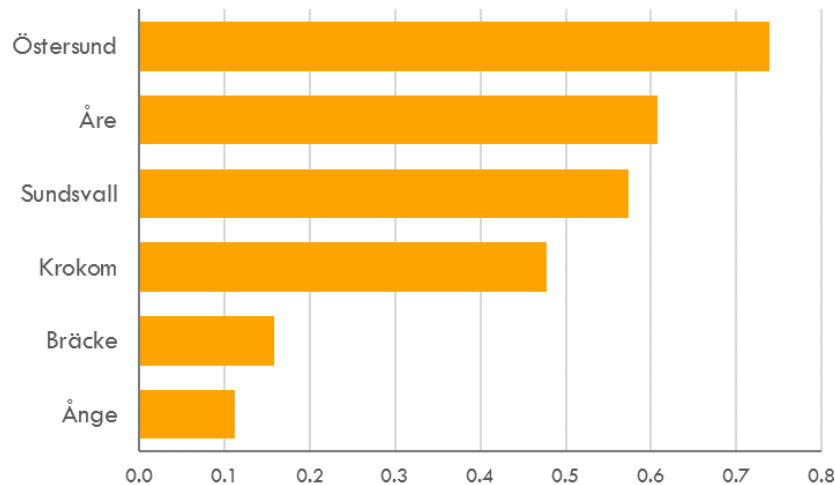
23



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

## MITTSTRÅKET NORDEN

# Tobins Q för Mittstråkets svenska kommuner Beräknat som genomsnitt för perioden 2013- 2016



- Tobins Q är kvoten mellan marknadspriset på ett befintligt hus och kostnaden för att bygga ett nytt hus
- En kvot lägre än 1 indikerar dålig lönsamhet för nyproduktion
- Detta är genomsnittskvoter på kommunnivå. Inom kommunerna kan det finnas lokala områden som är mycket lönsamma att bebygga
- Tobins Q ökar endast marginellt till följd av de infrastrukturåtgärder som ligger i respektive scenario

24





# Tobins Q och bostadsbyggande

- Beräkningarna enligt högscenariot indikerar att nära 190 fler bostäder behöver byggas fram till år 2040 jämfört med basscenariot
- Tobins Q värdena indikerar att det i nuläget kan uppfattas som svårt att realisera dessa
- Det innebär en utmaning för framtida planering och ett behov av att framtida bostadsförsörjning kopplas till utvecklingen av arbetsmarknaden och framtida pendlingsmöjligheter. Med hjälp av bra planering där förutsättningar ges för att bygga bostäder i attraktiva lägen med goda pendlingsmöjligheter finns förutsättningar för att det framtida behovet kan tillgodoses.

25



# Slutsatser

- Goda kommunikationer är en förutsättning för att stärka Mittstråkets funktionalitet
- Även om de beräknade effekterna av de olika infrastrukturåtgärderna är relativt sett små är de viktiga
- Ytterligare effekter kan uppstå som inte fångats i denna studie
- Den ökade tillgängligheten ger förutsättningar för att pendla längre sträckor vilket leder till en större funktionell arbetsmarknad
- En välutbyggd infrastruktur är därmed grunden för regional utveckling och ger förutsättningar för regionen att utvecklas mot en starkare och bättre fungerande inomregional funktionalitet som leda till ytterligare tillväxt
- För att nå detta krävs att alla aktörer arbetar långsiktig och målmedvetet över organisatoriska och administrativa gränser

