

Förutsättningar regionalisering socioekonomiska data 2045

Detta dokument beskriver bakgrunden för den regionalisering per län och kommun som togs fram, utifrån bland annat ett makroekonomiskt riksscenario som Konjunkturinstitutet på uppdrag av Energimyndigheten tog fram hösten 2022. Denna regionalisering har sedan varit utgångspunkt för ytterligare tillämpningsanpassning för framtagning av verktygsanpassade indata till Trafikverkets Basprognos med publicering 2/4-2024 (BAS2024).

Beskrivning mera i detalj av den gjorda regionaliseringen och motsvarande resultat finns i rapport.¹ Ytterligare tillämpningsanpassning beskrivs inom ramen för framtagning av indata till godsprognoser (Samgods)² samt personprognoser (Sampers)³.

Innehåll

1	Bakgrund.....	2
2	Tillämpningsanpassning	2
2.1	Behov	2
2.2	Principer	2
2.2.1	Transparens	2
2.2.2	Försiktighet	3
2.2.3	Nationellt och regionalt perspektiv	3
2.3	Specifika antaganden	3
2.3.1	Branscher och industrier	3
2.3.2	Befolkningsutveckling.....	4

¹ "Regionalisering socioekonomiska data 2045 och 2065", dnr 2024/20598(#3), WSP

² "Samgods PWC-matriser 2019 och 2045", SWECO, WSP, Umeå universitet

³ "Socioekonomiska indata på Sampersområden – avseende år 2019 och 2045 för Basprognos 2024", dnr 2024/20598(#1), Trafikverket

1 Bakgrund

Kort beskrivning för regionaliseringen i fråga vad gäller styrande principer mm. Medarbetare på både nationell och inte minst regional nivå har bidragit aktivt i detta arbete. Vidare har Tillväxtverket på ett avgörande sätt, som förvaltningsansvarig, hjälpt till att uppdatera verktyget Raps⁴ för denna tillämpning.

2 Tillämpningsanpassning

Utifrån tillämpningen Basprognos uppstår i varierande grad, allt eftersom arbetet med verktygsanpassade indata mm fortskrider, behov av att anpassa och justera.

2.1 Behov

Hösten 2022 framkom information från olika håll om pågående planering och byggande av vissa industrier kopplad till omställning för reducering av fossilbaserade utsläpp. Stor osäkerhet om hur dessa satsningar utvecklas till 2045, och därmed påverkan på efterfrågan av gods- och persontransporter. Trafikverket beslutade därför att beakta detta i arbetet med förutsättningarna för regionalisering 2045, men under vissa styrande principer. Ytterligare anpassningar och justeringar görs utifrån tillämpningsbehov i steg efter regionaliseringen, och för mera information om detta hänvisas till dokumentation för kommande Basprognos.⁵

2.2 Principer

Anpassningar och justeringar utifrån de behov som tillämpningen kräver görs utifrån principerna nedan.

2.2.1 Transparens

Nödvärdigt att det tydligt framgår hur regionaliseringen är gjord. Detta för att så långt som möjligt möjliggöra jämförelser av olika slag, tex i fallet med känslighetsanalyser och alternativa scenarion. Detta utesluter användning av känsliga data, tex viss regional information om företagsetableringar etc som inte kan offentliggöras. Detta innebär bla att regionaliseringen i vissa delar tas fram med mera generell metod och därmed i vissa fall mera övergripande och grövre resultat.

⁴ Regionalt analys- och prognosystem, se vidare myndigheten Tillväxtverket

⁵ Planerad publicering 2/4-2024 på Trafikverkets hemsida.

2.2.2 Försiktighet

Försiktighet styrande vad gäller specifika antaganden, som komplement till mera generella antaganden utifrån tex det makroekonomiska riksscenarioet, då den totala effekten av dessa kan vara svår att i praktiken hantera (anpassning till styrande rikssamar och konsistensvillkor). Vidare kan noteras att det råder mycket stor osäkerhet om den framtida utvecklingen, tex vad gäller framtida effekter av krig och konflikter, klimat- och miljökris, teknisk utveckling etc,

2.2.3 Nationellt och regionalt perspektiv

Så långt som möjligt kombinera ett nationellt och regionalt perspektiv. Detta innebär att för myndighetens del inhämta relevant och tillämpningsbar information från andra myndigheter med fokus på riksnivå, regionalt fokus via externa regioner och kommuner mm, som sedan så långt som möjligt kombineras via både top-down och bottom-up perspektiv.

2.3 Specifika antaganden

De specifika tillämpningsanpassningar, och därmed specifika antaganden, som Trafikverket gjort i samband med regionaliseringen mha Raps beskrivs nedan.

2.3.1 Branscher och industrier

Urval trendbrytande fossilreducerande omställning

1. Batteritillverkning
2. Stålproduktion

Tydlig avgränsning och branscher med få och större anläggningar vilket underlättar vid implementering. Malm och stål viktiga för Sverige sedan lång tid, liksom bilindustrin (övergång till elbilar med batteri). Finansiellt starka branscher.

Detta innebär att flera andra viktiga branscher ej beaktas, tex vad gäller specifika anläggningar för vätgasproduktion. Tydlighet eftersträvas, liksom försiktighet, så därför behov av tydlig avgränsning. Likaså beaktas inte heller gruvbrytning i nya kommuner, utan ökningen för branschen enligt rikssamar för 2045 fördelas på de kommuner där det finns i utgångsläget/basåret 2019. En osäkerhet eftersom det kan bli behov av brytning av andra metaller än idag och de fyndigheterna kan vara i andra kommuner än där gruvbrytning görs idag (kan påverka tex godstransporter och antal sysselsatta).