26



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

# MITTSTRÅKET NORDEN

## EXTRA SLIDES

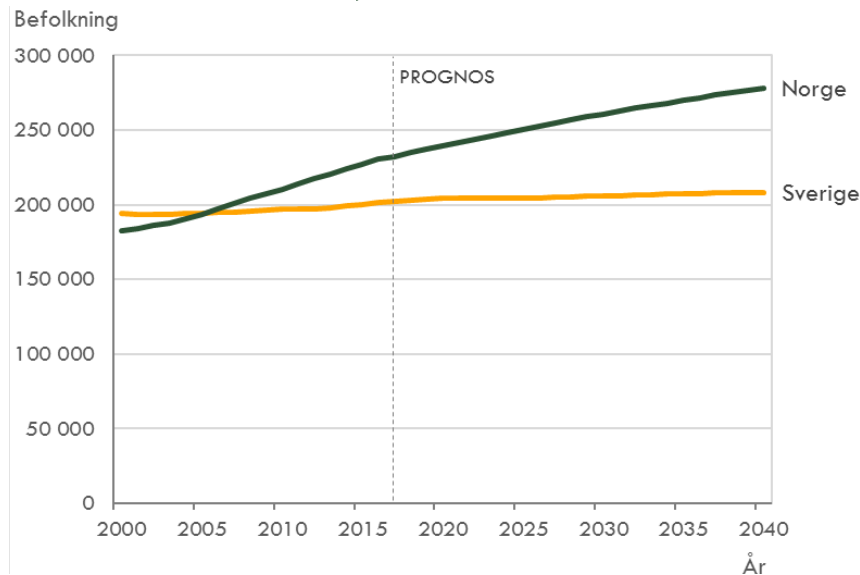
27



**PROJEKT MITTSTRÅKET** – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

# MITTSTRÅKET NORDEN

## Befolkning i Mittstråket 2000-2040 (prognos från 2018), fördelat på norska och svenska kommuner, basscenario

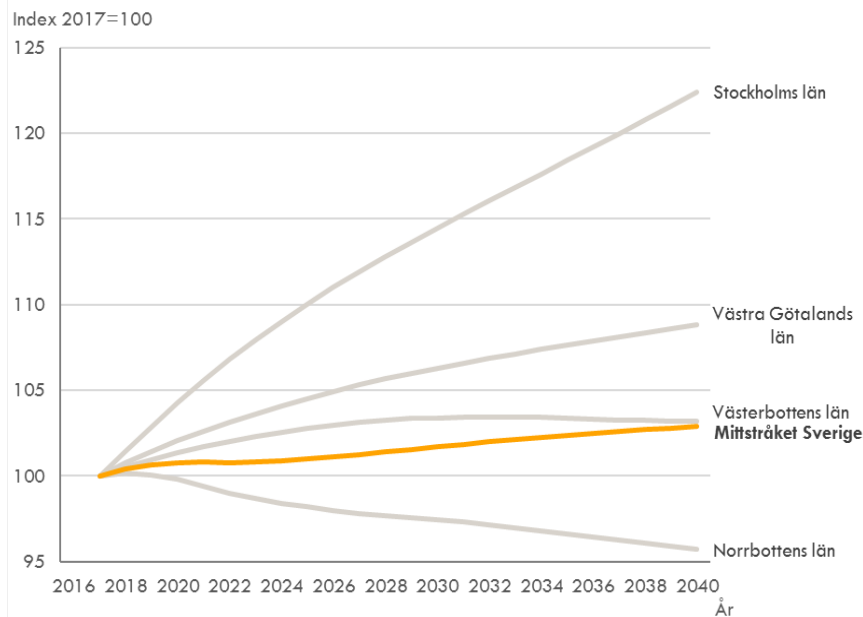


- Utgångspunkten för analysen är ett basscenario
- I basscenariot har inga av infrastrukturåtgärderna i de olika scenarierna genomförts
- Utvecklingen i de olika scenarierna jämförs mot basscenariot

28



## Prognostiserad befolkningsutveckling i Mittstråket (svenska delar) samt jämförelselän, 2017-2040. Index, basår 2017

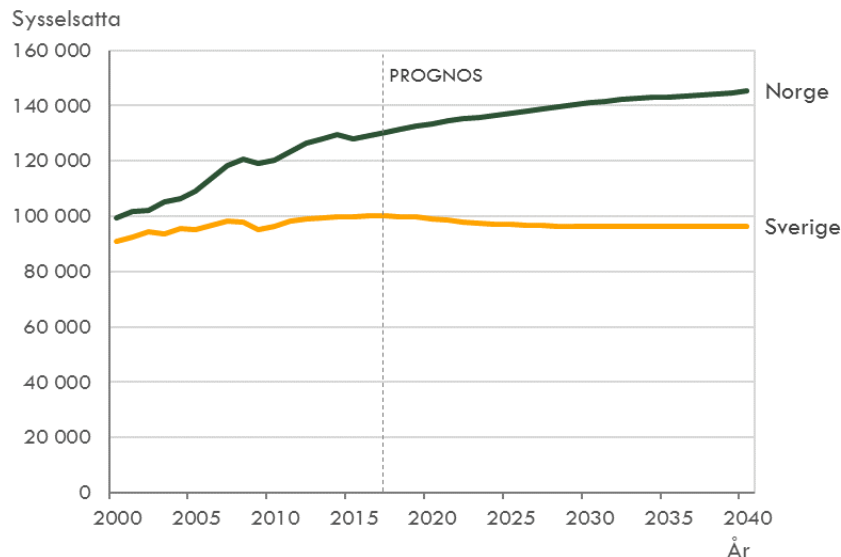


- Befolkningsutvecklingen i Mittstråket i basscenariot jämfört med några andra län.
- Mittstråket beräknas i basscenariot ha en bättre befolkningsutveckling än Norrbottens län och ungefär liknande som Västerbottens län

29



## Förvärvsarbetande dagbefolkning i Mittstråket 2000-2040 (prognos från 2017), fördelat på norska och svenska kommuner, basscenario

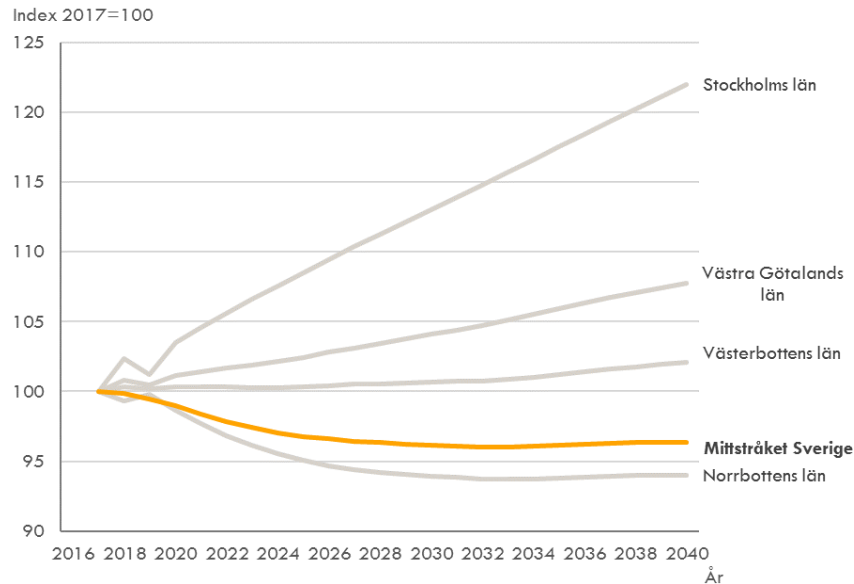


- Utgångspunkten för analysen är ett basscenario
- I basscenarioet har inga av infrastrukturåtgärderna i de olika scenarierna genomförts
- Utvecklingen i de olika scenarierna jämförs mot basscenarioet

30



## Sysselsättningsutveckling i Mittstråket (svenska delar) samt jämförelselän, 2017-2040. Index, basår 2017

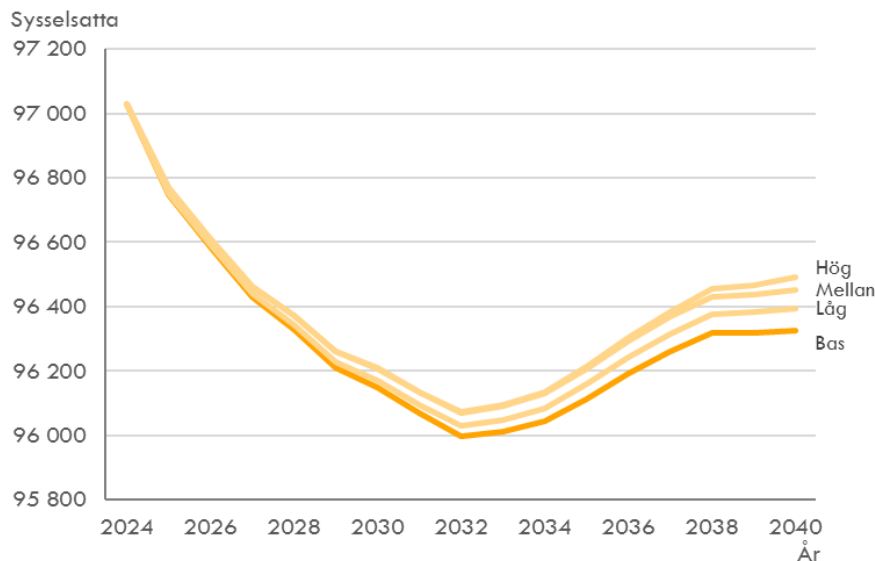


- Sysselsättningsutvecklingen i Mittstråket i basscenariot jämfört med några andra län.
- Mittstråket beräknas i basscenariot ha en bättre sysselsättningsutveckling än Norrbottens län

31



# Sysselsättningsutveckling i Mittstråkets svenska delar 2024-2040, per scenario



- I figuren visas sysselsättningsutvecklingen för respektive scenario jämfört med basscenariot under perioden fram till år 2040

32