Skapat av
Gunilla Wikström, Peter Almström

Dokumentdatum
2024-03-01

Urval specifika industrisatsningar inom dessa två branscher: (antalet direkta jobb, totalt 17 000, samt planerat startår till höger nedan)

1	Northvolt i Skellefteå (batteri):	4500	2025
2	LKAB/Hybrit i Gällivare (stål):	1000	2030
3	H2 Green Steel i Boden (stål):	1500	2030
4	Northvolt i Dalarna (batteri):	1000	2025
5	Northvolt+Volvo Cars i Göteborg (batteri):	3000	2025
6	Volvo AB i Mariestad (batteri):	6000	2030

Några specifika kommentarer om varför satsningarna enligt ovan är med (utifrån informationsläget oktober 2022):

1. Fabriken finns och rekryterar personal mm
2. Tillståndprocesser pågår (vissa klara), starka finansiärer mm
3. Se 2 ovan
4. Miljötillstånd på remiss (redan sedan tidigare industriområde), rivning pågår av ett pappersbruk för att bygga ny fabrik mm
5. Avsiktsförklaring med Göteborgs stad, starka finansiärer mm
6. Tillståndprocess pågår, stark finansiär, antal jobb utifrån samråd om detaljplan

Försiktighet och transparens som grund för valet av bara två branscher. Transparens vad gäller kravet på ej känsliga data, dvs antalet jobb och startår ska kunna publiceras, däremot ej med hur de nya industrisatsningarna i detalj ska förses med insatsvaror.⁶

2.3.2 Befolkningsutveckling

Mycket stora osäkerheter i dagsläget vad gäller effekter av de antagna industrisatsningarna, så därför är utgångspunkten historiskt flyttmönster i kombination med verktyget Raps.

Befolkning per län 2045

Utgångspunkter:

- justeringar utifrån historiskt flyttmönster (SCB-statistik i Raps)
- län med urval industrisatsningar undantas från nettoutflyttning till andra län med koppling till detta urval (Norr- och Västerbotten, Dalarna samt Västra Götaland)
- endast Norr- och Västerbotten får nettoinflyttning från län som inte berörs av urvalet för industrisatsningar

⁶ Utan istället utgående från nu gällande I/O-tabeller som för ett grövre branschaggregat byggt på statistik hur det ser ut nu anger insatsvaror och resulterande producerade varor. Vissa anpassningar har dock gjorts genom att för berörda kommuner så långt som varit möjligt justera sysselsatt varuproducerande dagbefolkning utifrån de valda industrisatsningarna. Vidare kräver de utvalda branscherna mycket stora mängder el och det antas att det kommer att finnas tillräckligt.

Skapat av
Gunilla Wikström, Peter Almström

Dokumentdatum
2024-03-01

Avvikelse från SCB:s regionala framskrivningar vad gäller:

- ökad antagen nettoinflyttning för Norr- och Västerbotten
- minskad nettoinflyttning i varierande grad för övriga län ($\leq 1\%$)

Försiktighetsprincip vad gäller omfördelning av befolkning till Norr- och Västerbotten, vidare att Raps-verktyget används i så stor utsträckning som möjligt för att beräkna effekten på sysselsättning (utöver de antagna direkta jobben). Fabriken i Mariestad dubbelt så stor som andra utifrån den planering som görs, men svårt för Trafikverket att göra någon annan bedömning än den information som varit tillgänglig (samtidigt kan noteras att personalförsörjningen av denna fabrik görs inom given länsram (SCB-trend) för Västra Götaland).

Riksramen för befolkning, sysselsättning och ekonomi ligger så långt som möjligt fast. Satsningarna innebär en större tillväxt i berörda regioner och därmed till viss del en lägre tillväxt i andra regioner. Påverkan i andra regioner baseras på historiska flyttmönster. I absoluta tal är påverkan störst för Stockholms län (folkmängden minskar med ca 10 000 personer) men i relativa tal är det störst påverkan i Västernorrland och Jämtland (minskning på drygt 1 %).

Befolkning per kommun 2045

Per kommun, inom given länsram, finns möjlighet för Trafikverket att anpassa utifrån kompletterande inomregionalt underlag (praxis sedan dryga 20 år):

Prio-ordning för inhämtat inomregionalt underlag:

1. Externt, sammanhållet officiellt regionalt underlag⁷
2. Annat tillämbart underlag som ger befolkning per kommun (tex inom ramen för Trafikverkets samverkan med externa parter)

I de fall det saknas kompletterande inomregionalt och tillämbart underlag så är SCB:s befolkningstrend på kommunnivå utgångspunkten kompletterat med sysselsättning beräknat mha Raps.⁸

⁷ Regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen ("RUF5"), Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige ("ÖMS")

⁸ Mera information finns i Regionaliseringsrapporten nämnd i början av detta dokument.

Skapat av
Gunilla Wikström, Peter Almström

Dokumentdatum
2024-03-01

Dokumentegenskaper: Skapat av Gunilla Wikström, Peter Almström Ärendenummer TRV 2024/20598(#4), Dokumentdatum 2024-03-01, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.